

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem kehidupan, system pemerintahan, sistem kemasyarakatan dan dianggap juga sebagai sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian baik itu dikota-kota besar diindonesia maupun didaerah bahkan pelosok negeri. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan seluruh elemen masyarakat. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan didaerah tersebut.

Peranan transportasi yang semakin vital ini maka sarana angkutan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan moda transportasi umum.

Selain itu pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-

unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu implementasi yang utuh dan berhasil guna mencapai hasil yang optimal, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem secara tetap, serasi, seimbang, terpadu dan saling bersinergi antara yang satu dengan lainnya.

Menurut Frank H. Wood Ward dengan teori lawasnya tahun 1986 ada 3 jenis angkutan yaitu¹:

1. Angkutan Darat
2. Angkutan laut
3. Angkutan Udara

Sedangkan menurut M. N. Nasution dengan teori terbaru tahun 2008, jenis alat atau moda transportasi terbagi kedalam lima kelompok dengan berdasarkan perbedaan sifat jasa, operasi, dan biaya pengangkutan jenis tersebut Adalah²:

1. Angkutan Kereta Api (*rail road railway*)
2. Angkutan Bermotor dan Jalan Raya (*motor, road, highway transportation*)
3. Angkutan Laut (*water, sea transportation*)
4. Angkutan Udara (*Air Transportation*)
5. Angkutan Pipa (*pipeline/pengangkutan minyak dengan skala yang besar*)

¹ Frank Wood Ward, *Managemen Transportasi*, PT.Pustaka Binawan Presindo, M. 1986, Hal. 95.

² Drs. M.N. Nasution, M.S.Tr, APU, *Manajemen Transportasi (edisi ketiga)*, Ghalia Indonesia, 2008, Hal. 13-14.

Pada saat ini angkutan darat lebih memegang peranan penting dalam masyarakat karena selain murah tarifnya, dapat dijangkau pengguna jasa juga mudah digunakan. Dua jenis angkutan darat :

1. Angkutan darat diatas jalan raya diatur dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992.
2. Angkutan diatas rel kereta api diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992.

Angkutan kota (bus perkotaan) adalah sebagai bagian dari system transportasi perkotaan yang merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat kota dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan kebutuhan kota pada umumnya. Keberadaan angkutan kota sangat dibutuhkan tetapi apabila tidak ditangani dengan baik dan benar akan menjadi masalah bagi kehidupan masyarakat kota.

Di kota Yogyakarta pernah memiliki predikat sebagai “kota sepeda” di masa lalu pada dekade 60 hingga 70-an transportasi sepeda ini sangat populer digunakan oleh masyarakat Yogyakarta, di samping itu terdapat transportasi tradisional lain seperti andhong dan gerobak (angkutan barang) Karena perkembangan waktu dan semakin meluasnya progresivitas pergerakan, alat transportasi sepeda menjadi semakin ditinggalkan karena faktor daya tempuh yang terbatas.

Di awal tahun 1970 hingga 1980, sejarah angkutan umum dimulai dengan munculnya COLT KAMPUS, yang dikelola oleh Dema (Dewan Mahasiswa) Universitas Gadjah Mada (UGM) Yogyakarta. Hal ini dilatarbelakangi oleh semakin

banyaknya mahasiswa dari luar Yogyakarta yang menuntut ilmu di Universitas Gajah Mada, yang secara langsung akan membutuhkan sarana angkutan yang murah dan efektif. Colt Kampus ini belum diatur secara legal oleh pemerintah, sehingga masih menggunakan plat hitam, kendaraan bermerk "Colt" ini mampu menampung hingga 10 penumpang.

Perkembangan transportasi yang dulu hanya transportasi sederhana seperti sepeda, delman, becak dan Colt kampus buah pemikiran dewan mahasiswa (UGM) tersebut kemudian berubah menjadi transportasi yang lebih modern. Pada awal-80-an, lahirlah sebuah koperasi angkutan umum perkotaan (KOPATA) yang dikelola dengan lebih profesional, diatur secara resmi oleh pemerintah melalui ijin trayek, menggunakan bus berukuran sedang dan berplat kuning. Lahimya koperasi ini kemudian diikuti oleh koperasi-koperasi angkutan perkotaan lainnya, seperti Aspada, Puskopkar, dan Kobutri.

Permasalahan-permasalahan secara umum yang dihadapi transportasi perkotaan antara lain³:

1. Pertumbuhan kebutuhan transportasi sering tidak seimbang dengan penyedia prasarana.
2. Kualitas dan jumlah angkutan umum yang belum memadai sarana dan prasarana, jaringan jalan dan jaringan trayek, terminal, system pengendalian dan pelayanan angkutan umum belum berhasil ditata secara konsepsional.

³ Muslich Zainal Asikin, *Sistem Manajemen Transportasi Kota*, Philosophy Pres Fak Filsafat UGM dengan Abhiseka, Yogyakarta, 2001, hal. 10.

3. Makin jauhnya jarak perjalanan harian masyarakat.
4. Penggunaan kendaraan pribadi yang kurang efisien.
5. Di daerah perkotaan timbul kemacetan, kesemrawutan, dan pencemaran lingkungan.

Di Yogyakarta salah satu permasalahan yang dihadapi pemerintah muncul dimasa Koperasi diatas dari sisi optimalisasi jalur, konsep jalur pada masa itu belum terprogram dan tertata dengan baik, sehingga mekanisme penetapan jalur lebih banyak ditentukan oleh masing-masing koperasi. Penentuan jalur banyak mengalami disorientasi dari sisi permintaan, sehingga berakibat pada inefisiensi jalur, seperti yang banyak terlihat di masa sekarang yang mana jalur yang ada memiliki kecenderungan berputar-putar dan sering terjadi *overlap*. Jumlah armada angkutan umum perkotaan juga mengalami kenaikan yang luar biasa dan terkesan tidak terkontrol. Akibatnya dapat dirasakan pada masa kini, ketika tidak terjadi keseimbangan ketersediaan dan permintaan antara jumlah armada angkutan umum dengan jumlah penumpang.

Di samping itu pertimbangan lain adalah Yogyakarta merupakan salah satu kota yang memiliki daya tarik wisata yang cukup tinggi yang menyebabkan banyak wisatawan berkunjung sehingga menguntungkan dari segi perekonomian, tetapi perlu difasilitasi dengan sarana prasarana yang memadai termasuk system transportasi yang andal; disisi lain Yogyakarta akan tetap dibanjiri oleh penduduk-pendatang karena daya tariknya sebagai kota pendidikan. Salah satu upaya yang ditempuh oleh Pemerintah Propinsi DIY dalam menangani permasalahan transportasi serta

memberikan pelayanan angkutan umum yang lebih layak serta mampu memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna angkutan umum:

Dikarenakan angkutan jalan raya merupakan hal yang menyangkut hajat tentang masyarakat yang bergantung pada kebutuhan angkutan jalan raya, sehingga pemerintah mempunyai peran dan tanggung jawab yang sangat besar dalam mengelola dan mengatur tentang permasalahan transportasi termasuk angkutan jalan raya, hal ini sesuai dengan Undang-undang Dasar Tahun 1945 Pasal 33 ayat (2) yang menyatakan

“cabang-cabang produksi penting bagi masyarakat dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara”.

Transportasi yang cepat, aman dan nyaman yang diharapkan mampu menyerap pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan angkutan massal berbasis bus tersebut. Menurut penelitian MSTT (Magister Sistem dan Teknik Transportasi) tahun 2005, manajemen transportasi berbasis *buy the service system* sebagai berikut:

1. Tidak menggunakan sistem setoran.
2. Operator termasuk sopir hanya berkonsentrasi pada pelayanan.
3. Sopir, pemilik bus dan petugas lainnya dibayar sesuai dengan Km layanan.
4. Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi, antara lain bus hanya berhenti di tempat henti yang ditentukan.
5. Pelayanan transportasi bus dengan *buy the service system* lebih

6. Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.

7. Resiko kerugian/keuntungan ditanggung oleh pemerintah daerah

(Pratomo, 2007: 21).

Tahun 2007 prasarana jalan yang tersedia di Provinsi DIY meliputi jalan provinsi (690,25 Km), dan jalan kabupaten (3.968,88 Km), dengan jumlah jembatan yang tersedia sebanyak 114 buah dengan total panjang 4.664,13 meter dan 215 buah dengan total panjang 4.991,3 meter untuk jembatan provinsi. Di wilayah perkotaan, dengan kondisi kendaraan bermotor yang semakin meningkat (rata-rata tumbuh 13% per tahun), sedangkan kondisi jalan terbatas⁴, maka telah mengakibatkan terjadinya kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas dan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat setiap tahun di Provinsi DIY khususnya.

