

**The Effectiveness of Supervision Over Dimension and  
Over Load Trucks in Bengkulu Province  
(Study on UPPKB Padang Ulak Tanding  
Bengkulu Province)**

**Bambang Hariyanto<sup>1</sup>  
Slamet Widodo<sup>2</sup>  
Trisna Murni<sup>3</sup>**

**Abstract**

*The current study aimed to determine the effectiveness of supervision, the causes of ineffectiveness and solutions to the empirical problem of ODOL trucks at UPPKB Padang Ulak Tanding. Qualitative approaches and in-depth interview methods were used to collect data. Drivers, BPTD officials, and UPPKB personnel became the informants of this research. Data were collected from 16 informants involved in the process of monitoring ODOL trucks at UPPKB Padang Ulak Tanding. Descriptive analysis is used to describe the results of interviews and documentation from informants. The results of the research show that: (1) the percentage of the results of measuring the effectiveness of supervision based on the process reaches 78%, which means it is quite effective; (2) The inhibiting factors for supervision, namely the condition of human resources are not yet ideal and the implementation of work standards is not perfect, internal control is weak, law enforcement is weak, legal awareness of owners of freight transport is weak and facilities/infrastructure are not adequate; (3) Efforts to overcome the empirical problem of ODOL trucks include the recruitment of specializations for motor vehicle testers, the leadership must be a role model for subordinates, the application of rewards/punishments for the performance of investigators, the implementation of a legal awareness campaign and the provision of inadequate facilities/infrastructure. Discussions, implications and recommendations are presented.*

*Keywords : Odol, Effectiveness, and Supervision*

*<sup>1)</sup> Student of Master of Management Program, University of Bengkulu*

*<sup>3)</sup> Thesis supervisors*

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang**

Jumlah aktivitas truk *over dimension over load* (ODOL) saat ini semakin bertambah banyak, persyaratan teknis dan laik jalan diabaikan, pelaku usaha tidak taat hukum akhirnya mengakibatkan kecelakaan meningkat dan kerusakan infrastruktur jalan terjadi diruas jalan yang lewati kendaraan tersebut. Kondisi dilapangan truk dengan muatan yang diduga berlebih masih marak melintas di jalan raya yang bukan kelasnya. Situasi ini terjadi hampir seluruh wilayah Indonesia termasuk Provinsi Bengkulu. Namun untuk penanggulangannya tidak akan mampu bila hanya dilakukan oleh satu instistusi, akan tetapi harus ada sinergitas antar *stakeholders* yang meliputi Kementerian Perhubungan, Pemda Provinsi/Kab/Kota, pelaku usaha angkutan dan pelaksana lapangan, masyarakat, serta Polri/PPNS di bidangnya.

Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor atau UPPKB merupakan unit kerja dibawah Kementerian Perhubungan yang bertugas melaksanakan pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap. UPPKB yang beroperasi Bengkulu hanya ada 1 unit yaitu Padang Ulak Tanding. UPPKB Padang Ulak Tanding selama tahun 2018 telah melakukan penimbangan kendaraan wajib timbang sebanyak 25,217 dengan penilangan karena overload masih cukup signifikan. Kegiatan pengawasan yang efektif hanya sekitar 4 bulan, terdapat pelanggaran karena *over dimensi over load* sebesar 18,98% dari seluruh total tindakan pelanggaran sebanyak 1.879.

Penerapan kebijakan Work From Home pada masa tanggap darurat akibat masuknya virus Covid19 di Indonesia pertengahan Maret 2020 berdampak pada kegiatan pengawasan angkutan barang di UPPKB Padang Ulak Tanding. Sebagaimana terlihat pada tabel di atas, 75% dari 12 bulan tahun 2020 kegiatan penimbangan di UPPKB mengalami beberapa kendala. Bahkan terdapat 4 bulan lebih (April s.d Juli) tidak ada aktivitas penimbangan sama sekali dan adanya alih fungsi kantor UPPKB Jembatan Ulak Tanding sebagai Posko Covid-19.

Kondisi yang terjadi pada tahun 2020 hampir sama dengan tahun 2018, hanya saja faktor penyebab yang berbeda. Namun berdasarkan data dalam tiga tahun tersebut, terdapat hal yang sama yaitu terjadinya pelanggaran kelelembihan muatan dan dimensi yang terus berulang. Rekapitulasi pelanggaran over dimension dan over load selama 2018-2020.

### **Rumusan Masalah**

Teridentifikasi sejumlah masalah dalam operasional pengawasan truk angkutan barang di UPPKB Padang Ulak Tanding antara lain peningkatan jumlah pelanggaran truk ODOL di UPPKB Padang Ulak Tanding, ketidaksesuaian ABK personil, malfungsi perlengkapan kerja dan penindakan hukum yang terindikasi belum memenuhi aturan. Berdasarkan identifikasi tersebut, maka disusun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana efektivitas pengawasan terhadap truk *over dimension over loading* (ODOL) yang dilaksanakan UPPKB Padang Ulak Tanding Provinsi Bengkulu?
2. Faktor apa saja penyebab pengawasan truk ODOL di UPPKB Padang Ulak Tanding diindikasikan tidak efektif?
3. Bagaimana solusi/upaya mengatasi permasalahan empiris truk ODOL?

### **Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini disusun dengan tujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui efektivitas pengawasan truk *over dimension over load* (ODOL) di Provinsi Bengkulu oleh UPPKB Padang Ulak Tanding.
2. Untuk mengetahui faktor penyebab pengawasan truk ODOL di UPPKB Padang Ulak Tanding tidak efektif.
3. Untuk mengetahui upaya mengatasi permasalahan empiris truk ODOL di Provinsi Bengkulu.

## **Kegunaan Penelitian**

Setiap penelitian yang disusun oleh seseorang atau lembaga sedianya dapat bermanfaat untuk kehidupan manusia baik dalam skala kecil maupun besar. Hal yang sama juga diharapkan dari penelitian ini. Manfaat/kegunaan yang ingin dicapai dalam penelitian ini meliputi secara akademik dan secara praktik.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

Para ahli maupun organisasi secara umum telah mendefinisikan berbagai macam berkaitan dengan definisi *good governance*. Istilah *good governance* terdiri atas dua kata yaitu *good* yang dalam bahasa Inggris berarti baik, bagus dll dan *governance* yang berarti pemerintahan. Menurut ahlinya, *good governance* memiliki berbagai definisi. Salah satunya yaitu Sadjijono (2007) mendefinisikan *good governance* merupakan aktivitas terencana institusi milik pemerintah yang diselenggarakan berdasarkan kepentingan rakyat dan norma yang berlaku untuk mewujudkan cita-cita negara dikutip dalam (Siti Maryam, 2017).

Santoso (2008) mengartikan *good governance* sebagai prinsip dasar dalam mengatur pemerintahan yang memungkinkan layanan publiknya efisien, serta sistem pengadilannya bisa diandalkan dan administrasinya bertanggungjawab pada publik dikutip dalam (Uar, 2016). Dari beberapa konsep yang disampaikan para ahli disimpulkan bahwa peran pemerintah sebagai *agent of change* berpengaruh sangat dominan dalam mengatur pelayanan publik yang efektif, efisien dan akuntabel untuk mewujudkan cita-cita negara.

Dari beragam definisi *good governance* dapat ditarik benang merah, bahwa *good governance* tidaknya melibatkan 3 (tiga) domain yang bersinergi yaitu negara, swasta dan masyarakat sipil untuk menyelenggarakan manajemen pembangunan yang solid, transparan, akuntabel, profesional, adil, bertanggungjawab, efektif, efisien dengan menjunjung tinggi kehendak rakyat untuk mencapai kesejahteraan masyarakat.

## **Prinsip-prinsip Good Governance**

Untuk menginterpretasikan *good governance* tidak bisa terlepas atas pemahaman prinsip-prinsipnya. Berdasarkan hasil penelitian (Taufik & Kemala, 2013) menjelaskan bahwa terwujudnya/terciptanya komitmen organisasi yang baik dapat ditempuh melalui pemahaman dan implementasi prinsip-prinsip *good governance*.

UNDP,(World Bank (1992) juga menjelaskan ada beberapa prinsip yang mendasari pentingnya pemahaman *good governance*. Prinsip-prinsip tersebut meliputi munculnya partisipasi masyarakat yang bersifat konstruktif, adanya supremasi hukum, adanya transparansi publik terhadap informasi pemerintahan, berusaha melayani kepentingan semua pihak yang terkait dan membutuhkan, membangun konsensus yang mengakomodir kepentingan berbagai kalangan, pemberian hak yang sama untuk warga meningkatkan kesejahteraan, proses pemerintahan yang efektif dan efisien, menjaga akuntabilitas kebijakan yang tinggi serta adanya visi strategis sebagai gambaran cita-cita yang diinginkan dimasa mendatang dikutip dalam (Kharisma, 2014).

