



GAGASAN PERUBAHAN PERIZINAN TRANSPORTASI LAUT



*Kombes Pol. Capt. Hermanta, SH.,MM.,M.Mar
Dr. A. Junaedi K, SH.,M.H.,M.Si*

GAGASAN PERUBAHAN PERIZINAN TRANSPORTASI LAUT

**Sanksi Pelanggaran Pasal 113 Undang-Undang
Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta**

1. Hak Cipta adalah hak eksklusif pencipta yang timbul secara otomatis berdasarkan 1. prinsip deklaratif setelah suatu ciptaan diwujudkan dalam bentuk nyata tanpa mengurangi pembatasan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (Pasal 1 ayat [1]).
2. Pencipta atau Pemegang Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 2. memiliki hak ekonomi untuk melakukan: a. Penerbitan ciptaan; b. Penggandaan ciptaan dalam segala bentuknya; c. Penerjemahan ciptaan; d. Pengadaptasian, pengaransemenan, atau pentransformasian ciptaan; e. pendistribusian ciptaan atau salinannya; f. Pertunjukan Ciptaan; g. Pengumuman ciptaan; h. Komunikasi ciptaan; dan i. Penyewaan ciptaan. (Pasal 9 ayat [1]).
3. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang 3. Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/ atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah). (Pasal 113 ayat [3]).
4. Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang 4. dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah). (Pasal 113 ayat [4]).

GAGASAN PERUBAHAN PERIZINAN TRANSPORTASI LAUT

Kombes Pol. Capt. Hermanta, SH.,MM.,M.Mar
&
Dr. A. Junaedi K, SH.,M.H.,M.Si



GAGASAN PERUBAHAN

Perizinan Transportasi Laut

© Kombes Pol. Capt. Hermanta, SH.,MM.,M.Mar

Dr. A. Junaedi K, SH.,M.H.,M.Si

x + 444 halaman; 14 x 20 cm.

ISBN: 978-623-261-184-9

Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang.

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apapun juga tanpa izin tertulis dari penerbit.

Cetakan I, Februari 2021

Penulis	: Kombes Pol. Capt. Hermanta, SH.,MM.,M.Mar Dr. A. Junaedi K, SH.,M.H.,M.Si
Editor	: Alviana C.
Sampul	: Husein
Layout	: Chairi

Diterbitkan oleh:

Penerbit Samudra Biru (Anggota IKAPI)

Jln. Jomblangan Gg. Ontoseno B.15 RT 12/30

Banguntapan Bantul DI Yogyakarta

Email: admin@samudrabiru.co.id

Website: www.samudrabiru.co.id

WA/Call: 0812-2607-5872

PRAKATA

Nilai kualitas pelayanan perizinan transportasi laut semakin signifikan dalam perekonomian dan perdagangan domestik, regional maupun global. Pelayanan perizinan transportasi laut yang terpadu dan terintegrasi atau terkolaborasi dalam satu sistem melalui sistem manajemen pelayanan publik secara maksimal dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) untuk memberikan pelayanan publik yang cepat, murah, trans-paran, dan akuntabel dalam rangka meningkatkan daya saing industri transportasi menentukan tingkat produktivitas suatu negara.

Proyek perubahan ini bertujuan untuk merumuskan draft Peraturan/Keputusan Menteri mengenai perizinan transportasi laut yang terpadu dan terintegrasi guna meningkatkan daya saing industri transportasi pada umumnya, utamanya transportasi laut. Beberapa kegiatan dilakukan baik untuk jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang. Kegiatan jangka pendek difokuskan pada pemantapan dukungan *stakeholder* terkait dengan komitmen bersama. Untuk jangka menengah dilakukan dengan membuat Grand Design Dashboard Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut. Sedangkan untuk jangka panjang difokuskan pada konsep peraturan/keputusan Menteri tentang tata kelola terkolaborasi perizinan transportasi laut.

Agar kualitas pelayanan perizinan berjalan secara masif dan berkesinambungan, terdapat dua model pendekatan yang dapat dijadikan alternatif, yaitu pembuatan aplikasi *One Stop Mobile Maritime Services* dan pembangunan *Big Data Base* terkolaborasi.

Pelaksanaan proyek perubahan sebagaimana tertuang dalam program jangka menengah dan jangka panjang perlu dijaga momentumnya, dimonitor, dan dievaluasi sehingga diharapkan proyek perubahan ini dapat berkontribusi dalam meningkatkan daya saing industri transportasi terutama transportasi laut.

Buku ini berisi gagasan perubahan untuk meningkatkan kualitas pelayanan perizinan transportasi laut dalam rangka meningkatkan daya saing industri transportasi. Perizinan transportasi laut ini memerlukan suatu regulasi dan kebijakan yang terpadu dan terintegrasi sehingga pelayanan perizinan transportasi laut menjadi lebih berkualitas, terkolaborasi dalam satu sistem, dan berkesinambungan. Manfaat proyek perubahan ini adalah menyederhanakan birokrasi dengan minimal struktur dan maksimal fungsi, meningkatkan efektivitas dan efisiensi, meningkatkan kualitas pelayanan publik, meningkatkan kesadaran dan profesionalitas aparat, serta meningkatkan koordinasi dan kerja sama yang erat antar-Kementerian dan *stakeholder*.

Manfaat eksternalnya ialah memangkas biaya, waktu, dan sumber daya serta meningkatkan kemudahan berusaha, meningkatkan kesadaran warga maritim akan keselamatan, meningkatkan aksesibilitas untuk memudahkan para pengguna jasa mendapatkan pelayanan perizinan, meningkatkan kepastian biaya perizinan, meningkatkan daya saing dan perekonomian daerah. Model pendekatan yang digunakan yakni melalui pembuatan aplikasi *One*

Stop Mobile Maritime Services dan pembangunan *Big Data Base* terkolaborasi untuk mendukung terwujudnya kualitas pelayanan perizinan transportasi laut yang cepat, murah, transparan, dan akuntabel. Model pendekatan ini perlu ditindaklanjuti melalui serangkaian program jangka menengah dan jangka panjang dengan berkolaborasi bersama *stakeholder*.

Penulis berharap buku ini dapat menyumbang kontribusi positif pada peningkatan kualitas pelayanan perizinan transportasi dalam rangka meningkatkan daya saing industri transportasi. Menyadari akan kelemahan dan keterbatasan buku ini, penulis mengharapkan adanya kritik, masukan, maupun koreksi dari berbagai pihak untuk penyempurnaan buku ini ke depannya. Selamat membaca, semoga dapat memberikan manfaat kepada segenap pembaca.

Penulis

Kombes Pol. Capt. Hermanta, SH.,MM.,M.Mar

Dr. A. Junaedi K, SH.,M.H.,M.Si

DAFTAR ISI

PRAKATA	v
DAFTAR ISI	ix
BAB I	
PENDAHULUAN	1
A. Problem Transportasi Laut	1
B. Tujuan Penulisan Buku	15
C. Manfaat Perubahan.....	16
D. Ruang Lingkup Gagasan.....	17
E. <i>Output</i> dan Sumber Daya	17
BAB II	
KONSEP GAGASAN PERUBAHAN	21
A. Pentahapan (<i>Milestones</i>).....	21
B. Tata Kelola	23
C. Potensi Pengembangan Kolaborasi	25
D. Identifikasi Masalah dan Strategi Mengatasi	31
E. Risiko.....	32
F. Kriteria Keberhasilan	33
G. Faktor Pendukung Keberhasilan (<i>Key Succes Factors</i>).....	33
BAB III	
GAGASAN PERUBAHAN DALAM PRAKTIK.....	35
A. Capaian Gagasan Perubahan	35
B. Capaian <i>Output</i> Proyek Perubahan	37
C. Kendala dan Upaya Mengatasi	40

BAB IV	
PENUTUP.....	43
LAMPIRAN.....	45
DAFTAR PUSTAKA	423
PROFIL PENULIS.....	425

BAB I

PENDAHULUAN

A. Problem Transportasi Laut

Indonesia merupakan Negara dengan letak geografis yang sangat strategis karena berada di jalur perdagangan dan pelayaran internasional. Posisi ini dapat memberikan pengaruh baik dan menguntungkan sebab dapat menunjang langsung pertumbuhan devisa Negara. Namun demikian, tak dapat ditampik pula bahwa banyak problem terkait transportasi laut. Perlu ada kontribusi nyata untuk mendorong pelayanan di bidang transportasi laut. Hal ini penting untuk diwujudkan sebab negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sesuai dengan prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan demokratis.

Tata kelola pemerintahan yang baik sejalan dengan agenda reformasi birokrasi nasional sebagaimana diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 dan Grand Design Reformasi Birokrasi tahun 2010-2025 untuk mewujudkan pemerintahan yang baik dan berwibawa yang berdasarkan hukum serta birokrasi yang profesional dan netral.

Hal tersebut dimaksudkan untuk membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik. Di samping itu, hal tersebut memang merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan kualitas pelayanan publik.

Tingkat kualitas pelayanan memiliki dampak (*impact*) yang luas dalam berbagai kehidupan. Oleh karena itu upaya penyempurnaan kualitas pelayanan publik (*public service quality*) harus dilakukan secara terus-menerus dan berkesinambungan. Upaya peningkatan kualitas pelayanan publik harus dilaksanakan secara bersama-sama, terpadu, terprogram, terarah, dan konsisten dengan memperhatikan kebutuhan dan harapan masyarakat.

Oleh karena itu untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk, serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas, maka diundangkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Salah satu bentuk pelayanan publik yang dilaksanakan oleh pemerintah adalah pemenuhan kebutuhan pelayanan di bidang perhubungan laut bagi masyarakat.

Sebagaimana diketahui bahwa Indonesia merupakan salah satu dari 171 negara anggota Organisasi Maritim Internasional/*International Maritime Organization* (IMO) serta menjadi anggota Dewan IMO, maka Indonesia memiliki peran penting dalam organisasi IMO. Hal tersebut dikarenakan posisi Indonesia dari segi geografis dan wilayah, maupun dari segi perkapalan sangat berkontribusi dalam kegiatan pelayaran/maritim internasional.

Bagi kapal berbendera, Pemerintah Indonesia telah menerbitkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang diantaranya berisi aturan-aturan dengan dasar bahwa negara berhak mengatur kapal negara benderanya sendiri yang berlayar di wilayah yurisdiksinya sendiri, serta negara dapat mengatur sendiri kapal-kapalnya yang secara jenis dan ukuran tidak diatur oleh konvensi Internasional.

Kementerian Perhubungan memiliki komitmen yang kuat dalam memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat baik di sektor perhubungan darat, laut, udara maupun perkeretaapian, serta pengembangan sumber daya manusia. Hal ini juga sebagai amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana pada Pasal 117 ayat (2) “Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi: a. Keselamatan Kapal; f. Status Hukum Kapal.”

Visi Presiden Republik Indonesia 2019-2024 mempunyai lima Prioritas Utama Pembangunan Nasional yang mendorong Indonesia menjadi negara maju dan berdaulat. Lima Prioritas Utama tersebut meliputi Pembangunan SDM, Pembangunan Infrastruktur, Penyederhanaan Regulasi, Penyederhanaan Birokrasi, dan Transformasi Ekonomi.

