

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG**  
**(Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)**

**(Tesis)**

**Oleh**

**IRFAN SAPUTRA**



**PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER ILMU PEMERINTAHAN**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
**UNIVERSITAS LAMPUNG**  
**2017**

## **ABSTRAK**

### **EFEKTIVITAS PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)**

**Oleh**

**IRFAN SAPUTRA**

Provinsi Lampung merupakan perlintasan bagi kendaraan pribadi dan umum yang mengangkut orang dan barang, baik yang akan menuju ke Pulau Jawa atau masuk ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni. Kendaraan pengangkut barang harus diawasi agar tidak melanggar ketentuan kelebihan muatan, yang dapat membahayakan keselamatan manusia, kerusakan kendaraan dan kerusakan jalan. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: "Bagaimanakah efektivitas fungsi pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung?". Penelitian ini menggunakan tipe penelitian kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara dan dokumentasi. Data dianalisis secara kualitatif dengan tahapan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa fungsi pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung adalah sebagai berikut: Pengawasan secara langsung dilakukan dengan mengoperasionalkan jembatan timbang dan melaksanakan pemeriksaan kendaraan angkutan barang berupa pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan dan pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran/surat tanda coba kendaraan bermotor dan surat ijin mengemudi. Pengawasan secara tidak langsung dilaksanakan dengan memberlakukan tertib operasional angkutan barang, yaitu pengoperasian mobil barang di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan ambang batas laik jalan; pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang atau kendaraan khusus sesuai peruntukannya dan pengoperasian mobil barang di jalan wajib sesuai dengan kelas jalan dan jaringan lintas yang ditetapkan. Dari aspek manajemen pemerintahan, pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan yang masih sangat lemah, karena tidak ada penerapan sanksi terhadap angkutan barang yang mengalami kelebihan muatan. Selain itu, sistem pengawasan tidak efektif, kewenangan disalah gunakan untuk tujuan atau kepentingan mencari keuntungan oleh oknum-oknum pejabat atau pelaksana di lapangan.

**Kata Kunci:** Efektivitas, Pengawasan, Angkutan Barang

## **ABSTRACT**

### **THE EFFECTIVENESS OF MONITORING ON GOODS VEHICLES (Case Study at Transportation Office of Lampung Province)**

**By  
IRFAN SAPUTRA**

Lampung Province is a crossing for private and public vehicles that transport people and goods, either going to the island of Java or entering the island of Sumatra through the Port of Bakauheni. Vehicle carrier must be supervised so as not to violate the provisions of overload, which may endanger human safety, vehicle damage and road damage. The formulation of the problem in this research is: "How is the effectiveness of monitoring on goods vehicles by Transportation Department of Lampung Province?". This research uses qualitative research type. Data collection is done by interview and documentation. Data were analyzed qualitatively with data reduction steps, data presentation and conclusions. The results of this study indicate that the function of controlling the Goods vehicles by the Transportation Department of Lampung Province is as follows: Direct supervision is carried out by operationalizing the weighbridge and carrying out the inspection of goods transport vehicles in the form of checks of technical requirements and road worthiness and examination of evidence passing the test, / Motor vehicle test letters and driver's license. Indirect supervision is carried out by enforcing the orderly operational of freight transport, ie the operation of the goods car on the road shall meet the technical requirements and the roadworthiness threshold; The Goods vehicles by motor vehicle shall be obliged to use the car of goods or special vehicles according to their designation and the operation of the goods car on the road shall be in accordance with the road class and the defined cross network. Based on aspect of government management, the monitoring of freight transport by the Transportation Department is still very weak, because there is no application of sanctions on the transportation of goods that are overloaded. In addition, the supervisory system is ineffective, the authority misused for the purpose or interest to seek profit by officials or executors in the field.

Keywords: Effectiveness, Supervision, Goods Vehicles

**EFEKTIVITAS PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG**  
**(Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)**

**Oleh**

**IRFAN SAPUTRA**

**Tesis**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar**  
**MAGISTER ILMU PEMERINTAHAN**

**Pada**

**Program Pascasarjana Magister Ilmu Pemerintahan**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung**



**PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER ILMU PEMERINTAHAN**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
**UNIVERSITAS LAMPUNG**  
**BANDAR LAMPUNG**  
**2017**

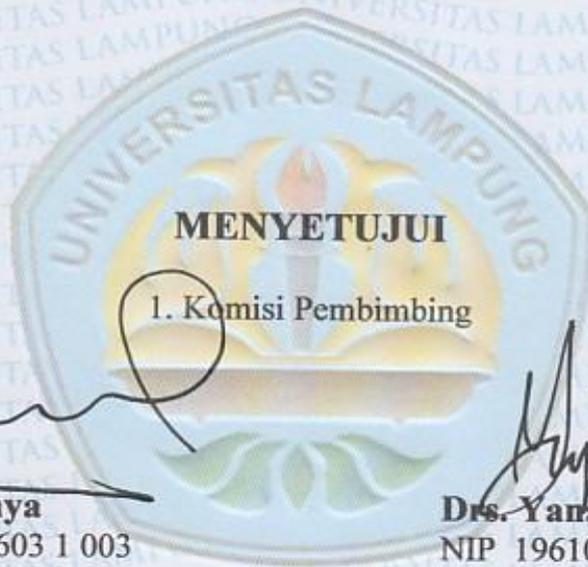
Judul Tesis : **EFEKTIVITAS PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG**  
(Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)

Nama Mahasiswa : **Irfan Saputra**

No. Pokok Mahasiswa : **1426021018**

Program Studi : **Magister Ilmu Pemerintahan**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**MENYETUJUI**

1. Komisi Pembimbing

**Dr. Syarief Makhya**  
NIP 19590803 198603 1 003

**Drs. Yana Ekana PS, M.Si.**  
NIP 19610817 199003 1 004

2. Ketua Program Studi Magister Ilmu Pemerintahan  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Lampung

**Drs. Hertanto, M.Si., Ph.D.**  
NIP 19601010 198603 1 006

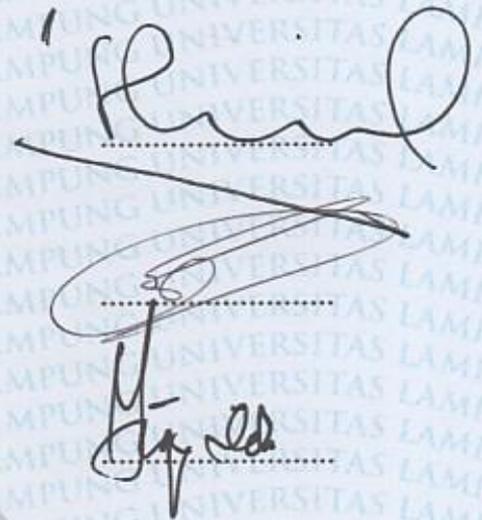
**MENGESAHKAN**

1. Tim Penguji

Ketua : **Dr. Syarief Makhya**

Penguji Utama : **Dr. Suwondo, M.A.**

Sekretaris : **Drs. Yana Ekana PS, M.Si.**

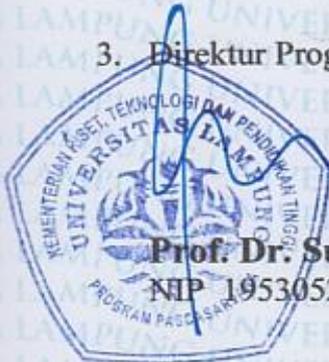


2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



**Dr. Syarief Makhya**  
NIP. 19590803 198603 1 003

3. Direktur Program Pascasarjana Universitas Lampung



**Prof. Dr. Sudjarwo, M.S.**  
NIP. 19530528 198103 1 002

Tanggal Lulus Ujian Tesis : **26 Mei 2017**

## SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

1. Tesis dengan judul: **“Efektivitas Pengawasan Angkutan Barang (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung),** adalah karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan atas karya penulis lain dengan cara yang tidak sesuai dengan tata etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat akademik atau yang disebut plagiarisme.
  
2. Hak intelektual atas karya ilmiah ini diserahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Atas pernyataan ini, apabila di kemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang diberikan kepada saya; saya bersedia dan sanggup dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

Bandar Lampung, 26 Mei 2017

Yang Membuat Pernyataan



**IRFAN SAPUTRA**  
NPM 1426021018

## **RIWAYAT HIDUP**

Penulis dilahir di Bandar Lampung pada tanggal 24 September 1991 sebagai anak kedua dari empat bersaudara, putra pasangan Bapak Mashur M. Toha, S.Sos., M.M dan Ibu Idawati, S.IP.

Jenjang pendidikan formal yang penulis tempuh adalah SD Mutiara 17 Agustus selesai pada tahun 2003, SMP Negeri 1 Bandar Lampung selesai pada tahun 2006, SMA Negeri 1 Bandar Lampung selesai pada tahun 2009. Penulis menyelesaikan pendidikan S1 pada Institut Pendidikan Dalam Negeri (IPDN) Jatinangor pada tahun 2013. Pada tahun 2014 penulis menempuh pendidikan pada Program Pascasarjana Magister Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.

## *MOTTO*

*“Sesungguhnya setelah ada kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai (dari suatu urusan) kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain. Dan hanya kepada tuhanmulah hendaknya kamu berharap”*

*(QS. Alam Nasyrat : 6-8)*

## *PERSEMBAHAN*

*Dengan segala kerendahan hati, kupersembahkan Tesis ini kepada:*

*Kedua orangtuaku*

*Bapak Mashur M. Toha, S.Sos., M.M dan Ibu Idawati, S.IP.  
yang telah melahirkan, membesarkan dan mendidikku, dengan kasih sayang,  
cinta kasih yang tulus, senantiasa ada saat suka maupun duka, selalu setia  
disaat kulemah tak berdaya, dan selalu memanjatkan doa  
bagi putramu ini dalam setiap sujudnya.*

*Kakakku: Mira Puspita, A.Md., Keb*

*Adik-adikku: M. Sofwan Aditia dan Irdina Fakhira*

*Terima kasih atas semua do'a dan cinta yang selalu memberi masukan, motivasi,  
nasihat dan semangat agar aku melangkah maju  
dan dapat berhasil meraih mimpi dan cita-cita.*

*Terkhusus kepada Fadila Aulianti, S.E*

*Atas perhatian, motivasi serta dukungan yang selama ini diberikan.*

*Semoga ini menjadi langkah awal yang baik  
dalam memulai sesuatu yang kita harapkan bersama*

*Almamaterku Universitas Lampung*

## SANWACANA

Alhamdulillah, puji dan syukur hanya milik Allah SWT, sebab hanya berkat rahmat dan kehendak-Nya semata penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul: **Efektivitas Pengawasan Angkutan Barang (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)**, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu Pemerintahan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Lampung.

Dalam penyusunan hingga selesainya Tesis ini, penulis mendapatkan banyak bimbingan dan arahan dari berbagai pihak. Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Sudjarwo, M.S., selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Lampung.
2. Dr. Syarief Makhya, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, sekaligus sebagai Pembimbing I, atas semua masukan, saran dan bimbingan yang diberikan dalam proses penyusunan dan penyelesaian Tesis ini.
3. Drs. Hertanto, M.Si., Ph.D, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
4. Drs. Yana Ekana P.S., M.Si, selaku Pembimbing II, atas semua masukan, saran dan bimbingan yang diberikan dalam proses penyusunan dan penyelesaian Tesis ini.

5. Dr. Suwodo, M.A, selaku Penguji Utama, yang telah memberikan masukan dan saran dalam Tesis ini.
6. Segenap Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Magister Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
7. Rekan-rekan mahasiswa Magister Ilmu Pemerintahan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Lampung
8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu

Penulis berdoa seemoga kebaikan yang telah diberikan akan mendapatkan balasan dari sisi Allah SWT dan akhirnya penulis berharap bahwa Tesis ini dapat bermanfaat bagi pembacanya.

Bandar Lampung, Mei 2017

Penulis

**Irfan Saputra**

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>I PENDAHULUAN</b> .....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Kegunaan Penelitian .....	9
<b>II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	10
A. Manajemen Pemerintahan .....	10
B. Efektivitas Pengawasan .....	23
C. Angkutan Barang .....	38
D. Kerangka Pikir.....	40
<b>III METODE PENELITIAN</b> .....	42
A. Tipe Penelitian .....	42
B. Fokus Penelitian .....	42
C. Informan Penelitian .....	43
D. Jenis Data .....	44
E. Teknik Pengumpulan Data .....	44
F. Teknik Pengolahan Data .....	46
G. Teknik Analisa Data .....	46
H. Teknik Keabsahan Data .....	47

<b>IV</b>	<b>GAMBARAN UMUM PENELITIAN .....</b>	<b>48</b>
	A. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung ....	48
	B. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung .....	49
	C. Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Provinsi Lampung .....	49
	D. Strategi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung .....	52
	E. Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Lampung .....	53
	F. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung .....	55
<b>IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>57</b>
	A. Hasil Penelitian .....	57
	1. Pengawasan Langsung .....	57
	2. Pengawasan Tidak Langsung .....	76
	B. Pembahasan .....	83
	1. Pencapaian Tujuan dalam Pengawasan Angkutan Barang .....	83
	2. Integrasi dalam Pengawasan Angkutan Barang .....	87
	3. Adaptasi dalam Pengawasan Angkutan Barang .....	89
<b>VI</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>94</b>
	A. Kesimpulan .....	94
	B. Saran .....	95

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi, baik darat, laut maupun udara, ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang.

Sektor transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi penumpang dan barang yang berkembang dengan baik serta mempunyai peran didalam menunjang pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan. Pertumbuhan sektor ini akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga sarana transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis. Sektor transportasi dikatakan berhasil dapat dilihat dari kemampuannya dalam menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi nasional, regional dan lokal.

Provinsi Lampung merupakan perlintasan bagi kendaraan pribadi maupun umum untuk angkutan orang dan angkutan barang yang akan menuju ke Pulau Jawa atau masuk ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni. Jalan yang dilintasi yaitu Jalan Soekarno Hatta yang merupakan jalan lintas trans Sumatera. Setiap hari

kendaraan-kendaraan besar yang mengangkut barang dan komoditas perekonomian lainnya melintasi wilayah provinsi Lampung.

