



Analisis Pelaksanaan Kebijakan Penggunaan Dana Alokasi Khusus (DAK) Bidang Transportasi Perairan Sub Sektor Perhubungan Laut pada Pelabuhan Ranai Provinsi Kepulauan Riau Tahun Anggaran 2023

Jacky Oke¹, Datep Purwa Saputra², Nelmidia³

¹Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, okejacky@gmail.com

²Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, dateppsaputra@gmail.com

³Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia, nelmidia.2020@gmail.com

Corresponding Author: okejacky@gmail.com¹

Abstract: *This study aims to analyze the implementation of the Special Allocation Fund (Dana Alokasi Khusus, DAK) policy in the field of water transportation, specifically in the maritime transportation sub-sector at Ranai Port, Riau Islands Province, for the fiscal year 2023. DAK is an important instrument in supporting national priority infrastructure development, including water transportation. This research employs a qualitative descriptive method with a Delphi analysis approach to collect and analyze data from key informants, such as local government officials and relevant stakeholders. The findings indicate that the implementation of the DAK policy faces several challenges, including difficulties in meeting readiness criteria, limitations in technical documentation such as Detail Engineering Design (DED), and suboptimal coordination between central and regional governments. Additionally, factors such as regional budget allocations for infrastructure maintenance and the capacity for port management also affect the effectiveness of DAK implementation. The recommendations include the need to simplify the DAK proposal stages, enhance technical assistance to local governments, and strengthen synergy among related agencies. Consequently, this research is expected to contribute to improving DAK policies in the field of water transportation to support connectivity and sustainable regional development.*

Keywords: *Special Allocation Fund, water transportation, port rehabilitation, Delphi analysis, policy evaluation*

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan kebijakan penggunaan Dana Alokasi Khusus (DAK) bidang transportasi perairan sub sektor perhubungan laut pada Pelabuhan Ranai, Provinsi Kepulauan Riau, tahun anggaran 2023. DAK merupakan instrumen penting dalam mendukung pembangunan infrastruktur prioritas nasional, termasuk transportasi perairan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan analisis Delphi untuk mengumpulkan dan menganalisis data dari berbagai informan kunci, seperti pemerintah daerah dan pemangku kepentingan terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan DAK masih menghadapi beberapa kendala, termasuk kesulitan dalam

memenuhi kriteria kesiapan (*readiness criteria*), keterbatasan dokumen teknis seperti *Detail Engineering Design (DED)*, serta koordinasi yang kurang optimal antara pemerintah pusat dan daerah. Selain itu, faktor-faktor seperti alokasi anggaran daerah untuk pemeliharaan infrastruktur dan kapasitas pengelolaan pelabuhan juga memengaruhi efektivitas implementasi DAK. Rekomendasi yang dihasilkan mencakup perlunya penyederhanaan tahapan pengusulan DAK, peningkatan pendampingan teknis kepada pemerintah daerah, serta penguatan sinergi antara instansi terkait. Dengan demikian, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perbaikan kebijakan DAK di bidang transportasi perairan untuk mendukung konektivitas dan pembangunan wilayah secara berkelanjutan.

Kata Kunci: Dana Alokasi Khusus, transportasi perairan, rehabilitasi pelabuhan, analisis Delphi, evaluasi kebijakan

PENDAHULUAN

Sistem transportasi memegang peran krusial dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia, terutama bagi negara kepulauan seperti Indonesia yang memiliki wilayah geografis yang luas dan terpisah oleh perairan. Transportasi perairan, sebagai salah satu tulang punggung konektivitas antar pulau, tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas barang dan penumpang, tetapi juga sebagai pendorong utama aktivitas ekonomi, perdagangan, dan pariwisata. Efisiensi dan kualitas infrastruktur transportasi perairan, seperti pelabuhan dan dermaga, secara langsung memengaruhi daya saing ekonomi daerah dan nasional. Pelabuhan yang memadai dan terintegrasi dengan baik dapat memperlancar distribusi barang, mengurangi biaya logistik, dan meningkatkan akses pasar bagi produk-produk lokal, sehingga mendorong pertumbuhan sektor usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM). Selain itu, sistem transportasi perairan yang efisien turut berperan dalam mendukung sektor pariwisata, khususnya di wilayah kepulauan yang kaya akan potensi wisata bahari.

Dana Alokasi Khusus (DAK) merupakan bagian dari Transfer ke Daerah (TKD) yang dialokasikan untuk membiayai program, kegiatan, serta kebijakan prioritas nasional, sekaligus mendukung operasional layanan publik. Penggunaan dana ini telah ditetapkan oleh pemerintah. DAK terbagi menjadi tiga jenis, yaitu DAK fisik, DAK nonfisik, dan hibah yang diberikan kepada daerah tertentu.

Kebijakan Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik Tahun 2023 mencerminkan fokus pemerintah dalam meningkatkan kualitas infrastruktur dan layanan publik di berbagai sektor. Namun, dengan adanya perubahan kebijakan setiap tahunnya, terutama terkait lokasi prioritas dan daerah yang memenuhi syarat, banyak pemerintah daerah yang belum dapat mempersiapkan dokumen perencanaan atau dokumen teknis yang diperlukan untuk pengusulan kegiatan DAK, khususnya dalam bidang Transportasi Perairan. Hal ini dapat mengakibatkan keterlambatan dalam pelaksanaan proyek dan menghambat upaya peningkatan konektivitas serta pemulihan ekonomi di daerah tersebut. Selanjutnya, penting bagi pemerintah daerah untuk melakukan kolaborasi yang lebih baik dengan instansi terkait, termasuk Bappenas, Kementerian Keuangan dan Kementerian Perhubungan, guna memastikan bahwa semua persyaratan administrasi dapat dipenuhi tepat waktu. Selain itu, pelatihan dan pendampingan bagi daerah dalam menyusun kriteria teknis yang sesuai dengan kriteria DAK juga perlu ditingkatkan. Dengan demikian, setiap daerah diharapkan dapat mengoptimalkan pemanfaatan DAK Fisik guna mendukung pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Aplikasi Krisna adalah sistem informasi berbasis web yang dirancang untuk mendukung perencanaan Dana Alokasi Khusus (DAK). Aplikasi ini merupakan sub-sistem dari Krisna (Kolaborasi Perencanaan dan Informasi Kinerja Anggaran), yang dikelola oleh Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Keuangan. Tujuannya adalah untuk mempermudah proses

pengusulan, penilaian, sinkronisasi, dan pengalokasian DAK fisik, serta meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam perencanaan anggaran pemerintah.