Visi Presiden Jokowi tersebut selanjutnya dijabarkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan 2 (Dua) Agenda Penting sebagai fokus kegiatan kerja dalam rangka mendukung program Presiden, yakni: *pertama*, Fokus Utama Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari Konektivitas dan Aksesibilitas, Meningkatkan pelayanan yang berkualitas pada

sektor transportasi, dan Meningkatkan keselamatan dan keamanan masyarakat. *Kedua*, Agenda Prioritas Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari: Membangun destinasi wisata Bali baru dalam rangka menarik wisatawan dunia, Logistik yang murah dan berdaya saing, dan Melayani sampai ke 3TP yaitu Terluar, Terdepan, Terdalam dan Perbatasan.

Direktur Jenderal Perhubungan Laut menjabarkan 2 (Dua) Agenda Penting ini dengan beberapa program strategis berikut:

1. Angkutan laut yang murah, mudah, simpel, dan kompetitif.
2. Peningkatan konektivitas transportasi laut.
3. Penyediaan infrastruktur pelabuhan laut yang berdaya saing.
4. Peningkatan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim
5. Peningkatan efektivitas penegakan hukum di laut

Sebagaimana Visi Presiden Jokowi dan diimplementasikan melalui fokus utama oleh Menteri Perhubungan dan ditindaklanjuti oleh Dirjen Perhubungan Laut dengan beberapa program strategis, memandang luasnya program tersebut, penulis menyoroti khususnya pada program peningkatan kualitas pelayanan yang murah, mudah, simpel, dan kompetitif, meningkatkan keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim di sektor Perhubungan Laut.

Berkaitan dengan tingkat kualitas pelayanan publik di Indonesia, dapat diketahui dan dinilai dari tingkat daya saing, kemudahan berusaha Indonesia dan produk domestik bruto, serta neraca perdagangan. Berdasarkan data laporan Global

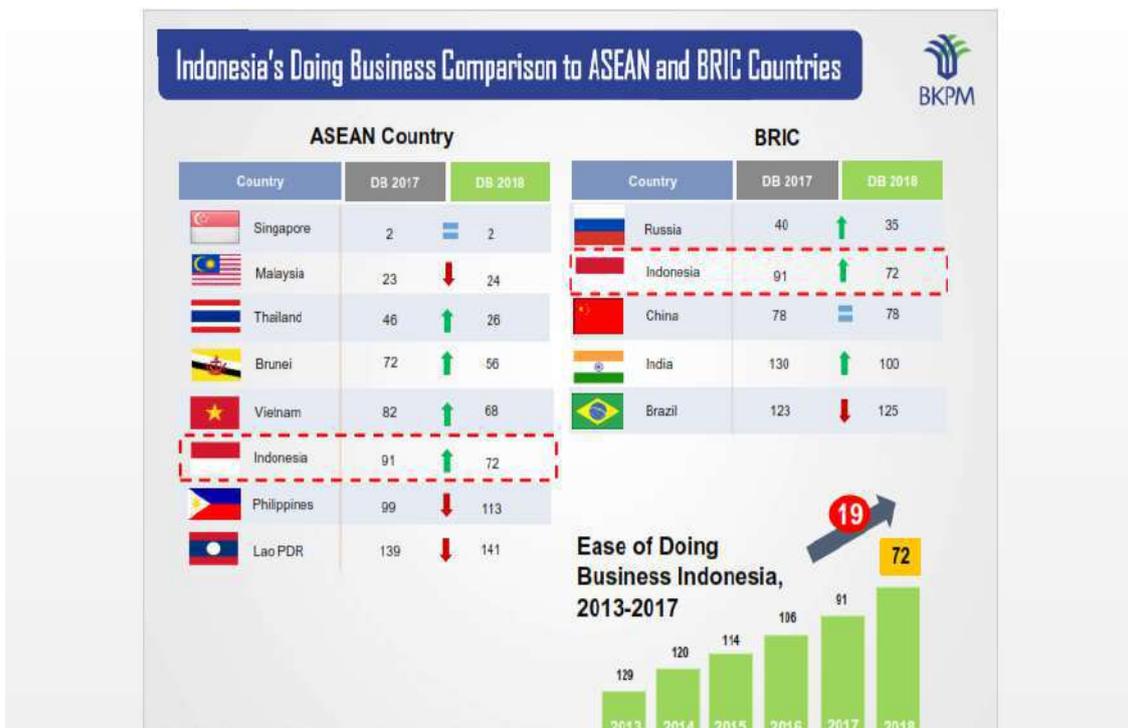
Competitiveness Index 2019 yang dikeluarkan Forum Ekonomi Dunia (*World Economic Forum*) peringkat **daya saing** global Indonesia mengalami penurunan 5 peringkat, dari posisi 45 pada 2018 menjadi ke-50 di tahun 2019 dari 141 negara di dunia. Tak hanya penurunan peringkat, skor daya saing Indonesia juga turun meski tipis yakni 0,3 poin ke posisi 64,6. Berdasarkan daftar tersebut, Indonesia makin tertinggal jauh dari Singapura yang menempati posisi pertama. Demikian pula dari Malaysia dan Thailand yang sebenarnya juga turun masing-masing dua peringkat tetapi masih di posisi 27 dan 40. Lebih jelasnya lihat Gambar 1.

Country	2019	2018	2017
Singapore	1	2	3
United States	2	1	2
Netherlands	4	6	4
Switzerland	5	4	1
Germany	7	3	5
Malaysia	27	25	23
China	28	28	27
Thailand	40	38	32
Russian Fed.	43	43	38
Indonesia	50	45	36
South Africa	60	67	61
Philippines	64	56	56
Vietnam	67	77	55
India	68	58	40
Brazil	71	72	80

Gambar 1. Survey Index Competitivenes Indonesia 2017-2019

Permasalahan pelayanan publik yang lemah di Indonesia juga tercermin melalui hasil peringkat kemudahan berusaha Indonesia (*Ease of Doing Business*). Penilaian tahun 2018 Indonesia berada

pada peringkat 72 dengan nilai 66.4, sementara pada tahun 2019 peringkat turun menjadi 73 walaupun nilai mengalami kenaikan, yaitu 67.9. Dilihat tren semenjak tahun 2014 sampai dengan tahun 2018, peringkat Indonesia dapat dikatakan mengalami peningkatan, yaitu peringkat 117 di tahun 2014 menjadi 72 pada tahun 2018, demikian pula dengan nilai yang mengalami peningkatan. Terkait hal ini, lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Indonesia Doing Bussiness Comparison to ASEAN and BRIC Coutries

Indicator	EODB 2017	EODB 2018	CHANGE
EODB Rank	91	72	↑ 19
Starting a Business	151	144	↑ 7
Dealing with Construction Permits	116	108	↑ 8
Getting Electricity	49	38	↑ 11
Registering Property	118	106	↑ 12
Getting Credit	62	55	↑ 7
Protecting Minority Investors	70	43	↑ 27
Paying Taxes	104	114	↓ 10
Trading across Borders	108	112	↓ 4
Enforcing Contract	166	145	↑ 21
Resolving Insolvency	76	38	↑ 38

Gambar 3. Ease of Doing Bussiness Indonesia 2017-2018

Namun jika dibandingkan dengan negara-negara di kawasan ASEAN pada tahun 2018, seperti Singapura, Malaysia, Thailand, dan Vietnam, peringkat Indonesia masih berada di bawahnya. Singapura berada pada posisi 2, Malaysia peringkat 24, Thailand menempati posisi 26, dan Vietnam dengan peringkat 68 (Bank Dunia, EoDB, 2018). Tren peningkatan peringkat kemudahan berusaha dan nilai yang diperoleh Indonesia memang mengalami peningkatan, namun persaingan di tingkat regional dan global ikut menentukan capaian peringkat Indonesia. Dengan kata lain, jika dibandingkan dengan beberapa negara ASEAN tersebut kualitas layanan publik yang berkaitan dengan kemudahan berusaha Indonesia masih kalah bersaing. Dalam penilaian tersebut terdapat beberapa variabel yang digunakan. Terdapat empat variabel yang memperoleh peringkat rendah yaitu, *starting a business*, *dealing with construction permits*, *paying taxes*, dan *trading across border*.

Berdasarkan Gambar 3, terlihat bahwa variabel *starting a business* yang menggambarkan proses perizinan sampai keluarnya izin usaha berada pada peringkat yang cukup rendah. Dalam hal ini pelayanan perizinan yang berbelit-belit dan bahkan memakan biaya menjadi catatan penting terhadap kualitas layanan tersebut.

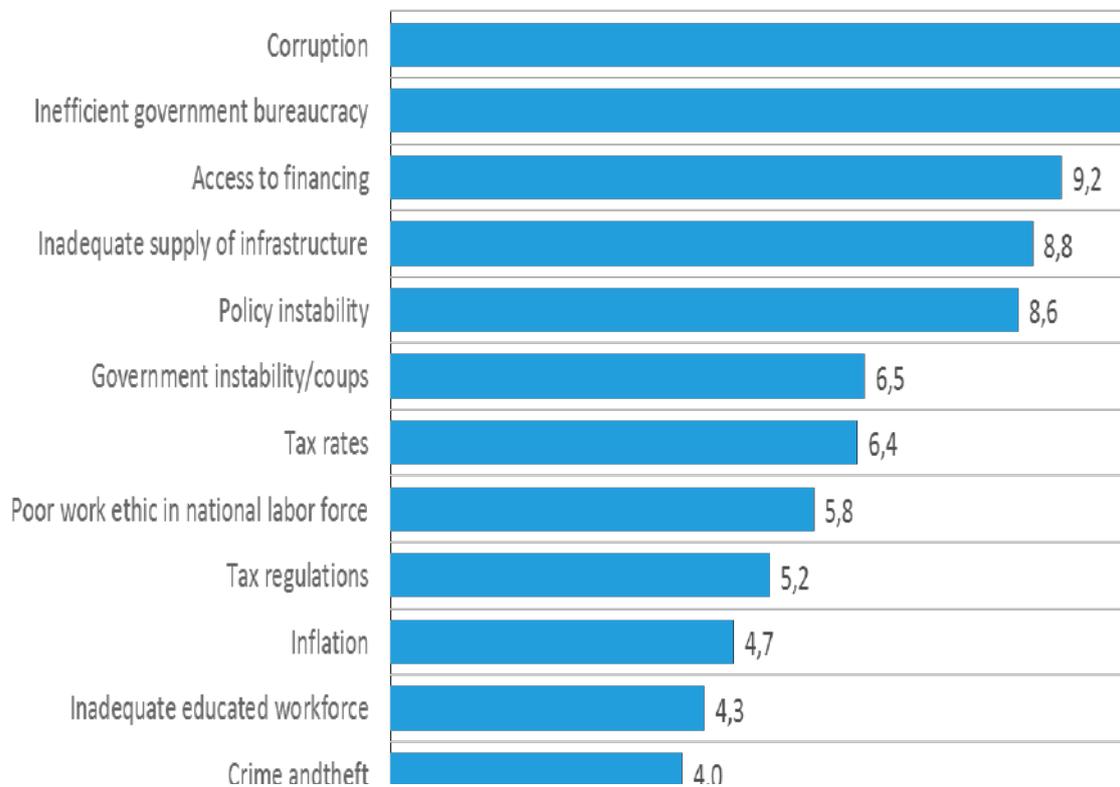


Gambar 4. Pertumbuhan Produk Ekonomi Bruto (PDB) 2014-2019

Pertumbuhan ekonomi Gross Domestik Bruto mengalami penurunan dari 5.2 menjadi 5.0 (Bappenas-BPS). Demikian pula neraca perdagangan Indonesia terus mengalami defisit pada tahun 2019 sebesar -3.2 juta dolar dan -0.9 juta dolar pada bulan Januari 2020 (BPS). Dimana ternyata problematika yang paling dominan diakibatkan oleh korupsi dan birokrasi yang berbelit-belit (*World Economic Forum*). Korupsi dan birokrasi yang berbelit-belit masih sering dialami oleh masyarakat dan investor pada proses pelayanan publik. Buruknya kualitas layanan publik, terbatasnya akses publik untuk mendapatkan layanan, kekakuan dan inefisiensi birokrasi, serta keterbatasan sumber daya pemerintah merupakan sekelumit permasalahan yang menghantui banyak negara.