Kondisi prasarana jalan yang kurang baik sangat menghambat perkembangan industri angkutan barang serta membatasi kemampuan pemilik usaha kecil untuk mencapai target pasar yang menguntungkan. Mutu jalan yang buruk juga merupakan hambatan terhadap kegiatan perdagangan antar kabupaten serta menghambat upaya untuk melakukan integrasi antara wilayah-wilayah terbelakang dengan pasar yang lebih besar. Kondisi prasarana yang buruk menyebabkan terjadinya peningkatan biaya untuk pemeliharaan dan bahan bakar, yang pada akhirnya akan mempersempit margin keuntungan pengusaha.

Selain itu praktik-praktik yang membahayakan dan mahal seperti kelebihan muatan merupakan hal biasa yang terjadi, walaupun secara hukum diperlukan adanya jembatan timbang, para supir truk begitu saja melewati jembatan timbang dengan cara membayar setoran kepada petugas pada jembatan timbang tersebut. Akibatnya terjadi kelebihan muatan di mana-mana yang sangat membahayakan keselamatan dan memperparah kerusakan jalan. Di samping adanya biaya prasarana, pengusaha dan supir truk masih harus membayar biaya perizinan dan berbagai macam pungutan di jalan. Biaya-biaya, baik yang resmi maupun tidak resmi, menyebabkan hambatan cukup besar bagi daya saing produsen lokal. Korupsi dalam bentuk uang suap dan pungutan liar merupakan kondisi kronis sektor angkutan barang. Pengenaan biaya-biaya semacam ini menyebabkan terjadinya peningkatan harga yang harus dibayar oleh konsumen.

Sektor truk angkutan barang di Indonesia memiliki beberapa kendala. Industri truk angkutan barang tampaknya memiliki tingkat persaingan yang ketat, mengingat besarnya jumlah perusahaan angkutan barang swasta. Tidak ada banyak hambatan untuk memasuki sektor ini dan terdapat banyak penyedia jasa. Tidak ada peraturan untuk memasuki sektor angkutan barang atau untuk melewati rute-rute tertentu. Wilayah operasional truk (dan kendaraan pengangkut barang lainnya) tidak dibatasi oleh wilayah yuridis tertentu, karena ketatnya persaingan, perusahaan angkutan barang memiliki margin keuntungan yang tipis.

Struktur perusahaan angkutan berkisar antara beberapa armada truk regional sampai truk-truk yang dioperasikan oleh pemilik perorangan. Perusahaan ekspedisi merupakan operator kendaraan truk yang menyewakan truk mereka kepada perusahaan lain. Perusahaan semacam ini juga disebut perusahaan angkutan truk 'umum' karena truk mereka mengangkut berbagai jenis barang keperluan umum. Ada juga truk yang dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan kargo, atau perusahaan angkutan dan pengiriman, yang biasanya mengangkut muatan dalam volume besar. Banyak perusahaan, baik yang kecil maupun besar, lebih suka mengoperasikan truk mereka sendiri.

Kondisi truk menjadi semakin buruk akibat praktik kelebihan muatan, rata-rata umur truk yang melintas di Provinsi Lampung berusia antara 10-20 tahun. Bentuknya juga sering dimodifikasi agar bisa memuat lebih banyak barang untuk mendapatkan keuntungan lebih besar. Satu-satunya bagian truk yang sulit dimodifikasi adalah pada bagian as, sehingga sering terjadi patah as pada truk-truk tersebut. Tingkat penggunaan truk masih di bawah rata-rata namun mereka sering

melebihi batas muatan. Karena kebanyakan truk memiliki kelebihan muatan dan kondisi jalan yang rusak, truk jarang beroperasi dan kecepatan laju mereka rendah.

Kendala lain adalah adanya pungutan liar di jalan merupakan hambatan besar bagi perusahaan angkutan truk barang. Pungutan liar merupakan pengeluaran cukup besar bagi industri angkutan darat. Karena truk biasanya melakukan kelebihan muatan dan supir truk sering tidak memahami semua jenis pungutan yang diperlukan, supir merupakan sosok yang rentan terhadap korban pungli dan biaya ini sering dianggap sebagai uang keamanan bagi supir truk. Akan tetapi, pemilik truk menyatakan bahwa pembayaran pungutan liar ini atau uang bulanan masih jauh lebih murah daripada membayar biaya sesuai peraturan seperti biaya pelanggaran batas muatan.

Kelebihan beban muatan pada truk merupakan penyebab kerusakan jalan yang cukup besar. Peningkatan terhadap muatan sumbu terberat biasanya akan mengakibatkan kerusakan jalan yang lebih dari proporsional. Kegagalan dalam penerapan batas muatan akan menyebabkan kerusakan jalan yang lebih parah dibandingkan dengan besarnya keuntungan yang dinikmati oleh perusahaan angkutan barang dan oknum di jembatan timbang.

Kelebihan muatan truk meningkatkan potensi kecelakaan, karena truk yang lebih tinggi jelas akan meningkatkan risiko terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Salah satu alasan utama bahwa truk dengan kelebihan beban muatan akan menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah karena terjadinya waktu reaksi untuk menghentikan kendaraan menjadi lebih lambat. Bahaya ini menjadi semakin besar

karena umur truk yang sudah relatif tua dan perawatan yang buruk. Maknanya adalah penerapan ketentuan mengenai batas beban muatan akan menyebabkan situasi jalan yang sangat membahayakan.

Risiko keselamatan dan kerusakan jalan menjadi semakin serius karena truk mengalami modifikasi setelah dilakukan uji KIR selesai dilaksanakan. Semua truk harus menjalani uji berkala (uji KIR), yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Uji ini melakukan pemeriksaan terhadap berbagai fungsi seperti rem, lampu, dan ban. Akan tetapi, setelah proses pemeriksaan, banyak pemilik truk melakukan modifikasi terhadap truk mereka agar bisa memuat barang melebihi batas beban muat yang ditentukan. Modifikasi ini dilakukan dengan memperpanjang chasis, dan menggunakan ban yang lebih kuat dan tidak standar tetapi tidak memasang suku-suku cadang tambahan. Satu-satunya bagian yang sangat sulit untuk memodifikasi adalah as. Ini berarti bahwa as akan mendapat tekanan yang berat akibat beban yang terlalu berat, dan sering patah. Muatan sumbu terberat ini berkaitan langsung dengan kerusakan jalan dan risiko rem blong yang akan meningkatkan angka kecelakaan.

Dalam konteks yang demikian maka Dinas Perhubungan Provinsi Lampung melaksanakan pengawasan terhadap angkutan barang tersebut, sesuai dengan tugas pokoknya yaitu melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan Darat dan Perhubungan Laut berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Provinsi Lampung mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan Kebijakan teknis di bidang Perhubungan Darat, Perhubungan Laut
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya dan
- d. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh Gubernur sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 169 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka diketahui bahwa:

- (1) Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas Jalan.
- (2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang
- (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan.
- (4) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pengawasan merupakan penilaian dan koreksi atas pelaksanaan kerja yang dilakukan oleh bawahan dengan maksud untuk mendapatkan keyakinan atau menjamin bahwa tujuan-tujuan perusahaan dan rencana-rencana yang digunakan untuk mencapainya dilaksanakan.

Menurut Koontz dan O'Donnel dalam Ibrahim Lubis (2005: 154):

Perencanaan dan pengawasan merupakan dua sisi mata uang, sehingga jelas bahwa tanpa adanya perencanaan, pengawasan tidak akan mungkin dilaksanakan karena tidak ada pedoman untuk melaksanakan pengawasan, rencana tanpa pengawasan berarti penyimpangan atau penyelewengan yang serius tanpa alat pencegahnya

Sesuai dengan uraian di atas maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yaitu kelebihan beban muatan pada truk merupakan penyebab kerusakan jalan

yang cukup besar. Peningkatan terhadap muatan sumbu terberat biasanya akan mengakibatkan kerusakan jalan yang lebih dari proporsional. Kegagalan dalam penerapan batas muatan akan menyebabkan kerusakan jalan yang lebih parah dibandingkan dengan besarnya keuntungan yang dinikmati oleh perusahaan angkutan barang dan oknum di jembatan timbang. Praktik pungutan liar di jalan merupakan hambatan besar bagi perusahaan angkutan truk barang. Pungutan liar merupakan pengeluaran cukup besar bagi industri angkutan darat. Oleh karena itu diperlukan suatu strategi oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dalam melaksanakan pengawasan angkutan barang sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

Penelitian terdahulu yang terkait dilakukan oleh Rahmi Hasyfi Febrina (2011) yang berjudul: Pengawasan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Kota Di Kota Padang. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa dalam melaksanakan pengawasan angkutan kota di Kota Padang, Dinas Perhubungan melakukan koordinasi dengan berbagai pihak. Terkait dengan ketiadaan terminal angkutan kota di Kota Padang, menjadikan setiap angkutan kota yang beroperasi “ngetem” di beberapa tempat khususnya di sekitar Bundaran Air Mancur. Hal ini pastinya berimbas pada laju transportasi yang tersendat akibat sopir angkutan kota menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Kemudian hal tersebut juga dipicu oleh banyaknya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di sepanjang jalan dan mengambil badan jalan. Untuk itu diperlukanlah koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan beberapa pihak antara lain Organda Kota Padang yang menaungi angkot-angkot yang beroperasi, Forum Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan Kota Padang yang berperan memberikan kritikan dan masukan terhadap transportasi, Satlantas Polresta Padang yang berfungsi mengatur keamanan dan ketertiban jalannya sistem transportasi.

Penelitian lain dilakukan oleh Bayu Irawan Santoso (2012) *Pengaruh Kendaraan Angkutan Barang Muatan Lebih (Over Load) pada Perkerasan dan Umur Jalan (Studi Kasus Di Jembatan Timbang Salam, Magelang)*. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa muatan kendaraan yang melebihi muatan sumbu terberat (MST) mempengaruhi kekuatan lapis perkerasan sehingga mengurangi umur rencana teknis jalan sekitar 17,4 % selama umur rencana 5 tahun menjadi 4,13 tahun. Pada kendaraan ringan terjadi penyimpangan beban (dimisalkan P) dari 2 ton menjadi 2,58 ton atau sebesar 1,29 kali lipat. Ini berarti pula bahwa pelanggaran ketentuan batas muatan hingga 1,29 kali lipatnya (129%) akan berakibat peningkatan daya rusak sebesar 2,77 (atau ) kali lipatnya. Pada kendaraan truk terjadi penyimpangan beban dari 8 ton menjadi 9,03 atau sebesar 1,13. Ini berarti pula bahwa pelanggaran ketentuan batas muatan hingga 1,13 kali lipatnya (113%) akan berakibat daya rusak sebesar 1,63 (atau ) kali lipatnya.

Penulis akan melaksanakan penelitian dan menuangkannya ke dalam Tesis berjudul: "Efektivitas Pengawasan Angkutan Barang (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: "Bagaimanakah efektivitas fungsi pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung?".

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah maka tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan mengetahui efektivitas fungsi pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.

### **D. Kegunaan Penelitian**

Kegunaan penelitian ini meliputi kegunaan secara teoritis dan praktis, yaitu sebagai berikut:

#### **1. Secara Teoritis**

Kegunaan secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan dan referensi bagi kajian ilmu pemerintahan, khususnya yang berkaitan dengan kebijakan pemerintah daerah di bidang angkutan barang.

#### **2. Secara Praktis**

Kegunaan secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai referensi bagi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dalam rangka meningkatkan pengawasan terhadap angkutan barang dan dapat bermanfaat bagi peneliti lain di masa yang akan datang yang berminat melakukan penelitian mengenai pengawasan.

## **II. TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Tinjauan tentang Manajemen Pemerintahan**

Menurut Surtadinata (1998: 3), manajemen pemerintahan adalah suatu usaha atau kegiatan untuk mencapai tujuan negara dengan menggunakan berbagai sumber yang dikuasai oleh negara. inti manajemen pemerintahan, terletak pada proses penggerakan untuk mencapai tujuan negara, di mana terkait erat apa yang dikenal dengan fungsi kepomongprajaan

Manajemen pemerintahan disebut manajemen publik merupakan suatu upaya pemerintah dalam pemenuhan kebutuhan publik dengan menggunakan sarana dan prasarana yang tersedia. Unsur manajemen menjadi unsur penting dalam penyelenggaraan organisasi, baik organisasi sektor swasta maupun dalam sektor publik seperti organisasi pemerintahan. Manajemen pada sektor publik yang diangkat dari manajemen sektor swasta tidak menjadikan orientasi tujuan dan pelaksanaan pada organisasi sektor publik menjadi sama dengan sektor swasta.

Menurut Mahmudi (2010:38-40) terdapat tujuh karakteristik manajemen sektor publik yang membedakannya dengan sektor swasta:

- a. Sektor publik tidak mendasarkan keputusan pada pilihan individual dalam pasar, akan tetapi pilihan kolektif dalam pemerintahan dimana tuntutan masyarakat yang sifatnya kolektif (massa) akan disampaikan melalui perwakilannya yang dalam hal ini adalah partai politik atau DPR.

- b. Penggerak sektor publik adalah karena adanya kebutuhan sumber daya, seperti air bersih, listrik, keamanan, kesehatan, pendidikan, transportasi, dan sebagainya yang menjadi alasan utama sektor publik untuk menyediakannya.
- c. Dalam organisasi sektor publik, informasi harus diberikan kepada publik seluas mungkin untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas publik, yang artinya sektor publik sifatnya terbuka kepada masyarakat dibandingkan dengan sektor swasta.
- d. Organisasi sektor publik berkepentingan untuk menciptakan adanya kesempatan yang sama bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan utama hidupnya, misalnya kebutuhan terhadap kesehatan, pendidikan, transportasi dan sarana-sarana umum lainnya.
- e. Sektor publik dihadapkan pada permasalahan keadilan distribusi kesejahteraan sosial, sedangkan sektor swasta tidak dibebani tanggung jawab untuk melakukan keadilan seperti itu.
- f. Dalam organisasi sektor publik, kekuasaan tertinggi adalah masyarakat. Dalam hal tertentu masyarakat adalah pelanggan, akan tetapi dalam keadaan tertentu juga masyarakat bukan menjadi pelanggan.
- g. Dalam sektor swasta persaingan (kompetisi) merupakan instrument pasar, sedangkan dalam sektor publik tindakan kolektif menjadi instrument pemerintahan. Sangat sulit bagi pemerintah untuk memenuhi keinginan dan kepuasan tiap-tiap orang dan yang mungkin dilakukan adalah pemenuhan keinginan kolektif.