Fungsi dan Manfaat Aplikasi Krisna, diantaranya:

Pengusulan DAK

Aplikasi Krisna memungkinkan pemerintah daerah untuk mengusulkan program kegiatan DAK secara efisien. Setiap daerah dapat memasukkan data usulan yang sesuai dengan prioritas nasional dan kebutuhan lokal.

Verifikasi Usulan

Tim verifikasi daerah, yang terdiri dari berbagai instansi seperti Bappeda dan BPKAD, menggunakan aplikasi ini untuk menilai kesesuaian usulan dengan standar biaya daerah dan prioritas pembangunan.

Integrasi Data

Krisna mengintegrasikan data dari berbagai kementerian, sehingga proses perencanaan menjadi lebih terkoordinasi dan terintegrasi. Hal ini membantu dalam sinkronisasi antara perencanaan pusat dan daerah.

Akses Real Time

Aplikasi ini bersifat *real time* dan dapat diakses secara online, memungkinkan pengelolaan data usulan yang lebih cepat dan akurat. Pengguna dapat melihat status perubahan usulan dan mencetak rekapitulasi dengan mudah.

Dengan adanya aplikasi Krisna, banyak pemerintah daerah yang masih kurang paham dalam penggunaannya. Meskipun aplikasi ini dirancang untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam perencanaan dan penganggaran, pemahaman yang terbatas mengenai fitur dan fungsionalitasnya menghambat optimalisasi penggunaannya. Hal ini diperparah oleh kurangnya pelatihan dan sosialisasi yang memadai bagi pegawai pemerintah daerah, sehingga mereka kesulitan dalam mengintegrasikan aplikasi ini ke dalam proses kerja mereka sehari-hari.

Menurut Suryono et al. (2021), aplikasi KRISNA berperan sebagai langkah awal dalam mengintegrasikan seluruh aplikasi yang dimiliki pemerintah dalam sistem *e-government*. Integrasi ini bertujuan untuk mendukung perencanaan pembangunan yang lebih tepat sasaran dan efisien. Melalui KRISNA, penyusunan program dan anggaran dilakukan secara transparan dan akuntabel. Agar aplikasi ini berfungsi secara optimal, diperlukan upaya penguatan, salah satunya melalui optimalisasi fitur KRISNA *Dashboard*.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, ditemukan bahwa meskipun Krisna memiliki potensi besar untuk mendukung perencanaan pembangunan, banyak daerah yang belum memanfaatkan fitur-fitur penting seperti *Dashboard* Krisna secara maksimal. Penguatan sistem antara Krisna dengan aplikasi lain juga diperlukan untuk memastikan data dapat diperbarui secara *real time* dan mendukung pengambilan keputusan yang lebih baik. Oleh karena itu, penting bagi Bappenas dan instansi terkait untuk meningkatkan dukungan teknis dan memberikan pelatihan yang lebih komprehensif agar pemerintah daerah dapat menggunakan aplikasi Krisna dengan lebih efektif. Dengan demikian, diharapkan aplikasi ini dapat berfungsi sebagai alat bantu yang kuat dalam perencanaan dan penganggaran pembangunan daerah, serta mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional secara lebih efisien.

Dalam implementasi program Dana Alokasi Khusus (DAK), kegiatan pemantauan memegang peranan krusial untuk memastikan bahwa program berjalan sesuai dengan rencana dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Namun, dalam pelaksanaannya, pemerintah daerah belum melaporkan kegiatan secara berkala kepada Kementerian Perhubungan dan metode yang digunakan secara manual, yaitu melalui pengiriman *soft file*. Selain itu, tidak terkoneksinya antara laporan keuangan dan laporan fisik dalam satu sistem terpadu menimbulkan kesulitan dalam memonitor pelaksanaan DAK secara efektif dan efisien. Hal ini mengindikasikan perlunya penguatan sistem pelaporan dan integrasi data untuk meningkatkan akuntabilitas dan transparansi dalam pengelolaan DAK.

Halim et al. (2014) mendefinisikan penyerapan anggaran sebagai pencapaian estimasi atau realisasi anggaran dalam periode tertentu. Sementara itu, Ramdhani & Anisa (2017) menjelaskan bahwa penyerapan anggaran mencerminkan kemampuan pemerintah daerah dalam melaksanakan dan mempertanggungjawabkan program sebagai bagian dari konsolidasi belanja OPD. Meskipun rendahnya penyerapan anggaran bukan satu-satunya tolok ukur kinerja keuangan pemerintah daerah, hal ini tetap perlu mendapat perhatian serius. Apabila kondisi tersebut terus berlanjut, target kinerja yang telah ditetapkan tidak akan tercapai secara optimal, sehingga dana yang tidak terpakai berpotensi menghambat pelaksanaan kegiatan lain yang lebih produktif.