## **Konsep Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin (Andriansyah., 2015). Lebih detail (Miro, 2005) mendefinisikan transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Sedangkan manajemen transportasi merupakan penerapan fungsi-fungsi manajemen yaitu *planning*, *organizing*, *actuating* dan *controlling* dalam kegiatan transportasi. Sehingga manajemen transportasi adalah kegiatan perencanaan, pengoperasian dan pengawasan terhadap jalannya transportasi barang maupun penumpang.

Point penting yang menarik peneliti adalah adanya fungsi manajemen untuk menggerakkan suatu kegiatan pengangkutan. Fungsi manajemen ini mengatur agar alasan dan tujuan manusia kegiatan transportasi dapat tercapai dengan tertib tanpa harus mengganggu manusia lainnya. Transportasi berdasarkan tempat beroperasinya secara luas dikenal masyarakat terdiri atas 3 jenis yaitu transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara.

### **Angkutan Truk *Over Dimension Over Load***

Merujuk Peraturan menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2019, mobil barang meliputi 4 jenis yaitu mobil bak muatan terbuka, mobil bak muatan tertutup, mobil tanki dan mobil penarik. Setiap angkutan barang yang beroperasi di jalan raya harus memenuhi persyaratan administrasi dan teknis, termasuk didalamnya JBB dan JBI.

Provinsi Bengkulu merupakan wilayah dengan sarana kualitas infrastruktur terbatas. Berdasarkan Keputusan Gubernur Bengkulu No. L444.DPU.TR Tahun 2019 dinyatakan seluruh jalan Provinsi Bengkulu berada pada posisi kelas III yang meliputi 9 Kabupaten dan 1 Kota dengan jumlah total panjang jalan provinsi 1.379.405 KM. Hal ini berarti bahwa angkutan bermotor yang diizinkan melintas di jalan Provinsi Bengkulu dengan syarat ukuran lebar  $\leq 2.100$  (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang  $\leq 9.000$  (sembilan ribu) milimeter, ukuran tinggi  $\leq 3.500$  (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat  $\leq 8$  (delapan) ton.

Truk yang seringkali dijumpai di jalan raya ada berbagai jenis. Secara garis besar tergolong atas 2 jenis yang seringkali dilakukan penimbangan yaitu truk bak terbuka dan truk bak tertutup.

### **Prosedur Penimbangan Mobil Barang/Truk di UPPKB**

Proses penimbangan diatur dalam pasal 25 ayat (1) langkahnya meliputi mendata identitas kendaraan angkutan barang, menimbang kendaraan beserta muatannya dan mencatat hasil penimbangan kendaraan. Adapun yang wajib dilakukan saat pemeriksaan kendaraan diatur dalam pasal 25 ayat (2) meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, cara memuat barang, dokumen kelengkapan angkutan barang, dan data jenis barang yang diangkut beserta berat asal tujuan serta mencatat kelebihan muatan (jika ada). Selain pemeriksaan dokumen dilakukan juga pemeriksaan non dokumen seperti penimbangan fisik kendaraan, analisa kesesuaian kelas jalan dengan kendaraan barang serta catatan penindakan pelanggaran lainnya.

Hasil pelaksanaan penimbangan wajib dilakukan rekapitulasi minimal setiap 3 (tiga) bulan untuk disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat sebagaimana disebutkan dalam ayat ke-3 pasal 25.

### **Standar Prosedur Penindakan Pelanggaran Truk *Over Dimension* dan *Over Load***

Penindakan tegas dilakukan terhadap setiap pelanggaran, termasuk didalamnya pelanggaran daya angkut dan dimensi kendaraan. Adapun tata cara penindakan sebagaimana diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.736/AJ.108/DRJD/2017.

### **Pengawasan**

Sebagaimana dikutip dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 93 ayat (5) yang berbunyi : Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam pasal 93 ayat (3) huruf e meliputi:

- a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan;
- b. tindakan korektif terhadap kebijakan; dan
- c. tindakan penegakan hukum.

Penjelasan dari Pasal 93 tersebut di atas, menurut Tim Redaksi Laksana (2019) yang dimaksud dengan penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan dapat berupa kegiatan pemantauan dan analisis terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan pengawasan yang sedang atau telah dilaksanakan oleh instansi berwenang dalam hal ini Kemenhub/Dishub dan Kepolisian. Yang dimaksud dengan tindakan korektif terhadap kebijakan dapat berupa penyempurnaan atau pencabutan regulasi penggunaan jalan dan gerakan lalu lintas barang dan orang yang melalui jalan raya. Penyempurnaan atau pencabutan regulasi sering kali dilakukan pemegang otoritas penggunaan jalan dan gerakan lalu lintas di jalan.

### Efektivitas

Berdasarkan rangkaian definisi efektivitas yang diungkapkan para ahli, penulis menyimpulkan bahwa efektivitas berorientasi pada keluaran/hasil (output/outcome) yang mana output/outcome yang dihasilkan cocok dengan tujuan awal dan pelaksanaannya mengikuti waktu yang direncanakan sebelumnya. Output dapat berbentuk barang, jasa ataupun bentuk lainnya. Dengan demikian efektivitas merupakan perbandingan kesesuaian antara rencana yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai melalui mekanisme dan waktu yang telah dijadwalkan.

Duncan (1985) menjelaskan ukuran efektivitas yaitu : (1) Pencapaian tujuan; (2) Integrasi; (3) Adaptasi dikutip dalam (Prihatmanti, 2013). Pencapaian tujuan dapat diartikan bahwa suatu kegiatan belum dapat diperoleh efektivitas bila tujuan akhirnya belum diperoleh. Integrasi merupakan kemampuan suatu wadah organisasi untuk bersinergi, menyatu maupun menyusun kesepakatan serta berkomunikasi dengan wadah *stakeholder* lainnya Dalam hal organisasi publik dengan tupoksi pengawasan kendaraan barang dalam suatu wilayah, maka dapat beradaptasi dengan cara menyesuaikan prosedur kerja dengan manajemen pemerintahan yang berlaku. Saat ini pemerintah sedang menggaungkan *good governance*, dengan demikian organisasi dapat mengisi personil yang mampu bekerja sesuai dengan prinsip-prinsip *good governance*.

Ada klasifikasikan untuk mengukur kinerja (pengawasan) ada 3 kemungkinan (Suhardi, 2018) yaitu :

- a. Kinerja > Standar
- b. Kinerja = standar
- c. Kinerja < standar

Sebagai acuan mengukur efektivitas, Litbang Depdagri (1991) yang dikutip dalam (Budiani, 2007) telah menetapkan acuan standar sebagaimana tabel berikut :

**Tabel 2.5 Standar Ukuran Efektivitas**

Rasio Efektivitas	Tingkat Capaian
Dibawah 40	Sangat tidak efektif
40-59,99	Tidak efektif
60-79,99	Cukup efektif
Diatas 80	Sangat efektif

Sumber : Litbang Depdagri (1991) dalam Budiani, 2009

Dengan menggunakan rumus matematika sederhana :

$$\text{Efektivitas Program} = \frac{R}{T} \times 100$$

R= Realisasi senyatanya

T= Target/standar

Secara umum faktor yang mempengaruhi efektivitas cukup banyak. Namun faktor yang determinan yang mempengaruhi efektivitas terdiri dari 4 karakteristik sebagaimana yang diungkapkan Steer (1980). Keempat faktor determinan tersebut yaitu Karakteristik organisasi, Karakteristik lingkungan, Karakteristik pekerja, dan Karakteristik kebijakan dan praktek manajemen. Selain faktor tersebut, juga terdapat 4 faktor efektivitas dalam budaya organisasi yang meliputi misi, adaptasi, konsistensi dan keterlibatan.

### **Pengawasan yang Efektif**

Dharma menjelaskan ada 4 prinsip untuk supervisor/pengawas yang efektif. Keempat prinsip tersebut meliputi Kejelasan berkomunikasi, Harapkan yang terbaik, Berpegang pada tujuan, dan Mendapatkan komitmen. Suatu kegiatan pengawasan dapat dikatakan efektif, jika memenuhi beberapasyarat/ kriteria.

Ada berbagai ahli mengungkapkan kriteria-kriteria baik dari hasil kajian literatur maupun penelitian empiris. Handoko berpendapat ada 5 prasyarat utama suatu pengawasan dikatakan efektif yaitu wajib mengawasi kegiatan-kegiatan yang benar, dilaksanakan tepat waktu yang direncanakan, menggunakan biaya seefektif mungkin, sasaran pengawasan harus tepat dan akurat, serta kegiatan pengawasan harus dapat diterima oleh yang orang atau lembaga yang bersangkutan. Bila 5 prasyarat tersebut dikembangkan, maka dapat bertambah menjadi 10 kriteria yang meliputi Informasi yang akurat, Pelaksanaan yang tepat waktu, Informasi bersifat masif dan objektif, Fokus pada sektor/titik strategik tertentu, Biaya ekonomis, Penyesuaian dengan organisasi, Sinkronisasi dengan pola kerja organisasi, Pengawasan harus bersifat fleksibel, Pengawasan mampu mengarahkan ketujuan asal, dan *Acceptable*.