Gambar 5. Neraca Perdagangan Indonesia 2015-2020



Gambar 6. Most Problematic Factors for Doing Bussiness

Rendahnya kualitas layanan publik masih menjadi fokus perbaikan dari agenda reformasi birokrasi di Indonesia. Arah kebijakan pelayanan publik yang dijalankan pemerintah saat ini

masih cenderung diterjemahkan secara parsial. Padahal secara ideal, kebijakan layanan publik seharusnya diterjemahkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat secara menyeluruh. Perbaikan kualitas pelayanan publik selalu menjadi harapan masyarakat bahkan cenderung menjadi tuntutan kepada instansi pemerintah untuk merealisasikannya.

Berdasarkan data Ombudsman RI (2018) telah menunjukkan adanya peningkatan kualitas pelayanan publik dari tahun 2015 s/d 2018 (Kementerian dari 27,27% menjadi 55,56%; Lembaga dari 20% menjadi 25%; Provinsi 9,09% menjadi 62,5%; dan Kab/Kota dari 5,26% menjadi 31,6%). Capaian tersebut menunjukkan bahwa masih diperlukan percepatan peningkatan pelayanan publik di seluruh instansi pemerintah. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik diperlukan pengembangan inovasi pelayanan publik dan percepatan penyelesaian pengaduan pelayanan (Lampiran RPJMN 2020-2024).

Salah satu pengarusutamaan tata kelola pemerintahan yang baik untuk lima tahun ke depan adalah terwujudnya pelayanan publik yang berkualitas selain terwujudnya ASN yang profesional; terwujudnya tata kelola instansi pemerintah yang efektif dan efisien; dan terwujudnya akuntabilitas kinerja instansi pemerintah.

Untuk mencapai sasaran pengarusutamaan tata kelola pemerintahan yang baik tersebut, ditetapkan arah kebijakan dan strategi yang salah satunya adalah peningkatan kualitas pelayanan publik melalui pemutakhiran informasi pada Sistem Informasi Pelayanan Publik (SIPP).



Pasal 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, menyebutkan bahwasanya:

“Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik”.

Pemerintah dalam hal ini bertanggung jawab untuk memastikan tersedianya layanan publik yang bermuara pada pemenuhan kebutuhan publik dan pemenuhan kesejahteraan. Pelayanan publik dapat dipandang sebagai hasil dan manfaat dari sistem demokrasi itu sendiri (Denhardt dan Denhart, 2007; Callahan, 2007; Alford, 2009).

Selanjutnya Pasal 2 Undang-Undang yang sama menyebutkan bahwasanya:

“Penyelenggara pelayanan publik yang selanjutnya disebut Penyelenggara adalah setiap institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang

dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik”.

Sesuai ketentuan di atas, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia berperan sebagai “*penyelenggara pelayanan publik*” yang memberikan pelayanan publik dalam bentuk perizinan, penatakelolaan dan pengawasan di bidang transportasi laut. Secara teoritis, tujuan pelayanan publik pada dasarnya adalah memuaskan masyarakat pengguna jasa. Oleh karena itu Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sebagai penyelenggara pelayanan publik dituntut untuk memberikan kualitas pelayanan yang dapat memberikan kepuasan bagi pengguna jasanya. Kualitas pelayanan adalah perbandingan antara layanan yang diharapkan konsumen dengan layanan yang diterimanya (Parasuraman, 1988). Pada dasarnya, kualitas pelayanan berfokus kepada upaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan pelanggan, serta ketepatan penyampaianya untuk mengimbangi harapan pelanggan. Pelayanan berkualitas adalah pelayanan yang mampu mendatangkan kepuasan bagi pelanggan atau pelayanan prima.

Kualitas pelayanan publik perizinan transportasi laut yang profesional, transparan dan akuntabel, serta pelayanan berbasis digital 4.0 merupakan persyaratan utama dalam rangka mewujudkan angkutan laut yang murah, mudah, simpel, dan kompetitif, serta peningkatan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim. Terwujudnya pelayanan publik yang berkualitas (prima) di bidang perizinan transportasi laut menjadi faktor penting dan berpengaruh dalam proses investasi

khususnya daya saing dalam lingkup transportasi laut dan salah satu ciri tata pemerintahan yang baik. Perizinan adalah salah satu bentuk pelaksanaan fungsi pengaturan dan bersifat pengendalian yang dimiliki oleh pemerintah terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat (Sutedi, 2015). Dalam hal pelayanan publik, izin merupakan bentuk pelayanan yang harus diberikan kepada masyarakat dalam bentuk pelayanan administratif. Oleh karena itu, membangun sistem manajemen pelayanan publik di bidang perizinan yang andal adalah suatu keniscayaan bagi setiap instansi penyelenggara pemerintahan jika menginginkan Negara maju, adil, makmur, dan sejahtera serta berdaya saing. Daya saing di sini adalah sebagai kombinasi dari institusi, kebijakan, dan faktor yang menentukan tingkat produktivitas suatu negara (*World Economic Forum, 2016*).

Namun kita sadari bersama bahwa kondisi pelayanan dan kondisi aparatur birokrasi masih dihadapkan pada sistem pelayanan yang belum efektif dan efisien di mana:

1. Pola pikir dan budaya kerja (*Mindset/culture set*) aparatur masih berdasarkan kebiasaan bukan profesionalitas dan proporsionalitas yang mengedepankan kepuasan masyarakat. Pelayanan perizinan yang masih belum *good governance* masih terjadi praktik suap, komisi, hadiah dalam pengurusan dokumen pengawasan, perkapalan dan kepelautan mengakibatkan biaya menjadi mahal di luar dari Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang telah ditetapkan, masih terjadi proses pengajuan perizinan yang panjang, berbelit, dan terkadang mempersulit. Pengguna jasa masih terkadang harus menghadap petugas untuk kelancaran perizinan.

2. Sistem pelayanan perizinan yang masih berjalan sendiri-sendiri, antar-Kementerian/Lembaga merasa lebih penting dari Kementerian/Lembaga yang lain, masih terjadi repetisi dan duplikasi dalam persyaratan perizinan. Sistem pelayanan kepelabuhanan dan kesyahbandaran serta ekosistem logistik belum terintegrasi dan terkolaborasi dengan baik (Kepelabuhanan, Perkapalan, Bea Cukai, Perikanan, Pertanian dan Imigrasi) dalam *big data base*. Masih ditemuinya sekat/sektoral ego antara Kementerian/Lembaga pemerintah.
3. Aparatur yang masih bersikap ingin dilayani oleh pelanggan / pengguna jasa yang membutuhkan pelayanan, aparatur yang masih bersikap reaktif terhadap keluhan pelanggan, cenderung pasif hanya melayani pelanggan yang datang membutuhkan pelayanan padahal masih banyak masyarakat kecil/nelayan yang tidak mengerti baca tulis juga mem-butuhkan pelayanan, dan tidak inovatif hanya melayani pelanggan/pengguna jasa sesuai sistem yang ada dari Kementerian/Lembaga berdasarkan kebiasaan.
4. Model pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa masih ditemukan pelayanan yang konvensional/manual lambat dan terkesan tidak efektif. Pengurusan perizinan masih harus antri di loket pelayanan yang panjang dan menunggu panggilan yang membuang waktu, masih belum menerapkan pelayanan jarak jauh dan modern menggunakan Sistem Teknologi Digital 4.0 dalam peng-urusan perizinan yang cepat, murah, transparan, dan akuntabel.
5. Belum adanya Peraturan Menteri yang mengatur tentang sistem tata kelola pelayanan perizinan digital yang terkolaborasi dalam satu platform.

Dengan perubahan manajemen kinerja, diharapkan agar semua lapisan masyarakat pengguna jasa dapat terlayani dengan baik. Performa dari kinerja organisasi akan meningkat yang dapat diukur dari peningkatan jumlah kapal yang dilayani.

Berdasarkan berbagai problem transportasi laut sebagaimana diuraikan di atas, penulis bermaksud mengajukan sebuah gagasan perubahan. Gagasan perubahan sangat mendesak mengingat gagasan perubahan ini terkait peningkatan kualitas pelayanan perizinan transportasi laut dalam rangka meningkatkan daya saing industri transportasi.

B. Tujuan Penulisan Buku

Buku ini adalah semacam gagasan besar sebuah proyek perubahan. Harapannya gagasan dalam buku ini dapat memberikan kontribusi positif dalam pelayanan transportasi laut. Secara lebih khusus gagasan besar dalam buku ini diharapkan dapat bermanfaat bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menjadi suatu unsur pelaksana yang berintegritas dan kinerja tinggi. Unsur pelaksana yang berintegritas dilakukan dengan cara mengubah perilaku/sikap pegawai dari kebiasaan lama, serta menciptakan suatu inovasi yang secara proaktif mengedepankan pelayanan dan kepuasan masyarakat/pengguna jasa. Perubahan dilakukan secara bertahap dengan tiga tahap, yaitu jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Tahapan tersebut diuraikan sebagai berikut:

1. Jangka Pendek

Tahap jangka pendek ini antara lain dilakukan dengan penyusunan proposal proyek perubahan, SK Tim Efektif,

penandatanganan komitmen bersama, dan pelaksanaan *One Stop Mobile Maritime Services* (OSMMS).

2. Jangka Menengah

Tahap jangka menengah dilakukan dengan pembuatan program kerja tahunan syahbandar, pengadaan Focus Group Discussion (FGD) tentang optimalisasi pelayanan, pembuatan rancangan Grand Design Dashboard Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut, dan pembuatan rancangan TOR – RAB.

3. Jangka Panjang

Tahap jangka panjang dilakukan dengan pembangunan Dashboard Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut, pembangunan BigData Base sistem pelayanan perizinan terintegrasi, pembuatan API Interface dari masing-masing Direktorat, dan penyusunan Peraturan Menteri yang mengatur tentang Perizinan Elektronik dan Tata kelola Perizinan Terkolaborasi.