Untuk mendukung proses monitoring ini, penggunaan teknologi informasi seperti aplikasi Krisna dapat dimaksimalkan untuk mencatat dan melaporkan perkembangan kegiatan secara *real time*. Dengan demikian, pemerintah daerah dapat mengambil langkah-langkah korektif dengan cepat jika ditemukan masalah atau ketidaksesuaian dalam pelaksanaan kegiatan DAK. Monitoring yang baik akan memastikan bahwa dana yang dialokasikan digunakan secara optimal dan berkontribusi pada peningkatan kualitas hidup masyarakat serta pencapaian tujuan pembangunan nasional.

Menurut Setiowati et al. (2022), tingkat penyerapan DAK Fisik dipengaruhi secara signifikan oleh kualitas perencanaan. Sementara itu, Sembiring (2020) mengungkapkan bahwa pemerintah daerah kurang menunjukkan komitmen dalam pelaksanaan DAK Fisik. Hal ini menyebabkan pelaksanaan DAK Fisik tidak optimal, sehingga dana yang terserap tidak mencapai target yang ditetapkan. Dari sisi perencanaan, pemerintah daerah belum merumuskan rencana DAK Fisik secara menyeluruh, ditambah dengan keterlambatan penerbitan petunjuk teknis dari pemerintah pusat.

Menurut Kerzner dan Saladis (2009), kesuksesan suatu proyek ditentukan oleh organisasi yang terstruktur dengan baik, pemanfaatan sumber daya dan peralatan yang ada, perencanaan waktu yang akurat, serta penerapan teknologi informasi yang efektif (Malik, 2017).

Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Pelaksanaan Kebijakan Penggunaan Dana Alokasi Khusus (DAK) bidang transportasi perairan sub sektor perhubungan laut. Diharapkan dengan adanya ini, pengelolaan DAK bidang transportasi perairan dapat lebih efektif dan efisien serta dapat memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat Indonesia.

METODE

Analisis data dalam penelitian kualitatif merupakan proses sistematis untuk mengorganisasi, mengelompokkan, serta menafsirkan data sehingga menghasilkan pemahaman yang bermakna. Menurut Patton (1990), analisis data adalah proses mengatur dan menyusun data ke dalam pola, kategori, serta uraian dasar yang terstruktur. Sejalan dengan itu, Bogdan dan Biklen menyatakan bahwa analisis data kualitatif mencakup kegiatan mengelola data, mengelompokkannya ke dalam unit yang lebih teratur, mengidentifikasi pola, menentukan hal-hal penting, serta memutuskan informasi yang perlu disampaikan kepada pihak lain (Moleong, 2007). Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan secara bertahap sejak pengumpulan data hingga penarikan kesimpulan, sehingga memungkinkan peneliti memperoleh gambaran yang komprehensif mengenai fenomena yang diteliti.

Pemilihan subjek penelitian dilakukan dengan menggunakan teknik purposive sampling, yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kriteria tertentu yang dianggap relevan dengan tujuan penelitian. Menurut Sugiyono (2018), purposive sampling bertujuan agar data yang diperoleh lebih representatif dan mampu menggambarkan fenomena secara mendalam. Partisipan dipilih secara sengaja dengan mempertimbangkan peran dan kompetensi mereka sebagai informan kunci (key informant), seperti pihak dari Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, Direktorat Kepelabuhanan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Bagian Perencanaan Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, serta Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau sebagai penerima Dana Alokasi Khusus (DAK).

Melalui wawancara yang bersifat terbuka dan mendalam, partisipan diberikan ruang untuk mengekspresikan pandangan mereka secara bebas sehingga peneliti dapat mengidentifikasi isu-isu penting yang berkaitan dengan pelaksanaan DAK di bidang transportasi perairan.

Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk menggambarkan fenomena secara akurat berdasarkan data hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi. Menurut Nazir (1999), pendekatan deskriptif digunakan untuk menentukan fakta dengan interpretasi yang tepat sehingga mampu melukiskan kondisi yang terjadi secara sistematis. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan metode Delphi sebagai teknik pengumpulan dan pendalaman data melalui panel ahli. Metode ini dilakukan secara iteratif dalam beberapa putaran untuk memperoleh konsensus pendapat dari para ahli terkait isu yang diteliti. Widiastih et al. (2015) menyatakan bahwa jumlah pakar dalam metode Delphi tidak menjadi faktor utama yang memengaruhi akurasi hasil, melainkan kualitas dan relevansi keahlian yang dimiliki oleh para partisipan. Dengan demikian, kombinasi metode deskriptif kualitatif dan Delphi diharapkan mampu menghasilkan analisis yang mendalam dan komprehensif terkait pelaksanaan kebijakan DAK di bidang transportasi perairan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Proses Pengalokasian Dana Alokasi Khusus (DAK) Bidang Transportasi Perairan Sub Sektor Perhubungan Laut

Pengalokasian Dana Alokasi Khusus (DAK) untuk bidang transportasi perairan, khususnya sub sektor perhubungan laut, dilakukan melalui beberapa tahapan penting. Proses perencanaan dimulai dengan penginputan usulan dari tanggal 6 Juni hingga 6 Juli 2022. Proses ini melibatkan semua pemerintah daerah yang terkait, di mana mereka harus menyiapkan rincian rencana kegiatan serta memenuhi berbagai kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat. Namun, temuan menunjukkan bahwa banyak pemda belum sepenuhnya siap dalam memenuhi kriteria tersebut, sehingga menyebabkan keterlambatan dalam pengajuan dan persetujuan usulan.

Proses Perencanaan Menggunakan Aplikasi Krisna

Aplikasi Krisna memegang peranan penting dalam proses perencanaan DAK. Sejak diperkenalkan pada tahun 2019, aplikasi ini telah menjadi satu-satunya platform digital untuk seluruh proses perencanaan dan penganggaran DAK. Pemerintah daerah mengajukan usulan kegiatan yang diinput dalam aplikasi Kolaborasi Perencanaan dan Informasi Kinerja Anggaran (Krisna). Aplikasi ini berfungsi untuk merencanakan dan menganggarkan DAK secara efisien, mulai dari tahap pengusulan hingga pelaporan kinerja.