### **Kerangka Analisis**

Kerangka analisis dalam penelitian ini diadopsi dari teori yang disampaikan Suhardi yaitu pengawasan terdiri atas 4 tahap (dimensi) yaitu penetapan standar/alat ukur, menilai kinerja, membandingkan kinerja terhadap standar yang ditetapkan dan tindakan perbaikan (korektif). Masing-masing dimensi diukur efektivitasnya berdasarkan persepsi dari informan penelitian.

## **METODE PENELITIAN**

### **Desain Penelitian**

Penelitian ini didesain menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Pendekatan ini ditujukan untuk memahami makna dibalik data yang tampak. Disisi lain jenis penelitian ini tidak mengenal sampel maupun populasi dalam suatu locus penelitian. Melainkan hanya mengenal keluasan informasi. Semakin banyak informasi yang diperoleh, maka semakin konfrehensif data yang yang diperoleh untuk merumuskan hasil penelitian. Dalam artian kuantitas bukan menjadi faktor penentu dalam perolehan data melainkan kualitas data yang diutamakan. Data yang berkualitas akan mampu menjawab hasil penelitian yang dilakukan. Dalam penelitian jenis ini, seorang peneliti harus memiliki prinsip "*perspektif emic*" yang bermakna memperoleh data bukan sebagaimana seharusnya, bukan pula hasil pemikiran peneliti sebagaimana seharusnya, bukan pula hasil pemikiran peneliti yang menjadi dasarnya, melainkan bagaimana kejadian yang terjadi di lapangan, yang dirasakan dan dialami serta yang difikirkan oleh sumber informasi (informan) sebenarnya.

## Informan Penelitian

Guna menentukan informan yang tepat, prinsip *purposive sampling* diterapkan dalam penelitian ini. Kriteria informan ditetapkan berdasarkan keterlibatan seseorang dalam melaksanakan pengawasan truk baik langsung dan/atau tidak langsung. Tujuan penetapan kriteria tersebut agar data yang diperoleh dapat lebih representatif. Adapun informan yang ditetapkan sesuai dengan topik terdiri dari unsur pimpinan, pelaksana, operator penyidik dilingkungan Satuan Pelaksana Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Padang Ulak Tanding dan sopir/pemilik angkutan barang yang melalui UPPKB Padang Ulak Tanding.

## Metode Pengumpulan Data

Dalam rangka pengumpulan data yang dibutuhkan dalam penyelesaian penelitian ini, penulis menggunakan 2 macam metode yaitu wawancara dan dokumentasi (studi kepustakaan).

## Analisis Data

Analisis data kualitatif sebagaimana yang diungkapkan oleh Moleong (2005) menjabarkan bahwa analisis data merupakan “seluruh kegiatan yang dilaksanakan berhubungan dengan data, strukturisasi data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mencari dan membentuk suatu pola, mencari hal-hal penting untuk dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.” Untuk mengukur efektivitas penulis menggunakan standar rasio efektivitas depdagri yaitu :

### Standar ukuran efektivitas

Rasio Efektivitas	Tingkat Capaian
Dibawah 40	Sangat tidak efektif
40-59,99	Tidak efektif
60-79,99	Cukup efektif
Diatas 80	Sangat efektif

Sumber : Litbang Depdagri (1991) dalam Budiani, 2009

Dengan menggunakan rumus matematika sederhana :

$$\text{Efektivitas Program} = \frac{R}{T} \times 100$$

R= Realisasi senyatanya

T= Target/standar

Keabsahan data diperoleh dengan melakukan triangulasi data dan informasi antara satu informan dengan informan lainnya dan/atau dokumen otentik yang berkaitan. Hal ini sesuai dengan pendapat Moleong (2005) yang menyatakan “Triangulasi merupakan upaya untuk mengcross check kebenaran data (dari informan) dan selanjutnya dibandingkan dengan data dan informasi yang diperoleh dari sumber lain pada saat melakukan penelitian.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Objek Penelitian

Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) merupakan unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan yang melaksanakan tugas pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilokasi tertentu. Pengoperasian UPPKB Padang Ulak Tanding saat ini didasarkan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.5858/AJ.005/DRJD/2018 Tentang Penetapan Pengoperasian Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan bermotor diseluruh Indonesia. Lokasi UPPKB Padang Ulak Tanding berada di sebelah kanan Jalur Lintas Curup – Lubuk Linggau Desa Tanjung Sanai Kecamatan Padang Ulak Tanding Kabupaten Rejang Lebong Provinsi Bengkulu. Secara struktural UPPKB Padang Ulak Tanding merupakan salah satu

unit kerja sektor Perhubungan dibawah Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Bengkulu-Lampung, dimana Koordinator Satuan Pelayanan UPPKB bertanggungjawab langsung kepada Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VI Bengkulu-Lampung.

Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Provinsi Bengkulu- Lampung merupakan unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, pelabuhan, sungai, danau dan penyeberangan komersial/perintis.

Terdapat beberapa Petugas pelaksanaan terdiri atas administrasi dan operasional yaitu Kepala UPPKB, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), Petugas penimbangan kendaraan bermotor, Penguji kendaraan bermotor, Petugas administrasi perkantoran, Pengatur lalu lintas, Petugas pengamanan, dan Petugas kebersihan

### **Visi dan Misi**

Visi dan misi UPPKB Padang Ulak Tanding menyatu pada Kementerian Perhubungan. Adapun visi Kementerian Perhubungan adalah Terwujudnya penyelenggaraan pelayanan perhubungan yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah. Untuk menuju visi tersebut, ditempuh dengan misi-misi sebagai berikut :

1. Mempertahankan tingkat jasa pelayanan sarana dan prasarana Perhubungan;
2. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi dibidang sarana dan prasarana perhubungan;
3. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa perhubungan;
4. Meningkatkan kualitas pelayanan jasa perhubungan yang handal dan memberikan nilai tambah.

### **Tugas Pokok dan Fungsi**

Tugas pokok dan fungsi UPPKB telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2015. UPPKB memiliki fungsi melakukan pengawasan, penindakan dan pencatatan terkait tata cara pemuatan barang, dimensi kendaraan angkutan barang, penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang, persyaratan teknis dan laik jalan, dokumen angkutan barang, kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa, jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui, dan jenis barang yang diangkut, berat angkutan dan asal tujuan. Pengawasan, penindakan dan pencatatan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan.

### **Kondisi Karyawan**

UPPKB Padang Ulak Tanding saat ini memiliki 29 (dua puluh sembilan) orang personil, yang terdiri atas 20 (dua puluh) orang dengan status Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 9 (sembilan) orang dengan status Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN). Seluruh PPNPN berjenis kelamin laki-laki dengan usia rata-rata 20 s.d 30 tahun. Sama dengan kondisi PPNPN, seluruh personil yang berstatus PNS pada UPPKB Padang Ulak Tanding berjenis kelamin laki-laki. Kondisi fisik ini memungkinkan personil dapat melaksanakan tugas sesuai dengan waktu yang ditetapkan dengan rintangan fisik yang minimal. Lokasi UPPKB Padang Ulak Tanding yang berada di wilayah dengan kondisi keamanannya fluktuatif, penempatan personil laki-laki memang sangat tepat.

Berdasarkan tingkat usia, sebanyak 60% PNS telah berusia 50 tahun atau lebih, 25% berusia diatas 40 tahun, 15% berusia diatas 30 tahun. Dengan kondisi sebagian besar berumur senior, maka produktivitas mulai menurun dan lebih menyukai hal-hal yang simpel dan mudah. Tingkat kejenuhan dalam bekerja bisa meningkat, namun memiliki pengalaman yang beragam. Berdasarkan golongan kepegawaian, 35 % pegawai sudah berpangkat penata tingkat I (III/d) yang merupakan pangkat tertinggi untuk pelaksana dengan dasar pendidikan strata 1. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar pegawai sudah berpengalaman dengan level pendidikan cukup tinggi.

Berdasarkan tingkat pendidikan, 50% PNS UPPKB memiliki ijazah sarjana (S1) urutan selanjutnya SLTA (35%), sisanya Master (S2), Ahli Madya (D3), Ahli Muda (D2) masing-masing 5%. Komposisi yang ada tersebut menunjukkan tingkat pendidikan PNS sudah baik dalam rangka mengimplementasikan peraturan perundang undangan terkait pengawasan truk ODOL di UPPKB Padang Ulak Tanding.