C. Manfaat Perubahan

Penulis berharap gagasan perubahan ini mempunyai manfaat baik secara internal maupun eksternal. Secara internal gagasan perubahan ini dapat menyederhanakan birokrasi dengan minimal struktur dan maksimal fungsi, serta meningkatkan efektivitas dan efisiensi, meningkatkan kualitas pelayanan publik, meningkatkan kesadaran dan profesionalitas aparat, serta meningkatkan koordinasi yang erat dan kerja sama antar-Kementerian dan *stakeholder*. Sedangkan secara eksternal perubahan ini dapat memangkas biaya, waktu, dan sumber daya, serta meningkatkan kemudahan berusaha, meningkatkan kesadaran warga maritim akan keselamatan, meningkatkan aksesibilitas untuk memudahkan para pengguna jasa

mendapatkan pelayanan perizinan, meningkatkan kepastian biaya perizinan, dan meningkatkan daya saing serta perekonomian daerah.

D. Ruang Lingkup Gagasan

Ruang lingkup gagasan perubahan mencakup seluruh rangkaian tahapan proyek perubahan untuk mencapai tujuan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang.

Ruang lingkup gagasan perubahan dalam aksi perubahan ini adalah dalam ruang lingkup Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang difokuskan pada beberapa inovasi yang melibatkan seluruh komponen pemerintahan dan aparat hukum, serta insan maritim kewilayahan dan *stakeholder* terkait.

E. Output dan Sumber Daya

Output dari gagasan perubahan ini antara lain:

1. Berubahnya pola pikir dan budaya kerja (*Mindset/Culture Set*) dimana aparatur bekerja dalam memberikan pelayanan secara profesional dan proporsional yang mengedepankan kepuasan masyarakat.
2. Aparatur yang bersikap melayani seluruh masyarakat dan pengguna jasa tanpa melihat strata sosial, golongan, atau kelompok. Aparatur yang bersikap proaktif dan inovatif terhadap keinginan masyarakat/pengguna jasa akan pelayanan terbaik.
3. Model pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa secara digital berbasis teknologi terkolaborasi, sehingga pelayanan menjadi efisien biaya dan waktu, tidak perlu antre dan tidak

berbelit-belit, akses yang cepat dan tepat, serta produktivitas pelayanan meningkat.

4. Adanya Peraturan Menteri yang mengatur tentang sistem tata kelola pelayanan perizinan yang terkolaborasi dalam satu platform secara digital.

Sedangkan sumber daya dalam gagasan perubahan ini antara lain:

1. Sumber Daya Manusia

Memberdayakan personalia yang ada pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - Kementerian Perhubungan Republik Indonesia., terutama Kantor Syahbandar Utama (KSU), Otoritas Pelabuhan (OP), Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan Dit. Kapel yang merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT).

2. Sumber Daya Keuangan

Menggunakan dukungan anggaran yang bersumber dari DIPA yang ada pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

3. Sumber Daya Peralatan

Memanfaatkan peralatan dan sistem yang ada pada Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi - Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

4. Sumber Daya Jejaring

Memberdayakan jejaring kerja yang ada pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

5. Sumber Daya Legal

Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

BAB II

KONSEP GAGASAN PERUBAHAN

A. Pentahapan (*Milestones*)

Pentahapan (*milestone*) proyek perubahan ini mulai dilaksanakan dalam kurun waktu tertentu. Tahapan (*milestones*) merupakan langkah akan dilakukan dalam proyek perubahan yang dapat diukur capaiannya. Sebagaimana telah dijabarkan pada bab I secara keseluruhan, tahapan proyek perubahan terbagi tiga yaitu: tahap jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang yang disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Pentahapan Pelaksanaan Proyek Perubahan

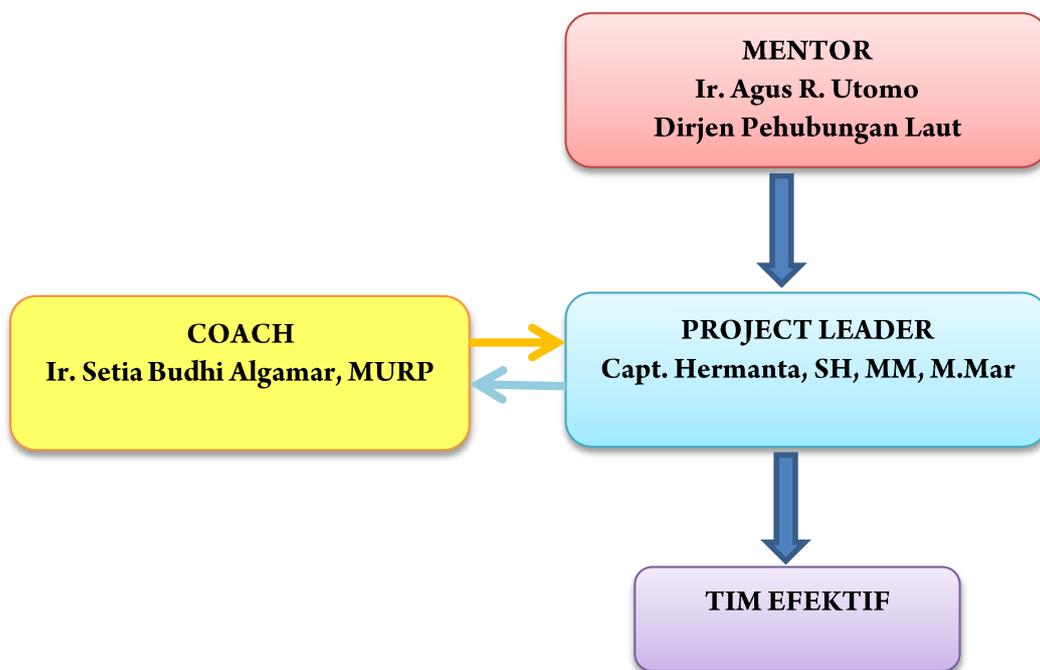
No.	Tahapan Utama	Output	Waktu
Jangka Pendek			
1.	Penyusunan Proposal Proyek Perubahan	Tersusunnya Proposal Proyek Perubahan	M-I April 2020
2.	Draft SK Tim Efektif	Terbitnya SK Tim Efektif	M-I April 2020
3.	Penandatanganan Komitmen Bersama	Terlaksananya Penandatanganan Komitmen Bersama	M-II April 2020
4.	Pelaksanaan One Stop Mobile Maritime Services	Terlaksananya One Stop Mobile Maritime Services	M-II April 2020

No.	Tahapan Utama	Output	Waktu
Jangka Menengah			
5.	Program Kerja Tahunan Syahbandar	Terlaksananya Program Kerja Tahunan Syahbandar	M-I April 2020
6.	Focus Group Discussion tentang optimalisasi pelayanan	Terlaksananya Focus Group Discussion	M-I April 2020
7.	Rancangan Grand Design Dashboard Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut	Terlaksananya Grand Design Dashboard Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut	M-II April 2020
8.	Rancangan TOR dan RAB	Terlaksananya TOR dan RAB	M-II April 2020
Jangka Panjang			
9.	Pembangunan Dashboard Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut	Terlaksananya Pembangunan Dashboard Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut	M-I April 2020
10.	Pembangunan Big Data Base sistem pelayanan perizinan terintegrasi	Terlaksananya Pembangunan Big Data Base sistem pelayanan perizinan terintegrasi	M-I April 2020
11.	Pembuatan API Interface dari masing-masing Direktorat	Terwujudnya API Interface dari masing-masing Direktorat	M-II April 2020

12.	Penyusunan Peraturan Menteri tentang tata kelola terkolaborasi	Terwujud dan terlaksananya Peraturan Menteri tentang tata kelola terkolaborasi	M-II April 2020
-----	--	--	-----------------

B. Tata Kelola

Untuk mewujudkan gagasan perubahan ini perlu ditetapkan tata kelola proyek perubahan agar dapat berjalan secara efektif sesuai rencana. Tata kelola proyek ini melibatkan beberapa pihak baik secara langsung maupun tidak langsung, yakni terdiri dari Mentor, Coach, Project Leader, dan Tim Efektif. Struktur tata kelola proyek perubahan dapat diilustrasikan pada bagan berikut:



Bagan 1. Struktur Tata Kelola Proyek Perubahan

Tabel 2. Deskripsi Tugas Personalia Tata Kelola Proyek Perubahan

Nama	Deskripsi Tugas
Mentor	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan dukungan penuh dalam mempersiapkan rancangan proyek perubahan yang akan diimplementasikan. • Memberikan persetujuan atas proposal proyek perubahan yang diajukan. • Memberikan arahan dalam merumuskan atau mengidentifikasi permasalahan krusial organisasi yang memerlukan terapi melalui proyek perubahan. • Membimbing dalam mengatasi kendala yang muncul selama proses implementasi. • Membantu dalam memetakan agenda project yang akan dilaksanakan. • Memantau capaian sesuai dengan milestones yang telah ditetapkan. • Memberikan dukungan dalam mendayagunakan seluruh potensi sumber daya yang diperlukan dalam melakukan implementasi proyek perubahan.
Coach	<ul style="list-style-type: none"> • Membantu individu untuk menggunakan potensinya secara penuh dalam proyek perubahan. • Melakukan diskusi dan memberikan masukan dalam menyusun rancangan aksi, memonitor kegiatan project leader selama pelaksanaan aksi perubahan, membantu dokumentasi proses dan memonitor. • Melakukan koordinasi dengan mentor untuk membantu apabila mengalami permasalahan selama tahapan berlangsung.
Project Leader	<ul style="list-style-type: none"> • Memimpin jalannya aksi perubahan mulai dari merencanakan, mengkoordinir, membentuk tim pelaksana, penjadwalan dan evaluasi, memberikan arahan strategis kepada tim efektif. • Menyusun rencana kerja tim, melakukan koordinasi dan kolaborasi serta kesepatan dengan stakeholders, melaporkan pelaksanaan aksi dan menyelesaikan masalah yang tidak dapat dilaksanakan oleh tim.

Tim Efektif	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan inventarisasi dan monitoring kegiatan serta penjadwalan, mempersiapkan terselektornya kegiatan aksi perubahan. • Menyediakan sarana dan prasarana aksi perubahan, mengumpulkan segala hal berkaitan pelaporan, serta referensi, dokumentasi kegiatan aksi perubahan.
-------------	--

C. Potensi Pengembangan Kolaborasi

Pelaksanaan proyek perubahan memerlukan kolaborasi dengan stakeholder yang memiliki pengaruh dan kepentingan terhadap substansi dan program dalam proyek perubahan. Identifikasi dan analisis tingkat pengaruh, serta tingkat kepentingan stakeholder diperlukan dalam proyek perubahan ini.

Berdasarkan tingkat pengaruh dan tingkat kepentingan, stakeholder dikelompokkan ke dalam 4 (empat) jenis stakeholder, yaitu:

1. Stakeholder Promotors (*high influence/high interest*)

Stakeholder yang memiliki kepentingan yang besar dan pengaruh yang besar dalam pelaksanaan proyek perubahan.

2. Stakeholder Latents (*high influence/low interest*)

Stakeholder yang memiliki kepentingan yang rendah, tetapi memiliki pengaruh yang tinggi dalam pelaksanaan proyek perubahan.

3. Stakeholder Defenders

Stakeholder yang memiliki kepentingan yang besar, tetapi kecil pengaruhnya dalam pelaksanaan proyek perubahan.