Berikut adalah data jumlah pertumbuhan kendaraan bermotor yang terdaftar menurut jenisnya Di Provinsi D.I. Yogyakarta 1999-2011.

Tabel. 1.1.
Data Kendaraan Bermotor

Tahun	Mobil penumpang	Mobil beban	Bus	Sepeda motor	Jumlah
1999	59.102	24.127	5.687	449.337	538.253
2000	64.272	26.302	5.977	490.641	587.192
2001	67.309	27.745	6.591	539.448	641.093
2002	70.203	30.816	7.400	597.143	705.562
2003	74.728	32.520	8.039	666.941	782.228
2004	78.817	34.031	9.968	755.101	877.917
2005	82.705	35.670	14.685	843.077	976.137
2006	84.786	36.812	17.673	916.204	1.055.475
2007	89.598	38.537	21.232	1.012.319	1.161.686
2008	108.387	39.654	10.876	1.116.914	1.276.309
2009	115.244	41.186	10.909	1.206.863	1.374.202
2010	124.177	42.650	10.965	1.310.241	1.488.033

Sumber : Kantor Ditlantas Polda Provinsi D.I. Yogyakarta

Dari data yang terlampir diatas terlihat jelas pertumbuhan jumlah kendaraan yang mengalami signifikansi besar-besaran dan peningkatan jumlah kendaraan tiap per tahunnya; dapat dikomparasikan dengan luas dan panjang jalan di provinsi DIY yang berbanding terbalik dengan populasi yang tak terkendali tersebut akibatnya volume kendaran yang berskala besar tadi tidak mampu ditertibkan dengan baik, fenomena ini jga dijadikan kajian prediksi akan pertumbuhan kendaraan ditahun-tahun berikutnya dan ini adalah salah satu tolak ukur pemerintah pada saat itu untuk segera mencari solusi dari permasalahan transportasi yang dirasa mampu mengurai

Kajian dan prediksi tersebut terbukti dengan peningkatan laju penambahan kendaraan bermotor di wilayah Yogyakarta pada tahun 2012. Menurut data Dinas Pengelolaan Kas dan Aset Daerah (DPKAD) DIY, total kendaraan bermotor baik roda dua dan empat mencapai angka 1 juta unit per Oktober 2012, pertumbuhan kendaraan bermotor untuk roda dua mencapai angka 93.894 unit dan kendaraan roda empat 11.809 unit, sejak Januari hingga Oktober 2012⁵.

Sektor pariwisata berperan penting dalam kesemerawutan transportasi kota Yogyakarta yang sangat berdampak signifikan terhadap ruang lingkup kota dan lalu lintas. Secara umum, selama tahun 2011 jumlah kunjungan wisatawan ke DIY mencapai 3,2 juta, terdiri dari 3,058 juta wisatawan domestik dan 148,76 ribu wisatawan asing. Meskipun dari sisi jumlah wisatawan domestik jauh lebih dominan dengan porsi sekitar 96 persen, namun dalam beberapa tahun terakhir terjadi peningkatan proporsi wisatawan asing dari 3,4 persen menjadi 4,6 persen. Perkembangan kunjungan wisata selama tujuh tahun terakhir menunjukkan bahwa setiap tahun jumlah kunjungan rata-rata meningkat sebesar 5,8 persen. Jumlah kunjungan wisatawan asing mampu tumbuh di atas 10 persen per tahun, sementara wisatawan domestik tumbuh 5,6 persen per tahun⁶.

Peningkatan jumlah wisatawan di Yogyakarta bukanlah menjadi hal negatif, terlebih lagi hal ini malah menjadi hal positif karena mampu mendatangkan devisa

⁵ Data Dinas Pengelolaan Kas dan Aset Daerah, (DPKAD) DIY, <http://www/google.com>, Diakses 06 Mei 2013.

⁶ Badan Pusat Statistik Provinsi Di Yogyakarta, Jumlah Kunjungan Wisata Ke DIY, <http://www/google.com>, Diakses 06 Mei 2013.

yang besar, namun yang harus menjadi perhatian kalangan banyak dan pengambil kebijakan adalah banyak kendaraan bermotor yang masuk ke wilayah Yogyakarta mengakibatkan ruas jalan semakin sempit karena besarnya bus yang menjadi sarana transportasi pariwisata, dan masuk dalam wilayah kota, sehingga mengakibatkan kemacetan di beberapa ruas jalan utama di wilayah Yogyakarta.

Selain itu, Provinsi DIY sebagai salah satu Provinsi yang menyandang predikat dengan kualitas pendidikan terbaik, mengakibatkan banyaknya lulusan SMA yang ingin melanjutkan studi di Yogyakarta, dampak positif yang sangat dirasakan adalah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memperoleh pendapatan Rp 1,2 triliun per tahun dari kebutuhan primer mahasiswa. Kontribusi ini melebihi pendapatan asli daerah yang cuma Rp 485 miliar per tahun. Tingginya minat siswa lulusan yang ingin melanjutkan studi di Kota Yogyakarta, menjadi hal yang dapat mengakibatkan Yogyakarta rawan kemacetan akibat yang akan ditimbulkan adalah meningkatnya laju kendaraan bermotor, karena pada umumnya bagi mereka para mahasiswa di luar Yogyakarta akan membawa kendaraan pribadi, dapat terlihat Di DIY banyak kendaraan bermotor yang berpelat nomor non-AB.

Seharusnya pemerintah sudah mampu memetakan dan memprediksi akan hal ini, dan respon cepat itu pun ditunjukkan lewat inisiatif dan wacana program Trans Jogja yang mengadopsi konsep transportasi publik milik ibu kota Jakarta. Lalu pemerintah berinisiatif dan mempunyai visi bahwa angkutan umum yang telah diprogramkan oleh pemerintah ini sebagai alat transportasi harus salah satunya

umum di jalan diwilayah Provinsi DIY. Dan *ketiga* Perda No.2 tentang Retribusi jasa umum yang terkait dengan peraturan tarif jasa-jasa yang lain (Arsip Dinas Perhubungan Yogyakarta Tahun 2008).

Peranan angkutan jalan yang memiliki nilai penting dan strategis karena menguasai hajat hidup orang-banyak maka angkutan jalan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dan dalam pengembangannya juga melibatkan pihak swasta. Namun sering dengan berjalannya waktu trans jogya yang digadang-gadang mampu untuk menjadi solusi terhadap permasalahan yang dihadapi kota menemui banyak kendala dan permasalahan yang membuat semua post-post yang terlibat dalam ruang lingkup program ini berjalan diluar konsep dan prediksi yang diharapkan baik itu pemerintah maupun perusahaan swasta (JTT) dan masyarakat jogya sebagai pengguna jasa ini terkena dampak permasalahan tersebut.

Pemerintah kehususya dalama hal ini sebagai pihak penyelenggara kebijakan dihadapkan berbagai persoalnya dan polemik, Tercatat Dari 54 bus, hanya sebanyak 48 unit yang beroperasi di enam jalur 1A, 1B, 2A, 2B, 3A dan 3B. Sisanya adalah bus cadangan. Jumlah ini jelas tak seimbang dengan jumlah penumpang yang mencapai 10.000 per hari dan membludak hingga 20.000 per hari. Lama waktu menunggu atau interval kedatangan antara bus yang satu dengan bus berikutnya dihalter pada 2008 direncana hanya 14 menit. Sesuai *grand desian* kala itu interval

bus tiap tahun sedianya harus diperkecil menjadi 8 menit pada tahun ke-4 atau namun fakta yang terjadi lapangan tahun 2012 ini, penumpang menunggu hingga 30 menit.⁸

Faktor infrastruktur dan suprastruktur teknis dilapangan menambah catatan pemerintah, mulai dari fasilitas ac bus yang sejatinya tidak berfungsi dengan optimal juga pintu otomatis dari bus yang tidak berfungsi lagi, dari segi perawatan bus juga terdapat kendala besar terutama dibagian fisik bus yang sudah tidak layak sampai pada mogoknya bus ketika beroperasi, ditambah lagi jumlah halte yang direncanakan bakal bertambah dari sejak program ini dilaksanakan tahun 2008 sampai saat ini belum ada satupun halte yang ditambah.