Proses Monitoring Kegiatan DAK Bidang Transportasi Perairan

Monitoring kegiatan DAK dilakukan secara berkala oleh pemerintah daerah bersama dengan kementerian perhubungan dan bappenas. Hasil monitoring menunjukkan bahwa rata-rata realisasi fisik dan keuangan dari kegiatan DAK di sub sektor perhubungan laut cukup baik, dengan angka mencapai 88,8% untuk realisasi fisik dan 82% untuk realisasi keuangan pada tahun anggaran sebelumnya.

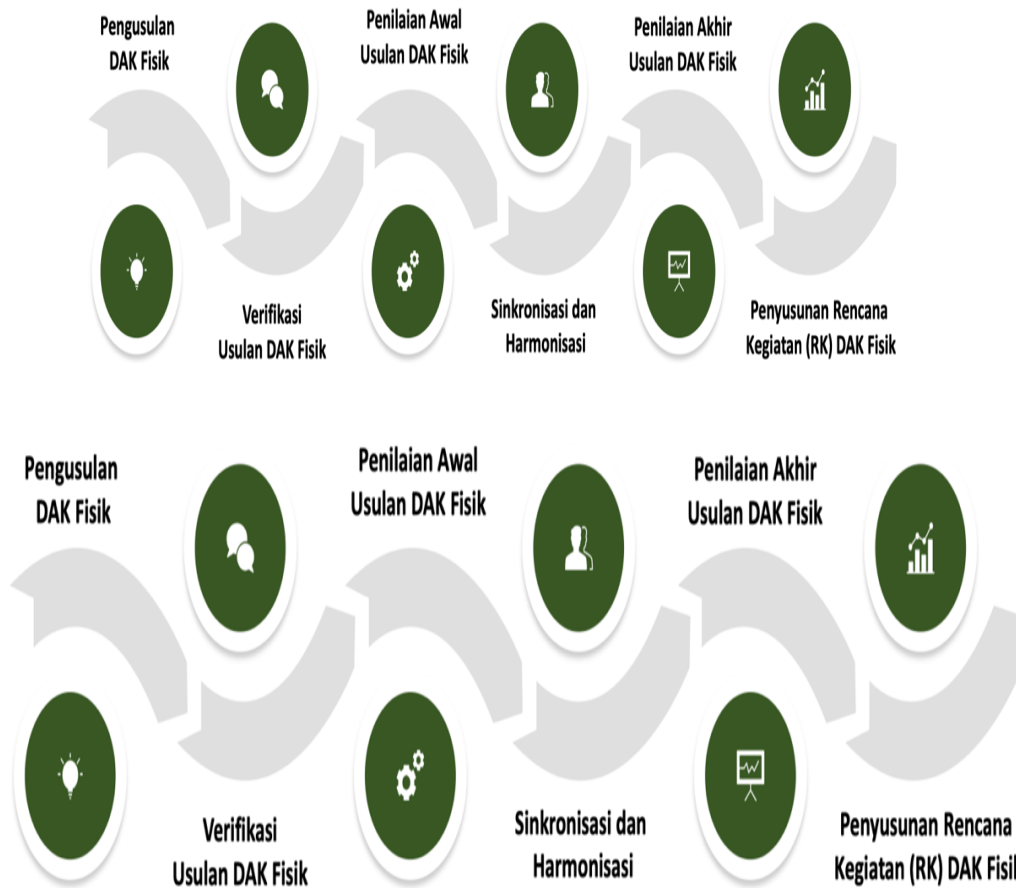
Pembahasan Hasil Penelitian

Proses Pengalokasian Dana Alokasi Khusus (DAK) Bidang Transportasi Perairan Sub Sektor Perhubungan Laut

Temuan penelitian menunjukkan bahwa banyak pemda belum sepenuhnya siap dalam memenuhi kriteria yang ditetapkan. Hal ini menyebabkan keterlambatan dalam pengajuan dan persetujuan usulan. Kesiapan pemda sangat penting karena ketidakmampuan untuk memenuhi kriteria dapat menghambat proses alokasi dana dan pelaksanaan proyek yang direncanakan. Karena banyaknya jumlah kriteria teknis yang ditetapkan dalam pengusulan kegiatan Dana Alokasi Khusus (DAK) serta batas waktu yang diberikan yang cukup singkat, banyak pemerintah daerah yang belum dapat mempersiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan. Hal

ini mengakibatkan sejumlah usulan tidak dapat diajukan tepat waktu, sehingga berpotensi menghambat pelaksanaan proyek yang direncanakan. Kesiapan dalam memenuhi kriteria tersebut sangat penting untuk memastikan bahwa alokasi dana dapat dilakukan secara efektif dan tepat sasaran.

Proses Perencanaan Menggunakan Aplikasi Krisna




Tahapan-tahapan ini merupakan bagian integral dari proses perencanaan penganggaran DAK fisik dalam aplikasi Krisna, yang bertujuan untuk memastikan transparansi, akuntabilitas, dan efektivitas dalam penggunaan dana alokasi khusus ini.

Proses Monitoring Kegiatan DAK Bidang Transportasi Perairan

Peningkatan infrastruktur transportasi perairan yang memadai untuk mendukung pengembangan konektivitas, aksesibilitas, serta mobilitas barang dan penumpang di Wilayah yang bergantung pada transportasi perairan sebagai sarana utama Pulau-pulau kecil terluar yang berpenduduk, daerah perbatasan negara, kawasan tertinggal, dan wilayah transmigrasi Mendukung pengembangan kawasan strategis yang menjadi prioritas nasional.

