

**TUGAS AKHIR PROGRAM MAGISTER (TAPM)**

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGEMBANGAN  
BANDAR UDARA RAJA HAJI ABDULLAH DAN  
DAMPAKNYA TERHADAP PELAKSANAAN KAWASAN  
PERDAGANGAN BEBAS (FREE TRADE ZONE)  
DI KABUPATEN KARIMUN**



**UNIVERSITAS TERBUKA**

**TAPM Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh  
Gelar Magister Sains Dalam Ilmu Administrasi  
Bidang Minat Administrasi Publik**

**Disusun Oleh :**

**FAISAL RIZAL**

**NIM. 500580188**

**PROGRAM PASCASARJANA**

**UNIVERSITAS TERBUKA**

**JAKARTA**

**2016**

## Abstract

**The policy implementation of the development Raja Haji Abdullah airport and the impact on The implementation of free trade zone ( FTZ ) in Karimun Regency**

**Faisal Rizal**

**Open University**

**faisaldishub@gmail.com**

**keywords : the policy implementation of the development Raja Haji Abdullah airport, the factors which influence in bringing about the implementation of development policy, the impact of policy implementation.**

This research is intended to know the impact of policy implementation of the development Raja Haji Abdullah airport which has not run smoothly and the impact on the implementation of the free trade zone ( FTZ ) in Karimun Regency. The research refers to the theory of George Edward III by using qualitative research methods through interviews with the third parties relating to the action of policy implementation .The purpose of the research is (1) to describe policy implementation of the development Raja Haji Abdullah airport, (2) to determine the factors which influence in realizing the policy implementation of the development Raja Haji Abdullah airport, and (3) to determine the impact of policy implementation of the development Raja Haji Abdullah airport.

From the research result, obtained the policy implementation of the development Raja Haji Abdullah airport in realizing Free trade zone in Karimun Regency has not been maximally – performed due to the unavailability of land to develop the airport and still no support from commercial flight businessmen.

To ensure the effective implementation of the development Raja Haji Abdullah airport the local government should resolve land problems at Raja Haji Abdullah airport and also invite and make sure commercial flight businessmen so that they are ready to give support to commercial flight businessmen and to prevent negative impacts in implementation of the development the airport, the government should coordinate flight schedules and sea transportation schedules so there will be no competition among them and the displacement of green areas to new place as a result of the development of the airport land.

## Abstrak

### **Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun**

Faisal Rizal

Universitas Terbuka

faisaldishub@gmail.com

**Kata Kunci : Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, Faktor Yang Mempengaruhi Dalam Mewujudkan Implementasi Kebijakan Pengembangan, Dampak Implementasi Kebijakan.**

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui implementasi kebijakan Pengembangan Bandar udara Raja Haji Abdullah yang belum berjalan dengan baik serta dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun. Penelitian mengacu pada teori George C. Edwards III dengan menggunakan metode penelitian kualitatif melalui cara observasi dan wawancara terhadap pihak-pihak yang berkaitan dengan pelaksanaan implementasi kebijakan. Adapun tujuan penelitian ini adalah: (1) Untuk mendiskripsikan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, (2) Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi dalam mewujudkan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, dan (3) Untuk mengetahui dampak implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.

Dari hasil penelitian, didapat implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun belum maksimal karena adanya kendala tidak tersedianya lahan untuk pengembangan Bandar udara serta belum dapat dukungan penerbangan komersial oleh para pengusaha maskapai penerbangan.

Agar pelaksanaan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah agar berjalan dengan baik dan lancar sebaiknya Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun perlu segera menyelesaikan permasalahan lahan di Bandar Udara Raja Haji Abdullah serta mengundang dan meyakinkan para pengusaha maskapai penerbangan komersial sehingga mereka bersedia untuk memberikan dukungan penerbangan komersial dan untuk mencegah terjadinya dampak negative dalam implemtasi pengembangan Bandar Udara, Pemerintah sebaiknya mengkoordinasikan jadwal penerbangan dengan jadwal transportasi kapal laut sehingga tidak terjadi persaingan usaha dibidang transportasi dan pemindahan kawasan daerah hijau kelokasi yang baru akibat pengembangan lahan bandara.