Belakangan ditemukan fakta bahwa bus yang dikelola oleh PT JTT (Jogya Trans Tugu) masih murni kepemilikan Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), padahal Syarat setiap tahun sesuai dengan rencana awal prrogram Trans Jogja tahun 2008 harus ada penambahan sebanyak 20 unit bus setiap tahun Artinya pada tahun 2012 jumlah bus yang ada saat ini harusnya telah mencapai 134 unit.

Selain itu masalah 20 hibah bus dari 54 bus trans jogya yang sudah dioperasikan meskipun belum adanya plat nomer dan surat terkait bus hibah tersebut Padahal sesuai aturan lalu lintas, transportasi umum yang menggunakan plat kuning kepemilikannya harus oleh koperasi, BUMD/BUMN atau PT bukan pemerintah yang kendaraanya harus pakai plat merah:

⁸[http :/www/harianjogja.com](http://www.harianjogja.com), (09/02/2012) *masa depan suram trans jogja*, Diakses tanggal 22 januari 2013.

Selanjutnya ditambah dengan permasalahan Kru Trans-Jogja yang terdiri atas pramudi atau sopir, pramugara, dan pramugari juga mengadukan masalah gaji yang tidak sesuai dengan kesepakatan kepada jajaran Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2012, Ketidaksesuaian gaji yang mereka maksud adalah adanya selisih jumlah gaji yang sebelumnya telah disepakati pada perjanjian kerja dengan PT Jogja Tugu Trans (JTT). Gaji untuk seorang pramudi sesuai kesepakatan sebesar Rp 2.225.000 per bulan, tetapi kenyataannya hanya dibayarkan Rp 2.054.000⁹.

Kemudian bus Trans Jogja sejauh ini masih menjadi polemik, setelah beberapa waktu lalu audit Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) menemukan banyak hal yang tak beres dari operasional bus ini. Di antaranya kerjasama yang dinilai merugikan keuangan daerah yang harus mensubsidi miliaran rupiah per tahun. Temuan itu menjadi referensi untuk merombak total berbagai perjanjian kerjasama Trans Jogja yang bakal berakhir 2015 mendatang.

Dalam Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP) BPK tertanggal 19 Desember 2012 tersebut tercantum lima poin temuan yang tak sesuai dengan aturan perundang-undangan. Yakni *pertama*, pemanfaatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) oleh PT JTT tidak berdasarkan komponen yang telah disepakati. *Kedua*, penentuan besaran biaya pokok bus Trans Jogja dalam perjanjian kerjasama membebani APBD. *Ketiga*, perjanjian tersebut tak mengatur sanksi atas pelanggaran perjanjian

⁹ www.igda.antaranews.com (16/02/2012) bus trans jogja mengadu bedad. Diakses 22 Januari

dan belum dilakukan sesuai kesepakatan. Ke empat, pengelolaan sistem pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di wilayah perkotaan DIY dilakukan dengan penunjukan langsung. Terakhir, BPK menemukan, bus hibah Trans Jogja dari pusat belum dapat dioperasikan dan bus lama STNK nya dikarenakan belum dapat diperpanjang:

Dari banyaknya permasalahan yang dihadapi pemerintah kota dalam hal ini dinas perhubungan DIY yang dihadapkan oleh polemik dan dinamika-dinamika yang ada serta tuntutan dari berbagai kalangan untuk segera mengurai permasalahan ini, penulis berpendapat bahwa sejauhmana peran dan wewenang pemerintah lewat mekanisme pengawasannya untuk mencari solusi dari masalah ini, maka penulis berinisiatif untuk menarik benang merah dengan judul penelitian **“Evaluasi Mekanisme Pengawasan Internal Dinas Perhubungan DIY Terhadap Proses Penyelenggaraan Pelayanan Transportasi Publik Tahun 2012”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang ada dan disimpulkan, maka dapat diketahui rumusan masalah dari penelitian ini yakni *“Bagaimana Evaluasi Mekanisme Pengawasan Internal Dinas Perhubungan DIY Dalam Proses Penyelenggaraan Pelayanan Transportasi Publik Tahun 2012”*

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan penelitian:

- 1) Untuk mengetahui mengevaluasi mekanisme pengawasan Dinas Perhubungan DIY dari tiga aspek berikut ini:
 - a) Metode
 - b) Kerangka kerja
 - c) Implementasi pengawasan
- 2) Untuk mengurai dan mencari solusi tentang model ideal mekanisme pengawasan?

2. Manfaat Penelitian :

1) Peneliti

Penelitian ini dapat menambah dan memperkaya wawasan pengetahuan terutama untuk mengenal, menggali dan mengkaji kebijakan publik dalam hal ini mekanisme proses evaluasi pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan DIY dalam penyelenggaraan transportasi publik.

2) Dinas perhubungan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi serta input positif terhadap aparat pemerintah baik pusat maupun daerah dalam upaya penguraian permasalahan penyelenggaraan transportasi publik.

Penelitian ini juga diharapkan dapat menambah bahan referensi dan bacaan serta sumbangsi ilmiah bagi perkembangan pengetahuan khususnya dibidang ilmu pemerintahan mengenai proses evaluasi mekanisme pengawasan ditubuh Dinas Perhubungan.

D. Kerangka Dasar Teori

Unsur terpenting dalam sebuah proses kegiatan penelitian adalah teori, mengingat karena fungsi dan peranan yang sangat besar dalam inilah penulis mencoba merumuskan, memilih dan menjelaskan dengan deskripsi teori untuk kemudian disinkronisasikan dengan permasalahan atau fenomena yang ada.

Sofyan Effendi mengatakan tentang teori:

“Teori adalah serangkaian asumsi, konsep, kontak, definisi dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antar konsep”¹⁰.

Dengan demikian dalam penelitian ini dasar-dasar teori yang akan dikemukakan adalah sebagai berikut:

1. Kebijakan Publik (Public Policy)

Secara etimologis istilah Kebijakan berasal dari kata (Policy).

Seringkali penggunaannya saling dipertukarkan dengan istilah-istilah lain

¹⁰ Sofyan Effendi: *Metode Penelitian Sosial*, Jakarta: LP2ES, 1990, hal. 21

seperti tujuan program, keputusan, undang-undang, ketentuan-ketentuan, usulan-usulan, dan rancangan-rancangan besar.

Menurut PBB kebijakan itu diartikan sebagai pendanaan untuk bertindak, pedoman itu boleh jadi amat sederhana atau kompleks, bersifat umum atau khusus, luas atau sempit, kabur atau jelas, longgar atau terperinci, bersifat kualitatif atau kuantitatif, publik atau privat¹¹.

Sedangkan publik didefinisikan sebagai masyarakat, misalnya public relation (hubungan masyarakat), public service (pelayanan masyarakat), public opinion (pendapat masyarakat) dan lain-lain. Arti dari publik itu sendiri adalah sejumlah manusia yang memiliki kesamaan berfikir, perasaan, harapan, sikap dan tindakan yang benar dan baik berdasarkan nilai-nilai norma yang mereka miliki¹².

Kebijakan publik adalah jalan untuk mencapai tujuan bersama yang dicita-citakan. Jika cita-cita bangsa Indonesia adalah mencapai masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, maka kebijakan publik adalah seluruh sarana dan prasarana untuk mencapai "tempat tujuan" tersebut¹³.

Berikut ini adalah beberapa definisi-definisi kebijakan publik menurut para ahli:

¹¹ Dr. Solichin Abdul Wahab, *Kebijaksanaan*, Jakarta, Bumi Aksara, 2001, hal. 2.

¹² Inu Kencana Syafie, *Ilmu Administrasi Publik*, Jakarta, Rineka Cipta, 1999, Hal. 18.

¹³ Riant Nugroho Dwijowijoto, *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*, Jakarta, Gramedia, 2003, hal. 51.

Menurut Carl Frederick, kebijakan merupakan suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau sasaran yang diinginkan. Sedangkan merumuskan sebagai langkah yang secara sengaja dilakukan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang dihadapi¹⁴.

Dapat ditarik kesimpulan kebijakan publik adalah serangkaian alternative yang dibangun oleh pemerintah dalam rangka memecahkan suatu permasalahan, pedoman pelaksanaan, tindakan-tindakan tertentu dalam rangka menindak lanjuti strategi yang dipilih, menentukan secara teliti tentang bagaimana strategi yang akan dilaksanakan.

Menurut RC.Chandler dan JC. Plano kebijakan publik adalah pemanfaatan yang strategis terhadap sumber daya-sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah public¹⁵.