### **Hasil Wawancara**

Hasil penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara dengan informan, dokumentasi dan pengamatan langsung oleh penulis. Wawancara dilakukan terhadap informan yang mengetahui dan/atau melaksanakan kegiatan sesuai dengan aspek yang diteliti. Dokumentasi merupakan peraturan perundang-undangan terkait pelaksanaan pengawasan angkutan barang dan laporan pelaksanaan UPPKB Padang Ulak Tanding baik yang dicetak pada kertas maupun softcopy. Hasil wawancara yang dilakukan sebagai berikut :

### **Persepsi Informan Terhadap Penetapan Standar Kerja**

Jam operasional berlaku untuk 2 (dua) jenis kelompok petugas yaitu administratif dan operasional. Kelompok petugas administratif masuk kerja selama 5 hari dalam seminggu yaitu senin sampai dengan jum'at pukul 07.30 – 8.30. Petugas operasional dibagi atas 2 regu. Jam operasional mulai dari pukul 06.00 s.d 20.00 WIB. Faktor menjaga keamanan dan keselamatan personil menjadi alasan utama penetapan kebijakan pembatasan jam operasional di UPPKB Padang Ulak Tanding. Jam operasional pengawasan truk di UPPKB Padang Ulak Tanding dihentikan pada malam hari, namun kantor tetap buka 24 jam. Penerapan metode seperti ini berhasil menjaga UPPKB Padang Ulak Tanding tetap kondusif terbukti tidak adanya laporan gangguan keamanan dan ketertiban lingkungan kantor. Penyesuaian jam kerja berdasarkan situasi lingkungan sekitar UPPKB Padang Ulak Tanding merupakan salah satu diskresi pimpinan yang dapat dibenarkan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sumber daya manusia yang ada pada UPPKB Padang Ulak Tanding saat ini terdiri dari beberapa jenis jabatan fungsional umum. Sebagian besar (40%) jabatan personil PNS merupakan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Kondisi ini sangat mendukung fungsi pengawasan, karena seorang PPNS memiliki kewenangan untuk mengambil tindakan tertentu terhadap pelanggaran yang terjadi di UPPKB Padang Ulak Tanding.

Pelaksanaan penimbangan kendaraan truk angkutan barang dilaksanakan dengan mengikuti tahapan-tahapan tertentu sebagaimana telah diatur baku menurut peraturan perundang-undangan dan disosialisasikan kepada pengguna jalan khususnya pengemudi truk melalui media publikasi luar ruang berupa spanduk. Cara ini sesuai dengan prinsip-prinsip *good governance* dalam rangka pelaksanaan pelayanan publik. Proses tahapan pengawasan harus bersifat transparan yang berarti masyarakat dapat mengetahui tahapan pelaksanaan kegiatan pelayanan publik dimaksud. Disisi lain tahapan pelaksanaan penimbangan secara umum telah mengikuti prosedur yang ada, hal ini mengindikasikan prinsip akuntabilitas dimana pelaksanaan penimbangan dapat dipertanggungjawabkan.

Dari hasil lapangan, telah terdapat standar tahapan penimbangan truk/angkutan barang yang harus dilakukan dalam rangka pengawasan angkutan barang. Standar tersebut dipublikasikan dengan baik dimana pengemudi angkutan dapat melihat dengan jelas dan penggunaan bahasanya dapat dengan mudah dimengerti oleh berbagai kalangan dan tingkat pendidikan.

Kegiatan pengawasan angkutan barang berupa penimbangan dan pengujian yang dilakukan UPPKB Padang Ulak Tanding menghasilkan beberapa dokumen laporan. Dokumen tersebut merupakan salah satu alat pengukuran kinerja organisasi. Penyusunan laporan yang merupakan output kegiatan pengawasan di UPPKB Padang Ulak Tanding saat ini telah dipermudah pengerjaannya berkat dukungan teknologi informasi yang dikembangkan Kementerian Perhubungan. Pengembangan sistem teknologi informasi yang dikemas dalam Jembatan Timbang Online berbasis web telah sesuai dengan semangat

reformasi manajemen tata kelola pemerintahan dari masa ke masa mengikuti yang perkembangan teknologi. Dokumen laporan harian dan laporan bulanan UPPKB Padang Ulak Tanding. Hasilnya pada format laporan harian terdiri atas 9 kolom yang masing-masing berisi : nomor, waktu, pemilik kendaraan, muatan, nama pengemudi, nomor uji kendaraan, nomor kendaraan, berat timbangan, JBI (Jumlah berat yang diizinkan), kelebihan muatan, persentase kelebihan muatan, jenis pelanggaran dan kolom keterangan. Sedangkan pada laporan tahunan terdiri dari laporan komoditi dan laporan tilangan. Laporan komoditi terdiri dari 7 kolom yaitu : nomor, kode barang, jenis barang, jumlah kendaraan masuk/ keluar, jumlah total kendaraan, jumlah berat barang masuk/keluar, jumlah total berat barang. Laporan tilangan terdiri atas 16 kolom yaitu : nomor, bulan, LHR, jenis tilang (lebih muatan, dimensi, dokumen, kelaikan), bayar ditempat, ditilang tempat lain, tilang masih berlaku, peringatan, penyerahan pada pihak kepolisian, penurunan muatan, penundaan perjalanan, jumlah total tilang dan kolom keterangan.

Penindakan pelanggaran baik muatan maupun dimensi pada UPPKB Padang Ulak Tanding dilakukan dengan menggunakan standar prosedur yang telah ditetapkan dengan unsur 2 minimal yaitu laporan pelanggaran dan PPNS yang melakukan penindakan. Laporan pelanggaran dapat bersifat tertulis ataupun dari pengamatan penguji. Penindakan pelanggaran dilakukan oleh petugas berwenang yaitu Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang LLAJ. Dokumen penilangan dilakukan secara memanfaatkan teknologi informasi (e-tilang).

Penindakan atas pelanggaran yang terjadi didasarkan pada bukti laporan dari petugas penimbangan. Tanpa ada bukti, kondisi yang diduga menyimpang dari ketentuan tidak dapat dilakukan penindakan. Unsur berikutnya adalah petugas berwenang dalam hal ini adalah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan. PPNS memiliki kewenangan untuk memutuskan tindakan apa saja yang diberikan untuk sebuah pelanggaran yang terjadi pada UPPKB.

### **Persepsi Informan Terhadap Penilaian Kinerja**

Kehadiran pegawai merupakan salah satu hal penting dalam rangka operasional UPPKB Padang Ulak Tanding. Pencatatan kehadiran pegawai dilakukan dengan 2 metode online dan offline. Absen online dapat diakses langsung melalui android masing-masing personil, sedangkan offline diparaf pada saat yang bersangkutan piket/masuk kantor. Bukti kehadiran ini menunjukkan kedisiplinan dan tanggungjawab petugas atas tugas pokok dan fungsi yang melekat pada jabatan masing-masing petugas.

Proses pengambilan data sebagai sumber yang upload dalam JTO berasal dari hasil rekaman otomatis pada saat seluruh ban truk menempati platform timbangan. Data hasil penimbangan ini otomatis direkam dalam server JTO beserta hasil scanner barcode kartu uji keur. Dengan sistem digital ini sangat membantu pekerjaan personil di UPPKB Padang Ulak Tanding, selain mempercepat proses penimbangan dan pemeriksaan dokumen juga lebih akurat. Namun dibalik kelebihan tersebut terdapat kekurangan yaitu personil enggan memeriksa secara langsung kondisi fisik kendaraan. Sehingga kesesuaian antara data pada dokumen dengan kendaraan belum bisa dibuktikan secara otentik.

Terkait isi laporan harian, bulanan dan tahunan, penulis menelaah komponen dalam laporan yang diperoleh dari UPPKB Padang Ulak Tanding. Pelaporan hasil pemeriksaan, pengukuran dan penimbangan angkutan barang di UPPKB oleh petugas penimbangan dilaporkan secara berkala baik harian, bulanan dan tahunan dengan patuh.

Proses pemeriksaan, pengukuran dan penimbangan kendaraan di UPPKB Padang Ulak Tanding berlangsung sederhana dan relatif cepat. Dari proses penimbangan yang hanya berlangsung hitungan detik dan pemeriksaan surat yang hanya berlangsung 1-2 menit. Hal ini terjadi dikarenakan adanya dugaan tahapan-tahapan penimbangan yang tidak dilaksanakan.

Tidak dilaksanakannya beberapa tata cara pengukuran dikarenakan personil yang hanya mengandalkan naluri dan kebiasaan. Para petugas mengaku tidak mungkin melakukan pengukuran setiap kendaraan yang masuk apabila secara kasat mata dapat diterka. Melakukan kegiatan yang tidak terdapat indikasi over dimensi akan terkesan bertele-tele dan tidak efisien. Jika dilihat berdasarkan perspektif petugas maka alasan tersebut termasuk logis akan tetapi tidak demikian jika dipandang dari perspektif peraturan. Hal ini mengindikasikan kurangnya pemahaman petugas penguji (khususnya) tentang penegakan aturan.

Penegakan sanksi tidak serta merta dapat dilakukan sesuai ketentuan yang ada, dikarenakan terbatasnya sumber daya yang dimiliki UPPKB Padang Ulak Tanding. UPPKB Padang Ulak Tanding tidak memiliki fasilitas pemotongan body kendaraan.

Kondisi lainnya pengemudi dipersilahkan melanjutkan perjalanan setelah diberi peringatan pemotongan oleh PPNS. Hal ini tidak memenuhi tata cara sebagaimana yang dimaksud dalam Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan yang mana menyebutkan adanya tindakan larangan bagi pengemudi melanjutkan perjalanan. Tahapan prosedur penindakan pelanggaran dimensi tidak dapat dilakukan seluruhnya sebagaimana diatur dalam standar operasional prosedur. Hal ini bukan disebabkan oleh kelalaian petugas namun karena dukungan fasilitas penunjang yang terbatas.