Pada pendekatan manajerialisme, fungsi-fungsi strategik seperti perumusan strategi, perencanaan strategik, dan pembuatan program merupakan hal yang harus dilakukan oleh manajer publik. Manajerialisme sektor publik berorientasi pada pemenuhan tujuan, pencapaian visi dan misi organisasi yang sifat pemenuhannya jangka panjang Untuk mewujudkan perubahan menuju sistem manajemen publik yang berorientasi pada kepentingan publik dan lebih fleksibel,

### **1. *Old Public Administration***

Woodrow Wilson dalam Thoha (2008:72-73) mengemukakan konsep pemerintahan dalam konsep *Old Public Administration* (OPA) mempunyai tugas melaksanakan kebijakan dan memberikan pelayanan yang pada pelaksanaannya dilaksanakan dengan netral, profesional, dan lurus mengarah pada tujuan yang telah

ditetapkan. Ada setidaknya dua tema kunci memahami OPA yang telah diletakkan oleh Wilson. Pertama, ada perbedaan yang jelas antara politik dengan administrasi. Perbedaan itu dikaitkan dengan akuntabilitas yang harus dijalankan oleh pejabat terpilih dan kompetensi yang netral dimiliki oleh administrator. Kedua, adanya perhatian untuk menciptakan struktur dan strategi pengelolaan administrasi yang memberikan hak organisasi publik dan manajernya yang memungkinkan untuk menjalankan tugas-tugas secara efektif dan efisien.

Adapun konsep *Old Public Administration* adalah sebagai berikut (Thoha: 2008:73-74):

- a. Titik perhatian pemerintah adalah pada jasa pelayanan yang diberikan langsung oleh dan melalui instansi-instansi pemerintah yang berwenang;
- b. *Public policy* dan *administration* berkaitan dengan merancang dan melaksanakan kebijakan-kebijakan untuk mencapai tujuan-tujuan politik;
- c. administrasi publik hanya memainkan peran yang lebih kecil dari proses pembuatan kebijakan-kebijakan untuk mencapai tujuan-tujuan politik;
- d. upaya memberikan pelayanan harus dilakukan oleh para administrator yang bertanggungjawab kepada pejabat politik dan yang diberikan diskresi terbatas untuk melaksanakan tugasnya;
- e. para administrator bertanggung jawab kepada pemimpin politik yang dipilih secara demokratis;
- f. program-program kegiatan diadministrasikan secara baik melalui garis hierarki organisasi dan dikontrol oleh para pejabat dari hirarki atas organisasi;
- g. nilai-nilai utama (*the primary values*) dari administrasi publik adalah efisiensi dan rasionalitas;
- h. Administrasi publik dijalankan sangat efisien dan sangat tertutup, karena itu warga negara keterlibatannya amat terbatas;
- i. Peran dari administrasi publik dirumuskan secara luas.

## **2. *New Public Management***

Menurut Samodra Wibawa (2002: 6), Konsep *New Public Management* (NPM) adalah paradigma baru dalam manajemen sektor publik. Ia biasanya dilawankan dengan *Old Publik Managemen* (OPM). Konsep NPM muncul tahun 1980-an dan digunakan untuk melukiskan reformasi sektor publik di Inggris dan Selandia Baru. NPM menekankan pada kontrol atas output kebijakan pemerintah, desentralisasi otoritas manajemen, pengenalan pada pasar dan kuasi-mekanisme pasar, serta layanan yang berorientasi *customer* (warganegara).

Pendekatan NPM atas manajemen publik bangkit selaku kritik atas birokrasi. Selama ini, birokrasi erat dikaitkan dengan manajemen sektor publik itu sendiri. Birokrasi dianggap erat berkait dengan keengganan maju, kompleksitas hirarki jabatan dan tugas, serta mekanisme pembuatan keputusan yang top-down. Juga, birokrasi dituduh telah menjauhkan diri dari harapan publik. Fokus dari NPM sebagai sebuah gerakan adalah, pengadopsian keunggulan teknik manajemen perusahaan swasta untuk diimplementasikan dalam sektor publik dan pengadministrasiannya. Sementara pemerintah distereotipkan kaku, birokratis, mahal, dan inefisien, sektor swasta ternyata jauh lebih berkembang karena terbiasa berkompetisi dan menemukan peluang-peluang baru. Sebab itu, sektor swasta banyak melakukan inovasi-inovasi baru dan prinsip-prinsip manajemen. Dalam NPM, pemerintah dipaksa untuk mengadopsi, baik teknik-teknik administrasi bisnis juga nilai-nilai bisnis. Ini meliputi nilai-nilai seperti kompetisi, pilihan pelanggan, dan respek atas semangat kewirausahaan. Sejak tahun 1990-an,

reformasi-reformasi di sektor publik menghendaki keunggulan-keunggulan yang ada di sektor swasta diadopsi dalam prinsip-prinsip manajemen sektor publik.

Menurut Samodra Wibawa (2002: 8-9), NPM merupakan adalah konsep payung yang menaungi serangkaian makna seperti desain organisasi dan manajemen, penerapan kelembagaan ekonomi atas manajemen publik, serta pola-pola pilihan kebijakan. Telah muncul sejumlah debat seputar makna asli dari NPM ini. Di antara sejumlah perdebatan itu muncul beberapa kesamaan yang dapat disebut sebagai prinsip dari NPM, yang meliputi:

- a. Penekanan pada manajemen keahlian manajemen profesional dalam mengendalikan organisasi;
- b. Standar-standar yang tegas dan terukur atas performa organisasi, termasuk klarifikasi tujuan, target, dan indikator-indikator keberhasilannya;
- c. Peralihan dari pemanfaatan kendali input menjadi output, dalam prosedur-prosedur birokrasi, yang kesemuanya diukur lewat performa kuantitatif;
- d. Peralihan dari system manajemen tersentral menjadi desentralistik dari unit-unit sektor publik;
- e. Pengenalan pada kompetisi yang lebih besar dalam sektor publik, seperti penghematan dana dan pencapaian standar tinggi lewat kontrak
- f. Penekanan pada praktek-praktek manajemen bergaya perusahaan swasta seperti kontrak kerja singkat, pembangunan rencana korporasi, dan pernyataan misi; dan
- g. Penekanan pada pemangkasan, efisiensi, dan melakukan lebih banyak dengan sumber daya yang sedikit.

Menurut Sofian Effendi (2005: 3-4) *New Public Services* (NPS merupakan Gagasan Denhardt dan Denhardt tentang Pelayanan Publik Baru yang menegaskan bahwa pemerintah seharusnya tidak dijalankan seperti layaknya sebuah perusahaan tetapi melayani masyarakat secara demokratis, adil, merata, tidak diskriminatif, jujur dan akuntabel . Karena bagi paradigma ini; (1) nilai-nilai demokrasi, kewarganegaraan dan kepentingan publik adalah merupakan landasan

utama dalam proses penyelenggaraan pemerintahan; (2) nilai-nilai tersebut memberi energi kepada pegawai pemerintah atau pelayan publik dalam memberikan pelayanannya kepada publik secara lebih adil, merata, jujur, dan bertanggungjawab. Oleh karenanya pegawai pemerintah atau aparat birokrat harus senantiasa melakukan rekonstruksi dan membangun jejaring yang erat dengan masyarakat atau warganya.

Pemerintah perlu mengubah pendekatan kepada masyarakat dari suka memberi perintah dan mengajari masyarakat menjadi mau mendengarkan apa yang menjadi keinginan dan kebutuhan masyarakat, bahkan dari suka mengarahkan dan memaksa masyarakat menjadi mau merespon dan melayani apa yang menjadi kepentingan dan harapan masyarakat. Karena dalam paradigma *the new public service* dengan menggunakan teori demokrasi ini beranggapan bahwa tugas-tugas pemerintah untuk memberdayakan rakyat dan mempertanggungjawabkan kinerjanya kepada rakyat pula. Hal ini dimaksudkan bahwa para penyelenggara negara harus mendengar kebutuhan dan kemauan warga negara (*citizens*). Pelayanan publik yang di praktekkan dengan situasi yang kreatif, dimana warga negara dan pejabat publik dapat bekerja sama mempertimbangkan tentang penentuan dan implementasi dari birokrasi publik, yang berorientasi pada "aktivitas administrasi dan aktivitas warga negara".

Untuk meningkatkan suatu pelayanan publik yang demokratis, maka pilihan terhadap "*the New Public Service (NPS)*" dapat menjanjikan suatu perubahan realitas dan kondisi birokrasi pemerintahan. Aplikasi dari konsep ini agak menantang dan membutuhkan keberanian bagi aparatur pemerintahan dalam penyelenggaraan pelayanan publik, karena mengorbankan waktu, tenaga untuk

mempengaruhi semua sistem yang berlaku. Alternatif yang ditawarkan adalah pemerintah harus mendengar suara publik dalam berpartisipasi bagi pengelolaan tata pemerintahan. Memang tidak gampang meninggalkan kebiasaan memerintah atau mengatur pada konsep administrasi lama, dari pada mengarahkan, menghargai pendapat sebagaimana yang disarankan konsep NPS.

Manajemen strategis sektor publik berhubungan dengan bagaimana memperkuat viabilitas dan efektivitas organisasi sektor publik baik dari segi kebijakan substantif dan kapasitas pengelolaan jangka panjang. manajemen strategis sektor publik ini mengintegrasikan semua proses manajemen lainnya untuk menyediakan pendekatan yang sistematis, koherendan efektif untuk membangun, mencapai, memantau, dan memperbarui tujuan strategis sebuah instansi publik.

Menurut Poister dan Streib dalam Salusu (2001: 18):

Manajemen strategis sektor publik terintegrasi dengan tindakan: (a) memusatkan perhatian di seluruh divisi fungsional dan seluruh berbagai tingkatan organisasi pada tujuan bersama,tema dan masalah, (b) proses manajemen internal mengikat dan pembuatan program untuk hasil yang diinginkan di lingkungan eksternal, dan (c) menghubungkan operasional, taktis, pengambilan keputusan untuk tujuan jangka panjang yang strategis

Manajemen strategis sektor publik adalah proses perencanaan, implementasi dan evaluasi namun lebih dari itu manajemen strategis sektor publik adalah proses pengelolaan organisasi, dalam hal ini sektor publik, melalui perspektif strategis dan berkelanjutan untuk memastikan rencana strategis selalu diperbarui dan mampu menggerakkan proses manajemen lainnya.

Menurut Ring dan Perry dalam Suharto (2005: 25), konteks manajemen strategis sektor publik dalam sektor publik atau manajemen strategis sektor publik sektor pemerintah yaitu:

1. *Policy Ambiguity*  
Struktur organisasi sektor publik yang kompleks menyebabkan ketidakjelasan arah strategi.
2. *The Openness of Government*  
Media memiliki peranan besar dalam mengekspose pengambilan keputusan dan penerapannya dalam pemerintahan.
3. *Attentive Publics*  
Pemerintahan dipengaruhi oleh banyak kelompok kepentingan yang mempunyai agenda-agenda tertentu.
4. *The Time Problem*  
Masa jabatan dan peraturan yang memberikan batasan waktu menjadi perhatian dalam Manajemen strategis sektor publik.
5. *Shaky Coalitions*  
Aliansi politis saat perencanaan dan pelaksanaan belum tentu sama komposisinya.

Sesuai dengan penjelasan di atas maka dapat dinyatakan bahwa manajemen strategis sektor publik adalah suatu sarana dalam menyediakan kepemimpinan yang maju terkait masalah fundamental organisasi dan lingkungannya dengan cara-cara sistematis, efektif dan berorientasi pada tujuan. Ketika berhasil, manajemen strategis sektor publik menjadi suatu jalan dalam menghadapi orang, mendapatkan komitmen, menyetir organisasi menuju masa depan, memberi kerangka kerja dalam reorganisasi dan redesain untuk efisiensi dan kualitas yang lebih baik, dan membentuk partnership dan joint venture dengan organisasi lain. Manajemen strategi telah muncul sebagai alat serbaguna dimana manajemen sektor publik harus mempunyainya agar organisasi dapat bertahan secara jangka pendek dan jangka menengah serta pembangunan jangka panjang.

Menurut Ring dan Perry dalam Salusu (2001: 21-22) untuk mengantisipasi berbagai kendala terkait konteks diatas maka diusulkan beberapa solusi:

- a. *Maintaining Flexibility*  
Proses implementasi manajemen strategi diharapkan mampu beradaptasi terhadap perubahan internal dan eksternal.
- b. *Bridging Competing Worlds*  
Sektor publik yang bersifat terbuka memiliki keterikatan dengan berbagai pihak atau kelompok kepentingan. Pemerintah harus memperlakukan semua pihak dengan adil.
- c. *Wielding Influence, Not Authority*  
Kemampuan politik diperlukan dalam manajemen strategis sektor publik guna membangun hubungan dan memunculkan nilai positif dalam konfrontasi pihak-pihak tertentu.
- d. *Minimizing Discontinuity*  
Ketidakstabilan koalisi politis harus dicegah dengan pengelolaan sumberdaya yang terkait pembentukan koalisi tersebut.

Pemerintahan sebagai sektor publik membutuhkan manajemen strategis sektor publik dalam melaksanakan kegiatannya, karena sebagai suatu organisasi yang ingin mencapai suatu tujuan, organisasi sektor publik memerlukan rencana strategis untuk mencapai tujuan tersebut yang dirinci dalam program-program dan kegiatan-kegiatan yang dapat bersinergi untuk mewujudkan tujuan tersebut

Hal ini berkaitan dengan struktur organisasinya yang sangat besar dan kompleks, dengan menggunakan manajemen strategi, para pemangku kebijakan dapat memotivasi dan mengarahkan pegawainya lebih baik yang selanjutnya dapat meningkatkan performa kinerja organisasi. Sektor publik juga dapat merumuskan strategi ke depannya dan melihat ancaman peluang yang ada serta menetapkan sasaran dan arah yang jelas untuk masa depan.