CAPAIAN HASIL JANGKA PENDEK (IMMEDIATE OUTCOME)



Menu	Rincian Menu Kegiatan	Capaian Indikator	Target	Satuan	Bobot (%)	Cara Perhitungan
Rehabilitasi fasilitas Pelabuhan	Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyebrangan	Jumlah Trip/Trayek yang dilayani	5 Persen	Trip	20	((Trip 2023-Trip 2022))/(Trip 2022) x 100
		Jumlah penumpang	5 Persen	Penumpang	40	((Jml Penumpang 2023-Jml Penumpang 2022))/(Jml Penumpang 2022) x 100
		Jumlah Kendaraan	5 Persen	Unit Kendaraan	40	((Unit Kendaraan 2023-Unit Kendaraan 2022))/(Unit Kendaraan 2022) x 100
	Pelabuhan Laut	Jumlah Ship Call	3	Persen	20	((Jml Ship Call 2023-Jml Ship Call 2022))/(Jml Ship Call 2022) x 100
		Jumlah Barang	3	Persen	40	((Jml Barang 2023-Jml Barang 2022))/(Jml Barang 2022) x 100
		Jumlah Penumpang	3	Persen	40	((Jml Penumpang 2023-Jml Penumpang 2022))/(Jml Penumpang 2022) x 100
Sarana Moda Transportasi Perairan	Pembangunan Bus Air Roro	Jumlah Trip/Trayek yang dilayani	5 Persen	Trip	20	((Trip 2023-Trip 2022))/(Trip 2022) x 100
		Jumlah Penumpang	5 Persen	Penumpang	40	((Jml Penumpang 2023-Jml Penumpang 2022))/(Jml Penumpang 2022) x 100
	Jumlah Kendaraan	5 Persen	Unit Kendaraan	40	((Unit Kendaraan 2023-Unit Kendaraan 2022))/(Unit Kendaraan 2022) x 100	

Immediate Outcome 21 - Provinsi Kepulauan Riau 1 - FINAL ID

LIST IMMEDIATE OUTCOME

Search...

NO	KODE	NOMENKLATUR IO	TARGET NASIONAL	TARGET WILAYAH	CAPAIAN	SATUAN	CATATAN BAPPEDA
1	01	Persentase peningkatan jumlah trip/trayek yang dilayani	5,0	0,0	16,7	Persen	
2	02	Persentase peningkatan jumlah penumpang - Pelabuhan sungai, danau dan penyebrangan	5,0	0,0	12,4	Persen	
3	03	Persentase peningkatan jumlah kendaraan	5,0	0,0	20,7	Persen	
4	04	Persentase peningkatan jumlah ship call	5,0	0,0	2,3	Persen	
5	05	Persentase peningkatan jumlah barang	5,0	0,0	467,1	Persen	
6	06	Persentase peningkatan jumlah penumpang - Pelabuhan Laut	5,0	0,0	4,3	Persen	

Per page: 25 Showing 1 to 6 of 6 entries

Rencana anggaran biaya tiap pekerjaan terdapat pada dokumen Rencana Kegiatan (RK) pelabuhan yang merupakan salah satu persyaratan untuk memenuhi salah satu data dukung atas usulan Dana Alokasi Khusus. Dokumen RK yang disepakati berisikan Berita Acara yang telah ditanda tangani, Rencana Anggaran Biaya (RAB), Detail Engineering Design (DED) dan dokumentasi kondisi eksisting Data Umum Proyek

Berdasarkan Rencana Kegiatan (RK) Pelabuhan Ranai memiliki 6 (enam) kegiatan rehabilitasi. Keenam kegiatan tersebut dibuat dalam satu kontrak pekerjaan. Untuk melihat *profile project* Rehabilitasi fasilitas yang ada di Pelabuhan Ranai dapat dijelaskan secara ringkas dalam tabel berikut ini:

Tabel 1. Profile Kegiatan Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan Ranai

Uraian	Kontraktor Pelaksana	Konsultan Supervisi
Nama Pekerjaan	Rehabilitasi Pelabuhan Ranai Kabupaten Natuna	
Nama Penyedia Jasa	CV. Yudha Perkasa Utama	PT. Periangen Raya Utama
Nomor dan Tanggal Kontrak	01/SP/DAK-Rehab Ranai/HUB/III/2023 Tanggal 28 Maret 2023	
Nomor dan Tanggal SPMK	01/SPMK/DAK-Rehab Ranai/HUB/III/2023 Tanggal 28 Maret 2023	
Nilai Kontrak	Rp. 15.044.644.097,79,-	
Nilai Pagu	Rp. 15.531.263.000,00,-	
Lingkup Pekerjaan	Pekerjaan Persiapan Pekerjaan Perbaikan trestle Pekerjaan perbaikan balok melintang (perbaikan berat) Pekerjaan perbaikan balok memanjang (perbaikan berat) Pekerjaan perbaikan poer (perbaikan ringan) Pekerjaan plat lantai bawah (perbaikan berat) Pekerjaan perbaikan balok melintang area gedung terminal Pekerjaan perbaikan balok memanjang area gedung terminal Pekerjaan perbaikan poer area gedung terminal Pekerjaan kanstin beton Pekerjaan perbaikan railing trestle Pekerjaan perbaikan pembuatan kanopi Pekerjaan perbaikan dermaga Pekerjaan perbaikan balok melintang Pekerjaan perbaikan balok memanjang Pekerjaan perbaikan poer Pekerjaan plat lantai bawah Rehabilitasi gedung terminal Pekerjaan penutup atap Pekerjaan plafond Pekerjaan pengecatan Pekerjaan elektrik Rehabilitasi gudang Pelabuhan Ranai, Kabupaten Natuna Pekerjaan beton Pekerjaan besi dan alumunium Pekerjaan pengecatan Pekerjaan elektrik Pengadaan dan Pemasangan Lampu Jalan Area Pelabuhan Ranai Pekerjaan instalasi dan lampu Pekerjaan panel kontrol Pengadaan dan pemasangan fender Pelabuhan Ranai Pengadaan fender V 400 H – 2000 L Pemasangan fender	Memeriksa terkait pekerjaan permanen maupun pekerjaan sementara Mengevaluasi dan menyetujui rencana mutu pekerjaan konstruksi Memberikan persetujuan untuk memulai setiap fase pekerjaan Memeriksa dan menyetujui perkembangan pekerjaan yang telah dilaksanakan Memeriksa dan mengevaluasi kualitas serta keselamatan konstruksi terhadap hasil pekerjaan akhir Menghentikan pekerjaan yang tidak memenuhi standar yang ditetapkan Bertanggung jawab atas hasil pelaksanaan pekerjaan Menyampaikan laporan secara berkala kepada pihak pengguna jasa sesuai dengan ketentuan kontrak
Jangka Waktu Pelaksanaan	240 hari kalender	
Tanggal Penyelesaian Pekerjaan	22 November 2023	