Selain dimensi, pelanggaran yang paling sering terjadi pada UPPKB adalah kelebihan muatan (*overloading*). Penindakan atas pelanggaran muatan (*overloading*) sedikit berbeda dengan over dimensi. Dimana pada pelanggaran muatan memiliki toleransi berbeda dengan pelanggaran dimensi yang tidak diberi ruang toleransi, urutan tata cara penindakan pelanggaran kelebihan muatan sudah dijalankan sesuai standar minimal yaitu adanya laporan dari petugas penguji/penimbangan dan penindakan dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang LLAJ. Hanya saja jenis tindakan atas pelanggaran *overdimensi* dan *overload* dapat dikatakan masih diberikan toleransi pada kendaraan yang mengalami kelebihan muatan di atas 5% sampai dengan 20% dari JBI, kelebihan muatan di atas 20% baru diberlakukannya sanksi berupapenilangan beserta transfer muatan.

Dari 2 kategori pelanggaran ini juga terdapat sanksi yang berbeda, dimana untuk pelanggaran overload di atas batas toleransi 5% s.d 20% maka diberikan peringatan/penilangan. Sedangkan untuk pelanggaran overload di atas 20% maka dilakukan penilangan beserta transfer muatan dengan biaya yang ditanggung pengemudi/pemilik kendaraan.

Untuk sanksi kategori pertama yaitu peringatan sudah dilakukan oleh petugas, tetapi untuk sanksi transfer muatan atau penurunan muatan kendaraan terhadap selisih kelebihan muatan setelah dilakukan penimbangan dilokasi UPPKB Padang Ulak Tanding masih belum optimal. Hal ini dikarenakan pada UPPKB Padang Ulak Tanding tidak tersedianya gudang penyimpanan barang tersebut sehingga untuk melakukan sanksi penurunan muatan terhadap selisih kelebihan muatan, petugas PPNS UPPKB Padang Ulak Tanding masih mengalami terkendala. Hanya saja menurut informan, pada tahun 2020 pernah dilakukannya penilangan beserta transfer muatan pada kendaraan yang melakukan pelanggaran overload muatan yang fatal.

Terdapat dugaan penyetoran sejumlah uang pada malam hari tanpa sepengetahuan petugas UPPKB. Diduga merupakan oknum petugas UPPKB Padang Ulak Tanding yang melakukan pungutan liar di malam hari sebagaimana yang diungkapkan banyak pengemudi dan informan. Namun berdasarkan hasil temuan penulis petugas yang ada di pinggir jalan tersebut adalah pos TPR milik Pemerintah Kota Lubuk Linggau, yang keberadaannya berada di depan UPPKB Padang Ulak Tanding. Pos TPR tersebut berada di lingkungan terminal tipe C Watas milik Pemerintah Kota Lubuk Linggau. Seragam yang sama hingga 90% membuat pengemudi tidak dapat membedakan antara petugas UPPKB Padang Ulak Tanding Provinsi Bengkulu dan petugas TPR kota Lubuk Linggau Provinsi Sumatera Selatan.

## **Membandingkan Kinerja dengan Standar**

Membandingkan kinerja dengan standar merupakan tahap ketiga dalam kegiatan pengawasan. Tujuannya untuk memastikan kinerja yang dihasilkan sesuai dengan standar kerja yang ditetapkan. Sebagaimana teori pengawasan yang disampaikan oleh Suhardi, kegiatan membandingkan kinerja dengan standar menghasilkan 3 jenis kesimpulan yaitu :

- a) Kinerja > standar : Kondisi berada diatas standar, maka berkinerja terbaik
- b) Kinerja = standar : Kinerjanya sama dengan standar, maka berkinerja baik
- c) Kinerja < standar : Kinerja dibawah standar, maka berkinerja buruk

Untuk mempermudah perhitungan kinerja dan standar, penulis mengkonversi nilai 1 (satu) untuk setiap standar prosedur yang dilaksanakan (kinerja) dan nilai 0 (nol) untuk standar prosedur yang tidak dilaksanakan/belum bisa diterapkan, kecuali data yang berupa angka dapat langsung dihitung. Data kinerja/realisasi senyatanya di lapangan diperoleh dari kutipan wawancara dan/atau hasil pengamatan langsung penulis pada saat pengamatan langsung dilapangan.

Ada 5 standar kerja yang digunakan dalam penelitian yang akan dibandingkan dengan kinerja. Kelima perbandingan tersebut adalah :

### **Perbandingan Kepatuhan Jam Operasional Kerja**

Untuk mengetahui perbandingan relisasi jam operasional di UPPKB Padang Ulak Tanding, penulis menganalisa hasil wawancara dengan para informan pada aspek2 di atas terkait jam operasional kerja di UPPKB Padang Ulak Tanding, sebagaimana yang telah ditegaskan oleh informan 1 dan bukti kehadiran manual, bahwa jumlah personil berstatus PNS berjumlah 20 orang. Untuk operasional dibagi atas 3 regu, dimana masing-masing regu piket setiap hari Senin s.d Minggu dari jam 08.00 s.d 20.00 WIB. Jika dihitung jam kerja keseluruhan masing-masing individu, maka diperoleh nilai 12 jam x 7 hari yaitu 84 jam/minggu. Sedangkan standar waktu kerja yang tertuang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 736/AJ.108/DRJD/2017 dalam menyatakan pegawai wajib memenuhi jumlah jam kerja normatif yaitu selama 7,5 jam (tujuh koma lima) setiap hari dan 37,5 (tiga puluh tujuh koma lima) jam dalam seminggu.

Berdasarkan hasil perbandingan antara kinerja dan standar yang telah ditetapkan terkait implementasi jam operasional, UPPKB Padang Ulak Tanding rata-rata berkinerja baik yaitu sesuai dengan standar waktu yang telah ditetapkan. Pada standar kerja, regulasi membuka kesempatan kepada UPPKB menentukan sendiri jam kerja sesuai dengan kondisi lalu lintas wilayah, maka jam kerja 12 jam dapat dikategorikan memenuhi standar. Selain itu realisasi jam kerja nominatif jauh berada standar 37,5 (tiga puluh tujuh koma lima) jam perminggu. Kondisi ini merupakan aset yang bagus bagi UPPKB Padang Ulak Tanding dalam rangka memberikan pelayanan publik sektor transportasi.

### **Perbandingan Ketersediaan Sumber Daya Manusia UPPKB Padang Ulak Tanding**

Ketersediaan sumber daya manusia pada UPPKB sangatlah penting, karena sebagai organisasi pelayan publik sektor transportasi khususnya pengawasan truk *over* dimensi dan *over load*. Sebagaimana telah disebutkan jumlah personil UPPKB Padang Ulak Tanding adal 20 orang, bahwa secara keseluruhan dari ketiga regu operasional pada UPPKB Padang Ulak Tanding berada pada predikat kurang ideal karena jumlah kondisi nyata < jumlah standar yang telah ditetapkan. Namun secara parsial, tidak semua dalam predikat buruk seperti halnya ketersediaan PPNS yang berada diatas standar dan tenaga pencatatan sesuai dengan standar. Keberadaan PPNS yang melebihi standar diasumsikan dapat mempelancar proses penindakan pelanggaran ODOL diUPPKB Padang Ulak Tanding.

### **Perbandingan Tahapan Kegiatan Penimbangan Kendaraan yang Dilakukan Petugas UPPKB Padang Ulak Tanding**

Proses penimbangan yang dilaksanakan oleh personil UPPKB Padang Ulak Tanding telah melalui beberapa tahap. Sebagaimana telah diungkap pada aspek 2 terkait penilaian kinerja, secara umum tahapan yang dilakukan UPPKB Padang Ulak Tanding meliputi pemeriksaan dokumen, pemeriksaan fisik, penimbangan kendaraan dan penindakan pelanggaran.

### **Perbandingan Jenis Data Hasil Pengawasan yang Disusun Petugas Dalam 1 Bulan**

Jenis laporan hasil pengawasan yang dilaksanakan oleh UPPKB Padang Ulak Tanding sesuai dengan standar setidaknya terdiri dari 5 jenis data yang diterbitkan setiap hari. Data yang disusun merupakan tanggung jawab regu untuk data harian dan tanggung jawab kepala UPPKB Padang Ulak Tanding untuk rekapitulasi bulanan yang selanjutnya disampaikan kepada BPTD Wilayah VI Bengkulu-Lampung. UPPKB Padang Ulak Tanding taat menyusun laporan baik harian maupun bulanan. Data yang ditampilkan sesuai dengan standar yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Pengolahan data informasi UPPKB telah dilakukan dengan aplikasi berbasis website.

Walaupun pengolahan data dan informasi kegiatan pengawasan telah ditampilkan dalam website, namun tidak semua khalayak dapat mengaksesnya. Hanya personil tertentu pada BPTD yang bersangkutan dapat mendownload maupun mengupload data hasil pengawasan.