Menurut A. Hoogerwef, kebijakan publik sebagai unsur penting dari politik, dapat diartikan sebagai usaha untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu menurut waktu tertentu¹⁶.

¹⁴ Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara, 1997, hal 3.

¹⁵ RC. Chandler & JC Plano. *The public Administration Dictionary*, CA ABC CLIO Inc, Santa Barbara, 1998.

¹⁶ A. Hoogerwef. *Politicologie, Alphen aan den Rijn*, 1979.

Menurut Anderson, Kebijaksanaan publik (public policy) adalah hubungan antar unit-unit pemerintah dengan lingkungannya; sedangkan Menurut Arnold Rose, kebijaksanaan publik adalah serangkaian tindakan yang saling berkaitan (dalam pemerintahan).

Menurut Willy N. Dunn, kebijakan publik adalah suatu rangkaian pilihan-pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut tugas pemerintahan; seperti pertahanan keamanan; energy; kesehatan; pendidikan; kesejahteraan masyarakat, kriminalitas, perkotaan, dan lain-lain.

Dengan demikian dapat dirumuskan bahwa kebijakan publik adalah pengetahuan tentang sebab-sebab, konsekuensi dan kinerja kebijakan dan program publik, sedangkan pengetahuan dalam kebijakan publik adalah proses menyediakan informasi dan pengetahuan untuk para eksekutif, anggota legislatif, lembaga peradilan dan masyarakat umum yang berguna bagi proses perumusan kebijakan serta yang dapat meningkatkan kinerja kebijaksanaan.

2. Evaluasi Kebijakan

Kata evaluasi berasal dari Bahasa Inggris *evaluation* yang berarti penilaian atau penaksiran, sedangkan menurut pengertian istilah evaluasi merupakan kegiatan yang terencana untuk mengetahui keadaan sesuatu objek dengan menggunakan instrumen dan hasilnya dibandingkan dengan tolak ukur

untuk memperoleh kesimpulan. Evaluasi mengandung pengertian: suatu tindakan atau suatu proses untuk menentukan nilai dari sesuatu.

Evaluasi merupakan salah satu tingkatan di dalam proses kebijakan publik, evaluasi adalah suatu cara untuk menilai apakah suatu kebijakan atau program itu berjalan dengan baik atau tidak. Evaluasi kebijakan dapat mencakup tentang isi kebijakan, pelaksanaan kebijakan, dan dampak kebijakan. Jadi evaluasi kebijakan bisa dilakukan pada fase perumusan masalah, formulasi usulan kebijakan, implementasi kebijakan, legitimasi kebijakan dan seterusnya.

Evaluasi menurut Dunn yang dikutip oleh Riant Nugroho dalam bukunya Kebijakan Publik (Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi) mendefinisikan evaluasi sebagai¹⁷:

“Evaluasi mempunyai arti yang berhubungan, masing-masing menunjuk pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap hasil kebijakan dan program. Secara umum istilah evaluasi dapat disamakan dengan penafsiran (*appraisal*), pemberian angka (*Rating*) dan penilaian (*Assesment*), kata-kata yang menyatakan usaha untuk menganalisis hasil kebijakan dalam arti satuan lainnya. Dalam arti yang lebih spesifik, evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan” (Nugroho, 2003:181).

Evaluasi kebijakan Menurut Michael Howlet:

¹⁷ Riant Nugroho, *Dasar-dasar Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*, Jakarta:

“Evaluasi Kebijakan merupakan proses mendapatkan gambaran tentang kebijakan publik dalam pelaksanaan baik alat yang dipakai maupun tujuan yang diberikan”¹⁸.

Menurut Samudro Wibawa dkk: dilakukan untuk mengetahui : 1) proses pembuatan kebijakan; 2) proses implementasi; 3) konsekuensi kebijakan ; 4) efektivitas dampak kebijakan. Evaluasi pada tahap pertama, dapat dilakukan sebelum dan sesudah kebijakan dilaksanakan, kedua evaluasi tersebut evaluasi *sumatif dan formatif*, evaluasi untuk tahap kedua disebut evaluasi implementasi , evaluasi ketiga dan keempat disebut evaluasi dampak kebijakan¹⁹.

Menurut Dunn menggolongkan evaluasi menjadi tiga macam, yaitu sebagai berikut²⁰:

1. Evaluasi kebijakan semu adalah evaluasi yang mempersoalkan alat-alat evaluasinya dan tidak menyentuh sama sekali terhadap substansi yang di-evaluasi:-
2. Evaluasi kebijakan resmi adalah evaluasi yang mempersoalkan validitas, reabilitas, dan fisibilitas alat-alat evaluasi dan melihat substansi yang di-evaluasi:-
3. Evaluasi berdasarkan teori keputusan, selain memperhatikan kesahihan dan keandalan juga mempertimbangkan harga atau nilainya bagi mereka yang terlibat dalam proses pembuatan keputusan:-

¹⁸ Howlett, Michael. 2004. *Beyond Good and Evil in Policy Implementation: Instrument Mixes, Implementation Styles, and Second Generation Theories of Policy Instrument Choice*.
www.google.com

¹⁹ Samudro Wibowo dkk, dalam Riant Nugroho Dwijowijoto, *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*, Jakarta: Gramedia, 2003.

²⁰ William N. Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, UGM, Yogyakarta, 2003.

2.1 Fungsi dan Karakteristik Evaluasi Kebijakan Publik

Evaluasi memainkan sejumlah fungsi utama dalam analisis kebijakan.

Menurut William N. Dunn fungsi evaluasi, yaitu:

“Pertama, dan yang paling penting, evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan. Kedua, evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Ketiga, evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi”²¹.

Berdasarkan pendapat William N. Dunn di atas dapat disimpulkan bahwa evaluasi merupakan suatu proses kebijakan yang paling penting karena dengan evaluasi kita dapat menilai seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan dengan melalui tindakan publik, dimana tujuan-tujuan tertentu dapat dicapai. Sehingga kepantasan dari kebijakan dapat dipastikan dengan alternatif kebijakan yang baru atau merevisi kebijakan. Evaluasi mempunyai karakteristik yang membedakannya dari metode-metode analisis kebijakan lainnya yaitu:

1. *Fokus nilai*. Evaluasi berbeda dengan pemantauan, dipusatkan pada penilaian menyangkut keperluan atau nilai dari sesuatu kebijakan dan

2. *Interdependensi Fakta-Nilai.* Tuntutan evaluasi tergantung baik "fakta" maupun "nilai".
3. *Orientasi Masa Kini dan Masa Lampau.* Tuntutan evaluatif, berbeda dengan tuntutan-tuntutan advokat, diarahkan pada hasil sekarang dan masa lalu, ketimbang hasil di masa depan.
4. *Dualitas nilai.* Nilai-nilai yang mendasari tuntutan evaluasi mempunyai kualitas ganda, karena mereka dipandang sebagai tujuan dan sekaligus cara²².

Berdasarkan penjelasan di atas, karakteristik evaluasi terdiri dari empat karakter. Yang pertama yaitu fokus nilai, karena evaluasi adalah penilaian dari suatu kebijakan dalam ketepatan pencapaian tujuan dan sasaran kebijakan. Kedua yaitu interdependensi fakta-nilai, karena untuk menentukan nilai dari suatu kebijakan bukan hanya dilihat dari tingkat kinerja tetapi juga dilihat dari bukti atau fakta bahwa kebijakan dapat memecahkan masalah tertentu. Ketiga yaitu orientasi masa kini dan masa lampau, karena tuntutan evaluatif diarahkan pada hasil sekarang dan masa lalu sehingga hasil evaluasi dapat dibandingkan nilai dari kebijakan tersebut. Keempat yaitu dualitas nilai, karena nilai-nilai dari evaluasi mempunyai arti ganda baik rekomendasi sejauh berkenaan dengan nilai

yang ada maupun nilai yang diperlukan dalam mempengaruhi pencapaian tujuan-tujuan lain.

2.2 Kriteria Evaluasi Kebijakan Publik

Mengevaluasi suatu program atau kebijakan publik diperlukan adanya suatu kriteria untuk mengukur keberhasilan program atau kebijakan publik tersebut. Mengenai kinerja kebijakan dalam menghasilkan informasi terdapat kriteria evaluasi sebagai berikut:

Tabel.1.2.
Kriteria Evaluasi

TIPE KRITERIA	PENGUKURAN
Efektivitas	Apakah hasil yang diinginkan telah dicapai?
Efisiensi	Seberapa banyak usaha diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan?
Kecukupan	Seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan memecahkan masalah?
Perataan	Apakah biaya dan manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok tertentu?
Resposivitas	Apakah hasil kebijakan memuaskan kebutuhan, preferensi atau nilai kelompok-kelompok tertentu?
Ketepatan	Apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna atau bernilai?