Menurut Untoro dan Halim (2007: 9), dengan menerapkan apa yang ada di dalam Manajemen strategis sektor publik, maka diharapkan sektor publik dapat :

- a. Menjadi instansi reaktif dalam menghadapi perubahan situasi yang dinamis dan kompleks.
- b. Mengelola sumber daya yang dimiliki untuk hasil yang maksimal (*managing for result*)
- c. Mengubah orientasi instansi menjadi instansi berorientasi masa depan

- d. Mejadikan instansi adaktif dan fleksibel, mengurangi birokrasi yang rumit dan lebih transparan
- e. Menjadikan instansi mampu memenuhi harapan masyarakat (pengguna layanan)

Selanjutnya menurut Untoro dan Halim (2007: 9), tujuan manajemen strategi adalah:

- a. Melaksanakan dan mengevaluasi strategi yang dipilih secara efektif dan efisien.
- b. Mengevaluasi kinerja, meninjau dan mengkaji ulang situasi serta melakukan berbagai penyesuaian dan koreksi jika terdapat penyimpangan di dalam pelaksanaan strategi.
- c. Senantiasa memperbarui strategi yang dirumuskan agar sesuai dengan perkembangan lingkungan eksternal.
- d. Senantiasa meninjau kembali kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman bisnis yang ada.
- e. Senantiasa melakukan inovasi atas produk agar selalu sesuai dengan selera konsumen

Kendala dalam melaksanakan manajemen strategis sektor publik di sektor publik, terjadi karena karakteristik sektor publik berbeda dengan sektor swasta, sebagaimana yang disebutkan di paragraf sebelumnya. Kendala tersebut didefinisikan sebagai kondisi tetap (struktural atau prosedural) yang cenderung ada untuk beberapa periode waktu yang suatu organisasi dan manajemen harus beradaptasi dan mengatasi masalah atas kendala tersebut.

Menurut Untoro dan Halim (2007: 9), kendala yang terjadi di sektor publik dalam penerapan manajemen strategis sektor publik ialah:

- a. Karena adanya perbedaan mendasar dalam undang-undang dasarnya, dimana sektor publik menggunakan konstitusi negara tersebut, sedangkan sektor publik sangat fleksibel dengan Anggaran Dasar/Anggaran Rumah Tangga perusahaan tersebut, menjadikan sektor publik lebih kaku dan ketika membuat suatu program kegiatan, harus melakukan *cross check* dengan undang-undang yang telah ada sehingga program tersebut tidak melanggar undang-undang dan sesuai prosedur instansi tersebut.
- b. Karena organisasi publik merupakan perpanjangan tangan dari konstituen parlemen yang mengusung aspirasi rakyatnya, maka organisasi publik lebih terbuka untuk lingkungan eksternal dibanding swasta. Hal ini

menjadikan setiap kinerja organisasi tersebut akan menjadi sorotan rakyat apabila visi dan misi maupun program yang diusung jauh dari harapan rakyat (pengguna layanan) yang ke depannya secara tidak langsung, dapat mengakibatkan ketidakpercayaan rakyat terhadap pemerintah dan mengganggu stabilitas keamanan negara (misal dengan para rakyat berdemonstrasi maupun membuat kerusuhan).

- c. Adanya budaya yang sangat melekat dan menjadi karakteristik umum organisasi publik yaitu birokrasi. Yaitu prosedur pemerintah yang kadang rumit, berjenjang dan kaku, sehingga memerlukan waktu lama dalam menyelesaikan suatu tugas/masalah. Pegawai dalam bekerja pun kurang profesional dan masih terjadi KKN di beberapa lini, membuat pemerintah membentuk pengendalian internal dan external dalam rangka menertibkan dan mendisiplinkan para pegawai tersebut.
- d. Proses pengukuran kinerja di instansi pemerintah lebih sulit apabila dibandingkan dengan pengukuran kinerja pada sektor swasta. Output dan tujuan sektor swasta jelas yaitu produk atau jasa dijual sehingga memperoleh keuntungan sedangkan pemerintah memiliki cakupan kerja yang lebih luas dan rumit dalam mengukur tujuan dan mengukur hasilnya (*outcome* dan *impact*).
- e. Keterbatasan informasi bahkan asimetri informasi juga menjadi kendala bagi organisasi untuk dapat menghasilkan pengambilan keputusan yang berkualitas. Hal ini biasanya muncul karena adanya pembelokan tujuan insentif terkait penerapan manajemen strategi. Para manajer pelaksana dapat memberikan informasi yang salah dengan harapan memberikan kesan positif terhadap kinerja yang sebenarnya menurut kondisi nyata tidak cukup baik.

Berdasarkan uraian di atas maka relevansi manajemen pemerintahan dengan penelitian mengenai efektivitas pengawasan angkutan barang adalah sebagai suatu proses berkelanjutan dalam rangka mengelola dan menggerakkan berbagai proses manajemen dalam organisasi pemerintahan. Manajemen strategi pada umumnya masih menerapkan model perencanaan klasik yang bersifat formal dan kadang-kadang tidak memiliki ukuran yang jelas terkait *outcomes* yang dituju. Hal ini dikarenakan keterbatasan kapabilitas manajemen pada sektor pemerintah pada umumnya dan kurangnya komitmen pada seluruh pihak manajemen. Kendala ini dapat diatasi dengan cara membangun kompetensi strategis terhadap para manajer di sektor publik melalui rekrutmen, pelatihan, promosi berdasarkan kompetensi maupun penilaian dan pengawasan berkelanjutan.

Strategi merupakan tindakan untuk membuat keputusan penting yang membentuk dan memandu bagaimana menjadi organisasi, apa yang dikerjakan organisasi dan mengapa organisasi mengerjakan hal seperti itu. Menurut J. Winardi (2003: 113-114), berbagai dimensi yang terdapat dalam strategi pada suatu organisasi adalah:

- a. Tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran yang paling penting dan yang perlu dicapai. Tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran menyatakan apa saja yang yang perlu dicapai, kapan hasil-hasil harus dilaksanakan. Dari sasaran-sasaran nilai, menyatakan ke arah mana organisasi tersebut menuju, melalui berbagai macam sasaran keorganisasian yang bersifat menyeluruh, yang menetapkan sifat organisasi, dan menetapkan target bagi setiap kesatuan keorganisasiannya.
- b. Kebijakan-kebijakan yang paling penting dan mengarahkan atau membatasi kegiatan-kegiatan. Kebijakan-kebijakan (*policies*) merupakan peraturan-peraturan atau prosedur-prosedur yang menggariskan batas-batas di dalam mana kegiatan akan dilaksanakan. Peraturan-peraturan demikian seringkali mencapai keputusan kontingen, guna menyelesaikan konflik antara sasaran-sasaran spesifik.
- c. Tahapan-tahapan tindakan pokok atau program-program yang akan mencapai tujuan-tujuan yang ditetapkan dalam batas-batas yang telah digariskan. Program-program menspesifikasi langkah demi langkah tahapan-tahapan tindakan yang diperlukan untuk mencapai sasaran-sasaran utama. Mereka menyatakan bagaimana sasaran-sasaran akan tercapai di dalam batas-batas oleh kebijakan. Mereka menyatakan bahwa sumber-sumber daya diarahkan ke arah pencapaian tujuan dan dengan apa kemajuan organisasi dapat diukur.

### 3. Pendekatan Manajemen Strategi Sektor Publik

Menurut Hasibuan (2000: 2-4), strategi dalam organisasi dapat dirumuskan dengan perumusan fungsi-fungsi manajemen, yang meliputi:

- a. Perencanaan (*Planning*)  
Perencanaan merupakan suatu fungsi vital dari manajemen, perencanaan berarti menentukan apa yang harus dilakukan dan bagaimana cara melakukannya. Dengan demikian perencanaan dapat dianggap sebagai suatu keputusan yang dibuat sekarang sebagai tindakan-tindakan untuk masa yang akan datang.
- b. Pengorganisasian (*Organizing*)  
Setelah organisasi menentukan fungsi-fungsi yang harus dijalankan, maka harus dibentuk suatu organisasi yang merupakan alat untuk mencapai tujuan. Pengorganisasian ini dapat diartikan sebagai penentuan

penggolongan dan penyusunan aktivitas-aktivitas yang diperlukan, penentuan orang-orang yang melaksanakan, penyediaan alat-alat dan pendelegasian wewenang yang ditugaskan dalam bidang masing-masing.

c. Pelaksanaan (*Actuating*)

Jika sudah mempunyai rencana dan organisasi yang akan melaksanakan rencana tersebut, maka selanjutnya adalah melakukan pekerjaan tersebut. Pelaksanaan di sini merupakan suatu usaha untuk menggerakkan anggota-anggota kelompok sehingga mereka berkeinginan dan berusaha untuk mencapai sasaran organisasi. Dengan demikian pada fungsi ini berarti mengusahakan agar pegawai mau bekerja sama dengan lebih efisien, untuk menyukai pekerjaan mereka, mengembangkan keahlian dan kemampuan dalam rangka mencapai tujuan.

d. Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan merupakan suatu tindakan mengamati, membandingkan pelaksanaan dengan rencana dan mengoreksinya jika terjadi penyimpangan dan jika perlu menyesuaikan kembali rencana yang dibuat.

Perencanaan strategis dalam suatu organisasi memberikan gambaran ke depan tentang bagaimana suatu organisasi/badan berjalan menuju tujuan, sesuai dengan misi dan visinya, dengan memanfaatkan potensi internal dan membenahi kelemahan-kelemahan internal dalam rangka mengisi peluang dan ancaman yang ada atau datang dari lingkungannya. Menurut Keban (2000:3), ada sembilan langkah pokok proses perencanaan strategis, yang terdiri atas :

1. Kesepakatan awal, rencana strategis merupakan dokumen yang harus disepakati bersama antara semua aktor yang berkepentingan (stakeholders)
2. Pernyataan mandat, merupakan apa yang diharuskan atau diwajibkan oleh pihak yang lebih tinggi otoritasnya, termasuk apa yang diharapkan oleh masyarakat lokal sendiri.
3. Perumusan visi, setiap lembaga atau organisasi diharapkan memiliki visi tertentu, yaitu gambaran tentang kondisi ideal yang diinginkan stakeholders pada masa mendatang atau dalam kurunwaktu tertentu setelah lembaga tersebut berjalan.
4. Perumusan misi; misi adalah pernyataan tentang untuk apa suatu organisasi atau lembaga didirikan. Atau misi merupakan justifikasi tentang kehadiran lembaga, mengapa lembaga tersebut mengerjakan hal itu.
5. Analisis kondisi internal, untuk dapat mencapai misi di atas diperlukan dukungan internal, disini diperlukan suatu penilaian tentang kondisi internal yang dapat menggambarkan tentang kekuatan dan kelemahan yang dimiliki.
6. Analisis kondisi eksternal, untuk dapat mencapai misi di atas diperlukan suatu dukungan yang kondusif dari faktor-faktor eksternal. Faktor-faktor

tersebut harus dinilai karena dapat menjadi peluang tetapi sebaliknya dapat berupa ancaman. Penilaian terhadap faktor-faktor tersebut dapat dilakukan dengan menganalisis (1) Kecenderungan politik, ekonomi, sosial, teknologi, fisik dan pendidikan, (2) peranan yang dimainkan dari pihak-pihak yang dapat diajak kerjasama (*collaborators*) dan pihak-pihak yang dapat menjadi kompetitor, seperti swasta, dan lembaga lain, dan (3) dukungan pihak sumber seperti pembayar pajak, asuransi dsb.

7. Penentuan isu-isu strategis, dari hasil analisis faktor-faktor internal dan eksternal di atas ditemukan banyak isu dengan tingkat kestrategisan yang berbeda-beda. Di sini dibutuhkan suatu ketajaman berfikir untuk menilai apakah suatu isu dapat dianggap strategis atau tidak. Biasanya kriteria yang digunakan adalah (a) pentingnya suatu isu, yaitu kemungkinan pencapaian visi dan misi kalau suatu isu yang sedang dinilai tersebut dibiarkan atau sebaliknya diintervensi, (b) dampak atau efek yang ditimbulkan bila isu tersebut dibiarkan atau diintervensi.
8. Perumusan strategi, Kebijakan dan Program-program Strategis, kesalahan yang paling fatal adalah mengemban misi dan merealisasikan visi tetapi tidak melalui suatu strategi yang jelas. Semua strategi harus dijalankan agar misi yang ada dapat diemban secara sukses dan dapat mewujudkan visi yang dirumuskan.

Berdasarkan uraian di atas maka relevansi pendekatan manajemen sektor publik dengan penelitian mengenai efektivitas pengawasan angkutan barang adalah pada kegiatan pengawasan sebagai tindakan mengamati, membandingkan pelaksanaan dengan rencana dan mengoreksinya jika terjadi penyimpangan dan jika perlu menyesuaikan kembali rencana yang dibuat.

## **B. Efektivitas Pengawasan**

### **1. Pengertian Efektivitas Pengawasan**

Menurut Hasibuan (2002: 120):

Efektivitas adalah tercapainya sasaran atau tujuan-tujuan dari suatu instansi yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam efektivitas terkandung makna berdaya tepat atau berhasil guna untuk menyebutkan bahwa sesuatu itu telah berhasil dilaksanakan secara sempurna, secara tepat dan target telah tercapai. Selain itu terkandung makna efisiensi, yaitu berdaya guna untuk menunjukkan bila suatu tindakan sudah efektif dan ekonomis, baru dikatakan efisien.

Menurut Andrian (2001:12):

Efektivitas adalah pekerjaan yang dilaksanakan dan berhasil mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam pekerjaan tersebut, dengan memberdayakan seluruh potensi sumberdaya manusia maupun sumberdaya dana yang ada. Efektivitas merupakan pencapaian tujuan atau hasil yang dikehendaki dengan mempertimbangkan faktor-faktor tenaga, waktu, pikiran dan alat-alat yang dikeluarkan.

Berdasarkan beberapa pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa efektivitas yang dimaksud dalam penelitian ini adalah suatu pencapaian hasil pekerjaan sesuai dengan ketentuan atau perencanaan yang telah ditetapkan atau terwujudnya ketercapaian tujuan sesuai dengan rencana yang ditetapkan.

Menurut Kusnadi dkk (2002:265):

Efektivitas pengawasan adalah suatu keadaan yang menunjukkan bahwa suatu pengawasan bertujuan agar hasil pelaksanaan kegiatan bisa berdaya guna dan berhasil guna, sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Semua aktifitas organisasi harus diawasi dengan pengawasan yang baik, efektif dan efisien yang harus dilakukan secara sistematis. Pengawasan yang sistematis akan memberikan hasil yang optimal.