Terbatasnya akses publik untuk memperoleh informasi hasil pengawasan di UPPKB Padang Ulak Tanding khususnya sangat disayangkan. Informasi tentang pengawasan angkutan barang bukanlah sebuah rahasia negara. Publik berhak untuk mengetahuinya sehingga dapat mengawasi kinerja organisasi publik seperti halnya UPPKB Padang Ulak Tanding. Sebagaimana prinsip *good governance* dalam sebuah organisasi publik perlu adanya transparansi, akuntabilitas dan partisipasi. Akuntabilitas dapat tercapai melalui proses yang transparan dan melibatkan banyak pihak. Sehingga tercipta suatu konsensus atas keterlibatan semua element terkait mengenai akuntabilitas kinerja suatu organisasi publik.

### **Perbandingan Kesesuaian Prosedur Penindakan Pelanggaran yang Dilaksanakan**

Berdasarkan hasil penelitian dari 8 (delapan) jenis tahapan tata cara penindakan atas pelanggaran daya angkut kendaraan, hanya 5 (lima) yang baru dilaksanakan oleh UPPKB Padang Ulak Tanding. Tahapan tata acara yang belum dilaksanakan ini mempengaruhi penilaian kinerja sehingga memperoleh predikat buruk. Tahapan yang tidak dilaksanakan ini disebabkan berbagai faktor sebagaimana telah diungkap sebelumnya yaitu ketidaktersediaan lahan parkir untuk melakukan penundaan perjalanan dan gudang penyimpanan.

Dari hasil penelitian yang dilaksanakan perbandingan antara standar tata cara penindakan over dimensi dengan realisasi/kinerja hampir mirip dengan pelanggaran daya angkut. Ketidaktersediaan sarana pendukung menjadi penyebab tidak dapat dilaksanakan standar tata cara secara menyeluruh. UPPKB Tidak memiliki SDM maupun alat potong kendaraan yang melebihi dimensi. Penundaan perjalanan pun tak dapat dilakukan karena keterbatasan lahan parkir. Satu-satunya cara yang dapat dilaksanakan adalah penilangan terhadap kendaraan yang melanggar disertai pemberian tanda batas pada bak truk untuk dilakukan pemotongan.

### **Melakukan Tindakan Koreksi/ Perbaikan**

Intisari tindakan korektif/perbaikan sebagaimana yang diungkapkan oleh teori Suhardi adalah sejumlah aktivitas/ kebijakan yang dilakukan oleh organisasi untuk mencari penyebab tidak tercapainya standar yang telah ditetapkan dan melakukan perbaikan untuk mengatasi permasalahan yang menjadi penyebab tidak tercapainya standar yang ditetapkan (Suhardi, 2018). Pada UPPKB Padang Ulak Tanding setidaknya dapat dilihat dari 2 indikator sebagaimana berikut :

## **Perubahan Standar Kerja dan Cara Pelaksanaan Pengukuran/ Penimbangan Truk ODOL**

Penindakan terhadap truk yang melanggar ketentuan daya muat dan dimensi beragam, tergantung dengan tingkat pelanggarannya. Bahwa peringatan lisan diberikan dengan kriteria : kelebihan muatan yang tidak melebihi 20%, pelanggaran terkait tata cara muat sederhana dan pelanggaran lain yang dianggap dapat ditolelir. Namun jika mengacu kembali pada standar penindakan truk ODOL, maka tidak terdapat jenis penindakan berupa peringatan didalamnya. Peraturan perundangan hanya mengenal 3 jenis tindakan yaitu tilang/sita buku KIR, transfer muatan dan penyesuaian dimensi (pemotongan). Peringatan lisan sendiri merupakan tindakan hukum humanis yang dilakukan PPNS untuk pengemudi truk yang melakukan pelanggaran dalam batasan tertentu. Hak PPNS untuk menentukan dan memberikan penindakan atas pelanggaran berupa teguran atau peringatan memang telah diatur dalam Undang-undang PPNS, sehingga pelaksanaan pemberian penindakan tersebut bukan termasuk dalam kategori pelanggaran oleh petugas PPNS hanya saja penindakan berupa peringatan lisan ini tidak terlalu efektif untuk mengubah perilaku pengemudi secara signifikan.

Tindakan atas pelanggaran di UPPKB Padang Ulak Tanding berupa peringatan bersifat sementara dalam rangkaian strategi menuju zero ODOL 2023. Untuk jenis tindakan yang akan diberikan kepada kendaraan yang melakukan pelanggaran, UPPKB Padang Ulak Tanding masih menggunakan kebijakan terdahulu yang memiliki toleransi yang tinggi, saat ini petugas hanya menunggu instruksi lanjutan dari pusat jika pelanggar harus ditindak secara tegas maka itu akan diberlakukan di UPPKB Padang Ulak Tanding.

Dengan demikian tidak terdapat perubahan standar kerja dalam pelaksanaan pengawasan truk *over dimension over load* (ODOL) di UPPKB Padang Ulak Tanding. Hal ini dikarenakan standar kerja telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Adapun yang dapat dilakukan adalah penyesuaian cara kerja penindakan yang hanya melakukan diskresi berdasarkan kondisi riil ada dengan tetap memberikan tindakan hukum dengan tujuan memberikan efek jera kepada truk pelanggar ODOL.

### **Rencana Mengatasi Truk Odol yang Disiapkan UPPKB Padang Ulak Tanding**

Dalam rangka penanggulangan truk *over dimension over load* (ODOL) berbagai macam cara yang telah dilakukan oleh pihak UPPKB Padang Ulak Tanding dan BPTD Wilayah VI Bengkulu Lampung. Sebagai induk pengelola transportasi wilayah Bengkulu dan Lampung BPTD telah menyusun berbagai kebijakan dalam rangka penanggulangan ODOL baik di Bengkulu maupun Lampung. Pihak BPTD Wilayah VI telah melakukan berbagai upaya antisipasi pelanggaran ODOL di wilayah kerjanya Bengkulu dan Lampung. Upaya tersebut meliputi penegakan hukum di internal UPPKB maupun koordinasi dengan pihak terkait Organda (organisasi angkutan darat) di masing-masing daerah. Penegakan hukum dilakukan, setelah para petugas melakukan pengawasan dan pendataan terhadap kendaraan. Setelah tahapan tersebut dilakukan, jika masih terdapat kendaraan yang melanggar aturan yang ada maka UPPKB melakukan tindakan mulai dari yang hanya diberikan sosialisasi dan himbuan sampai dengan transfer muatan untuk kendaraan yang mengalami lebih muatan.

Tercipta sinergitas pemberantasan truk ODOL di suatu kawasan selain dengan penindakan yang tegas perlu dilakukan bersama dimasing-masing wilayah dari level terendah. Dengan penerapan kebijakan yang sama baik penindakan pelanggaran maupun pencegahan dan kesadaran melalui rapat koordinasi, maka rencana strategis pemberantasan truk ODOL akan lebih mudah. Rangkaian tindakan perbaikan diatas dalam rangka mengatasi truk ODOL yang dilakukan baik dari BPTD maupun UPPKB Padang Ulak Tanding sudah selaras. Hanya saja implementasinya belum dapat diukur secara maksimal karena program *zero ODOL* ini masih dalam proses perbaikan hingga 2023.

## Pengukuran Efektivitas

Untuk mengukur efektivitas pengawasan truk ODOL yang dilaksanakan oleh UPPKB Padang Ulak Tanding, penulis menggunakan rumus matematika sederhana dan standar ukuran efektivitas sebagaimana dipublikasikan Litbang Depdagri (1991) yang dikutip dalam (Budiani, 2007) Menurut rumusan tersebut efektivitas suatu program diperoleh dari perbandingan kondisi senyatanya dengan target/ standar yang ditetapkan. Rumus efektivitas yang digunakan adalah :

$$\frac{R}{T} \times 100$$

Dimana T adalah standar kerja yang berlaku di UPPKB Padang Ulak Tanding yang meliputi waktu operasional, sumber daya manusia minimum, tahapan pelaksanaan penimbangan (termasuk didalamnya kesesuaian muatan sumbu terberat/MST kendaraan dengan kelas jalan yang dilalui), output laporan/data yang dibuat dan syarat minimum penindakan pelanggaran. Sedangkan R adalah realisasi atau kondisi nyata yang dilaksanakan oleh personil dalam melakukan pengawasan truk ODOL di UPPKB Padang Ulak Tanding.

Berdasarkan hasil penelitian dan penggunaan rumus matematika sederhana sebagaimana tersebut diatas diperoleh hasil sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Efektivitas} &= \frac{39}{50} \times 100 \\ &= 78 \end{aligned}$$

Hasil perhitungan efektivitas diatas selanjutnya diasumsikan dengan standar ukuran efektivitas yang terdapat dalam tabel 2.5, maka kesimpulannya efektivitas pengawasan truk ODOL di UPPKB Padang Ulak Tanding berada pada tingkat capaian CUKUP EFEKTIF.