(Sumber: William N. Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, UGM, Yogyakarta, 2003.

Kriteria-kriteria di atas merupakan tolak ukur atau indikator dari

metode kualitatif maka pembahasan dalam penelitian ini berhubungan dengan pertanyaan yang dirumuskan oleh William N. Dunn untuk setiap kriterianya. Sedangkan untuk ilustrasi dilihat dari tabel di atas pembahasannya lebih kepada metode kuantitatif. Untuk lebih jelasnya setiap indikator tersebut akan dijelaskan sebagai berikut.

3. Efektivitas

Efektivitas berasal dari kata efektif yang mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas disebut juga hasil guna. Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Seperti yang dikemukakan oleh Arthur G. Gedeian dkk dalam bukunya *Organization Theory and Design* yang mendefinisikan efektivitas adalah *That is, the greater the extent to which an organization's goals are met or surpassed, the greater its effectiveness* (Semakin besar pencapaian tujuan-tujuan organisasi semakin besar efektivitas)²³

Berdasarkan pendapat di atas, bahwa apabila pencapaian tujuan-tujuan daripada organisasi semakin besar, maka semakin besar pula efektivitasnya. Pengertian tersebut dapat disimpulkan adanya pencapaian tujuan yang besar daripada organisasi, maka makin besar pula hasil yang akan dicapai dari

²³ Gedeian, *Organization Theory and Design dalam google*, 2012

tujuan-tujuan tersebut. William N. Dunn dalam bukunya yang berjudul *Pengantar Analisis Kebijakan Publik: Edisi Kedua*, menyatakan bahwa:

“Efektivitas (*effectiveness*) berkenaan dengan apakah suatu alternative mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneternya”²⁴

Apabila setelah pelaksanaan kegiatan kebijakan publik ternyata dampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang tengah dihadapi masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa suatu kegiatan kebijakan tersebut telah gagal, tetapi adakalanya suatu kebijakan publik hasilnya tidak langsung efektif dalam jangka pendek, akan tetapi setelah melalui proses tertentu. Ditinjau dari segi pengertian efektivitas usaha tersebut, maka dapat diartikan bahwa efektivitas adalah sejauhmana dapat mencapai tujuan pada waktu yang tepat dalam pelaksanaan tugas pokok, kualitas produk yang dihasilkan dan perkembangan.

Menurut pendapat David Krech, Ricard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey dalam bukunya *Individual and Society* yang dikutip Sudarwan Danim dalam bukunya *Motivasi Kepemimpinan dan Efektivitas Kelompok* menyebutkan ukuran efektivitas, sebagai berikut:²⁵

²⁴ William N. Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, UGM, Yogyakarta, 2003. Hal. 429.

²⁵ David Krech, Ricard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey dikutip dalam buku *Motivasi Kepemimpinan dan Efektivitas Kelompok*, Sudarma Darwin, Google.com.

1. Jumlah hasil yang dapat dikeluarkan, artinya hasil tersebut berupa kuantitas atau bentuk fisik dari organisasi, program atau kegiatan. Hasil dimaksud dapat dilihat dari perbandingan (*ratio*) antara masukan (*input*) dengan keluaran (*output*).
2. Tingkat kepuasan yang diperoleh, artinya ukuran dalam efektivitas ini dapat kuantitatif (berdasarkan pula jumlah atau banyaknya) dan dapat kualitatif (berdasarkan pada mutu).
3. Produk kreatif, artinya penciptaan hubungannya kondisi yang kondusif dengan dunia kerja, yang nantinya dapat menumbuhkan kreativitas dan kemampuan.
4. Intensitas yang akan dicapai, artinya memiliki ketaatan yang tinggi dalam suatu tingkatan intens sesuatu, dimana adanya rasa saling memiliki dengan kadar yang tinggi.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa ukuran daripada efektivitas diharuskan adanya suatu perbandingan antara masukan dan keluaran. Ukuran dari pada efektivitas mesti adanya tingkat kepuasan dan adanya penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta intensitas yang tinggi. Artinya ukuran daripada efektivitas adalah adanya keadaan rasa saling memiliki dengan tingkatan yang tinggi.

Sehubungan dengan hal-hal yang dikemukakan di atas, maka ukuran-
efektivitas merupakan

tujuan yang akan dicapai. Selain itu, menunjukkan pada tingkat sejauhmana organisasi, program/kegiatan melaksanakan fungsi-fungsinya secara optimal.

4. Pengertian Pengawasan

pengertian pengawasan jika dilihat dari asal kata dasarnya "awas" makna yang mengajak agar orang atau kelompok orang dalam melakukan suatu kegiatan penuh dengan dasar kehati-hatian sehingga tidak terjadi kesalahan-ataupun-kekeliruan,-kemudian-diberi-imbuan-dengan-awalan-"pe",-sisipan "ng" dan akhiran "an". Perbedaan pola pemikiran tentang pemaknaan dalam pemahaman tentang pengawasan dipengaruhi oleh banyak faktor antara lain sasaran kegiatan yang dilakukan,- tingkat kesulitan dalam pekerjaan, manusia yang dihadapi, perkembangan lingkungan sosial yang dihadapi, dan sebagainya yang memberikan argumentasi yang berbeda-beda.

Sebagai perbandingan rumusan pengertian pengawasan terlebih dahulu pengertian pengawasan dikemukakan oleh **Sondang P. Siagian** yang mengatakan pengawasan adalah proses pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Selanjutnya meminjam pengertian pengawasan yang dikemukakan oleh **Victor M. Situmorang**, pengawasan adalah setiap usaha dan tindakan dalam rangka untuk mengetahui sejauhmana pelaksanaan tugas

Sedangkan pengertian pengawasan menurut prof. dr. makmur, m.si. dalam bukunya yang berjudul "efektivitas kebijakan kelembagaan pengawasan" mengatakan bahwa pengertian pengawasan adalah suatu bentuk pola pikir dan pola tindakan untuk memberikan pemahaman dan kesadaran kepada seseorang atau beberapa orang yang diberikan tugas untuk dilaksanakan dengan menggunakan berbagai sumber daya yang tersedia secara baik dan benar, sehingga tidak terjadi kesalahan dan penyimpangan yang sesungguhnya dapat menciptakan kerugian oleh lembaga atau organisasi yang bersangkutan²⁶.

Keberhasilan dari suatu pengawasan yang dilakukan baik itu didalam suatu kelembagaan publik misalnya dibidang eksekutif, legislatif, yudikatif, ataupun pengawasan yang ditentukan oleh kelembagaan privat sangat bergantung pada kesadaran dan tingkat pengetahuan baik itu yang diawasi maupun posisi yang mengawasi dibidang pola pikir ataupun pola tindakan dari pengawasannya.

Untuk meningkatkan pemahaman terhadap anggota kelembagaan tentang pentingnya peranan pengawasan sangat dibutuhkan untuk menciptakan semangat kerja dan kejujuran bertindak dalam menegakkan kebenaran pelaksanaan seluruh kegiatan dalam kelembagaan. Dengan adanya ketaatan dan pemahaman terhadap materi pengawasan serta seluruh perangkat

²⁶ Prof. Dr. Makmur, M.Si., *efektivitas kebijakan kelembagaan pengawasan*, Bandung: PT Refika

aturannya yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku²⁷

4.1 Mekanisme dan Prosedur Pengawasan

Pengertian mekanisme adalah sesuatu yang menunjukkan tentang gambaran mengenai rangkaian waktu dan tempat untuk menyelesaikan pekerjaan yang memiliki keterkaitan dengan pekerjaan yang lainnya, kemudian berproses secara alamiah akhirnya kembali kepekerjaan awal yang serupa. Selanjutnya gambaran tentang prosedur adalah suatu rangkaian untuk menyelesaikan suatu jenis kegiatan, misalnya pekerjaan menulis surat, maka pekerjaan yang harus dilakukan adalah menyiapkan kertas, pulpen, meja dan kebutuhan lainnya, dan pada akhirnya menulis surat dan hasil kerjanya berupa surat dengan maksud yang ditulis didalamnya, maka kita mendapatkan gambaran bahwa mekanisme merupakan rangkaian berbagai kegiatan sedangkan prosedur adalah rangkaian pekerjaan yang harus kita lakukan dalam sebuah kegiatan, itulah sebabnya antara mekanisme dan prosedur tidak dapat dipisahkan dan merupakan satu kesatuan²⁸