UNIVERSITAS TERBUKA  
PROGRAM PASCASARJANA  
PROGRAM STUDI: MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK

PERNYATAAN

TAPM yang berjudul Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun adalah hasil karya saya sendiri, dan seluruh sumber yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila di kemudian hari ternyata ditemukan adanya penjiplakan (plagiat), maka saya bersedia menerima sanksi akademik.

Jakarta, Desember 2016  
Yang Menyatakan



( FAISAL RIZAL )  
NIM. 500580188

## LEMBAR PERSETUJUAN TAPM

**Judul TAPM : Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun**

**Penyusun TAPM : Faisal Rizal**  
**NIM : 500580188**  
**Program Studi : Magister Administrasi Publik**  
**Hari/Tanggal : Minggu / 18 Desember 2016**

**Menyetujui :**

**Pembimbing II,**

**Pembimbing I,**




**Dr. Liestyodono B. Irianto, M. Si**  
**NIP. 19581215 198601 1 009**

**Prof. Dr. Ngadisah, M. A**  
**NIP. 19510703 197903 2 001**

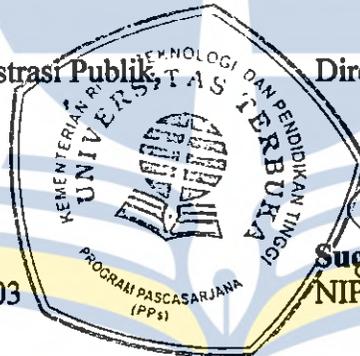
**Mengetahui,**

**Ketua Bidang Ilmu Administrasi Publik, Direktur Program Pascasarjana,**




**Dr. Darmanto, M. Ed**  
**NIP. 19591027 198603 1 003**

**Suciati, M. Sc, Ph. D**  
**NIP. 19520213 198503 2 001**



**UNIVERSITAS TERBUKA  
PROGRAM PASCASARJANA  
PROGRAM STUDI : MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK**

**PENGESAHAN**

**Nama** : Faisal Rizal  
**NIM** : 500580188  
**Program Studi** : Magister Administrasi Publik  
**Judul TAPM** : Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji  
 Abdullah Dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan  
 Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun

Telah dipertahankan di hadapan Sidang Panitia Penguji Tesis Program Pascasarjana,  
 Program Studi Administrasi Publik, Universitas Terbuka pada:

**Hari/Tanggal** : Minggu / 18 Desember 2016  
**W a k t u** : 08.00 – 09.30 Wib

dan telah dinyatakan **LULUS**

**PANITIA PENGUJI TAPM**

**Ketua Komisi Penguji** : **drh. Ismed Sawir, M. Sc**

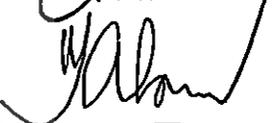
**Penguji Ahli** : **Dr. Roy Valiant Salomo, M.Soc.Sc**

**Pembimbing I** : **Prof. Dr. Ngadisah, M. A**

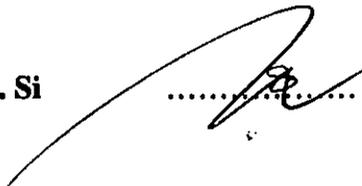
**Pembimbing II** : **Dr. Liestyodono B. Irianto, M. Si**

Tanda tangan

  
 .....

  
 .....

  
 .....

  
 .....

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum wr. Wb

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya, serta penulis ucapkan shalawat dan salam kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW beserta para keluarga, sahabat, dan umatnya sampai akhir zaman dimana akhirnya penulis dapat menyelesaikan penulisan TAPM ini yang berjudul “Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun”.

Dalam penyusunan laporan tugas akhir ini, penulis banyak mendapat bantuan moril maupun materil dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Kepala UPBJJ Batam, Bapak drh. Ismed Sawir, M. Sc yang telah memberikan kesempatan penulis untuk mengikuti Program S2 Magister Administrasi public di universitas Terbuka.
2. Prof. Dr. Ngadisah, M. A selaku pembimbing I yang telah sabar dan tekun membimbing dan memotivasi penulis untuk segera menyelesaikan penulisan TAPM ini.
3. Dr. Liestyodono B. Irianto, M. Si selaku pembimbing II yang telah memberikan saran dan masukan sehingga TAPM ini dapat penulis selesaikan.
4. Kedua orang tua beserta kakak dan adik penulis yang tercinta yang selalu memberikan do'a dan dukungan untuk keberhasilan penulis dalam menyelesaikan pendidikan pada Program S2 Magister Administrasi public di universitas Terbuka.
5. Isteriku tercinta Fetti Gustiani, S.IP dan anakku Fadilla Talita Ramadhani yang tersayang yang telah menjadi inspirasi dan semangat bagi penulis dalam