4. Stakeholder Apathetics

Stakeholder yang sedikit memiliki kepentingan dan pengaruh, bahkan tidak mengetahui adanya pelaksanaan proyek perubahan.

Berdasarkan jenis *stakeholder* di atas, maka dapat diidentifikasi tingkat pengaruh dan tingkat kepentingan *stakeholder* yang terkait dengan proyek perubahan ini sebagaimana disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Identifikasi Tingkat Pengaruh dan Tingkat Kepentingan Stakeholder

No	Kategori	Peran	Tingkat Pengaruh & Kepentingan	Strategi Komunikasi
Promotor				
1	Dirjen Hubla	Memberi masukan, saran, serta pemikiran strategis, dukungan keberhasilan proyek perubahan.	<ul style="list-style-type: none">• Pengaruh besar.• Kepentingan besar.	Presentasi Konsultasi Meeting Laporan
2	Dir. Kapel	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none">• Pengaruh besar.• Kepentingan besar.	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
3	Otoritas Pelabuhan	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none">• Pengaruh besar.• Kepentingan besar.	Meeting internal Presentasi FGD Media daring

4	KSOP	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan besar. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
5	Kapus-tikom	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan besar. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
6	Dir. Keu	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan besar. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
7	Dir. Ren	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan besar. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
Latents				
8	Dir. Lala	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
9	Dir. KPLP	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring

N o.	Kategori	Peran	Tingkat Pengaruh & Kepentingan	Strategi Komunikasi
Latents				
10	Dir. Nav.	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
11	Pemda	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
12	Pemprov	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
13	KKP	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
14	Pelindo	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
15	ALFI/ILFA	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring

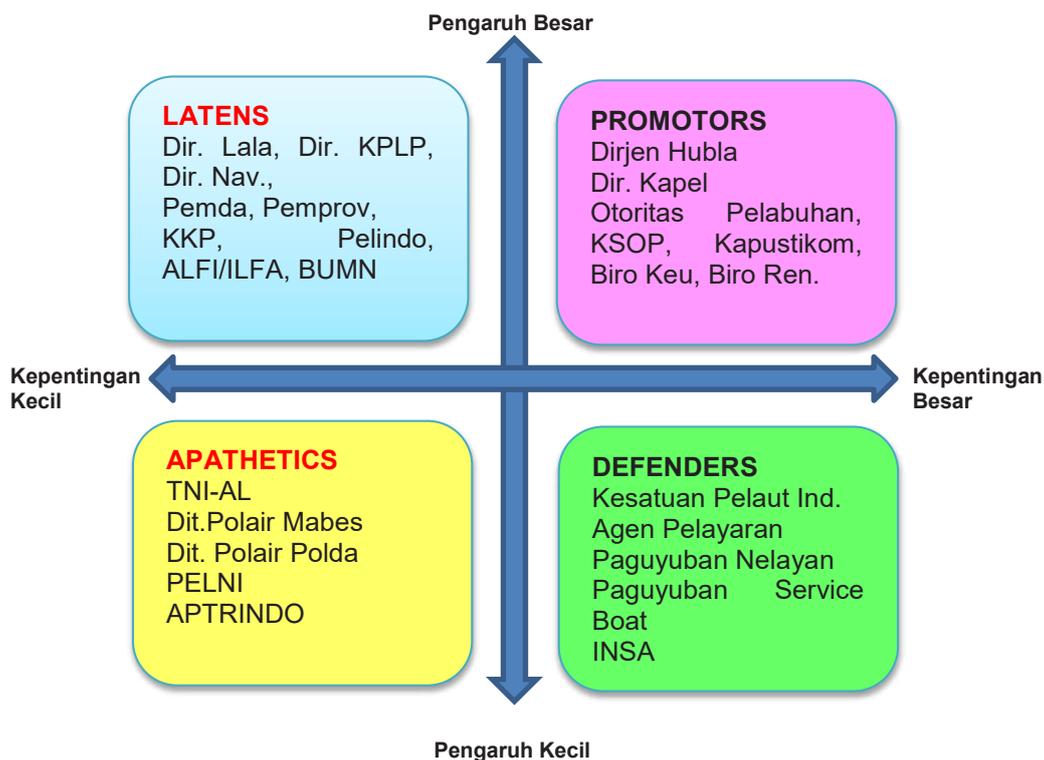
16	BUMN	Memberikan masukan dan pemikiran strategis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh besar. • Kepentingan kecil. 	Meeting internal Presentasi FGD Media daring
Defenders				
17	KPI	Memberikan masukan dan pemikiran praktis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan besar. 	Informal meeting Media daring
18	Agen Pelayaran	Memberikan masukan dan pemikiran praktis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan besar. 	Informal meeting Media daring
19	Paguyuban Nelayan	Memberikan masukan dan pemikiran praktis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan besar. 	Informal meeting Media daring
20	Paguyuban Service Boat	Memberikan masukan dan pemikiran praktis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan besar. 	Informal meeting Media daring

N o.	Kategori	Peran	Tingkat Pengaruh & Kepentingan	Strategi Komunikasi
Defenders				
21	INSA.	Memberikan masukan dan pemikiran praktis.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan besar. 	Media daring
Apathetics				
22	TNI-AL	Memberikan masukan dan saran.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan kecil. 	Media daring
23	Dit. Polair Mabes	Memberikan masukan dan saran.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan kecil. 	Media daring
24	Dit. Polair Polda	Memberikan masukan dan saran.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan kecil. 	Media daring
25	PELNI	Memberikan masukan dan saran.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan kecil. 	Media daring
26	APTRINDO	Memberikan masukan dan saran.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh kecil. • Kepentingan kecil. 	Media daring

Mengingat kondisi pandemi COVID-19 di Indonesia saat gagasan perubahan ini dilakukan dan berdasarkan Surat Edaran MENPAN-RB agar para ASN bekerja di rumah serta imbauan pemerintah agar masyarakat untuk tinggal di rumah, maka strategi

komunikasi lebih banyak dilakukan melalui media daring, yaitu melalui surel, sosmed, dan *skype*. Hal tersebut dimaksudkan untuk menghindari banyak kontak langsung dengan perorangan. Kecuali dengan *stakeholder* internal atau *stakeholder* yang dianggap perlu harus berhubungan langsung dengan yang bersangkutan.

Berdasarkan hasil identifikasi tingkat pengaruh dan tingkat kepentingan *stakeholder* yang tertera pada Tabel di atas, selanjutnya dibuat dalam bentuk Matriks potensi pengembangan kolaborasi *stakeholder*, seperti tampak pada Gambar 7.



Gambar 7. Matriks Potensi Pengembangan Kolaborasi Stakeholder

D. Identifikasi Masalah dan Strategi Mengatasi

Dalam gagasan perubahan ini diidentifikasi ada beberapa potensi masalah yang mungkin timbul selama pelaksanaannya. Pada proyek perubahan ini, potensi masalah dan strategi mengatasinya sebagaimana tampak pada Tabel 4.

Tabel 4. Potensi Masalah dan Strategi Mengatasi

No.	Potensi Masalah	Strategi Mengatasi
1	Resistensi dari stakeholder, seperti nelayan, pemilik/agen perusahaan pelayaran yang dikarenakan kekhawatiran dari pendataan dan pengawasan kapal-kapalnya, dimana dikhawatirkan akan menghambat operasional kapal-kapal dan memerlukan biaya tinggi.	Melibatkan stakeholder, seperti nelayan, agen perusahaan pelayaran dalam perencanaan kegiatan dan disosialisasikan maksud dan tujuan aksi perubahan.
2	Terjadinya pandemi COVID-19 yang menyebabkan keterhambatan rapat dan pengumpulan stakeholder, sehingga tahapan kegiatan tidak dapat terlaksana.	Membuat suatu sistem perizinan online dan pembayaran melalui Barcode, sehingga tidak terjadi tatap muka.
3	Kemampuan tenaga sumber daya manusia untuk melaksanakan aksi perubahan, yaitu tenaga ahli ukur kapal dan tenaga ahli pendaftaran kapal yang terbatas.	Perbantuan sumber daya dari UPT terdekat dan dari Direktorat Perkapalan dan kepelautan untuk percepatan pelayanan.

E. Risiko

Setiap kegiatan memiliki risiko. Risiko dalam proyek perubahan terjadi ketika komponen struktur tim yang terlibat dan alur kerja dalam pelaksanaan aksi perubahan ini tidak ada di tempat atau tidak melaksanakan tahapan *milestones*. Ketika hal itu terjadi maka kegiatan aksi perubahan ini tidak bisa berjalan, seperti tahapan dan jadwal yang sudah ditetapkan sebelumnya, sehingga diperlukan

diseminasi jadwal dan kegiatan, serta memonitor pelaksanaan jadwal dengan ketat.

F. Kriteria Keberhasilan

Keberhasilan sebuah proyek perubahan harus dapat terukur serta dapat dibuktikan agar dapat dilakukan evaluasi dengan lebih mudah. Pada proyek perubahan ini, ukuran keberhasilannya dapat dilihat dari beberapa kriteria berikut:

1. Dapat terlayannya pengguna jasa yang secara kemampuan dan kemauan tidak dapat hadir pada pusat pelayanan satu atap pada Kantor Syahbandar semua wilayah dimana terdapat konsentrasi pelayanan komunitas maritim. Hal ini dibuktikan dengan adanya suatu *platform* dimana pengguna jasa dapat mengakses di mana pun dan kapan pun.
2. Berubahnya pola pikir dan budaya kerja (*mindset/culture set*) aparatur dalam bekerja memberikan pelayanan terhadap masyarakat/pengguna jasa. Profesional dan proporsional, serta mengedepankan kepuasan masyarakat.
3. Terbitnya Peraturan Menteri yang mengatur tata kelola pelayanan perizinan yang terkolaborasi dalam satu *platform* digital.
4. Terbangunnya suatu Platform Digital Warung Galeri Perizinan Transportasi Laut yang terhubung dan terintegrasi ke seluruh Direktorat dan Indonesia.

G. Faktor Pendukung Keberhasilan (*Key Succes Factors*)

1. Adanya dukungan dari mentor dan coach dalam pelaksanaan penyusunan Proyek Perubahan.

2. Dukungan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Dukungan dari seluruh instansi pemerintah yang terkait.
4. Dukungan dari para pemangku kepentingan aksi perubahan.
5. Solidnya kerja sama tim efektif.
6. Koordinasi yang baik dengan pihak terkait.
7. Kepatuhan pengguna jasa.
8. Tersedianya sarana dan prasarana teknologi informasi.
9. Penerapan berkelanjutan terhadap aksi perubahan.

BAB III

GAGASAN PERUBAHAN DALAM PRAKTIK

A. Capaian Gagasan Perubahan

Pelaksanaan gagasan perubahan ini telah disesuaikan berdasarkan tahapan atau *milestones* yang telah direncanakan pada rancangan proyek perubahan (lihat Bab II). Tahapan tersebut terdiri dari 3 (tiga) tahapan, yaitu tahap jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Beberapa kegiatan yang dilaksanakan dalam periode jangka pendek (Minggu I April 2020 – Minggu II April 2020) secara umum telah mencapai sasaran yang telah direncanakan.