5. Jenis-Jenis Pengawasan

Sudah menjadi suatu kenyataan bahwa dengan diterimanya pemikiran ataupun tindakan dan gagasan atau pekerjaan pengawasan secara luas ke seluruh unit kerja dalam kelembagaan publik yang meliputi bidang eksekutif, legislatif, yudikatif dan auditif maupun dalam kelembagaan privat. Sungguh banyak jenis pengawasan yang mengatur agar semua aspek kehidupan senantiasa berjalan dengan tidak ada pelanggaran antara tindakan dengan ketentuan yang telah mereka sepakati, berikut ini membahas lebih dalam tentang pengawasan dengan merinci jenisnya disesuaikan dengan realitas kehidupan manusia²⁹

5.1. Pengawasan fungsional

Setiap lembaga atau organisasi apapun bentuknya besar maupun kecil senantiasa membutuhkan pengawasan, tetapi kelembagaan kecil pengawasan yang dilakukan tidak perlu secara fungsional, tetapi kelembagaan yang besar bentuknya seperti kelembagaan negara dengan aktivitas yang begitu rumit dan kompleks, maka sangat dibutuhkan pengawasan yang sifatnya fungsional dengan menggunakan tenaga kerja manusia yang memiliki pengetahuan khusus

5.2. Pengawasan Masyarakat

Penyelenggaraan yang melibatkan masyarakat ini ditujukan sebagai penyelenggaraan pengawasan kepada pemerintah sebagai penyelenggara Negara agar tidak terjadi penyalagunaan kekuasaan terutama penggunaan sumber daya yang dimiliki pemerintah atas nama Negara. Secara realistisnya bahwa yang paling banyak melakukan penyalahgunaan sumber daya Negara adalah seorang penguasa, terutama penyelenggara pemerintahan, misalnya manipulasi pajak, keuangan dan sebagainya.

5.3. Pengawasan Administratif

Tujuan pengawasan administratif dalam kelembagaan khususnya bagi kelembagaan publik agar pendataan dan pembagian ataupun peendistribusian suatu kegiatan atau pekerjaan yang dilakukan dengan berdasarkan kepada keahlian dan sesuai dengan kemampuan masing-masing anggota kelembagaan.

5.4. Pengawasan Teknis

Sesungguhnya yang tidak kalah pentingnya adalah kegiatan pengawasan teknis karena jenis pekerjaan ini dapat memberikan hasil sesuai dengan kebutuhan manusia, misalnya pekerjaan dibidang pertanian, pekerjaan dibidang perikanan, pekerjaan dibidangnya industry, dan lain sebagainya yang bersifat pekerjaan teknis. Maka sangat dibutuhkan adanya pengawasan secara teknis sesuai dengan bidang

pekerjaan teknis itu sendiri, sehingga dapat menciptakan hasil yang maksimal untuk memenuhi kesejahteraan lembaga dan masyarakat pada umumnya.

5.5. Pengawasan pimpinan

Terdapat dua unsur posisi manusia didalamnya: *pertama*, unsur yang memimpin dan *kedua*, unsur yang dipimpin. Sebagai unsur yang dipimpin berfungsi untuk melaksanakan kegiatan atau pekerjaan yang diberikan oleh unsur pemimpin, sedangkan sebagai unsur pemimpin memiliki tugas untuk melakukan pengawasan kepada yang dipimpinnya agar pekerjaan yang dilaksanakan tersebut dapat berjalan dengan baik dan mencegah terjadinya kemungkinan pemborosan yang dapat berakibat merugikan anggota kelembagaan itu sendiri dengan dasar komitmen yang kuat.

5.6. Pengawasan Barang

Pengawasan barang berarti suatu usaha yang dilakukan secara sadar untuk menjamin suatu keamanan barang maupun memberikan manfaat kepada pelaksanaan tugas kelembagaan yang memiliki hak tentang barang tersebut. Barang yang tidak ada pengawasan yang ketat akan gampang sekali rusak dari berbagai faktor terutama faktor manusia, pentingnya pengawasan barang adalah untuk menciptakan kejelasan dan jaminan kepada semua yang berkaitan dengan barang tersebut.

5.7. Pengawasan Jasa

Yang dimaksud adalah suatu imbalan yang diberikan kepada seorang ataupun sekelompok orang yang menjadi anggota kelembagaan, jasa dari pihak ketiga sebaliknya ini, tidak akan berjalan sebagaimana mestinya jikalau tidak ada pengawasan yang dilakukan dengan baik dan tegas, apabila hasil jasa itu akan memberikan nilai sangat berharga pada seseorang atau beberapa orang dalam kehidupannya, sehingga ada kemungkinan untuk dimiliki secara pribadi.

5.8. Pengawasan Internal

Pengawasan yang dibentuk dalam kelembagaan itu sendiri untuk mengamankan dalam rangka memperlancar penyelenggaraan tugas, unit kelembagaan inilah yang dimaksudkan disini pengawasan internal.

5.9. Pengawasan Eksternal

Pengawasan yang dilakukan secara legalitas oleh lembaga pengawasan di luar sub kelembagaan tertentu. Setiap unit kelembagaan senantiasa mengharapkan pengawasan eksternal secara efektif dan efisien dari seluruh penggunaan sumber daya yang dimiliki oleh

kelembagaan tersebut.

6. Pengertian Transportasi publik

Pengertian transportasi publik secara etimologis yang berarti, transportasi ialah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah sarana atau media yang digerakan manusia dan mesin, sedangkan publik ialah hal yang bersifat umum yang menyangkut society atau masyarakat terkait hajat orang banyak. Dapat disimpulkan transportasi publik adalah moda angkutan sebagai alat dan media yang digerakan manusia untuk melakukan proses berpindah dari satu tempat ketempat yang lain dengan tujuan mencakup keseluruhan tujuan, keinginan dan yang di khususkan untuk memenuhi kepentingan umum atau orang banyak demi berlangsungnya kelancaran berbagai aspek kehidupan.

Menurut M. N. Nasution transportasi atau pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana tempat kegiatan pengangkutan berakhir. Dalam kegiatan ini terdapat unsure-unsur pengangkutan yang meliputi³⁰:

- a. Ada muatan yang diangkut
- b. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya.
- c. Ada jalanan/jalur yang dilalui.

³⁰ Drs. M.N. Nasution, M.S.Ts. ADI, *Manajemen Transportasi (edisi ketiga)*, Ghalia Indonesia, 2008

- d. Ada terminal asal dan terminal tujuan
- e. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

6.1. Jenis Alat atau Moda Transportasi

Berikut jenis alat atau moda transportasi yang terbagi kedalam lima kelompok dengan berdasarkan perbedaan sifat jasa, operasi, dan biaya pengangkutan jenis tersebut Adalah³¹:

1. Angkutan Kereta Api (*rail road railway*)

Jenis kendaraan yang bergerak diatas rel ini diciptakan pada masa revolusi industri, merupakan alat angkutan untuk mengangkut barang dalam jumlah besar dengan jarak yang jauh. Satu gerbong barang dengan tekanan 18 ton, kereta penumpang memiliki tempat duduk untuk 90 orang dan satu lokomotif memiliki kapasitas sampai 5000 tenaga tenaga kuda. Dalam memberikan pelayanannya kereta api dapat terdiri atas puluhan gerbong yang ditarik oleh beberapa lokomotif.

2. Angkutan Bermotor dan Jalan Raya (*motor, road, highway transportation*)

Moda transportasi ini meliputi dua aspek pilihan kendaraan, pertama kendaraan pribadi kedua kendaraan umum. Kendaraan

pribadi meliputi sepeda, sepeda motor, mobil pribadi, kendaraan umum meliputi bus, taksi, mikrolet, angkot, ojek, becak dll.

3. Angkutan Laut (*water, sea transportation*)

Jenis angkutan yang hampir sama tuanya dengan sejarah manusia, selama ribuan tahun lamanya pelayaran dilakukan dengan kapal layar yang terbatas daya angkut dan daya jelajahnya. Pelayaran maju pesat setelah mesin kapal ditemukan pada abad ke-18. Dalam tahun 1950 an, kapal bermesin motor diesel telah menggantikan kapal bermesin uap, 10 tahun setelah itu diluncurkan kapal bertenaga nuklir, walaupun belum dioperasikan secara penuh karena biayanya yang masih terlalu mahal.