Selanjutnya menurut Kusnadi dkk (2002:266), pengawasan yang efektif sangat bermanfaat bagi suatu organisasi karena akan berdampak pada hal-hal berikut:

- a. Pengukuran kepatuhan terhadap kebijakan, rencana, prosedur, pengaturan dan hukum yang berlaku.
- b. Menjaga sumber daya yang dimiliki organisasi.
- c. Pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan oleh organisasi.
- d. Dipercayainya informasi dan keterpaduan informasi dalam organisasi.
- e. Kinerja yang sedang berlangsung dan kemudian membandingkan kinerja aktual dengan standar serta meningkatkan tingkat penyimpangan dan kemudian mencari solusi yang tepat.

Berdasarkan beberapa pendapat di atas maka diketahui bahwa efektivitas merupakan suatu pencapaian hasil pekerjaan yang memiliki tujuan, sumber daya

manusia pelaksana dan pengawas, jangka waktu, sumber dana dan ketentuan yang telah ditetapkan sebelumnya, dalam artian bahwa hasil pekerjaan yang diperoleh sesuai dengan perencanaan sebelumnya. Efektivitas berkaitan erat dalam kemampuan sumber daya manusia memanfaatkan potensi yang ada. Efektivitas menunjukkan hasil pekerjaan yang diraih secara optimal dengan ciri yaitu adanya kesesuaian antara harapan dan kenyataan hasil kerja secara berkesinambungan.

## **2. Ukuran Efektivitas**

Menurut Duncan sebagaimana dikutip oleh Richard M. Steers (2010: 23) efektivitas merupakan usaha pencapaian sasaran yang dikehendaki (sesuai dengan harapan) yang ditujukan kepada orang banyak dan dapat dirasakan oleh kelompok sasaran yaitu masyarakat. Adapun ukuran efektivitas dalam penelitian ini adalah, sebagai berikut:

### **1. Pencapaian Tujuan**

Pencapaian tujuan adalah tercapainya tujuan dari suatu kegiatan atau program harus dipandang sebagai suatu proses dan pentahapan, baik dalam arti pentahapan pencapaian bagian-bagiannya

### **2. Integrasi**

Integrasi yaitu pengukuran terhadap tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan konsensus dan komunikasi dengan berbagai macam organisasi lainnya.

### **3. Adaptasi**

Adaptasi adalah proses penyesuaian diri yang dilakukan untuk meyelaraskan suatu individu terhadap perubahan-perubahan yang terjadi di lingkungannya, yang meliputi peningkatan kemampuan dan ketersediaan sarana dan prasarana

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka pengukuran merupakan penilaian dalam arti tercapainya sasaran yang telah ditentukan sebelumnya dengan menggunakan sasaran yang tersedia. Jelasnya bila sasaran atau tujuan telah tercapai sesuai dengan yang direncanakan sebelumnya adalah efektif. Jadi, apabila

suatu tujuan atau sasaran itu tidak sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, maka tidak efektif. Efektivitas merupakan fungsi dari manajemen, dimana dalam sebuah efektivitas diperlukan adanya prosedur, strategi, kebijaksanaan, program dan pedoman. Tercapainya tujuan itu adalah efektif sebab mempunyai efek atau pengaruh yang besar terhadap kepentingan bersama.

Setiap organisasi mempunyai tujuan baik tujuan umum maupun khusus, jangka pendek maupun jangka panjang, yang akan direalisasikan dengan menggunakan berbagai sumberdaya atau faktor produksi yang ada. Pengelola tidak akan dapat mencapai tujuan secara optimal bilamana penggunaan sumberdaya atau faktor produksi dilakukan tidak dengan proses yang benar. Manajemen memegang peranan sangat penting, sebab manajemen merupakan proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan dan pengendalian upaya organisasi dan proses penggunaan semua sumberdaya organisasi untuk tercapainya tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Efektivitas berbicara tentang visi dan arah, berhubungan dengan memfokuskan energi organisasi pada arah tertentu. Efektivitas organisasi merupakan suatu indeks mengenai hasil yang dicapai terhadap tujuan organisasi (Kusnadi dkk, 2006: 154).

Suatu proses adalah cara sistematis untuk melakukan pekerjaan. Manajemen didefinisikan sebagai proses karena semua manajer, tanpa memperdulikan kecakapan atau keterampilan khusus, mereka harus melaksanakan kegiatan-kegiatan tertentu yang saling berkaitan untuk mencapai tujuan-tujuan yang mereka inginkan. Ada dua konsep utama untuk menilai manajer dan organisasi yaitu efisiensi dan efektivitas. Efisiensi adalah kemampuan untuk menyelesaikan suatu

pekerjaan dengan benar, sedangkan efektivitas merupakan kemampuan untuk memilih sasaran yang tepat atau peralatan yang tepat untuk pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Berkenaan dengan kinerja (*performance*) bahwa efisiensi adalah melakukan pekerjaan dengan benar, sedangkan efektivitas adalah melakukan pekerjaan yang tepat (Andrian, 2001: 14):

Peranan efektivitas manajemen biasanya diakui sebagai faktor paling penting dalam keberhasilan jangka panjang suatu organisasi. Keberhasilan diukur dalam bentuk pencapaian sasaran organisasi. Manajemen dapat didefinisikan sebagai proses penetapan sasaran organisasi dan melaksanakan kegiatan untuk mencapai tujuan tersebut secara efisien baik dalam bentuk penggunaan tenaga manusia, bahan, dan sumber daya modal. Keberhasilan organisasi dapat diukur dengan konsep efektivitas, yaitu sesuatu yang menunjukkan tingkatan keberhasilan kegiatan manajemen di dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Efektivitas sebagai suatu yang menunjukkan tingkatan keberhasilan kegiatan manajemen di dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Efektivitas secara keseluruhan yaitu sejauhmana organisasi melaksanakan seluruh tugas pokoknya atau mencapai semua sasarannya.

Pengawasan yang efektif merupakan fungsi yang harus dilakukan dalam suatu manajemen untuk mencegah atau memperbaiki kesalahan, penyimpangan, ketidaksesuaian, penyelewengan dan lainnya yang tidak sesuai dengan tugas dan wewenang yang telah ditentukan. Jadi maksud pengawasan adalah untuk memastikan hal yang telah direncanakan dan diorganisasikan berjalan sebagaimana mestinya atau tidak (Andrian, 2001: 15).

### 3. Pengertian Pengawasan

Pengawasan merupakan proses pengamatan dari seluruh kegiatan organisasi guna lebih menjamin bahwa pekerjaan yang sedang dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Selain itu juga merupakan usaha sadar dan sistemik untuk lebih menjamin bahwa semua tindakan operasional yang diambil dalam organisasi benar-benar sesuai dengan rencana yang telah ditentukan.

Pendapat yang tidak jauh berbeda dengan pendapat di atas, yang diungkapkan oleh Mc. Ferland dalam (Handyaningrat, 2002:143):

Pengawasan adalah suatu proses di mana pimpinan ingin mengetahui apakah hasil pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh bawahannya sesuai dengan rencana, perintah, tujuan, atau kebijaksanaan yang telah ditentukan. Jelasnya pengawasan harus berpedoman terhadap rencana (*planning*) yang telah diputuskan, perintah (*order*) terhadap pelaksanaan pekerjaan (*performance*), tujuan dan kebijaksanaan yang telah ditentukan.

Menurut Ibrahim Lubis (2005: 154):

Pengawasan adalah penilaian dan koreksi atas pelaksanaan kerja yang dilakukan oleh bawahan dengan maksud untuk mendapatkan keyakinan atau menjamin bahwa tujuan-tujuan perusahaan dan rencana-rencana yang digunakan untuk mencapainya dilaksanakan. Koontz dan O'Donnell menyebutkan bahwa perencanaan dan pengawasan merupakan dua sisi mata uang, sehingga jelas bahwa tanpa adanya perencanaan, pengawasan tidak akan mungkin dilaksanakan karena tidak ada pedoman untuk melaksanakan pengawasan, rencana tanpa pengawasan berarti penyimpangan atau penyelewengan yang serius tanpa alat pencegahnya.

Berdasarkan beberapa pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa pengawasan adalah fungsi yang harus dilakukan dalam suatu manajemen. Pengawasan dimaksudkan untuk mencegah atau memperbaiki kesalahan, penyimpangan, ketidaksesuaian, penyelewengan dan lainnya yang tidak sesuai dengan tugas dan wewenang yang telah ditentukan. Jadi maksud pengawasan adalah untuk

memastikan hal yang telah direncanakan dan diorganisasikan berjalan sebagaimana mestinya atau tidak.

#### **4. Tujuan Pengawasan**

Pengawasan bertujuan agar hasil pelaksanaan kegiatan bisa berdaya guna (*efisien*) dan berhasil guna (*efektif*), sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Semua aktifitas organisasi harus diawasi dengan pengawasan yang baik, efektif dan efisien yang harus dilakukan secara sistematis. Pengawasan yang sistematis akan memberikan hasil yang optimal.

Menurut Handayani (1994: 152), tujuan pengawasan memiliki karakteristik sebagai berikut:

- a. Teknik pengawasan.  
Teknik pengawasan terdiri dari teknik pengawasan langsung, yakni dilakukan pada saat kegiatan sedang berjalan seperti inspeksi langsung, observasi di tempat, laporan ditempat dan teknik pengawasan tidak langsung yakni pengawasan dari jauh melalui laporan yang disampaikan, dapat berbentuk laporan tertulis dan laporan lisan.
- b. Mampu mendeteksi deviasi.  
Pengawasan harus mampu mendeteksi deviasi atau penyimpangan yang mungkin terjadi sebelum penyimpangan itu menjadi kenyataan. Hal ini dilakukan agar dapat mengambil tindakan pencegahannya.
- c. Ada pengecualian titik strategis tertentu.  
Mampu menentukan kegiatan apa yang perlu dilakukan sendiri dan kegiatan apa yang perlu didelegasikan kepada orang lain.
- d. Bersifat objektif.  
Pengawasan yang bersifat objektif adalah pengawasan yang berdasarkan aturan-aturan atau standar yang telah ditentukan sebelumnya.
- e. Keluwesan pengawasan.  
Apabila pengawasan selalu ingin dapat efektif dan untuk menghindarkan kegagalan dalam rencana, maka rencana tersebut perlu fleksibel. Fleksibilitas dalam pengawasan dapat dilakukan dengan berbagai pelaksanaan secara alternatif sesuai dengan berbagai kemungkinan situasi.

- f. Memperhitungkan pola dasar organisasi.  
Pengawasan harus memperhitungkan pola dasar organisasi, dalam artian membawa perbaikan. Sistem pengawasan yang efektif ialah apabila ditemukan terjadi kegagalan-kegagalan maka kepada siapa harus nertanggung jawab sesuai dengan pola organisasi.
- g. Efisiensi.  
Pengawasan harus dinilai dengan biaya. Biaya pengawasan relatif hemat apabila manfaatnya sesuai dengan pentingnya kegiatan. Teknik pengawasan akan dapat efisien bila mereka dapat menemukan penyimpangan terhadap pelaksanaan rencana yang sebenarnya.
- h. Pemahaman oleh semua pihak.  
Pengawasan harus dipahami oleh semua yang terlibat di dalamnya.
- i. Mencari yang tidak beres.  
Salah satu yang sangat penting untuk mengaitkan pengawasan bagi keperluan efisiensi dan efektifitas adalah untuk meyakinkan bahwa mereka bermaksud untuk menunjukkan penyimpangan daripada pelaksanaan rencana, yang berdasarkan atas prinsip pengawasan.
- j. Bersifat membimbing.  
Sistem pengawasan dan informasi dimaksudkan untuk membantu individu dalam melakukan fungsi pengawasannya. Selain itu pengawasan harus bersifat membimbing individu untuk memperoleh informasi.  
(Lembaga Administrasi Negara Republik Indonesia,1996:50)

#### 4. Prinsip-Prinsip Pengawasan

Upaya untuk mendapatkan pengawasan yang efektif, maka perlu dipenuhi prinsip-prinsip dari pengawasan itu sendiri. Menurut Handayani (2002:149), prinsip-prinsip pengawasan antara lain:

- a. Pengawasan berorientasi kepada tujuan organisasi.
- b. Pengawasan harus bersifat objektif, jujur, dan mendahulukan kepentingan umum daripada kepentingan pribadi.
- c. Pengawasan harus berorientasi terhadap kebenaran menurut peraturan-peraturan yang berlaku, berorientasi terhadap kebenaran atas prosedur yang telah ditetapkan, dan berorientasi terhadap tujuan (manfaat) dalam pelaksanaan pekerjaan.
- d. Pengawasan harus menjamin daya dan hasil guna pekerjaan.
- e. Pengawasan harus berdasarkan standar yang objektif, teliti dan tepat.
- f. Pengawasan harus bersifat terus-menerus (*continue*).

- g. Hasil pengawasan harus dapat memberikan umpan balik (*feedback*) terhadap perbaikan dan penyempurnaan dalam pelaksanaan, perencanaan, dan kebijaksanaan untuk waktu yang akan datang.

Pengawasan tidak hanya sekali dilakukan, tetapi harus secara terus-menerus serta mempunyai hubungan satu sama lain. Dengan kata lain pengawasan merupakan bagian yang terintegrasi dengan manajemen, aparat pengawasan diusahakan sekecil mungkin. Aparat pengawasan memiliki tugas dan fungsi dalam struktur organisasi yang ditentukan secara teliti. Menurut Handyaningrat (2002:151), kriteria aparat pengawasan bekerja efektif:

- a. Pemahaman terhadap prosedur dan metode pengawasan.
- b. Tingkat kepatuhan terhadap jam kerja.