Pada tahapan ini dilakukan persiapan penyusunan Proposal Proyek Perubahan, penyusunan draft SK Tim Efektif, penandatanganan komitmen bersama dan pelaksanaan *One Stop Mobile Maritime Services. Stakeholder* mengakui bahwa pelayanan perizinan transportasi laut masih perlu ditingkatkan lagi kualitasnya dalam rangka meningkatkan daya saing industri transportasi. Pada periode jangka pendek terdapat beberapa penyesuaian kegiatan yang perlu dilakukan sebelum melangkah pada tahap berikutnya, terutama untuk memastikan bentuk kebijakan pelayanan perizinan transportasi laut yang terpadu dan terintegrasi atau terkolaborasi. Pembahasan lebih lanjut masih perlu dilakukan pada periode jangka menengah.

Penyesuaian kegiatan ini perlu dilakukan oleh karena adanya pandemi COVID-19 yang melanda Indonesia. Selain itu penyesuaian kegiatan tersebut juga dilakukan karena adanya kebijakan pemerintah untuk bekerja dari rumah serta diberlakukannya Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) untuk mencegah meluasnya penyebaran COVID-19. Terdapat beberapa penyesuaian terutama strategi komunikasi dengan para *stakeholder*, yang semula dijadwalkan secara tatap muka dialihkan melalui media daring.

Secara garis besar ada 4 (empat) tema yang dibahas pada saat pelaksanaan proyek perubahan ini, yaitu:

1. Penyusunan Proposal Proyek Perubahan.

Pembahasan rancangan Proposal didiskusikan dengan mentor, coach, maupun anggota tim *coaching*. Beberapa masukan dari narasumber telah diakomodir dalam laporan proyek perubahan ini.

2. Pembentukan Tim Efektif Proyek Perubahan

Berdasarkan hasil konsultasi dengan mentor selaku *project sponsor* proyek perubahan, maka sesuai arahan dibentuk Tim Efektif yang akan bekerja sesuai dengan tugas masing-masing sesuai dengan alur proses yang sudah disepakati dan selanjutnya dilakukan penyusunan draft SK Tim Efektif.

Pembentukan Tim Efektif terlaksana dengan diterbitkannya Keputusan Dirjen Perhubungan Laut pada April 2020.

3. Rapat Dengan Tim Efektif

Rapat/diskusi dilakukan untuk mengetahui kemajuan

pekerjaan yang telah dilakukan oleh anggota Tim Efektif sesuai pembagian tugas yang telah diberikan. Selain itu diskusi penyelesaian dan tindak lanjut serta menyiapkan bahan untuk tahapan selanjutnya.

4. Penandatanganan Komitmen Bersama

Penandatanganan Komitmen Bersama dilakukan bersama *stakeholder* untuk mendukung proyek perubahan ini dapat terwujud dan berhasil.

B. Capaian *Output* Proyek Perubahan

Capaian *output* proyek perubahan ini dapat diukur dari *output* yang dihasilkan selama tahap laboratorium kepemimpinan dari sebelum pengembangan sampai dengan *output* yang dihasilkan setelah pengembangan.

1. Sebelum Dilakukan Pengembangan

Tabel 5. Contoh Perizinan dan Repetisi yang Bisa Disederhanakan melalui Proyek Perubahan

No.	Judul Dokumen	Analisis
1	Penyijilan Sign Off Buku Pelaut Manual	Perizinan masih repetisi dan duplikasi, sehingga dapat dipangkas.
2	Perpanjangan Buku Pelaut Manual	
3	Surat Keterangan Masa Berlayar	
4	Perpanjangan Buku Pelaut Online	Perizinan masih repetisi dan duplikasi, sehingga dapat dipangkas.
5	Penyijilan Sign Off Buku Pelaut Online	
6	Surat Keterangan Masa Berlayar	

7	Penyijilan Sign On Buku Pelaut Manual	Perizinan masih repetisi dan duplikasi, sehingga dapat dipangkas.
8	Penyijilan Sign On Buku Pelaut Online	
9	Perjanjian Kerja Laut Dalam Negeri	
10	Perjanjian Kerja Laut Luar Negeri	

2. Sesudah Dilakukan Pengembangan



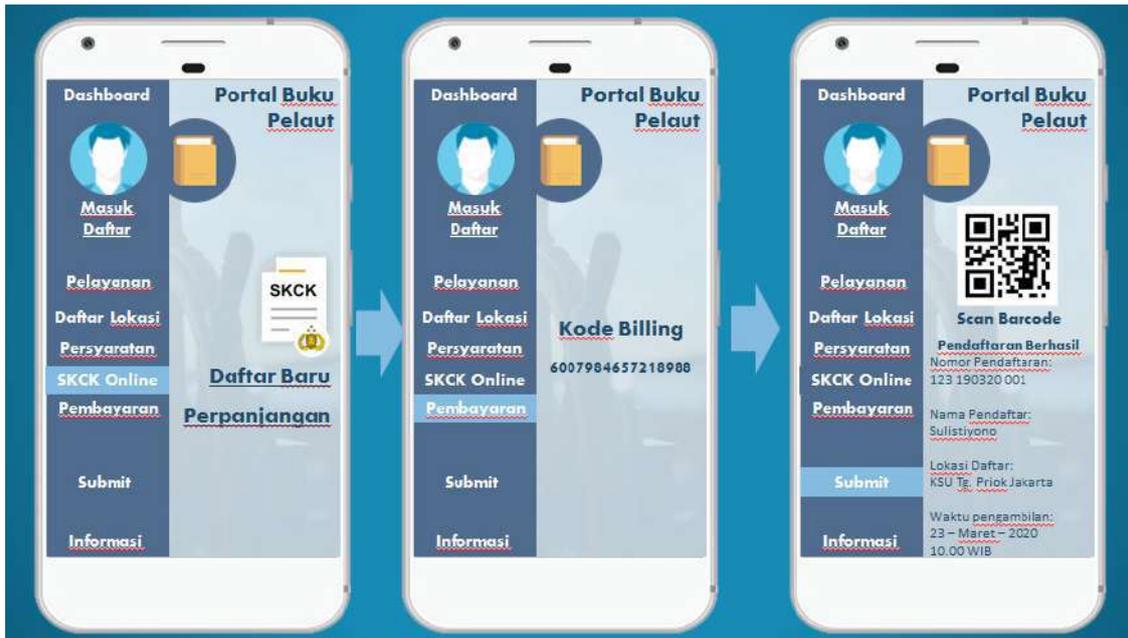
Gambar 8. Contoh Aplikasi Perizinan untuk Pelaut



Gambar 9. Alur Proses Perizinan untuk Pelaut 1



Gambar 10. Alur Proses Perizinan untuk Pelaut 2



Gambar 11. Tahapan Proses Perizinan Transportasi Laut 3

C. Kendala dan Upaya Mengatasi

Pada awal pelaksanaan proyek perubahan telah dilakukan indentifikasi beberapa potensi masalah yang akan dihadapi dalam upaya penyelesaian proyek perubahan tersebut. Selama laboratorium kepemimpinan, permasalahan yang dihadapi lebih bersifat teknis dan nonteknis.

Namun demikian, secara keseluruhan *output* kegiatan yang ingin dicapai dalam setiap tahap kegiatan telah tercapai dan sesuai dengan yang dibutuhkan. Secara garis besar kendala dan upaya mengatasi tersaji pada Tabel 6.

Tabel 6. Kendala Pelaksanaan Proyek Perubahan dan Upaya Mengatasi

Kendala Pelaksanaan	Upaya Mengatasi
Nonteknis	
<ul style="list-style-type: none"> • Pandemi COVID-19. • Kebijakan pemerintah untuk bekerja dari rumah. • Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). • Adanya pekerjaan, tugas, dan tanggung jawab lain di luar proyek perubahan, sehingga menyebabkan proses pelaksanaan berpotensi terhambat. • Kesibukan dari <i>stakeholder</i> yang masing-masing mempunyai tugas dan fungsi tersendiri, sehingga relatif menyulitkan dalam pengaturan jadwal pertemuan, pembahasan, ataupun tindak lanjut pelaksanaan proyek perubahan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyesuaian strategi komunikasi. • Penyesuaian waktu. • Diskusi informal. • Menyusun rencana komprehensif.
Teknis/Substansi	
<ul style="list-style-type: none"> • Disparitas pemahaman <i>stakeholder</i> terhadap upaya peningkatan kualitas pelayanan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Berbagi informasi, materi, dan benefit. • FGD. • Penyediaan akses informasi. • Saluran komunikasi struktural.

BAB IV PENUTUP

Sebagai Negara maritim, Indonesia belum optimal dalam memanfaatkan potensi kelautan. Hal ini disebabkan oleh kekuatan pengelolaan laut yang masih lemah. Salah satunya ialah kualitas pemenuhan kebutuhan pelayanan di bidang perhubungan laut bagi masyarakat yang masih rendah. Seperti halnya perizinan transportasi laut. Perlu adanya suatu perubahan positif sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas pelayanan. Gagasan dalam buku ini menawarkan suatu inovasi yang dapat dilakukan untuk mencapai suatu perubahan positif yang diharapkan.

Beberapa simpulan yang dapat ditarik dari pemaparan di dalam buku ini antara lain: kualitas pelayanan perizinan transportasi laut yang dapat memberikan kepuasan kepada pengguna jasa akan meningkatkan daya saing industri transportasi Indonesia ke level yang lebih tinggi yang menentukan tingkat produktivitas suatu negara.

Pelayanan perizinan transportasi laut bisa dikembangkan manajemen pelayanan publik secara maksimal dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi (TIK).

Peningkatan kualitas pelayanan perizinan transportasi laut di Era 0.4 perlu dipahami oleh para pengguna jasa secara umum

dan secara khusus bagi stakeholder yang berkepentingan terhadap pelayanan perizinan transportasi laut.

Proses pelaksanaan gagasan perubahan ini menyadarkan beberapa pelajaran bahwa membangun kolaborasi sangat diperlukan untuk mencapai tujuan perubahan yang ingin dicapai, strategi komunikasi dan negosiasi perlu diterapkan secara fleksibel dan disesuaikan dengan karakteristik *stakeholder*, serta proyek perubahan mampu *meleverage* daya inovasi dan memperluas wawasan kepemimpinan untuk menyusun, merumuskan, mengelola, dan mengimplementasikan kebijakan yang strategis, berdampak luas, nasional, dan berkelanjutan.

Berdasarkan kesimpulan dari hasil proyek perubahan dan dalam rangka penyempurnaan serta pemanfaatan hasil pelaksanaan proyek perubahan lebih lanjut, maka penulis dapat merekomendasikan beberapa hal. *Pertama*, perlu segera ditetapkan kebijakan tata kelola pelayanan perizinan transportasi laut yang terkolaborasi dalam satu *platform* digital melalui pengembangan aplikasi *One Stop Mobile Maritime Services* (OSMMS) ke depan dan diharapkan dapat terintegrasi dengan domain *hubla.dephub.go.id* sehingga dapat lebih mudah dikenal masyarakat dan pengguna jasa.