Capaian efektivitas yang mencapai 78% diperoleh dari proses tahapan pengawasan secara umum telah dilaksanakan oleh UPPKB Padang Ulak Tanding sesuai standar yang ditetapkan. Tahapan tersebut meliputi pemenuhan standar waktu operasional, kesediaan sumber daya manusia, telah melaksanakan 5 tahapan proses penimbangan, menghasilkan output berupa laporan pengawasan yang memuat 5 jenis data dan telah memenuhi standar minimal penindakan pelanggaran. Hal yang mengurangi capaian persentase efektivitas kondisi SDM kurang ideal karena tidak memiliki tenaga penguji dan jumlah personil masing-masing regu tidak sesuai standar, belum melaksanakan seluruh tata cara/ prosedur pada masing-masing tahapan penimbangan, serta belum melaksanakan seluruh standar tata cara penindakan atas pelanggaran.

## Pembahasan

Dengan capaian persentase efektivitas diangka 78% dapat indikasikan bahwa pengawasan UPPKB Padang Ulak Tanding yang ditinjau dari proses mendekati prinsip-prinsip *good governance*. Sebagaimana yang telah diungkapkan Dwipayana (2003) bahwa untuk mencapai *good governance* penyelenggaraan manajemen pemerintahan harus kompak, kuat, konsekuen, konsisten, efektif serta efisien mempertahankan kesinergian hubungan yang bersifat membangun antara pemerintah, sektor swasta dan masyarakat.

Fakta lainnya yang mendukung pencapaian efektivitas pengawasan berdasarkan hasil penelitian adalah personil melaksanakan rata-rata lebih 75% dari masing-masing tahapan pelaksanaan pengawasan truk ODOL mulai dari penerapan standar waktu operasional, penyediaan SDM, proses penimbangan, proses pencatatan/pelaporan serta proses penindakan. Sisanya sekitar 22% adalah tata cara dan prosedur yang belum dilaksanakan oleh UPPKB Padang Ulak Tanding dengan faktor penyebab yang beragam. Namun walaupun hanya 22 % tahapan proses pengawasan di UPPKB Padang Ulak Tanding belum terlaksana, dampaknya relatif signifikan.

Efektivitas pengawasan truk ODOL di Provinsi Bengkulu (studi pada UPPKB Padang Ulak Tanding Provinsi Bengkulu) berdasarkan hasil penelitian berada pada capaian cukup efektif. Capaian ini berada pada level ketiga dari empat level dalam standar ukuran efektivitas Litbang Depdagri yang dikutip dalam (Budiani,2007). Berdasarkan hasil penelitian ada beberapa bagian dari tahapan pengawasan belum sesuai dengan rencana/standar kerja. Untuk itu perlu diinventarisir faktor penyebab dan solusinya.

### **IMPLIKASI STRATEGIS**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembasan diketahui bahwa standar kerja dan sumber daya manusia, pengawasan internal, penindakan hukum, kesadaran pemilik angkutan serta ketersediaan sarana/prasarana mempengaruhi capaian efektivitas pengawasan truk *over dimension over load* (ODOL). Berkenaan dengan dengan hasil peneliatian tersebut, implikasi dari penelitian yang dapat dilakukan antara lain :

- 1) Meningkatkan kualitas sumber daya manusia dengan menyiapkan alokasi anggaran guna membiayai pendidikan dan pelatihan personil yang dipandang potensial dan masih produktif secara reguler dan berkesinambungan.
- 2) Membuat kartu pengawasan kinerja bawahan sebagai salah satu dokumen kontrol pelaksanaan tata cara/ prosedur pengawasan.
- 3) Mengembangkan dan penerapan sistem penilangan elektronik dengan menggunakan denda maksimal.
- 4) Melakukan kampanye gerakan sadar hukum kepada pelaku angkutan secara berkala dan berkesinambungan.
- 5) Menyiapkan anggaran untuk melakukan kerja sama dengan warga pemilik tanah sekitar UPPKB Padang Ulak Tanding agar menyediakan lahan milik mereka untuk menjadi area parkir bagi kendaraan yang diwajibkan untuk menunda perjalanan maupun transfer muatan atas pelanggaran terjadi.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang efektivitas pengawasan truk *over dimension over load* (ODOL) di Provinsi Bengkulu (studi pada UPPKB Padang Ulak Tanding) dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Efektivitas pengawasan truk ODOL pada UPPKB Padang Ulak Tanding berada pada tingkatan cukup efektif. Hal ini berarti seluruh tahapan pengawasan secara umum telah dilaksanakan sesuai dengan standar kerja yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan, namun masih terdapat sebagian kecil tata cara dan prosedur proses pengawasan belum dilaksanakan.
2. Faktor penyebab pengawasan truk ODOL yang dilakukan UPPKB Padang Ulak Tanding tidak efektif antara lain kondisi sumber daya manusia belum memenuhi kebutuhan standar, tidak terpenuhinya seluruh tata cara dan prosedur pengawasan truk ODOL, pengawasan internal yang masih lemah, penindakan atas pelanggaran yang belum maksimal, masih rendahnya kesadaran hukum pengusaha angkutan barang dan sarana/prasarana operasional pengawasan di UPPKB Padang Ulak Tanding yang belum memenuhi standar dan dalam kondisi rusak.
3. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah empiris truk ODOL di UPPKB Padang Ulak Tanding Bengkulu antara lain melakukan rekrutment dan peningkatan kualitas SDM sesuai dengan standar kebutuhan, melakukan peremajaan/ penggantian peralatan elektronik pendukung operasional pengawasan truk ODOL agar mampu menggantikan sebagian peran personil dalam memeriksa dan mengukur kendaraan, membangun sikap tauladan dalam kepemimpinan, memaksimalkan penindakan atas pelanggaran selain melakukan penilangan yaitu dengan mengintensifkan transfer muatan yang biayanya dibebankan pada pemilik kendaraan, melakukan komunikasi dan

penyadaran hukum kepada pemilik angkutan barang melalui sosialisasi, seminar dan kegiatan sejenis baik secara berkelompok maupun *door to door* dan mengalokasikan anggaran untuk memenuhi sarana/prasarana yang belum memenuhi standar (misalkan tidak tersedianya lahan parkir) maupun dalam kondisi rusak.

## Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka saran yang perlu dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Menyusun dan mengikursetakan program pendidikan dan pelatihan reguler bagi personil terutama spesifikasi pengujian kendaraan bermotor dan teknologi informatika guna pemenuhan dan peningkatan kualitas sumber daya manusia baik melalui Balai Diklat Perhubungan dan/atau mendatangkan instruktur ahli ke lokasi UPPKB Padang Ulak Tanding.
2. Membangun saluran komunikasi antar UPPKB Padang Ulak Tanding dengan pemilik angkutan berupa group diskusi baik menggunakan media sosial (Whatsapp/ Telegram/ Line/ Wechat dll) ataupun pertemuan reguler untuk membahas hasil pengawasan dan rencana tindaklanjutnya.
3. Membangun kerja sama dengan toko-toko yang menyediakan peralatan dan tenaga IT untuk mengantisipasi kerusakan peralatan pengawasan pada saat anggaran belum tersedia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir, M. (1998). Hukum Pengangkutan Niaga. *PT. Citra. Bandung*.
- Afandi, P. (2019). Pengaruh Pengawasan Terhadap Keberhasilan Program Dana Desa Dengan Good Governance Sebagai Variabel Intervening (Studi Kasus Di Kecamatan Bancak Kabupaten Semarang Jawa Tengah). *Among Makarti*, 12(1).
- Alfianita, E. (2015). Revitalisasi Pasar Tradisional dalam Perspektif Good Governance (Studi di Pasar Tumpang Kabupaten Malang). *Jurnal Administrasi Publik*, 3(5),758-762.
- Amalia, H., & SD, Z. R. (2017). *Pengawasan Angkutan Barang di Kota Dumai*. Riau University,
- Andriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori* (D. E. Mardhiati Ed.). Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof.Dr. Moestopo Beragama.
- Anugerah, G. D., & Mayarni, M. (2018). *Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Berat Di Jalan Umum Kota Pekanbaru*. Riau University
- Anzani, L. G. (2019). Efektivitas Pengawasan Barang Beredar Sebagai Upaya Perlindungan Konsumen Oleh Dinas Perdagangan Provinsi Lampung (Studi Alat Listrik Ber-SNI di Kota Bandar Lampung).
- Arisaputra, M. I. (2013). Penerapan Prinsip-Prinsip Good Governance Dalam Penyelenggaraan Reforma Agraria Di Indonesia. *Yuridika*, 28(2).
- Arumsari, R. (2009). Peranan Pengawasan Sebagai Upaya Pendisiplinan Kerja Pegawai Di Kantor Kecamatan Bendosari Kabupaten Sukoharjo Tahun 2009.
- Bakaruddin, M., & Asnawi, W. (2016). Analisis Kebijakan Pemerintah Tentang Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Lebih Di Kab. Pelalawan Prov. Riau. *1 st Celscitech-UMRI 2016*.
- Brantas. (2009). *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Alfabeta.
- Budiani, N. W. (2007). Efektivitas Program Penanggulangan Pengangguran Karang Taruna “Eka Taruna Bhakti” Desa Sumerta Kelod Kecamatan Denpasar Timur Kota Denpasar. *Jurnal Ekonomi Dan Sosial Input*, 2(1), 49-57.