4. Angkutan Udara (*Air Transportation*)

Sejak pesawat udara dipergunakan untuk penerbangan komersial, kapasitasnya meningkat lebih 100 kali dalam masa 40 tahun terakhir. Teknologi dibidang navigasi dan telekomunikasi udara maju pesat sejalan dengan kemajuan pesawat udara. Semua itu sangat mendorong perkembangan dunia penerbangan.

5. Angkutan Pipa (*pipeline/pengangkutan minyak dengan skala yang besar*)

Semula angkutan ini hanya dipakai bagi penyaluran air.

Penggunaan pipa sebagai alat angkutan meluas setelah digunakan

untuk mengangkut minyak secara besar-besaran. Pipa minyak yang

pertama dibangun di Amerika Serikat. Di Negara-negara penghasil minyak timur tengah, banyak jaringan pipa dibangun dan digunakan sendiri oleh perusahaan minyak.

7. Peranan Pengangkutan

Peranan pengangkutan mencakup bidang yang luas didalam kehidupan manusia yang meliputi berbagai aspek seperti yang dideskripsikan dibawah ini³²:

7.1. Aspek sosial dan Budaya

Dampak sosial yang dirasakan pada peningkatan standar hidup. Transportasi menekan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang sehingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan sandang, pangan dan papan, serta rekreasi. Dampak lain adalah terbukanya kemungkinan keanekaragaman dalam gaya hidup, kebiasaan dan bahasa.

Dampak sosial lain dari kelancaran transportasi adalah meningkatnya pemahaman dan inteligensi masyarakat. Makin luas penyebaran barang, termasuk bahan bacaan yang berisi informasi budaya dan masyarakat lain, makin besar pemahaman akan kebudayaan lainnya. Dengan adanya pengangkutan diantara bangsa atau suku bangsa yang berbeda kebudayaan akan membuat mereka

³² *Ibid*, Hal. 04-07.

saling mengenal dan menghormati diantara masing-masing budaya yang berbeda tersebut.

7.2. Aspek politis dan Pertahanan

Dinegara maju maupun berkembang, transportasi memiliki dua keuntungan (advantages) politis, yaitu :

1) Transportasi dalam memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional, apabila berkaca pada Negara seperti Eropa, Amerika, dan Cina maka kita mempelajari kenyataan dalam kaitannya aspek politis dari pengangkutan. Negara sebesar Amerika tidak mungkin disatukan tanpa adanya sistem angkutan yang memadai. Di Eropa, suatu system pengkeretaapian dan angkutan darat yang direncanakan dengan baik dan merupakan salah satu program masyarakat Eropa untuk pengintegrasian ekonomi Negara anggotanya. Di Cina, sebelum perang dunia ke II, jelas bahwa sistem pengangkutan yang sangat tidak efisien telah menimbulkan kekacauan politis dan perpecahan. Bagi negara kita, kemantapan sistem pengangkutan dan sarana perhubungan ikut memperkokoh stabilitas politik Negara kesatuan.

2) Merupakan alat mobilitas unsure pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia. Mobilitas yang tinggi dari aparat keamanan dan masyarakat melalui lancarnya transportasi akan member rasa

aman, tenteram, dan usaha penegakan hukum

7.3. Aspek Hukum

Didalam pengoperasian dan kepemilikan angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban, tanggung jawab serta pengasuransian apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, juga terhadap penerbangan luar negeri yang melewati batas Negara lain, diatur dalam perjanjian bilateral.

7.4. Aspek Teknik

Hal yang berkaitan dengan pembangunan dan pengoperasian alat transportasi adalah menyangkut aspek teknis yang harus menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan.

7.5. Aspek Ekonomi

Dari sudut ekonomi makro, pengangkutan barang merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional, sedangkan dari sudut ekonomi mikro, pengangkutan dapat dilihat dari kepentingan dua pihak seperti berikut:

1) Pihak perusahaan pengangkutan (operator)

Usaha memproduksi jasa angkutan yang dijual kepada pemakai dengan memperoleh keuntungan

2) Pihak pemakai jasa angkutan (users)

Sebagai salah satu mata rantai dari arus bahan baku untuk produksi dan arus distribusi barang jadi yang disalurkan ke pasar

serta kebutuhan pertukaran barang dipasar. Supaya keduanya

lancar, jasa angkutan harus cukup tersedia dan biayanya sebanding dengan seluruh biaya produksi.

Peran pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, pengangkutan juga membantu tercapainya pengalokasian suber-sumber ekonomi secara optimal.

8. Fungsi Pengangkutan

Dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan, jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil dari pada permintaan, maka akan terjadi kemacetan arus barang, yang akan menimbulkan kegoncangan harga dipasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaan, maka akan menimbulkan persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya³³.

Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberian jasa bagi perkembangan ekonomi, fasilitas angkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya, jalan harus dibangun mendahului pembangunan proyek pertambangan batu bara dan proyek perkebunan kelapa sawit, misalnya. Jika kegiatan-kegiatan telah berjalan, jasa angkutan perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan ekonomi tersebut.

³³ *Ibid*, Hal. 07-08.

9. Manfaat Pengangkutan³⁴

9.1. Manfaat Ekonomi

Pengangkutan adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang ataupun barang. Dengan angkutan bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan dengan angkutan jugalah hasil produksi dibawa kepasar. Selain itu, dengan angkutan pula para konsumen datang kepasar atau tempat pelayanan kebutuhannya.

9.2. Manfaat Sosial

Untuk kepentingan hubungan sosial ini, sarana pengangkutan sangat membantu dan menyediakan berbagai kemudahan, antara lain: (a) pelayanan untuk perorangan maupun kelompok, (b) pertukaran atau penyampaian informasi, (c) perjalanan untuk rekreasi, (d) perluasan jangkauan perjalanan sosial, (e) pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja, (f) bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil.

9.3. Manfaat Politik dan Keamanan

Beberapa manfaat politis pengangkutan yang dapat berlaku bagi Negara mana pun, termasuk Indonesia, yaitu sebagai berikut

- 1) Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.
- 2) Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah suatu Negara.
- 3) Keamanan Negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki mungkin sekali bergantung pada pengangkutan yang efisien, yang memudahkan mobilitas segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan selama masa perang.
- 4) Sistem pengangkutan yang efisien memungkinkan Negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana alam dengan cepat.

9.4. Manfaat Kewilayahan

Kegiatan pengangkutan yang terwujud menjadi lalu lintas pada hakikatnya adalah kegiatan menghubungkan dua lokasi tata gubahan yang mungkin berbeda, tetapi mungkin pula sama. Mengangkut orang atau barang dari satu tempat ketempat lain berarti memindahkannya dari satu guna lahan ke guna lahan yang lain, berarti pula mengubah nilai ekonomis yang bersangkutan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografis barang atau

orang. Ini berarti salah satu tujuan keseimbangan yang efisien antara potensi guna lahan dengan kemampuan pengangkutan.

E. Definisi Konsepsional

Pada dasarnya definisi konsepsional adalah tahapan dimana masing-masing berusaha untuk dapat menjelaskan mengenai batasan pengertian antara satu konsep dengan konsep yang lainnya lewat penekanan dari definisi yang berbeda-beda, perbedaan tersebut timbul karena masing-masing konsep, batasan atau definisi mempunyai pemahaman dan latar belakang yang berbeda pula namun tetap menggambarkan pemahaman abstraksi dari tujuan definisi tersebut. Dengan adanya batasan-batasan dari hal-hal yang didefinisikan tersebut agar supaya tidak terjadi kesalah pahaman. Dengan demikian definisi konsepsional adalah definisi yang menggambarkan suatu abstraksi dari hal-hal yang perlu diamati.

Berdasarkan kerangka teori yang telah diatas, maka akan dikemukakan beberapa konsep yang berhubungan dengan penelitian :

1. Evaluasi Kebijakan

Evaluasi kebijakan adalah pengawasan terhadap sebuah kebijakan yang telah dibuat serta diimplementasikan. Evaluasi ini ditujukan untuk menjadi tolak ukur dan menilai sejauhmana keefektifan kebijaksanaan tersebut dengan kesepakatan awal terhadap tujuan yang ingin dicapai dari kebijakan itu guna dipertanggung jawabkan kepada konstituenya

2. Pengawasan

Pengawasan adalah sebuah kegiatan pengamatan terhadap sebuah kebijakan untuk melihat sejauhmana pelaksanaan tugas menurut ketentuan atau tidak, serta sebagai usaha dan tindakan untuk menggiring sebuah pelaksanaan tersebut menuju tujuan yang ingin dicapai.