Kedua, perlu evaluasi, kajian lebih lanjut, dan penyempurnaan terhadap fitur dan tampilan aplikasi *One Stop Mobile Maritime Services* (OSMMS) agar ke depannya sebagai perizinan daring yang terkolaborasi dalam satu *platform* digital dapat lebih bermanfaat dan mampu meningkatkan daya saing.

LAMPIRAN

PROFIL PENULIS



Nama : Capt. HERMANTA, SH.,MM,.MMar
Tgl Lahir : Jakarta, 15 Januari 1973
Agama : ISLAM
Pangkat : KBP / 73010684 (IV.C)
Satuan : DIT POLAIR BAHARKAM POLRI

Pendidikan Umum

- SD NEGERI (1985)
- SMP NEGERI (1988)
- SMA NEGERI (1991)
- AIP KEM.HUB (1995) LLS TERBAIK
- STIP KEM.HUB (2007) LLS TERBAIK
- ANT.1 KEM.HUB (2010) LLS TERBAIK

Pendidikan Kejuruan

- DASPA POLAIR (2000) LLS TERBAIK
- DAS PENYIDIK (SERSE) (2000) LLS TERBAIK
- LAN PENYIDIK (SERSE) (2001) LLS TERBAIK

Pendidikan Kepolisian

- SEPA POLRI (1996)
- DIKTAP PA POLRI (1996)
- SELAPA POLRI (PIM 3) (2004)
- SESPIM POLRI (PIM 2) (2013)
- DIKPIM 3 (2020)

Pendidikan Lainnya

- S1 Hukum Lulus Tahun
- S2 Manajemen Lulus Tahun
- S3 Ilmu Pemerintahan Belum Lulus

Kecakapan Bahasa

- Asing : English (Aktif)
- Bahasa Daerah : Jawa (Aktif)

Jenjang Kepangkatan

Pangkat	Tamat	No. & Tanggal SKEP	Pejabat yang Mengeluarkan
IPDA	11 Mei 1996	SKEP/460 /V /1996	KAPOLRI
IPTU	01 Juli 2000	SKEP/216/ VII/2000	KAPOLRI
AKP	01 Juli 2002	SKEP/109/ VII/2002	KAPOLRI
KOMPOL	01 Juli 2007	SKEP/329/ VII/2007	KAPOLRI
AKBP	22 Juni 2012	SKEP/342/VI /2012	KAPOLRI
KBP	-	-	KAPOLRI

Riwayat Jabatan

No.	Jabatan	No. & Tanggal SKEP	Pejabat yang Mengeluarkan
1	PAMA SUBDIT POLAIR DIT SAMAPTA	11 Mei 1996	KADIT SAMAPTA
2	PANOPS KPL KLAS B SUBDIT POLAIR	01 April 1997	KADIT SAMAPTA
3	DAN KAPAL KLAS B SATROL PANSU SDT POLAIR	01 Desember 2000	DIR POLAIRUD
4	DAN KAPAL KLAS B SATPAL SDT POLAIR DEOPS POLRI	01 Oktober 2001	DIR POLAIRUD
5	DAN KAPAL KLAS B SATROLNUS DIT POLAIR BBKM	28 Juli 2003	DIR POLAIRUD

6	DAN KAPAL KLAS A SATROL NUS DIT POLAIR BBKM	08 September 2005	KA BABINKAM
7	PAUR KERMA OPS KERMA LUGRI DIT POLAIR BHKM POLRI	30 Mei 2011	KA BABINKAM
8	PAUR BIMMAS SATROLNUS DIT POLAIR BHKM	24 Oktober 2011	KA BABINKAM
9	PAUR DALOPS SUBDIT OPSNAL DIT POLAIR BHKM POLRI	10 Januari 2012	KA BABINKAM
10	KASI PATWAL SATROLNUS DIT POLAIR BHKM POLRI	29 Februari 2012	KA BABINKAM
11	KASI LUGRI SUBDIT KERMA DIT POLAIR BHKM POLRI	21 Mei 2013	KA BABINKAM
12	KEPALA KSOP SUNDA KELAPA	21 Februari 2015	DIRHUBLA MENHUB
13	KEPALA BID LALA OP PRIOK	9 Februari 2016	DIRHUBLA MENHUB
14	KEPALA BID KEPSEL KSOP PANJANG	10 Agustus 2016	DIRHUBLA MENHUB
15	KEPALA KSOP GRESIK	20 September 2016	DIRHUBLA MENHUB
16	KASUBDIT PEMANDUAN DFAN PENUNDAAN KAPAL	2 Agustus 2017	DIRHUBLA MENHUB
17	KEPALA OTORITAS PELABUHAN TANJUNG PRIOK	23 Juli 2018	DIRHUBLA MENHUB

18	KEPALA KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK	12 Desember 2019	DIRHUBLA MENHUB
19	DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN	29 Juli 2020	DIRHUBLA MENHUB

Pengalaman Dinas

- PENUGASAN DALAM NEGERI
- OPS GOM ACEH
- OPS CINTA MAUNASAH ACEH
- OPS SRIGUNTING
- OPS BIAWAK
- OPS LUMBA-LUMBA
- OPS ILEGAL LOGING
- OPS ILEGAL MINING
- OPS JARING

Penugasan Luar Negeri

- SINGAPURA MARITIME JOINT COOPERATION
INDOSIN 2000
- MALAYSIA MARITIME JOINT COOPERATION
MALINDO 2001
- POLANDIA CHIEF TEHNICAL REPRESENTATIVE
2006
- BELANDA MANAGEMENT TRAFICT ACC,
APELDORN 2009
- PHILIPINA MARITIME JOINT EXCERCISE 2012

Tanda Jasa Yang Dimiliki

- SATYA LENCANA 8 TAHUN

- SATYA LENCANA 16 TAHUN
- SATYA LENCANA DWIDYA SYSTHA
- SATYA LENCANA DHARMA NUSA
- SATYA LENCANA KSATRIA TAMTAMA

Karya Ilmiah

- The Effect of Leadership Apparatus Profesionality and Work Facilities on the Quality of Ship Service and Goods in the Main port authority office of Tanjung Priok, dalam International Journal papier Public Review, Volume, 1 No. 2 (2020) Issue 6, 2020, Page: 7-10. ISSN : 2523-546X, <https://doi.org/10.47667/ijppr.v1i2.37>
- Improving the Quality of Sea Transportation Licensing Service throught Digital Technology-based Losencing Service, dalam Solid State Technology, Archives Available @ www.solodstatetechology.us, Volume, 63 Issue 6, 2020

Jakarta, 15 Januari 2021

Hormat Kami,

Capt. Hermanta,. SH,. MM,. MMar.
KOMISARIS BESAR POLISI NRP. 73010684



Nama : A. Junaedi Karso
Tempat, Tgl & Lahir : Indramayu, 20 September 1975
Agama : Islam
Pekerjaan : Dosen Universitas Muhammadiyah
Makassar
NBM/NIDN : 1197548/0920097501
Alamat Kantor : Jl. Sultan Alauddin No. 259 Makassar
Contact Persons : 081324178569
E-mail : Bintang_lyatiara66@gmail.com

Pendidikan Formal

No.	Jenjang	Tahun Lulus	Lembaga	Tempat
1	MI	1989 / Lulus	Tarbiyah Wata'lim	Indramayu
2	MTs	1992 / Lulus	Al-Wahab	Jakarta
3	MA	1995 / Lulus	Al-Huda	Jakarta
4	PT	2006 / Lulus	FIH. S1	Indramayu
5	PT	2008 / Lulus	FIP. S2	Tangerang
6	PT	2017 / Lulus	FIP. S3	Jakarta
7	PT	2020 / Lulus	FIH S2	Medan

Pendidikan Non Formal

No.	Program/Kelas	Lembaga	Tahun
1.	Mengetik Manual	Mars College Jakarta	1995
2.	Mengetik IBM	Mars College Jakarta	1996
3.	Computer	Mars College Jakarta	1996
4.	Akutansi Bon A Bon B	PKBMN Jakarta	1997
5.	Beginner Course	PKBMN Jakarta	1996
6.	Free Elementary	PKBMN Jakarta	1996
7.	Elementary One	PKBMN Jakarta	1996
8.	Elementary Two	PKBMN Jakarta	1996
9.	Intermedite One	PKBMN Jakarta	1998
10.	Intermedite Two	PKBMN Jakarta	1998
11.	Advance	PKBMN Jakarta	1998
12.	Conversation	Mars College Jakarta	1996
13.	Perpajakan	Dirjen Pajak Jakarta	2010

Pendidikan dan Pelatihan

No	Program	Lembaga	Waktu
1.	My Dreams Future Procurement break Through	LPKN	25-07-2020
2.	Certificate Procurement Contract Legal Expert (CPCLE)	International Frederation of Procurement Bar Association (IFPB)	14-09-2020
3.	Certificate Procurement in Perpetice ISO 20400	Nevi Belanda	03-06 08-2020

4.	Implementasi System Thinking dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah	LPKN	19-09-2020
5.	Pelatihan & Sertifikasi Kompetensi Tata Cara Penghitungan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) dalam Pengadaan Barang/Jasa	LPKN/ Angkasa Pura/ Surveyor Indonesia	03-12 08-2020
6.	Dinamika Balcklist dalam Pengadaan Barang/Jasa	LPKN	15-08-2020
7.	Diklat Menghadapi Audit & Resiko Hukum Dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah	LPKN	13-08-2020
8.	Pengadaan Barang/Jasa dari berbagai Perspektif	LPKN	18-08-2020
9.	Sistem Manajemen Mutu (Understanding and Implementing ISO 9001:2015)	LPKN	12-11-2020
10.	Sertifikasi Kompetensi Assesor Pengadaan Barang/Jasa	BNSP	24-09-2020
11.	Sertifikasi Kompetensi Pendampingan KUKM	BNSP	23-11-2020
12.	Diklat Aspek-Aspek Perancangan Bangunan	LPKN	03-10-2020
13.	Diklat Persiapan & Pelaksanaan Pemilihan Jasa Konstruksi	LPKN	24-13 10-2020

14.	Memahami Ilmu Pengadaan & Peluang Mendapatkan Proyek Pemerintah (Pengadaan Barang & Jasa Pemerintah)	LPKN	12-15 10-2020
15.	Pengalaman Lapangan pada Pelaksanaan Pengadaan Jasa Konstruksi	LPKN	15-10-2020
16.	Pengadaan Jasa Konstruksi Pasca Hadirnya Permen PUPR No.14 Tahun 2020 dan SE No. 22 Tahun 2020	LPKN	12-11-2020
17.	Persyaratan Pemilihan & Evaluasi Dokumen Penawaran Pengadaan Jasa Konstruksi sesuai dengan Permen PUPR No. 14 Tahun 2020	LPKN	05-11-2020
18.	Diklat Strategi Pengadaan Tahun 2021 & Penyelesaian Pekerjaan Akhir Tahun 2020	LPKN	14-11-2020
8.	Diklat Pinjam Bendera dalam Pengadaan Perspektif Realita Lapangan & Ketentuan Per-UU	LPKN	28-11-2020
19.	Pelatihan Pengadaan Barang & Jasa Sitem Informasi Kinerja Penyedia (SIKAP)	LPKN	10-12-2020