Sumber : Bagian Perencanaan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

1) Hasil *Mutual Check* – 0 (MC-0)

Mutual Check – 0 (MC-0) adalah proses pengecekan awal yang dilakukan sebelum pekerjaan konstruksi dimulai dalam suatu proyek, termasuk dalam kegiatan rehabilitasi

pelabuhan. MC-0 bertujuan untuk memastikan bahwa semua kondisi awal di lokasi proyek telah didokumentasikan dan disepakati oleh pihak terkait, seperti kontraktor, konsultan pengawas, dan pemilik proyek.

Tujuan MC-0 dalam Rehabilitasi Pelabuhan:

a) Verifikasi Kondisi Awal

Memeriksa kondisi eksisting pelabuhan sebelum pekerjaan rehabilitasi dimulai, seperti dermaga, trestle, fender, bollard, serta fasilitas lainnya.

b) Kesepakatan antara Pihak Terkait

Semua pihak menyetujui kondisi awal sebagai dasar perhitungan progres pekerjaan dan untuk menghindari sengketa di kemudian hari.

c) Dokumentasi dan Bukti Fisik

Mengambil foto, video, serta catatan teknis mengenai struktur yang akan diperbaiki.

d) Menjadi Acuan untuk MC Berikutnya

MC-0 menjadi dasar perbandingan untuk Mutual Check selanjutnya (misalnya, MC-1, MC-2), yang dilakukan pada tahap-tahap progres proyek.

Proses Pelaksanaan MC-0 di Rehabilitasi Pelabuhan:

a) Pemeriksaan Lapangan

Tim dari kontraktor, konsultan pengawas, dan pemilik proyek melakukan inspeksi langsung ke lokasi.

b) Pengukuran dan Dokumentasi

Melakukan pengukuran ulang dan mendokumentasikan kondisi awal menggunakan gambar teknik, foto, dan video.

c) Penyusunan Berita Acara

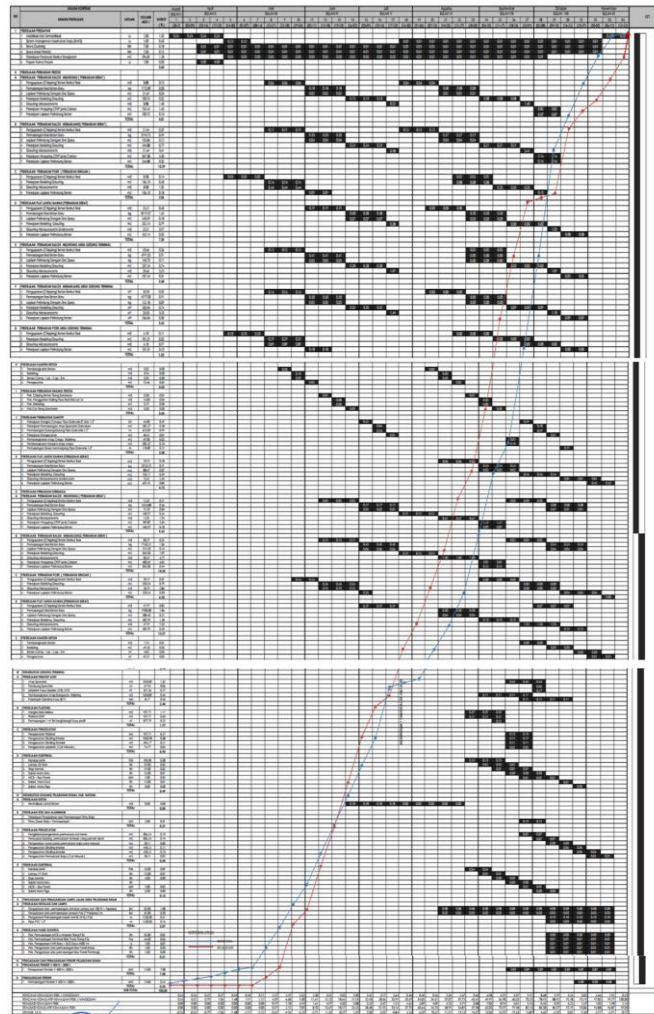
Hasil pemeriksaan dituangkan di Berita Acara MC-0, yang memuat tanda tangan dari seluruh pihak yang berkepentingan.

d) Persetujuan serta Penyimpanan Dokumen

Setelah disepakati, dokumen MC-0 menjadi referensi resmi selama pelaksanaan proyek.