- Budiharto, P. (2008). Analisis Kebijakan Pengawasan Melekat di Badan Pengawas Provinsi Jawa Tengah. *Dialogue*, 5(1), 1-20.
- Claraini, C., Savitri, E., & Wiguna, M. (2017). *Pengaruh Good Governance, Sistem Pengendalian Intern Pemerintah dan Gaya Kepemimpinan terhadap Kinerja Pemerintah Daerah (Studi pada Satuan Kerja Perangkat Daerah Kabupaten Rokan Hilir)*. Riau University,
- Dahlan, M. (2017). Pengaruh Penerapan Good Governance Terhadap Kinerja Unit Pelayanan Publik, Dan Budaya Organisasi Dan Lingkungan Eksternal Sebagai Moderating Variable. *Sosiohumaniora*, 19(1), 45-51.
- Daniarsyah, D., & Rahayu, N. D. (2020). Menuju Implementasi Flexible Working Arrangement Ideal Pasca Masa Covid-19. *JDKP Jurnal Desentralisasi dan Kebijakan Publik*, 1(2), 97-107.
- Dharma, A. (2004). *Manajemen Supervisi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Fariswadi, F., & Tua, H. (2015). *Pelaksanaan Pengawasan Lalu Lintas Angkutan Jalan (Llaj) di Kota Pekanbaru (Studi pada Angkutan Travel Luar Kota dan dalam Kota)*. Riau University,
- Fatimah, A. S. (2017). Pengaruh Pengawasan Langsung dan Tidak Langsung Terhadap Kinerja Pegawai Di Kantor Kementerian Agama Kabupaten Tasikmalaya. *Jurnal Studi Sosial dan Politik*, 1(2), 167-178.
- Gunawan, E. (2018). *Rapat koordinasi teknis perhubungan darat 2018*. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Halidayati, I. (2014). Pengaruh Pengawasan Internal, Pengawasan Eksternal Dan Implementasi Anggaran Berbasis Kinerja Terhadap Kinerja Pemerintah Daerah (Studi Empiris pada Satuan Kerja Perangkat Daerah Kota Payakumbuh). *Jurnal Akuntansi*, 2(2).
- Handyaningrat, S. (1990). Pengantar Ilmu Administrasi dan Manajemen. *Jakarta, HajiMas Agung*.
- Handoko, T. H. (2000). Manajemen sumber daya manusia. *Yogyakarta: bpfe*, 52.
- Hasibuan M. S. (2006). *Manajemen Dasar. Pengertian, dan Masalah, Edisi Revisi, Bumi Aksara: Jakarta*.
- Hasyim, A. D. (2014). *Good Governance dan Piagam Madinah*. Paper presented at the Seminar Nasional" Perlindungan Hukum Terhadap Tenaga Kesehatan dan Pasien dalam Perspektif UU No. 36 Tahun 2014".
- Kharisma, B. (2014). Good Governance Sebagai Suatu Konsep Dan Mengapa Penting Dalam Sektor Publik Dan Swasta: Suatu Pendekatan Ekonomi Kelembagaan. *Jurnal Buletin Studi Ekonomi*, 19(1), 1-34.
- Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). *Dasar-dasar rekayasa transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Lubis, C. V. (2015). *Pengaruh Pengawasan dan Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Karyawan pada PT. Perkebunan Nusantara III (Persero) Medan*. Universitas Medan Area, Medan. Retrieved from <http://hdl.handle.net/123456789/627>
- Mahmudi. (2005). *Manajemen kinerja sektor publik*. Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Manullang, M. (2005). *Dasar - dasar manajemen*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Maringan. (2004). *Dasar-dasar manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Miro, F. (2005). Perencanaan transportasi untuk Mahasiswa. *Perencanaan dan Praktisi, Erlangga, Jakarta*.
- Moleong, L. J. (2005). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. RemajaRosdakarya.
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nofianti, L. (2015). Ringkasan Buku PUBLIC SECTOR GOVERNANCE Pada Pemerintah Daerah. In: Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
- Nofianti, L. (2019). Public Sector Governance Pada Pemerintah Daerah (Peer Review).

- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pedoman Tentang Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, No. SK.736/AJ.108/DRJD/2017 C.F.R. (2017).
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, No. 134 C.F.R. (2015).
- Prawirosentono, S. (2008). *Perencanaan dan Penyelenggaraan Sumber daya Manusia*. In: Bandung: Alfabeta.
- Prihatmanti, M. A. (2013). Efektivitas Program kesejahteraan sosial anak balita (PKSAB) di TAS Dr. Soetomo Surabaya. *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, 1(1), 1-4.
- Purwosutjipto, H. M. N. (1991). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan.
- Riantika, N. P. R., Prayudi, M. A., & Dewi, G. A. K. R. S. (2018). *Pengaruh Persepsi Kesesuaian Tingkat Pendidikan Dan Pemahaman Good Governance Terhadap Kinerja Pengawas Koperasi Di Kabupaten Buleleng Dengan Self-Efficacy Sebagai Pemoderasi*. *JIMAT (Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi) Undiksha*, 9(2).
- RINA, R. (2013). *Pengawasan Tonase Angkutan Barang oleh Uptd Penimbangan Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Provinsi Sumatera Barat*. Universitas Andalas,
- RISTANTY, E. (2017). *Analisis Efektivitas dan Efisiensi Anggaran Corporate Social Responsibility (Studi Pasa Perusahaan Daerah Air Minum Surya Sembada Surabaya)*. Universitas 17 Agustus 1945,
- Rofai, A. (2006). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Efektivitas Organisasi Pada Badan Kesatuan Bangsa Dan Perlindungan Masyarakat Propinsi Jawa Tengah*. program Pascasarjana Universitas Diponegoro,
- Saleh, S. M., Tamin, O. Z., Sjafruddin, A., & Frazila, R. B. (2009). Pengaruh muatan truk berlebih terhadap biaya pemeliharaan jalan. *Jurnal Transportasi*, 9(1).
- Saputra, I. (2017). *Efektivitas Pengawasan Angkutan Barang (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Provinsi Lampung)*. Universitas Lampung,
- Siti Maryam, N. (2017). Mewujudkan good governance melalui pelayanan publik. *JIPSI-Jurnal Ilmu Politik Dan Komunikasi UNIKOM*, 6.
- Sitio, R., & Anisykurlillah, I. (2014). Pengaruh Pemahaman Good Governance, Gaya Kepemimpinan, Budaya Organisasi Dan Struktur Audit Terhadap Kinerja Auditor (Studi Empiris Pada Kantor Akuntan Publik Di Kota Semarang). *Accounting Analysis Journal*, 3(3).
- Sitorus, M. (2009). Pengaruh Pemberdayaan dan Pengawasan Terhadap Perilaku Pegawai dalam Rangka Meningkatkan Kualitas Pelayanan Siup (Studi Pada Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Medan). *Jurnal Ilmu Administrasi: Media Pengembangan Ilmu dan Praktek Administrasi*, 6(1), 114-135.
- Situmorang, V. (1994). *Aspek Hukum Pengawasan Melekat dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Sugiyono, S. (2010). Metode penelitian kuantitatif dan kualitatif dan R&D. *Alfabeta Bandung*.
- Suhardi, S. (2018). *Pengantar manajemen dan aplikasinya*. Yogyakarta: Gava Media.
- Sumantri, T., Yulianti, R., & Stiawati, T. (2015). *Kinerja Pegawai Dinas Pendapatan Dan Pengelolaan Keuangan Daerah (Dppkd) Provinsi Banten*. UniversiStas Sultan Ageng Tirtayasa,
- Taroreh, G. N., Gosal, R., & Waworundeng, W. (2018). Efektivitas Pengawasan Camat Terhadap Penyelenggaraan Pemerintahan Desa Dikecamatan Motoling Kabupaten Minahasa Selatan. *Jurnal Eksekutif*, 1(1).
- Taufik, T., & Kemala, D. (2013). Pengaruh pemahaman Prinsip-prinsip Good Governance, Pengendalian Intern dan komitmen Organisasi terhadap Kinerja Sektor Publik. *PEKBIS (Jurnal Pendidikan Ekonomi Dan Bisnis)*, 5(1), 51-63.

- Tiara, R., & Mardiyanto, M. (2019). Efektivitas Program Bantuan Pangan Non Tunai (BPNT) di Kota Palembang. *Demography Journal of Sriwijaya (DeJoS)*, 3(1), 36-44.
- Uar, A. (2016). Pengaruh Pelaksanaan Prinsip-Prinsip Good Governance Terhadap Kinerja Pelayanan Publik Pada Badan Pertahanan Nasional (BPN) Kota Ambon. *Otoritas: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 6(1), 1-11.
- Wibawa, S., FM, A. F., & Habibah, A. (2013). Efektivitas Pengawasan Pungutan Liar Di Jembatan Timbang. *JIANA (Jurnal Ilmu Administrasi Negara)*, 12(2), 74-85.
- Yuliani, K. F. (2017). Efektivitas Program Pelayanan Kesehatan Gratis (P2KM) Di Kota Bandarlampung.