## 5. Jenis-Jenis Pengawasan

Handyaningrat (2002:149), mengemukakan hal-hal yang perlu diperhatikan dalam pengawasan adalah:

- 1) Kesesuaian dengan sifat dan kebutuhan kegiatan. Sistem pengawasan harus mencerminkan atau sesuai dengan sifat pekerjaan yang diawasi.
- 2) Menghasilkan umpan balik.  
Pengawasan harus memungkinkan adanya umpan balik, secara cepat berupa informasi untuk keperluan tindak lanjut.
- 3) Melaporkan penyimpangan.  
Sistem pengawasan harus dengan cepat memungkinkan pelaporan adanya penyimpangan, atau pelaksanaan yang tidak sesuai dengan rencana.
- 4) Efisiensi dan efektifitas.  
Sistem pengawasan harus secara mudah, cepat, dan tepat memberikan gambaran tentang kegiatan pencapaian tujuan dan pelaksanaan rencana.
- 5) Ekonomis.  
Nilai hasil (*output*) pengawasan haruslah seimbang dengan biaya atau pengorbanan yang dilakukan untuk melaksanakan pengawasan tersebut.
- 6) Fleksibilitas.  
Pengawasan hendaknya dimungkinkan untuk disesuaikan dengan perkembangan keadaan.

- 7) Kesesuaian dengan susunan organisasi.  
Sistem pengawasan hendaknya sejalan dengan susunan organisasi yang ada, yaitu dengan perlu memperhatikan hirarki, sistem pendelegasian wewenang dan pembagian tugas.
- 8) Dapat dipahami dengan mudah.  
Sistem pengawasan harus mudah dipahami oleh mereka yang menggunakan, yaitu yang mengawasi dan yang diawasi.
- 9) Menjamin tindakan korektif.  
Pengawasan harus bermanfaat, yang berarti bahwa sistem pengawasan harus menjamin adanya tindakan korektif.
- 10) Mengembangkan pengawasan diri sendiri (*self control*).  
Sistem pengawasan hendaknya memungkinkan pengembangan pengawasan diri sendiri (*self control*) dari pelaksanaan. Ini berarti mengembangkan rasa tanggung jawab para pelaksana kegiatan.
- 11) Mengembangkan pengawasan secara pribadi (*personal control*) dari pimpinan. Hendaknya sistem pengawasan memungkinkan pengembangan pengawasan secara pribadi (*personal*) dari pimpinan terhadap bawahan.
- 12) Memperhatikan faktor manusia.

Prosedur merupakan suatu rangkaian kegiatan melalui anggota-anggota suatu organisasi untuk mengatur kegiatan yang harus dilakukan. Selain itu prosedur adalah suatu proses untuk mengetahui apa yang harus dikerjakan yaitu berupa langkah-langkah atau tahap-tahap pelaksanaan tugas. Menurut Handyaningrat (2002:156), prosedur pengawasan adalah sebagai berikut:

- a. Observasi  
Hal yang perlu dipertimbangkan bahwa pimpinan atau atasan secara periodik harus mengadakan observasi terhadap bawahannya, yaitu mengenai cara bekerja, sistem bekerjanya dan hasil-hasil pekerjaannya serta mengenai pengaruh dari kegiatan observasi tersebut. Observasi sebaiknya direncanakan dan dilakukan secara sistematis.
- b. Pemberian contoh  
Pemberian contoh merupakan suatu hal yang harus dilakukan pemimpin, karena pemberian contoh seringkali dapat membantu dari kegiatan pengawasan itu sendiri. Hal ini dikarenakan pemberian contoh oleh pimpinan biasanya akan dijadikan norma yang diikuti oleh bawahan. Jadi dapat dikatakan bahwa apa yang dilakukan pimpinan seharusnya dikerjakan juga oleh bawahan. Pimpinan akan segera menindak bawahannya apabila pimpinan tersebut tidak dapat mengerjakannya.
- c. Catatan dan laporan  
Pencatatan dan pelaporan mempunyai nilai pengawasan, sekalipun dalam penggunaannya diperlukan waktu dan tenaga yang banyak. Pencatatan dan

pelaporan ini merupakan hal yang penting bagi organisasi sebagai suatu alat pembuktian.

- d. Pembatasan wewenang  
Pembatasan wewenang perlu dilakukan supaya tidak terjadi penyimpangan. Suatu jabatan dalam organisasi perlu dilakukan pembatasan wewenang agar tidak melebihi wewenang yang telah diberikan sehingga kemungkinan adanya penyimpangan dalam penggunaan wewenang dapat dihindarkan.
- e. Menentukan peraturan-peraturan, perintah-perintah, dan prosedur  
Dalam menentukan peraturan, perintah dan prosedur pengawasan, pimpinan mempunyai peranan penting dalam pengawasan tugas rutin dan dapat mengembangkan kebiasaan-kebiasaan yang baik dari pelaksanaan yang dilakukan oleh orang-orang di dalam suatu organisasi. Peraturan pada umumnya melarang bentuk tingkah laku yang khusus atau apabila diizinkan dapat mengganggu usaha-usaha serta membahayakan kehidupan suatu organisasi. Perintah adalah memberikan informasi kepada individu-individu apa yang harus dikerjakan sesuai dengan situasi yang mungkin terjadi pada suatu waktu yang terus-menerus dan dapat berulang. Sedangkan prosedur adalah mengatur kegiatan yang harus dilakukan yang merupakan suatu rangkaian kegiatan melalui anggota-anggota suatu organisasi untuk melayani dan menerima dalam suatu situasi tertentu.
- f. Anggaran  
Anggaran merupakan suatu petunjuk untuk mengembangkan dan memajukan organisasi, juga merupakan suatu alat penilaian suksesnya suatu rencana. Di samping itu anggaran merupakan suatu alat pengawasan (*control*) yang dapat menghubungkan antara rencana pelaksanaan dan pengawasan. Pengawasan melalui anggaran adalah suatu pembatasan dari kegiatan yang menjadi ruang lingkupnya. Dari anggaran itu juga akan diketahui kekurangan-kekurangan dari perencanaan sebagai dasar untuk meninjau kembali anggaran untuk anggaran selanjutnya. Apabila dana tidak ditinjau kembali berarti perencanaan anggaran kurang sempurna, sebab rencana hanya dapat berjalan dengan sumber dana yang diperlukan.
- g. Sensor  
Sensor adalah suatu tindakan pengamanan agar kesalahan-kesalahan yang akan diperbuat dapat segera dicegah dan diperbaiki. Dengan kata lain sensor merupakan tindakan preventif yaitu untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan. Dengan adanya sensor ini diharapkan tidak akan terjadi lagi tindakan-tindakan yang tidak dikehendaki.
- h. Tindakan disiplin  
Pengawasan melalui tindakan disiplin akan mempunyai pengaruh sampai di mana tindakan yang bersifat korektif dan refresif itu dijalankan. Sensor yang merupakan bentuk yang lunak dari tindakan disiplin, mungkin akan dapat membantu perbaikan dalam beberapa hal. Tetapi dalam hal lain mungkin perlu dilakukan tindakan disiplin yang lebih keras.

## 5. Strategi Pengawasan Langsung dan Tidak Langsung

Menurut Handayani (2002: 151):

Strategi pengawasan adalah serangkaian upaya terencana yang dilakukan oleh pengawas dalam melaksanakan pengawasan. Strategi pengawasan mencakup tercapainya sasaran atau tujuan-tujuan dari suatu instansi yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam Strategi terkandung makna berdaya tepat atau berhasil guna untuk menyebutkan bahwa sesuatu itu telah berhasil dilaksanakan secara sempurna, secara tepat dan target telah tercapai. Selain itu terkandung makna efisiensi, yaitu berdaya guna untuk menunjukkan bila suatu tindakan atau usaha sudah efektif dan ekonomis, baru dikatakan efisien.

Sesuai dengan pengertian di atas maka strategi pengawasan merupakan suatu pencapaian hasil pekerjaan yang memiliki tujuan, sumber daya manusia pelaksana dan pengawas, jangka waktu, sumber dana dan ketentuan yang telah ditetapkan sebelumnya, dalam artian bahwa hasil pekerjaan yang diperoleh sesuai dengan perencanaan sebelumnya. Strategi berkaitan erat dalam kemampuan sumber daya manusia memanfaatkan potensi yang ada. Strategi menunjukkan hasil pekerjaan yang diraih secara optimal dengan ciri yaitu adanya kesesuaian antara harapan dan kenyataan hasil kerja secara berkesinambungan.

Ditinjau dari strategi pelaksanaannya, pengawasan menurut Handayani (2002:152), terbagi menjadi:

1. Pengawasan langsung ialah apabila aparat pengawasan atau pimpinan organisasi melakukan pemeriksaan langsung pada tempat pelaksanaan pekerjaan, baik dengan sistem inspektif, verifikatif, maupun dengan sistem investigatif. Metode ini dimaksudkan agar segera dapat dilakukan tindakan perbaikan dan penyempurnaan dalam pelaksanaan pekerjaan. Sedangkan sistem pengawasan langsung atas ini disebut *built in control*.
2. Pengawasan tidak langsung ialah apabila aparat pengawasan atau pimpinan organisasi melakukan pemeriksaan pelaksanaan pekerjaan hanya melalui laporan-laporan yang masuk kepadanya. Laporan-laporan tersebut dapat berupa kata-kata, deretan angka-angka atau statistik yang berisi gambaran atas hasil yang telah tercapai sesuai dengan pengeluaran biaya atau anggaran yang telah direncanakan. Kelemahan pengawasan tidak langsung ini adalah tidak

dapat segera diketahui kesalahan-kesalahan dalam pelaksanaan tersebut, sehingga dapat menimbulkan kerugian yang lebih besar.

Pendapat senada dikemukakan oleh Siagian (2005: 112-115) bahwa pengawasan ditinjau dari cara pelaksanaannya terbagi menjadi pengawasan Langsung dan tidak langsung.

#### 1. Pengawasan Langsung

Pengawasan langsung ialah apabila pimpinan organisasi melakukan sendiri pengawasan terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh para bawahannya.

Pengawasan langsung ini dapat berbentuk:

- a. Inspeksi langsung
- b. *On the spot observation*
- c. *On the spot report.*

Dalam inspeksi langsung dapat dengan peninjauan pribadi yaitu mengawasi dengan jalan meninjau secara pribadi sehingga dapat dilihat sendiri pelaksanaan pekerjaan. Cara ini mengandung kelemahan, menimbulkan kesan kepada bawahan bahwa mereka diamati secara keras dan kuat sekali. Namun, ada yang berpendapat bahwa cara inilah yang terbaik, karena melakukan kontak langsung antara atasan dan bawahan dapat dipererat serta, kesukaran dalam praktek dapat dilihat langsung dan tidak dapat dikacaukan oleh pendapat bawahan sebagaimana mungkin terselip dengan cara menerima laporan tertulis.

Langkah kerja pemeriksaan pengawasan atasan langsung menurut Khusnuridlo (online) adalah sebagai berikut:

- b. Memeriksa apakah atasan Langsung Bendaharawan telah melakukan pemeriksaan kas terhadap Bendaharawan sedikitnya tiga bulan sekali.
- c. Meneliti apakah pejabat yang bertanggung jawab terhadap pengelolaan perlengkapan telah melakukan pemeriksaan penyimpanan barang inventaris yang dikelolanya, baik secara langsung melihat fisik barangnya maupun melalui pembukuannya.

Akan tetapi, karena banyak dan kompleksnya tugas-tugas seorang pimpinan terutama dalam organisasi besar seorang pemimpin tidak mungkin dapat selalu menjalankan pengawasan langsung itu, karena itu sering pula ia harus melakukan pengawasan yang bersifat tidak langsung

## 2. Pengawasan Tidak Langsung

Pengawasan tidak langsung ialah pengawasan dari jarak jauh. Pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan bawahan yang berbentuk:

### a. Lisan

Pengawasan dilakukan dengan mengumpulkan fakta-fakta melalui laporan lisan yang diberikan bawahan. Dengan cara ini kedua pihak aktif, bawahan memberikan laporan lisan tentang hasil pekerjaannya dan atasan dapat bertanya lebih lanjut untuk memperoleh fakta-fakta yang diperlukannya. Pengawasan seperti ini dapat mempercepat hubungan pejabat, karena adanya kontak wawancara antara mereka.

### b. Tertulis

Laporan tertulis merupakan suatu pertanggungjawaban kepada atasannya mengenai pekerjaan yang dilaksanakannya, sesuai dengan instruksi dan

tugas-tugas yang diberikan atasannya kepadanya. Dengan laporan tertulis sulit pimpinan menentukan mana yang berupa kenyataan dan apa saja yang berupa pendapat. Keuntungannya untuk pemimpin dapat digunakan sebagai pengawasan dan bagi pihak lain dapat digunakan untuk menyusun rencana berikutnya

Selain laporan lisan dan tertulis pengawasan masih mempunyai satu teknik lagi, yaitu pengawasan melalui laporan kepada hal-hal yang bersifat khusus. Pengawasan yang berdasarkan kekecualian atau *control by exception*, adalah suatu sistem pengawasan dimana pengawas itu ditujukan pada soal-soal kekecualian. Jadi pengawasan hanya dilakukan bila diterima laporan yang menunjukkan adanya peristiwa-peristiwa yang istimewa. Kekuatan dari pengawasan tidak langsung adalah dibutuhkan waktu pendek, dan tidak perlu terjun langsung ke setiap lapangan. Kelemahannya adalah sering bawahan melaporkan hal-hal yang positif saja. Padahal pimpinan harus mengetahui hal yang positif sekaligus negatif agar tidak salah berkesimpulan dan salah dalam mengambil keputusan. Pengawasan tidak akan dapat berjalan dengan baik apabila hanya bergantung kepada laporan saja. Adalah bijaksana apabila pemimpin organisasi menggabungkan teknik pengawasan langsung dan tidak langsung dalam melakukan fungsi pengawasan itu.

Dengan teknik-teknik yang telah dijelaskan di atas diharapkan pelaksanaan pengawasan dapat berjalan dengan efektif dan efisien, sehingga dalam melakukan pengawasan juga lebih mudah. Dan hasil dari pengawasan dapat dijadikan evaluasi atau acuan untuk pengambilan kebijakan berikutnya.

### C. Angkutan Barang

Menurut Zaeni Ashadi (2006), angkutan barang adalah muatan yang diangkut oleh kendaraan khusus barang, yang dapat diperdagangkan atau tidak dapat diperdagangkan dan berbagai jenis yang diklasifikasikan sebagai barang umum (*general good*), barang-barang berbahaya (*dangerous good*), barang yang mudah rusak (*perishable good*), barang beracun termasuk pula *animal product*, jenazah, hewan, ikan, tumbuh-tumbuhan dan lain-lain.

Menurut Pasal 160 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas. angkutan barang umum; dan b. angkutan barang khusus.