2) Kesesuaian Tahapan Pekerjaan Dengan Target







Kesesuaian tahapan pekerjaan dengan target berisikan mengenai progress fisik dan progress keuangan masing-masing pekerjaan. Progres pekerjaan yang disampaikan adalah periode 16 – 22 November 2023, untuk lebih jelasnya dapat dilihat kurva s dan tabel berikut:

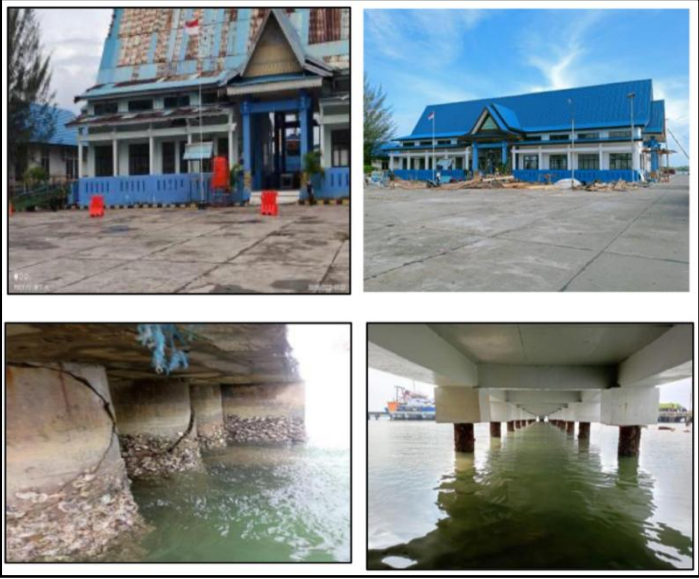


Sumber : Bagian Perencanaan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Gambar 1. Kurva S Pekerjaan Rehabilitasi Pelabuhan Ranai periode 16 – 22 November 2023

Tabel 2. Progress Pekerjaan Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan Ranai

Uraian	Periode Sebelumnya	Periode Saat ini
	Tanggal 17 Mei 2023	Tanggal 21 November 2023
Progres Fisik	Realisasi : 0,97% Rencana : 4,39% Deviasi : -3,42% Keterangan cepat : <i>offtrack/</i> Lebih Lambat	Realisasi : 100% Rencana : 100% Deviasi : - Keterangan cepat : selesai pekerjaan
Progres Keuangan	Rp.2.638.911.898,- (20%)	Rp. 15.531.263.000,- (100%)

Uraian	Periode Sebelumnya	Periode Saat ini
Dokumentasi		
	Pekerjaan Balok, Pile Cap, Plat Lantai Bawah Dermaga	
		
Pekerjaan Balok, Pile Cap, Plat Lantai Bawah Trestle		
		
Pekerjaan Canopy dan Rehab Terminal		

Uraian	Periode Sebelumnya	Periode Saat ini
	 <p data-bbox="719 853 1091 878" style="text-align: center;">Sebelum dan Sesudah Rehabilitasi</p>	

Sumber : Bagian Perencanaan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

3) Kendala Progres Pekerjaan

Kendala Teknis Kendala teknis pada progres pekerjaan dapat berupa pengaruh cuaca, mobilisasi, keadaan kahar yang terjadi dilapangan, sedangkan jika dari hasil analisis dapat dilihat dari gap analisis dan *critical path* metode. Pada pekerjaan Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan Ranai tidak terdapat kendala karena pekerjaan telah selesai.

Kendala non teknis pada progres pekerjaan dapat berupa kendala administrasi, keuangan, dan sosial yang terjadi dilapangan. Pada pekerjaan Rehabilitasi Pelabuhan Ranai tidak terdapat kendala karena pekerjaan telah selesai.

4) Gap Analysis

Gap analysis diperoleh dari progres realisasi dibandingkan dengan rencana pada kurva S. Pekerjaan Rehabilitasi Fasilitas Pekerjaan Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan Ranai terdiri dari Pekerjaan Persiapan, Pekerjaan Perbaikan trestle, Pekerjaan perbaikan dermaga, Rehabilitasi gedung terminal, Rehabilitasi gudang Pelabuhan Ranai, Pengadaan dan Pemasangan Lampu Jalan Area Pelabuhan Ranai, dan Pengadaan dan pemasangan fender Pelabuhan Ranai. Uraian pekerjaan dan gap analysis pada Pekerjaan Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan Ranai dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 3. Gap Analysis Pekerjaan Rehabilitasi Fasilitas Pelabuhan Ranai

No	Uraian Kegiatan	LAPORAN BULAN 7		
		Realisasi	Rencana	Gap
		%	%	%
I	PEKERJAAN PERSIAPAN	3,6	3,6	-
II	PEKERJAAN PERBAIKAN TRESTLE			
A	Pekerjaan perbaikan balok melintang (perbaikan berat)	4,01	4,01	-
B	Pekerjaan perbaikan balok memanjang (perbaikan berat)	10,29	10,29	-
C	Pekerjaan perbaikan poer (perbaikan ringan)	2,06	2,06	-
D	Pekerjaan plat lantai bawah (perbaikan berat)	7,24	7,24	-
E	Pekerjaan perbaikan balok melintang area gedung terminal	5,68	5,68	-
F	Pekerjaan perbaikan balok memanjang area gedung terminal	5,63	5,63	-
G	Pekerjaan perbaikan poer area gedung terminal	1,53	1,53	-
H	Pekerjaan kanstin beton	0,03	0,03	-