20.	Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015 Awareness, Understanding & Implementing Quality Management System	LPKN	01-04 12-2020
21.	Diklat Persiapan & Pelaksanaan Pemilihan Jasa Konstruksi	LPKN	24-31 10-2020
22.	Pengadaan Jasa Konstruksi Pasca Hadirnya Permen PUPR No.14 Tahun 2020 dan SE No. 22 Tahun 2020	LPKN	13-11-2020
23.	Persyaratan Pemilihan & Evaluasi Dokumen Penawaran Pengadaan Jasa Konstruksi sesuai dengan Permen PUPR No. 14 Tahun 2020	LPKN	05-11-2020
24.	New Normal Penyelenggaraan Jasa Konstruksi “How to Perform While Transform”	LPKN	27-07-2020
25.	Pemberian Kesempatan dengan Perpanjangan Masa Kontrak	LPKN	28-07-2020
26.	Strategi BUMN menuju Transformasi Pengadaan Barang/Jasa	LPKN	27-07-2020
27.	Meningkatkan Kualitas Pengadaan melalui Quality Assurance dalam Era Industri 5.0	LPKN	29-07-2020
28.	Pengadaam Mutu Konstruksi	LPKN	30-07-2020

29.	Pelaku Pengadaan: Konsep Pengenalan Sederhsns Perpres No.16/2018 bagi PNS	LPKN	28-07-2020
30.	Perijinan Terintegrasi (OSS) pada Pengadaan Barang & Jasa	LPKN	29-07-2020
31.	Jerat & Celah Hukum Pengadaan dalam Keadaan Darurat	LPKN	15-12-2020
32.	Pembekalan Teknis untuk Pejabat Pengadaan Barja	LPKN	23-12-2020
33.	SMK 3 Konstruksi	LPKN-BNSP	07-17-12-2020
34.	NNLP Practitioner	LPKN-Neo NNLP	22-28-10-2020
35.	Master NNLP Practitioner	LPKN-Neo NNLP	22-28-10-2021
36.	Pembekalan Teknis bagi PPK dalam Rangka Pelaksanaan Pengadaan TA 2020 & Kompetensi Pejabat PPK	LPKN	18-30-01-2021
37.	Training of Trainer (TOT)	BNSP	01-03-12-2020
38.	Penerapan Kontrak Kerja Konstruksi	BNSP	04-05-12-2020
39.	Persiapan Kontrak Pengadaan Barang/Jasa	BNSP	04-05-12-2020

Publikasi Jurnal Nasional

No.	Judul Artikel Ilmiah	Nama Jurnal	Volume/Nomor/ Tahun
1.	Call centre brigade Siaga Bencana sebagai Strategi Pelayanan Kesehatan di Kabupaten Bantaeng	Jurnal Dinamika Pemerintahan	Vol.2, 1 (Januari 2019) E ISSN: 2614-1493 http://jurnal.univrab.ac.id/index.php/jdp/article/view/736
2.	Partisipasi Politik Masyarakat dalam Diskursus Kolam Kosong Pada Pilbup di Kabupaten Enrekang	Gorontalo <i>Journal of Government and Political Study</i>	Volume 2- No.1- April 2019 P-ISSN: 2614-2120 E-ISSN:2614-2104 http://jurnal.unigo.ac.id/index.php/gjgops/article/view/497
3.	Kerjasama BNN dan Kepolisian dalam Penanggulangan Penyalahgunaan Narkoba di Kecamatan Rappucini Makassar	Jurnal MODERAT	Volume 5, No 1, Februari 2019 ISSN: 2442-3777 (Cetak) ISSN: 2622-69IX (Online) Website: https://journal.unigal/index.php/moderat/article/view/1780

4.	Implementasi Kebijakan perlindungan khusus pada program kota layak anak di Kota Makassar	Journal of Government and Civil Society	Volume 3, No. 2 September 2019 ISSN: 2579-4396 E-ISSN: 2579-440x DOI:10.31000/jgcs.v3i2.1881 http://jurnal.umt.ac.id/index.php/jgs/article/view/1881
5.	Peran Humas dalam Menyebarluaskan Pembangunan Pariwisata di Kabupaten Bantaeng	Jurnal Komunikasi dan Organisasi JKO	J-KO Volume 1 Nomor 1, Februari, Tahun 2019 ISSN:2656-3010 (Print) ISNN:2656-3487 (Online)
6.	<i>Legal Study about Demotion of The Indonesia National Army and Police in The Director of Sea Transportation, The Ministry of Transportation of The RI</i>	Res Nulius Law Journal	Volume I Edisi 2 Juli 2019 ISSN 2656-7261 http://ojs.unikom.ac.id/index.php/law

7.	<i>Legal Study Concerning Provison of The Development of Environmental Funds in Development of Building Storage of Evidence Goods and Household Resistance of North Sumatera</i>	Res Nulius Law Journal	Vol.2 No.1 Januari 2020 ISSN 2656-7261 http://ojs.unikom.ac.id/index.php/law
8.	<i>Penerapan Tatakelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance) di Bidang Pengamanan Asset untuk Meminimalisir Pencurian Tandan Buah Segar (TBS) Kelapa Sawit di PTPN IV</i>	Res Nulius Law Journal	Vol.2 No.2 Juli 2020 p-ISSN 2656-7261 e-ISSN: 2721-4206 DOI: 10.34010/rnlj.v2i2.3329 http://ojs.unikom.ac.id/index.php/law

Publikasi Jurnal Interenasional

No.	Judul Artikel Ilmiah	Nama Jurnal	Volume/Nomor/Tahun
1.	<i>Factor That Affect Governance of Land Administration service in Anjatan District y</i>	<i>International Journal of Social Science Humanities Research</i>	Volumen 6, No.6, December 2019 http://dx.doi.org/10.18415/ijmmu.v6i6.1229

2.	<i>Improving The Quality of Public Service: Study of Land Administration Service in Anjatan District, Indramayu Regency</i>	<i>IJO- International Journal of Social Science and Humanities Research</i>	Volume 02 Issue 12 December 2019 www.ijournal.com
3.	<i>Regional Asset Management Mechanism Based on Government Law and Regulation in Indonesia</i>	<i>East African Scholar Journal of Economics, business and Management</i>	Volume-2 Issue-12 Dec-2019 DOI: 10.36349/ EASJEBM.2019. v02i12.036
4.	<i>Public Policy for Environmental Regulation and Its Impact on the Business Performance of Restaurants in Thailand</i>	<i>International Journal of Innovation, Creativity and Change (Scopus)</i>	Vol 1, Issue 7, 2020 www.ijic.net
5.	<i>Effort to Prevent Bureaucratic Corruption on The Pierching Principles of The Governance Veil in Realizing Good Governance and Clean Governance in Indonesia</i>	<i>Journal L Sociale</i>	Vol 01, Issue 02 (010-016), 2020 DOI:10.37.899/ journal-la-sociale. vli2.87

6.	<i>Effort to Increase the Fisherman Income Through Finance Management of The Independent Fisherman Group in Village Matirro Bombang, Pangkep Regency</i>	<i>Journal La Bisecoman</i>	Vol 01, Issue 02 (010-014),2020 DOI:10.37899/journallabisecoman.vli2.88
7.	<i>Legal Review of Port Cooperation Agreement: Strength Assessment between Law Number 17 of 2008 Concerning Ports</i>	<i>South Asian Research Journal of Humanitues Social Sciences</i>	Volume-2 (Issue-1) Jan-Feb-2020) DIO:10.36346/sajhss.2020.v02i01.010
8.	<i>Government Handling and Policies in Overcoming The Covid-19 Pandemic in Indonesia</i>	<i>East African Scholar Journal of Education and Literature</i>	Volume-3 (Issue-40April-2020 DOI:10.36349/EASJEHL-2020.vo03i04.016
9.	<i>Implementation of Good Corporate Governance (GCG) in The Field of Securing Plantation Assets</i>	<i>Journal La Sociale</i>	Vol.01, Issue 03 (005-009), 2020 DOI: 10.37899
10.	<i>The Effect of Implemeting Mixed Marriage Policies on Improving Public Welfare</i>	<i>International Journal of Mechanical and Production engimeering Research and Development (IJMPERD) (Scopus)</i>	Vol.10, Issue3 Jun 2020. ISSN (P): 2249-6890; ISNN (E) :2249-8001

11.	<i>Prespective of Cooperation in the Port based on the Principle of Salus Populi Suprema Lex</i>	Artech Journsl of Art and Socisl Sciences (AJASS)	Vol 2, Issue 2, 2020 ISSN: 2523-5516
12.	<i>Good Governance in the Management of Village-owned Enterprise: Review of Legal Prespective</i>	IAR Journal of Humanities and Social Sciences	ISSN Print : 2708-6259 ISSN Online : 2708-6267 DOI:10.47310/jiarjhss.v01i03.001
13.	<i>Village Fund Management: Risks in Management of Village-Owned Enterpreses</i>	Artech Journal of Current Business and Financial Affair (AJCBFA)	Volume, 1 Issue 1, 2020, Page: 7-10. ISSN : 2523-546X
14.	<i>Improving the Quality of Sea Transportation Licensing Service throught Digital Technology-based Losencing Service</i>	Solid State Technology Archives Available @ www.solodstatetechnology.us	Volume, 63 Issue 6, 2020, Page: 7-10. ISSN : 2523-546X

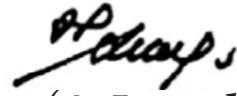
Riwayat Pekerjaan

No.	Lembaga	Jabatan	Tahun
1.	SMP Pemda Anjatan	Guru	1998-2002
2.	SMP PGRI Anjatan	Guru	1998-2002
3.	SMAN 1 Anjatan	Guru	2001-2002
4.	Unidarma Indramayu	Dosen	2006-2012
5.	Unma Majalengka	Dosen	2006-2012
6.	STMY Majalengka	Dosen	2010-2012
7.	Primkoppol Denmabes Polri	Manager	2003-2013

8.	Universitas Indonesia Timur	Dosen	2012-2013
9.	Universitas Satria Makassar	Dosen	2013-2014
10.	Universitas Satria Makassar	Sekretaris Rektor	2012-2014
11.	Fraksi PKS DPRD Kabupaten Indramayu	Tenaga Ahli Hukum & Pemerintahan Ketua Fraksi PKS	2012-2014
12.	KSOP Sunda Kelapa	Personal Expert Consultant	2014-2015
13.	Primkoppol Denmabes Polri	Tenaga Ahli	2016-2017
14.	Primkoppol Denmabes Polri	Wakil Ketua	2016-2017
15.	KSOP Gresik	Personal Expert Consultant	2016-2017
16.	Unismuh Makassar	Dosen	2013 S/d Sekarang
17.	STIP-AN Jakarta	Dosen	2017-2018
18.	PT. Perkebunan Nusantara IV Medan – Sumatera Utara	Konsultan Hukum & Pengamanan Pengamanan	2017 S/d Sekarang
19.	KS Internasional Pelabuhan Tanjung Priok	Personal Expert Consultant	2019-2020
20.	Dirkapel	Personal Expert Consultant	2020 Sd/ Sekarang
20.	PDAM Kota Padang	Personal Expert Consultant	2021 Sd/ Sekarang

Makassar, 15 Januari 2020

Hormat Kami,



(A. Junaedi Karso)