Angkutan barang umum ialah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus, sedangkan angkutan barang khusus adalah angkutan yang membutuhkan mobil barang yang dirancang khusus untuk mengangkut benda yang berbentuk curah, cair, dan gas, peti kemas, tumbuhan, hewan hidup, dan alat berat serta membawa barang berbahaya, antara lain barang yang mudah meledak; gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu; cairan mudah menyala; padatan mudah menyala; bahan penghasil oksidan; racun dan bahan yang mudah menular; barang yang bersifat radioaktif; dan barang yang bersifat korosif

Mengenai jumlah beban angkutan barang antar kota yang harus dapat izin, berdasarkan ketentuan Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan:

- 1) Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan Mobil Barang.
- 2) Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor.
- 3) Persyaratan teknis untuk mobil penumpang dan mobil bus meliputi:
  - a. tersedia ruang muatan dan/atau tempat muatan yang dirancang khusus;
  - b. barang yang diangkut sesuai dengan ruang muatan;
  - c. jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut sesuai dengan tipe kendaraannya.

Menurut Pasal 60 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai:

- a. Tata cara pemuatan;
- b. Daya angkut;
- c. Dimensi kendaraan; dan
- d. Kelas jalan yang dilalui.

Daya angkut tersebut ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan.

Menurut Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengaturan mengenai kelas jalan, yaitu:

1. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
2. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;

3. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
4. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Tata cara pengangkutan barang ini pun diatur di dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan, dimana dalam Pasal 7-Pasal 10 Kepmenhub No. 69/1993 diatur mengenai tata cara Pengangkutan Barang Umum, yakni antara lain:

1. Menaikkan dan/atau menurunkan barang umum harus:
  - a. dilakukan pada tempat-tempat yang tidak mengganggu keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas
  - b. pemuatan barang umum dalam ruangan kendaraan pengangkutnya harus ditutup dengan bahan yang tidak mudah rusak dan diikat dengan kuat.
2. Barang umum yang menonjol melampaui bagian terluar belakang mobil barang tidak boleh melebihi 2.000 milimeter. Bagian yang menonjol lebih dari 1.000 milimeter, harus diberi tanda yang dapat memantulkan cahaya yang ditempatkan pada ujung muatan. Apabila barang umum yang menonjol menghalangi lampu-lampu atau pemantul cahaya, maka pada ujung muatan tersebut ditambah, lampu-lampu dan pemantul cahaya.
3. Pemuatan barang umum dalam ruang muatan mobil barang harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional pada sumbu-sumbu kendaraan

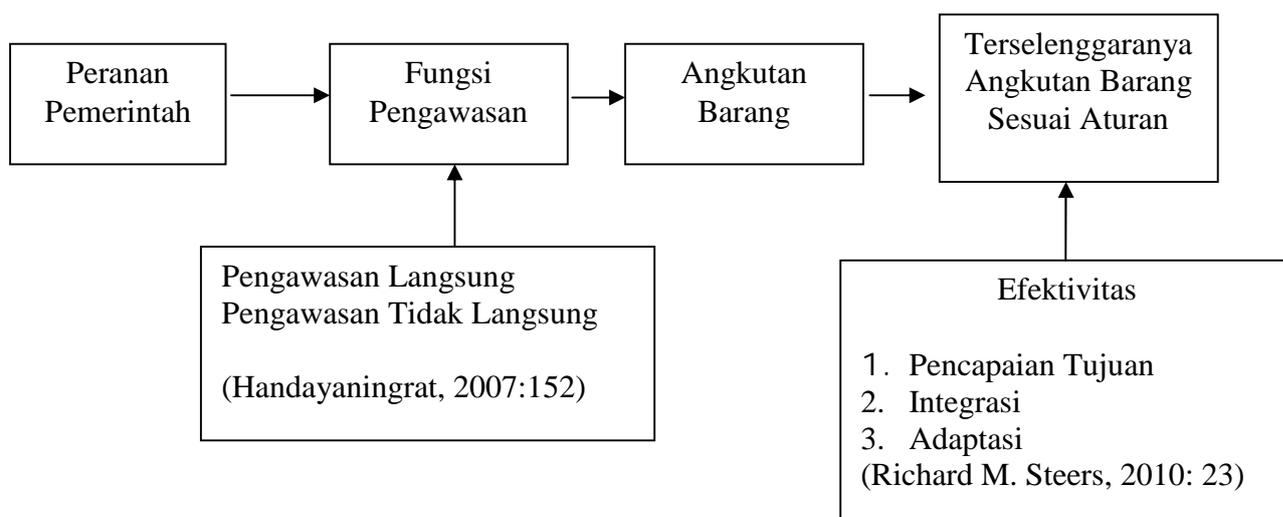
#### **D. Kerangka Pikir**

Aktivitas pengangkutan barang melalui yang melintasi Provinsi Lampung harus mendapatkan pengawasan dari Dinas Perhubungan, agar tidak terjadi pelanggaran muatan. Hal ini diatur dalam Pasal 161 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka diketahui bahwa pengangkutan barang umum harus memenuhi persyaratan yaitu prasarana Jalan yang dilalui

memenuhi ketentuan kelas Jalan, tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat untuk memuat dan membongkar barang; dan menggunakan mobil barang.

Pelaksanaan pengawasan angkutan barang Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dapat dilaksanakan dengan strategi pengawasan secara langsung dan secara tidak langsung sebagaimana dikemukakan oleh Handyaningrat (2007:152), bahwa pengawasan secara langsung yaitu pengawasan yang dilaksanakan melalui inspeksi langsung (turun langsung ke lapangan atau objek yang diawasi) dan pengawasan tidak langsung yaitu pengawasan yang dilakukan dengan menerima laporan tertulis maupun tidak tertulis. Adapun pengukuran efektivitas yang dimaksud mengacu pada pendapat Duncan sebagaimana dikutip oleh Richard M. Steers (2010: 23), terdiri dari pencapaian tujuan, integrasi dan adaptasi.

Berdasarkan uraian di atas maka kerangka pikir penelitian mengenai Efektivitas pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dapat dilihat pada bagan sebagai berikut:



Gambar 1. Kerangka Pikir Penelitian

### **III. METODE PENELITIAN**

#### **A. Tipe Penelitian**

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian kualitatif. Menurut Bugdon dan Taylor dalam Moleong (2005: 5-6), penelitian kualitatif menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang atau perilaku yang dapat diamati. Penelitian kualitatif adalah prosedur analisis yang tidak menggunakan prosedur analisis statistik atau cara kuantifikasi atau perhitungan lainnya.

Alasan penulis menggunakan tipe penelitian kualitatif karena relevan dipakai untuk menggambarkan keadaan tentang pengawasan angkutan barang berdasarkan data yang diperoleh dari hasil wawancara kepada informan penelitian. Tipe penelitian ini lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan jamak (kompleks/heterogen), tipe ini juga menyampaikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dan informan, sehingga apabila peneliti mengalami kekurangan data atau informasi maka dapat kembali menemui kembali informan sehingga dapat diperoleh data yang lengkap sesuai dengan kebutuhan.

#### **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian menyatakan pokok persoalan apa yang menjadi pusat perhatian dalam penelitian kualitatif. Hal ini karena penelitian kualitatif tidak dimulai dari

sesuatu yang kosong atau tanpa masalah, baik masalah-masalah yang bersumber dari pengalaman peneliti atau melalui kepustakaan ilmiah (Moleong, 2005 : 62).

Fokus dalam penelitian ini diarahkan pada efektivitas pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, yang meliputi pengawasan secara langsung dan pengawasan secara tidak langsung. Adapun pengukuran efektivitas terdiri dari:

1. Pencapaian tujuan dalam pengawasan angkutan barang
2. Integrasi dalam pengawasan angkutan barang
3. Adaptasi dalam pengawasan angkutan barang

### **C. Informan Penelitian**

Penelitian kualitatif pada umumnya mengambil jumlah informan yang lebih kecil dibandingkan dengan bentuk penelitian lainnya. Unit analisis dalam penelitian ini adalah individu atau perorangan. Untuk memperoleh informasi yang diharapkan, peneliti menentukan informan yang akan dimintai informasinya. Penentuan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik *purposive sampling*, yaitu pengambilan informan secara tidak acak, tetapi dengan pertimbangan dan kriteria tertentu, yaitu sebagai berikut :

1. Informan merupakan subyek telah lama dan intensif menyatu dengan kegiatan atau medan aktivitas yang menjadi sasaran atau perhatian peneliti dan ini biasanya ditandai dengan kemampuan memberikan informasi mengenai suatu yang ditanya peneliti.

2. Informan merupakan subyek yang masih trika secara penuh aktif pada lingkungan atau kegiatan yang menjadi sasaran dan perhatian peneliti.
3. Informan merupakan subyek yang dalam memberikan informasi tidak cenderung diolah atau dikemas terlebih dahulu.

Berdasarkan ketentuan tersebut maka informan dalam penelitian ini adalah:

1. Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi Lampung
2. Kepala Bidang Angkutan Transportasi Darat
3. Kepala UPT Bina Sarana Operasi Transportasi
4. Petugas Jembatan Timbang Lampung Selatan
5. Perwakilan Supir Truk yang melalui Jembatan Timbang Lampung Selatan

#### **D. Jenis Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Data Primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber penelitian atau lokasi penelitian.
2. Data Sekunder adalah data tambahan yang diperoleh dari berbagai sumber yang terkait dengan penelitian, seperti buku, majalah, atau literatur lain.

#### **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan:

1. Wawancara, yaitu teknik yang digunakan untuk memperoleh data melalui percakapan langsung dengan para informan yang berkaitan dengan masalah penelitian, dengan menggunakan pedoman wawancara.

Adapun proses pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Penulis mengajukan Surat Permohonan Izin Penelitian kepada Program Pasca Sarjana Magister Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Lampung dan memperoleh Pengantar Izin Penelitian Nomor: 3059/UN26/6.7/DT/2016 hari rabu tanggal 7 Desember 2016, ditujukan kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.
  - b. Penulis menyampaikan Pengantar Izin Penelitian Nomor: 165/UN26/6.7/DT/2016 kepada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung pada hari jumat tanggal 9 Desember dan diterima untuk melaksanakan wawancara.
  - c. Penjadwalan wawancara dengan para informan dilakukan pada hari Senin dan selasa 12 – 13 Desember 2016. Penulis melakukan wawancara kepada Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, Kepala Bidang Perhubungan Darat, Kepala UPT Bina Sarana Operasi Transportasi pada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dan perwakilan supir truk.
  - d. Setelah penulis selesai mengumpulkan data penelitian, Dinas Perhubungan Provinsi Lampung mengeluarkan Surat Keterangan Riset tertanggal 30 Desember 2016.
2. Dokumentasi, yaitu teknik untuk mendapatkan data dengan cara mencari informasi dari berbagai sumber atau referensi yang terkait dengan penelitian, seperti arsip dan dokumen yang dibutuhkan.

## **F. Teknik Pengolahan Data**

Teknik pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan tahapan berikut:

1. Editing, tahap ini dilakukan dengan mengedit data dan memeriksa kembali data yang telah diperoleh di pada pelaksanaan penelitian.
2. Interpretasi, tahap ini dilakukan dengan memberikan interpretasi atau penjabaran berbagai data yang diperoleh sesuai dengan fokus penelitian.

## **G. Teknik Analisa Data**

Setelah mendapatkan data yang diperoleh dalam penelitian ini, maka langkah selanjutnya adalah mengolah data yang terkumpul dengan menganalisis data. Analisis data kualitatif menurut Moleong (2005:248) adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan dengan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain. Teknik analisa data dalam penelitian dilaksanakan dengan tahapan sebagai berikut:

### **1. Reduksi Data**

Data yang diperoleh dari lapangan dituangkan ke dalam bentuk laporan untuk di reduksi, dirangkum, difokuskan pada hal-hal penting, dan selanjutnya dicari tema dan polanya disusun secara sistematis. Data yang di reduksi memberi gambaran yang tajam tentang hasil pengamatan juga mempermudah peneliti dalam mencari kembali data yang diperoleh bila diperlukan.

## 2. Penyajian Data (*Display*)

Untuk melihat gambaran keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari penelitian harus diusahakan membuat bermacam matriks, grafik, jaringan, dan bagian atau bisa pula dalam bentuk naratif saja.

## 3. Mengambil Kesimpulan (Verifikasi)

Peneliti berusaha mencari arti, pola, tema, yang penjelasan alur sebab akibat, dan sebagainya. Kesimpulan harus senantiasa diuji selama penelitian berlangsung, dalam hal ini dengan cara penambahan data baru.

## **H. Teknik Keabsahan Data**

Teknik keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi data. Menurut Moleong (2005: 287), triangulasi berupaya untuk mengecek kebenaran data dan membandingkan dengan data yang diperoleh dengan sumber lain pada saat penelitian lapangan.

Triangulasi data dalam penelitian ini dilaksanakan dengan cara menggali informasi dari kelompok informan yang berbeda, sehingga data yang diperoleh bersifat objektif. Adapun para informan tersebut adalah Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, Kepala Bidang Perhubungan Darat, Kepala UPT Bina Sarana Operasi Transportasi pada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dan perwakilan supir truk.

## **IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

### **A. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung**

Dinas Perhubungan Provinsi Lampung mempunyai tugas menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan provinsi di bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi yang menjadi kewenangan, tugas dekonsentrasi dan pembantuan serta tugas lain sesuai dengan kebijakan yang ditetapkan oleh Gubernur berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Provinsi Lampung mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Perumusan kebijaksanaan, pengaturan dan penetapan standar;
2. Penyusunan kebijakan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan nasional dan jalan provinsi;
3. Penetapan lokasi, pengesahan rancang bangun dan persetujuan pengoperasian terminal penumpang type b;
4. Penyusunan jaringan trayek dan penetapan kebutuhan kendaraan untuk angkutan yang wilayah pelayanan dalam satu provinsi;
5. Penetapan tarif penumpang antar kabupaten/kota dan tarif angkutan penyebarangan kelas ekonomi pada lintas penyebarangan yang terletak pada jaringan provinsi;

6. Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan provinsi;
7. Pengoperasian dan penimbangan unit penimbangan kendaraan bermotor;
8. Penyusunan dan penetapan rencana umum lintas penyeberangan antar kabupaten/kota;
9. Penyelenggaraan, pengelolaan pelabuhan dan bandar udara serta jembatan timbang;
10. Penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem perkeretaapian;
11. Pelayanan administratif.