- menyelesaikan pendidikan pada Program S2 Magister Administrasi public di universitas Terbuka.
6. Aryandy, S. Sos, MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Karimun beserta rekan – rekan pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Karimun yang telah memberikan banyak membantu dalam melaksanakan penelitian.
  7. Saptono Sudiro, S. Sos selaku Kepala Bandar Udara Raja Haji Abdullah beserta rekan – rekan pegawai Bandar Udara Raja Haji Abdullah yang telah memberikan banyak membantu dalam melaksanakan penelitian.
  8. Eliaki Gulo, SE. MM dan segenap Civitas Akademika Program Magister Administrasi publik di universitas Terbuka UPBBJ Batam.
  9. Seluruh rekan seperjuangan mahasiswa Magister Administrasi publik atas segala bantuan yang diberikan selama perkuliahan sampai pada penulisan TAPM dan masih banyak lagi yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu atas saran dan kritik yang disampaikan kepada penulis.

Penulis menyadari dalam penulisan ini masih jauh dari kata sempurna dimana masih terdapat kekurangan karena keterbatasan kemampuan penulis dalam menyusun TAPM ini. Untuk itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi perbaikan selanjutnya. Harapan penulis semoga TAPM ini dapat bermanfaat bagi Civitas Akademika Program Magister Administrasi publik di universitas Terbuka UPBBJ Batam dan Pemerintah daerah Kabupaten Karimun khususnya bagi penulis sendiri.

Batam, Desember 2016



**FAISAL RIZAL**

## DAFTAR ISI

Abstract.....	i
Abstrak.....	ii
Pernyataan.....	iii
Lembar Persetujuan TAPM.....	iv
Pengesahan.....	v
Kata Pengantar.....	vi
Daftar Isi .....	viii
Daftar Gambar.....	x
Daftar Bagan .....	xi
Daftar Tabel.....	xii
Daftar Lampiran.....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	11
B. Identifikasi Masalah .....	12
C. Perumusan Masalah.....	13
D. Tujuan Penelitian .....	13
E. Kegunaan Penelitian .....	12
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Teori Kebijakan .....	15
B. Penelitian Terdahulu .....	55
C. Kerangka Berpikir .....	59
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Desain Penelitian .....	61
B. Definisi Konsep dan Ruang Lingkup Penelitian.....	62
C. Populasi dan Sampel .....	66
D. Responden Dan Informan .....	66
E. Teknik Pengumpulan Data .....	68
F. Instrumen Penelitian .....	69
G. Rencana Analisis .....	73
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Tempat Penelitian.....	75
B. Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	77
1. Implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah .....	77
a. Kebijakan pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	82
b. Kebijakan pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	86

2. Faktor yang mempengaruhi dalam mewujudkan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	90
3. Dampak implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	106
<b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	114
B. Saran.....	116
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	: Peta Wilayah Kabupaten Karimun.....	2
Gambar 1.2	: Wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan pelabuhan Bebas Karimun.....	6
Gambar 4.1	: Foto Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun.....	76



## DAFTAR BAGAN

- Bagan 2.1 : Bagan Kerangka Berpikir Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas 60 (*Free Trade Zone*) .....



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	: Tinjauan Penelitian Yang Terkait.....	58
Tabel 4.1	: Perencanaan pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara.....	82
Tabel 4.2	: Resume pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun.....	84
Tabel 4.3	: Perencanaan pengembangan non fisik Bandar Udara.....	86
Tabel 4.4	: Resume pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun.....	88



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I : Pedoman Wawancara  
Lampiran II : Foto / Dokumentasi Wawancara



## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum wr. Wb

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya, serta penulis ucapkan shalawat dan salam kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW beserta para keluarga, sahabat, dan umatnya sampai akhir zaman dimana akhirnya penulis dapat menyelesaikan penulisan TAPM ini yang berjudul “Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun”.