No	Uraian Kegiatan	LAPORAN BULAN 7		
		Realisasi	Rencana	Gap
		%	%	%
I	Pekerjaan perbaikan railing trestle	0,05	0,05	-
J	Pekerjaan perbaikan pembuatan kanopi	2,08	2,08	-
K	Pekerjaan plat lantai bawah	4,73	4,73	-
III	PEKERJAAN PERBAIKAN DERMAGA			
A	Pekerjaan perbaikan balok melintang	5,63	5,63	-
B	Pekerjaan perbaikan balok memanjang	14,34	14,34	-
C	Pekerjaan perbaikan poer	4,3	4,3	-
D	Pekerjaan plat lantai bawah	12,27	12,27	-
E	Pekerjaan kanstin beton	0,14	0,14	-
IV	REHABILITASI GEDUNG TERMINAL			
A	Pekerjaan penutup atap	2,44	2,44	-
B	Pekerjaan plafond	1,97	1,97	-
C	Pekerjaan pengecatan	0,9	0,9	-
D	Pekerjaan elektrikal	0,49	0,49	-
V	REHABILITASI GUDANG			
A	Pekerjaan beton	0	0	-
B	Pekerjaan besi dan alumunium	0,31	0,31	-
C	Pekerjaan pengecatan	0,54	0,54	-
D	Pekerjaan elektrikal	0,13	0,13	-
VI	PENGADAAN DAN PEMASANGAN LAMPU JALAN			
A	Pekerjaan instalasi dan lampu	2,07	2,07	-
B	Pekerjaan panel kontrol	0,21	0,21	-
VII	PENGADAAN DAN PEMASANGAN FENDER			
A	Pengadaan fender V 400 H – 2000 L	7,08	7,08	-
B	Pemasangan fender	0,24	0,24	-
	Keseluruhan Proyek	100	100	-

Sumber : Bagian Perencanaan, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

KESIMPULAN

Penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa proses pengalokasian Dana Alokasi Khusus (DAK) bidang transportasi perairan sub sektor perhubungan laut dilaksanakan melalui beberapa tahapan yang sistematis. Tahapan tersebut dimulai dari penentuan lokasi prioritas atau daerah yang memenuhi kriteria (eligible), dilanjutkan dengan sosialisasi kepada pemerintah daerah, serta pemenuhan persyaratan dan kriteria teknis yang telah ditetapkan. Selanjutnya, pemerintah daerah melakukan penginputan usulan melalui aplikasi Krisna DAK yang kemudian dievaluasi oleh tim yang terdiri dari Bappenas dan Kementerian Perhubungan. Tahap akhir dari proses ini adalah pengalokasian Dana Alokasi Khusus oleh Kementerian Keuangan kepada masing-masing daerah sesuai dengan hasil evaluasi.

Selain itu, proses perencanaan kegiatan Dana Alokasi Khusus sepenuhnya dilakukan melalui Aplikasi Kolaborasi Perencanaan dan Informasi Kinerja Anggaran (Krisna). Dalam aplikasi ini terdapat beberapa tahapan utama, yaitu pengusulan DAK Fisik, verifikasi DAK Fisik, penilaian awal usulan, sinkronisasi dan harmonisasi, penilaian akhir usulan, serta penyusunan Rencana Kegiatan (RK) DAK Fisik. Tahapan-tahapan tersebut menunjukkan bahwa perencanaan DAK telah terintegrasi secara digital, sehingga diharapkan mampu meningkatkan transparansi, akuntabilitas, serta efektivitas dalam proses perencanaan dan penganggaran.

Selanjutnya, proses monitoring kegiatan Dana Alokasi Khusus bidang transportasi perairan dilakukan melalui beberapa tahap penting. Tahapan tersebut meliputi penyusunan data umum proyek, pelaksanaan mutual check-0 (MC-0) sebagai verifikasi kondisi awal, evaluasi

kesesuaian tahapan pekerjaan dengan target yang telah ditetapkan, identifikasi kendala progres pekerjaan, serta analisis kesenjangan (gap analysis) antara rencana dan realisasi. Melalui tahapan monitoring ini, diharapkan pelaksanaan kegiatan DAK dapat berjalan sesuai rencana, serta memudahkan pengambilan keputusan dalam mengatasi permasalahan yang muncul selama pelaksanaan proyek.

REFERENSI

- Bogdan, R. C., & Biklen, S. K. (1982). *Qualitative research for education: An introduction to theory and methods*. Allyn & Bacon.
- Halim, A., Bawono, I. R., & Dara, A. (2014). *Perpajakan: Konsep, aplikasi, contoh dan studi kasus*. Salemba Empat.
- Kerzner, H., & Saladis, F. P. (2009). *Project management: A systems approach to planning, scheduling, and controlling*. John Wiley & Sons.
- Malik, A. (2017). Manajemen proyek dan implementasinya dalam pembangunan.
- Moleong, L. J. (2007). *Metodologi penelitian kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
- Nazir, M. (1999). *Metode penelitian*. Ghalia Indonesia.
- Patton, M. Q. (1990). *Qualitative evaluation and research methods* (2nd ed.). Sage Publications.
- Ramdhani, D., & Anisa, I. Z. (2017). Pengaruh perencanaan anggaran, kualitas sumber daya manusia dan pelaksanaan anggaran terhadap penyerapan anggaran pada organisasi perangkat daerah Provinsi Banten. *Jurnal Riset Akuntansi Terpadu*, 10(1), 134–147. <https://doi.org/10.35448/jrat.v10i1.4223>
- Sembiring, T. A. (2020). Pengaruh pendapatan asli daerah (PAD), dana alokasi umum (DAU), dan dana alokasi khusus (DAK) fisik terhadap pembangunan manusia di Provinsi Sumatera Utara (Periode 2016–2018). *Indonesian Treasury Review*, 5(1), 77–91. <https://doi.org/10.33105/itrev.v5i1.167>
- Setiowati, I., Ismail, T., & Kobir, M. A. (2022). Analisis kinerja pengelolaan dana alokasi khusus fisik pada pemerintah daerah lingkup KPPN Serang. *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia*, 7(1), 1770–1790. <https://doi.org/10.36418/syntaxliterate.v7i1.6353>
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Suryono, A. S., & Lutfiyanti. (2021). Aplikasi Krisna wujudkan akuntabilitas perencanaan kinerja pemerintah.
- Widiasih, W. (2015). Identifikasi risiko pada saat implementasi lean manufacturing dengan metode Delphi. Dalam *Prosiding Seminar Nasional Manajemen Teknologi XXIII* (pp. xx–xx). Institut Teknologi Sepuluh Nopember.