3. Transportasi Publik

Transportasi publik adalah moda angkutan sebagai alat dan media yang digerakan manusia untuk melakukan proses berpindah dari satu tempat ketempat yang lain dengan tujuan mencakup keseluruhan tujuan, keinginan dan yang di khususkan untuk memenuhi kepentingan umum atau orang banyak demi berlangsungnya kelancaran berbagai aspek kehidupan.

F. Definisi Operasional

Dalam penelitian ini, definisi operasionalnya Adalah Evaluasi Kebijakan lewat mekanisme pengawasan penyelenggaraan transportasi publik oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

Evaluasi Kebijakan penyelenggaraan transportasi publik oleh Dinas Perhubungan Provinsi DIY dapat dilihat dari:

1. Metode Evaluasi yang Dilakukan Oleh Dinas Perhubungan DIY Terhadap Trans Jogja

- 1) Sekema Buy The Service

- 2) CDM (Standar Pelayanan Minimum)

2. Efektivitas Kebijakan

- 1) Efektifitas Pelayanan JTT (Jogja Trans Tugu)
- 2) Efektifitas Operasional
- 3) Akuntabilitas

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dengan berpedoman pada fundamental yakni latar belakang, rumusan masalah dan perumusan tujuan penelitian sebagaimana yang telah dijelaskan dan dilampirkan diatas maka penelitian ini akan cukup relevan jika dilakukan dengan menggunakan jenis penelitian Analisa Kualitatif. Dalam hal ini adalah merupakan salah satu metode penelitian ilmu-ilmu khususnya ilmu sosial, yang dianggap tepat dalam menjawab permasalahan yang pokok pertanyaanny berkenaan dengan “how” (bagaimana) dan “why” (mengapa), khususnya jika peneliti dalam proses ini hanya memiliki sedikit opportunity untuk mengontrol peristiwa-peristiwa yang akan dikaji dan diselidiki bilamana fokus penelitian tersebut hanya menitik beratkan pada fenomena dan isu-isu kontemporer (masa kini) didalam konteks kehidupan nyata yang absolute.

Analisa Kualitatif adalah suatu inkuiri empiris yang menyelidiki fenomena didalam konteks kehidupan nyata, apabila batas-batas antara konteks abu-abu atau tidak tampak dengan tegas dan multi sumber bukti dimanfaatkan

Analisa Kualitatif digunakan untuk membedah peristiwa-peristiwa kontemporer, kekuatan yang menjadi pembeda dari studi kasus adalah potensi yang kuat untuk berhubungan secara keseluruhan dengan rangkaian berbagai jenis bukti, dokumen, peralatan, wawancara, dan observasi.

2. Unit Analisa

Sejalan dengan pokok konsentrasi pembahasan dalam penelitian ini maka unit analisisnya adalah Dinas Perhubungan yang dianggap tepat dan relevan dalam artian dijadikan sumber utama observasi dan pengumpulan data yang akan diperoleh dari pegawai yang berwenang di Dinas Perhubungan tersebut.

3. Jenis Data

Ada dua jenis data dalam metode penelitian ini yaitu data primer dan data skunder data yang dimaksud adalah:

A. Data Primer

Data primer adalah merupakan data yang diperoleh secara langsung dari subyek penelitian yang berhubungan dengan permasalahan yang ada didalam ruang lingkup penelitian tersebut, dengan melalui proses berupa wawancara dan hasil pengamatan langsung dilapangan, sumber data utama ini diperoleh dari Dinas Perhubungan provinsi DIY. Berikut tabel data primer dan sumber data dalam penelitian ini, yang dilihat dari enam aspek definisi operasional.

B. Data Sekunder

Merupakan data yang dikutip oleh peneliti dari sumber lain dengan tujuan untuk melengkapi data primer seperti literatur, laporan-laporan dan dokumen-dokumen yang terdapat di kesekretariatan Dinas Perhubungan, serta ditunjang oleh data pendukung seperti adanya catatan, buku-buku, berita dan dokumen dari media, data tersebut digunakan untuk mendukung koherensi data primer yang kurang. Berikut tabel data sekunder dan sumber data yang berkorelasi dalam penelitian ini, yang dilihat dari enam aspek definisi operasional.

4. Teknik Pengumpulan Data

Data- data yang dikumpulkan berupa kata-kata yang melalui penerapan kualitatif yang berisikan kutipan kata-kata untuk memeberikan gambaran tentang penelitian dilapangan. Dalam penelitian ini teknik atau metode pengambilan data yang efektif digunakan diantaranya adalah :

4.1. Interview atau wawancara mendalam (*in-depth interview*)

Interview atau wawancara mendalam merupakan sebuah metode atau cara yang digunakan untuk mendapatkan informasi dengan cara bertanya langsung pada responden³⁵.

Interview atau wawancara adalah bentuk komunikasi antara dua orang melibatkan seseorang yang ingin memperoleh informasi dari seseorang

lainnya dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan, berdasarkan tujuan tertentu³⁶.

Menurut M. Natsir bahwa interview adalah memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara penanya dan responden³⁷.

Dalam penelitian ini yang berjudul Evaluasi Mekanisme Pengawasan Dinas Perhubungan DIY Dalam Proses Penyelenggaraan Transportasi peneliti mengadakan wawancara yang melibatkan pejabat yang berwenang ataupun pegawai yang ada Dinas Perhubungan Provinsi DIY dan juga beberapa kalangan atau stakeholder yang terkait jika memang dianggap dibutuhkan.

4.2. Observasi

Metode observasi adalah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara melakukan kegiatan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala atau tanda yang tampak pada objek penelitian³⁸.

Observasi merupakan suatu kegiatan pengamatan pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki³⁹.

³⁶ Deddy Mulyana, *Metodologi penelitian kualitatif*, Remaja Rosdakarya, 2004, hal. 180.

³⁷ Moh. Natsir, *Metode Penelitian, Ghalia*, 1998, hal. 250.

³⁸ Rachman, 1999, Hal. 7.

³⁹ Narbuko Kholid, dkk. 2004, Hal. 70.

4.3. Studi Literatur dan Dokumentasi

Studi literatur dan dokumentasi adalah metode yang menggunakan media ataupun bahan-bahan tertulis yang mendukung kelengkapan data dari hasil penelitian. Media yang dimaksud seperti misalnya buku, kliping, surat kabar, makalah-makalah tentang pengawasan dinas perhubungan dalam ruang lingkup transportasi publik, arsip-arsip terdahulu, ataupun catatan-catatan baik yang terdapat di Dinas Perhubungan maupun yang terdapat di perpustakaan yang berkaitan dengan penelitian ini.

4.4. Teknik Analisa Data

Analisa data adalah proses dimana mengorganisasikan dan mengurutkan data kedalam pola, kategori dan satuan dari uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data tersebut.

Teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisa dengan menggunakan kualitatif, metode kualitatif adalah suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis ataupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati⁴⁰.

Strategi umum analisis data yang digunakan ini mengikuti proposisi teoritis yang menuntun studi kasus dan kemudian selanjutnya mencerminkan serangkaian pernyataan penelitian, tinjauan pustaka dan pemahaman-

pemahaman baru, selanjutnya Data disusun dan dianalisis sejak awal pengumpulan data, untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai kasus yang diteliti. Data yang diperoleh kemudian akan dikoneksikan dengan konsep yang dibangun serta kerangka dari deskripsi kasus, setelah itu dilakukan interpretasi terhadap data tersebut lalu kemudian data yang sudah dianalisis akan disajikan kembali kedalam uraian sistematis yang dapat memberi jawaban atas pertanyaan dari rumusan masalah.

Selanjutnya penelitian dengan pendekatan kualitatif lebih menekankan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta pada analisa terhadap dinamika dan hubungan antar fenomena yang diamati, dengan menggunakan lebih keilmiah. Hal ini bukan berarti bahwa pendekatan kualitatif sama sekali tidak menggunakan dukungan data kuantitatif akan tetapi penekanannya tidak pada pengujian hipotesis melainkan pada usaha menjawab pertanyaan penelitian melalui cara-cara berfikir formal dan argumentasi.⁴¹