Dalam penyusunan laporan tugas akhir ini, penulis banyak mendapat bantuan moril maupun materil dari berbagai pihak. Oleh sabab itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Kepala UPBJJ Batam, Bapak drh. Ismed Sawir, M. Sc yang telah memberikan kesempatan penulis untuk mengikuti Program S2 Magister Administrasi public di universitas Terbuka.
2. Prof. Dr. Ngadisah, M. A selaku pembimbing I yang telah sabar dan tekun membimbing dan memotivasi penulis untuk segera menyelesaikan penulisan TAPM ini.
3. Dr. Liestyodono B. Irianto, M. Si selaku pembimbing II yang telah memberikan saran dan masukan sehingga TAPM ini dapat penulis selesaikan.
4. Kedua orang tua beserta kakak dan adik penulis yang tercinta yang selalu memberikan do'a dan dukungan untuk keberhasilan penulis dalam menyelesaikan pendidikan pada Program S2 Magister Administrasi public di universitas Terbuka.
5. Isteriku tercinta Fetti Gustiani, S.IP dan anakku Fadilla Talita Ramadhani yang tersayang yang telah menjadi inspirasi dan semangat bagi penulis dalam

menyelesaikan pendidikan pada Program S2 Magister Administrasi public di universitas Terbuka.

6. Aryandy, S. Sos, MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Karimun beserta rekan – rekan pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Karimun yang telah memberikan banyak membantu dalam melaksanakan penelitian.
7. Saptono Sudiro, S. Sos selaku Kepala Bandar Udara Raja Haji Abdullah beserta rekan – rekan pegawai Bandar Udara Raja Haji Abdullah yang telah memberikan banyak membantu dalam melaksanakan penelitian.
8. Eliaki Gulo, SE. MM dan segenap Civitas Akademika Program Magister Administrasi publik di universitas Terbuka UPBBJ Batam.
9. Seluruh rekan seperjuangan mahasiswa Magister Administrasi publik atas segala bantuan yang diberikan selama perkuliahan sampai pada penulisan TAPM dan masih banyak lagi yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu atas saran dan kritik yang disampaikan kepada penulis.

Penulis menyadari dalam penulisan ini masih jauh dari kata sempurna dimana masih terdapat kekurangan karena keterbatasan kemampuan penulis dalam menyusun TAPM ini. Untuk itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi perbaikan selanjutnya. Harapan penulis semoga TAPM ini dapat bermanfaat bagi Civitas Akademika Program Magister Administrasi publik di universitas Terbuka UPBBJ Batam dan Pemerintah daerah Kabupaten Karimun khususnya bagi penulis sendiri.

Batam, Desember 2016



**FAISAL RIZAL**

## DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
Pernyataan.....	ii
Daftar Isi .....	iii
Daftar Tabel .....	v
Daftar Bagan .....	vi
Daftar Gambar.....	vii
Daftar Lampiran.....	viii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah .....	11
C. Perumusan Masalah.....	12
D. Tujuan Penelitian .....	13
E. Kegunaan Penelitian .....	13
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Teori Kebijakan .....	15
B. Penelitian Terdahulu .....	55
C. Kerangka Berpikir .....	59
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Desain Penelitian .....	61
B. Definisi Konsep dan Ruang Lingkup Penelitian.....	62
C. Populasi dan Sampel .....	66
D. Responden Dan Informan .....	66
E. Teknik Pengumpulan Data .....	68
F. Instrumen Penelitian .....	69
G. Rencana Analisis .....	73
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Tempat Penelitian.....	75
B. Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	77
1. Implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah .....	77
a. Kebijakan pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	82

b. Kebijakan pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	86
2. Faktor yang mempengaruhi dalam mewujudkan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	90
3 Dampak implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.....	106
<b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	114
B. Saran.....	116

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	: Tinjauan Penelitian Yang Terkait.....	58
Tabel 4.1	: Perencanaan pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara.....	82
Tabel 4.2	: Resume pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun.....	84
Tabel 4.3	: Perencanaan pengembangan non fisik Bandar Udara.....	86
Tabel 4.4	: Resume pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun.....	88



## DAFTAR BAGAN

- Bagan 2.1 : Bagan Kerangka Berpikir Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas 60 (*Free Trade Zone*) .....