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Lampung Tahun 2017)

## **B. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung**

Visi adalah pandangan jauh ke depan, kemana dan bagaimana instansi pemerintah harus dibawa dan berkarya agar tetap konsisten dan dapat eksis, antisipatif, inovatif serta produktif. Visi merupakan suatu gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan berisikan cita dan citra yang ingin diwujudkan oleh instansi pemerintah. Penetapan visi sebagai bagian dari perencanaan strategic merupakan suatu langkah penting dalam perjalanan suatu Dinas. Visi tidak hanya penting pada waktu mulai berkarya, tetapi juga pada kehidupan Dinas selanjutnya. Kehidupan Dinas sangat dipengaruhi oleh perubahan lingkungan internal dan eksternal. Oleh karena itu visi Dinas juga harus menyesuaikan dengan perubahan tersebut. Adapun Visi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung adalah: “Penyelenggara Sistem Transportasi Yang Berkualitas” Arti Visi tersebut adalah

terwujudnya sistem transportasi perkotaan yang terpadu, aman, nyaman, tertib dan teratur melalui peningkatan kinerja sarana dan prasarana transportasi dalam menunjang pembangunan Provinsi Lampung yang maju dan modern.

Misi merupakan sesuatu yang harus diemban atau dilaksanakan oleh instansi pemerintah, sesuai visi yang ditetapkan, agar tujuan Dinas dapat terlaksana dan berhasil dengan baik sesuai Visi yang telah ditetapkan dan tugas yang harus diemban dan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan, telah disusun pula Misi Dinas yang akan dipergunakan sebagai landasan tujuan utama ke arah mana perencanaan/ program Dinas ingin dicapai.

Misi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung adalah:

1. Mewujudkan sumber daya manusia yang handal dan profesional di bidang transportasi
2. Meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana transportasi
3. Meningkatkan pelayanan jasa sektor transportasi
4. Meningkatkan koordinasi antar instansi terkait dalam penyelenggaraan transportasi
5. Mengoptimalkan dan meningkatkan Potensi Pendapatan Asli Daerah sektor transportasi.

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Lampung Tahun 2017)

### **C. Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Provinsi Lampung**

Tujuan Dinas Perhubungan Provinsi Lampung sebagai implementasi dari misi dinas adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan pengetahuan, kemampuan, dan perilaku Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung melalui Pendidikan dan Pelatihan Teknis Sub Sektor Perhubungan maupun diklat dan pelatihan lainnya.
2. Terpenuhiya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi yang mampu menunjang keselamatan dan kenyamanan serta kelancaran transportasi.
3. Terkendalinya pelaksanaan pelayanan, pengaturan dan pengawasan serta pengendalian operasional lalu lintas dan angkutan jalan (orang dan barang).
4. Meningkatkan Koordinasi dengan Pemerintah Pusat maupun Daerah terkait dengan Program Perencanaan Pusat dan Daerah dalam sektor transportasi.
5. Menggali dan mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah yang telah ada maupun potensi Pendapatan yang belum dapat dimaksimalkan dari Sektor Transportasi.

Sasaran Dinas Perhubungan sebagai implementasi dari misi dan tujuan dinas adalah sebagai berikut:

1. Tersedia pegawai yang memiliki pengetahuan, wawasan dan kemampuan teknis di bidang transportasi.
2. Tersedia pegawai yang mampu mengembangkan potensi diri yang dapat menunjang peningkatan pelayanan dan kualitas pekerjaan.
3. Tersedianya sarana transportasi yang aman, nyaman, terpadu dan terjangkau oleh masyarakat
4. Tersedianya prasarana transportasi yang lengkap serta dapat menunjang keselamatan transportasi.

5. Terlaksananya pelayanan jasa transportasi yang aman, selamat, nyaman, lancar, tertib dan teratur, ramah lingkungan, efektif dan efisien
6. Terkoordinasikannya peraturan dan rencana mekanisme kerja instansi yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi.
7. Meningkatnya Pendapatan Asli Daerah (PAD) sektor transportasi.

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Lampung Tahun 2017)

#### **D. Strategi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung**

Strategi merupakan cara dalam mencapai sasaran-sasaran strategis secara nyata yang menuntun pencapaian tujuan dan visi/misi organisasi. Berdasarkan visi, misi, tujuan dan sasaran strategis sebagaimana telah dirumuskan serta dengan memperhitungkan faktor kekuatan/ kelemahan dan peluang/ ancaman yang ada maka selanjutnya dirumuskan strategi dan kebijakan pembangunan transportasi di Provinsi Lampung adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan kualitas dan keprofesionalan aparatur Dinas Perhubungan melalui peningkatan kualifikasi pendidikan dan pelatihan Sub Sektor Perhubungan maupun pendidikan dan pelatihan lainnya.
2. Memfasilitasi kelancaran angkutan penumpang dan barang melalui penyediaan prasarana transportasi yang aman, lancar, tertib, teratur, nyaman, efisien dan terjangkau.
3. Meningkatkan koordinasi dan kerjasama antara Pemerintah Pusat (Kementrian Perhubungan), maupun Daerah guna menciptakan sinergitas cara kelancaran dalam pelaksanaan tugas.

4. Meningkatkan produktifitas ekonomi melalui penyediaan dan transportasi yang menunjang dan dapat menggerakkan interaksi ekonomi masyarakat secara terpadu, tertib, lancar dan efisien.
5. Menunjang mobilitas masyarakat melalui peningkatan dan pemerataan penyediaan sarana perhubungan untuk segenap lapisan masyarakat.
6. Memelihara dan mempertahankan kualitas lingkungan melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi.
7. Memantapkan ketersediaan dan sumber pembiayaan kebutuhan penyediaan jasa dan pembangunan prasarana transportasi.
8. Menggali potensi sumber Pendapatan Asli Daerah sektor transportasi.

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Lampung Tahun 2017)

#### **E. Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Lampung**

Kebijakan adalah arah/ tindakan yang diambil oleh Pemerintah Daerah untuk mencapai tujuan. Kebijakan merupakan ketentuan-ketentuan yang telah disepakati pihak-pihak terkait dan ditetapkan oleh yang berkewenangan untuk dijadikan pedoman, pegangan atau petunjuk bagi setiap usaha dan kegiatan aparatur pemerintah ataupun masyarakat agar tercapai kelancaran dan keterpaduan dalam upaya mencapai sasaran, tujuan, misi, dan visi Dinas. Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Lampung sebagai berikut:

- 1) Kebijakan Internal
  - a. Pelaksanaan kinerja Dinas Perhubungan perlu ditunjang dengan manajemen administrasi perkantoran yang efektif dan efisien.

- b. Perlu adanya upaya peningkatan pengetahuan, kemampuan, kinerja, dan perilaku Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.
- c. Peningkatan kondisi prasarana jalan merupakan upaya mempertahankan tingkat pelayanan (*Level of Service*), kenyamanan dan keamanan pemakaian jalan.
- d. Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi fasilitas penunjang prasarana lalu lintas.
- e. Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang dan barang, maka perlu dibangun prasarana terminal yang representatif.
- f. Untuk menunjang ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, perlu diadakan fasilitas parkir umum, dengan diadakannya pengendalian dan pengawasan pelaksanaan parkir tersebut.
- g. Melaksanakan Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap kendaraan wajib uji, sesuai ambang batas standar laik jalan yang sudah ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan.
- h. Guna mendukung kelancaran dan ketetapan pelayanan angkutan, perlu didukung dengan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan angkutan.
- i. Perlu dilibatkannya Personil Dinas Perhubungan dalam membantu pengendalian guna menunjang kelancaran dan ketertiban berlalu lintas.
- j. Untuk meningkatkan ketertiban dan keselamatan lalu lintas dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

- 2) Kebijakan Eksternal
  - a. Peningkatan kesadaran dan pengetahuan masyarakat tentang pentingnya transportasi.
  - b. Pembinaan terhadap pemilik/ pengusaha angkutan yang berdomisili didalam Provinsi Lampung
  - c. Peningkatan pelayanan terhadap masyarakat pengguna jasa transportasi.
  - d. Pembangunan lanjutan terminal type A Rajabasa.

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Lampung Tahun 2017)

#### **F. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung**

Dinas Perhubungan Provinsi Lampung sebagai Unsur Pelaksana Teknis di bidang Perhubungan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada WaliProvinsi Lampung. Adapun Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Lampung adalah sebagai berikut:

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat, terdiri dari:
  - 1) Bagian Umum, membawahi:
    - a) Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
    - b) Sub Bagian Keuangan.
  - 2) Bagian Perencanaan, membawahi:
    - a) Sub Bagian Data dan Penyusunan Program;
    - b) Sub Bagian Monitoring dan Pelaporan.
- c. Bidang Perhubungan Darat, membawahi:
  - 1) Seksi Managemen dan Rekayasa Lalu Lintas;

- 2) Seksi Angkutan;
  - 3) Seksi Teknik Sarana dan Prasarana.
- d. Bidang Perkeretaapian, membawahi:
- 1) Seksi Lalu Lintas Perkeretaapian;
  - 2) Seksi Angkutan Perkeretaapian;
  - 3) Seksi Teknik Sarana dan Prasarana Perkeretaapian.
- e. Bidang Perhubungan Laut, membawahi:
- 1) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut;
  - 2) Seksi Kepelabuhan;
  - 3) Seksi Keselamatan Pelayaran dan Perkapalan.
- f. Bidang Perhubungan Udara, membawahi:
- 1) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Udara;
  - 2) Seksi Keselamatan Penerbangan;
  - 3) Seksi Teknis Bandar Udara.
- g. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD);
- h. Kelompok Jabatan Fungsional, terdiri dari sejumlah jabatan fungsional yang terbagi dalam berbagai kelompok sesuai dengan bidang keahlian dan keterampilannya.

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Lampung Tahun 2017)

## **VI. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa fungsi pengawasan angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung melalui pengawasan secara langsung dan pengawasan secara tidak langsung masih kurang efektif karena pada pelaksanaannya masih ada praktik pungutan liar, baik secara langsung maupun dengan menggunakan koin terhadap pengemudi angkutan barang yang mengalami kelebihan muatan.

Pengawasan secara langsung dilakukan dengan mengoperasionalkan jembatan timbang dan melaksanakan pemeriksaan kendaraan angkutan barang berupa pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan dan pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran/surat tanda coba kendaraan bermotor dan surat ijin mengemudi.

Pengawasan secara tidak langsung dilaksanakan dengan memberlakukan tertib operasional angkutan barang, yaitu pengoperasian mobil barang di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan ambang batas laik jalan; pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang atau kendaraan khusus sesuai peruntukannya dan pengoperasian mobil barang di jalan wajib sesuai dengan kelas jalan dan jaringan lintas yang ditetapkan.

## **B. Saran**

Beberapa saran yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pengawasan terhadap angkutan barang hendaknya semakin dioptimalkan dalam rangka mencegah terjadinya praktik-praktik penyelenggaraan angkutan barang yang tidak sesuai dengan ketentuan seperti kelebihan muatan atau modifikasi kendaraan sehingga mampu menampung beban yang berat dan banyak sehingga dapat merusak jalan. Hal ini secara kongkrit dapat ditempuh dengan cara membentuk tim khusus dan berkoordinasi dengan aparat penegak hukum untuk meminimalisasi praktik pungutan liar. Selain itu sarana infrastruktur jalan hendaknya diperbaiki dengan teknis pembetonan sehingga akan lebih memperkuat kekuatan dan daya tahan jalan terhadap beban.
2. Disarankan kepada Pemerintah Provinsi untuk memberlakukan suatu regulasi yang integral dan komprehensif. Hal ini dalam rangka memberikan jaminan kepada masyarakat untuk mendapatkan layanan perhubungan yang nyaman sekaligus aman, sehingga dapat lebih mendorong peningkatan perekonomian daerah dan kesejahteraan masyarakat. Hal ini secara kongkrit dapat ditempuh dengan cara melakukan inspeksi mendadak dari pimpinan terhadap pelaksanaan penimbangan angkutan barang.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

Asyhadie, Zaeni. 2006. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaanya di Indonesia*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta.

Effendy, Onong Uchjana. 2001. *Strategi Komunikasi*. Rajawali Press. Jakarta.

Handayaniingrat, Soewarno. 2002. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Haji Masagung. Jakarta.

Hasibuan, Malayu S.P. 2000. *Organisasi dan Manajemen*. Rajawali Press. Jakarta.

Keban, M.S. 2000. *Kebijakan Publik*. Rineka Cipta. Jakarta.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.69 Tahun 1993 tentang  
Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan

Kusnadi. 2002. *Masalah, Kerjasama, Konflik dan Kinerja*. Taroda. Malang.

Lubis, Ibrahim. 2005. *Pengawasan dan Pengawasan Proyek Dalam Manajemen Ghalia Indonesia*. Jakarta.

Moleong, Lexy J. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya. Bandung.

Salusu, J. 2001. *Pengambilan Keputusan Strategik Untuk Organisasi Publik dan Organisasi Non Profit*. PT Gramedia Widiasarana. Jakarta.

Siagian, Sondang. 2005. *Fungsi-Fungsi Manajerial*. PT. Bumi Aksara. Jakarta.

Suharto, Edi. 2005. *Analisis Kebijakan Publik*, Alfabeta, Bandung.

Steers, Richard M. 2010. *Efektivitas Organisasi*. Rajawali Press. Jakarta.

Untoro dan Halim. 2007 *Dasar-Dasar Administrasi dan Kebijakan Publik*. Rineka Cipta. Jakarta.

Warsito, Utomo. 2002. *Dinamika Administrasi Publik*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta

Winardi, J. 2003. *Entrepreneur dan Entrepreneurship*. Prenada Media. Jakarta.

Wibawa, Samodra. 2002. *New Publik Management sebagai Model Administrasi Kabupaten*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Yogyakarta.

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 71 tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 5 Tahun 2011 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang

## **C. Jurnal Penelitian**

Febrina, Rahmi Hasyfi. 2011. Pengawasan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Kota Di Kota Padang.

Santoso, Bayu Irawan. 2012. *Pengaruh Kendaraan Angkutan Barang Muatan Lebih (Over Load) pada Perkerasan dan Umur Jalan (Studi Kasus Di Jembatan Timbang Salam, Magelang)*.