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	: Peta Wilayah Kabupaten Karimun.....	2
Gambar 1.2	: Wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan pelabuhan Bebas Karimun.....	6
Gambar 4.1	: Foto Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun.....	76



## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran I : Pedoman Wawancara  
Lampiran II : Foto / Dokumentasi Wawancara



## BAB I

### PENDAHULUAN

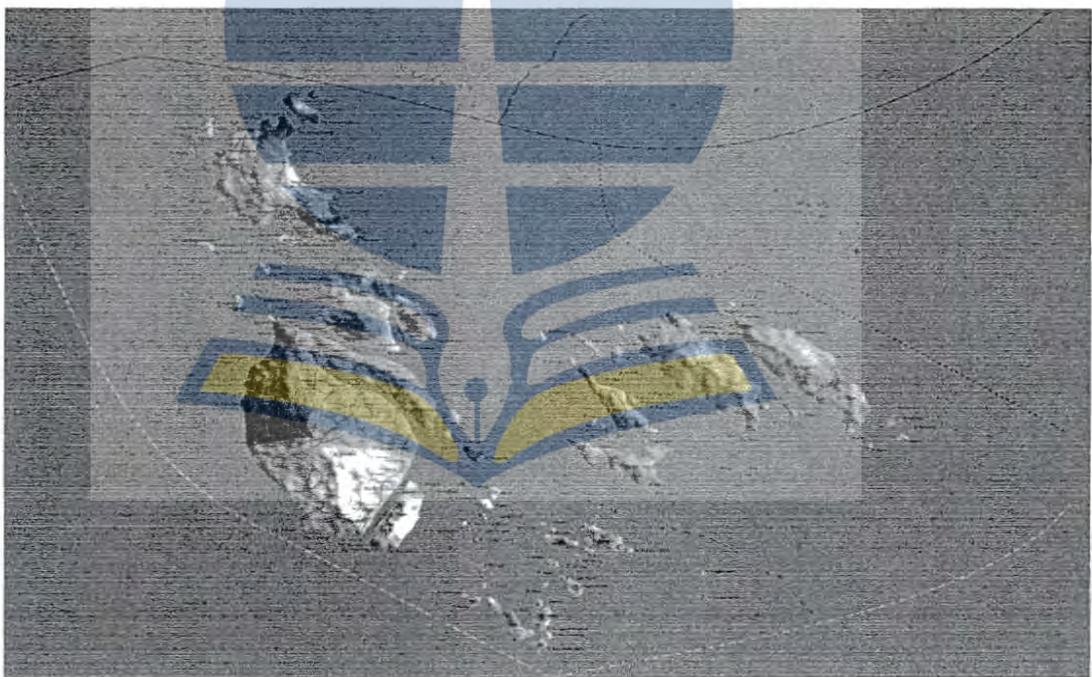
#### A. Latar Belakang Masalah

Kabupaten Karimun merupakan salah satu pulau (daerah) yang merupakan bagian dari Negara Indonesia. Kabupaten Karimun merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Kepulauan Riau, yang terdiri atas pulau-pulau. Kabupaten Karimun dibentuk berdasarkan UU Nomor 53 tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Kepulauan Karimun bersama 8 (delapan) daerah otonom lainnya. Luas wilayah kabupaten ini mencapai 920 kilometer persegi dengan jumlah penduduk 230.000 jiwa. Berdasarkan luas wilayahnya, Kabupaten Karimun merupakan Daerah kepulauan yang mempunyai luas 7.984 kilometer persegi yang terdiri dari wilayah daratan seluas 1.524 kilometer persegi dan wilayah perairan seluas 6.460 kilometer persegi. Secara astronomis terletak antara 0°35' Lintang Utara sampai dengan 1°10' Lintang Utara dan 103°30' Bujur Timur sampai dengan 104° Bujur Timur. Kabupaten Karimun ini juga berada dekat dengan pulau Sumatra daratan (Provinsi Riau) serta dengan negara Malaysia. Kabupaten Karimun berada di jalur pelayaran internasional Selat Malaka, berdekatan dengan Malaysia dan Singapura.

Kabupaten Karimun terdiri dari 12 Kecamatan, 29 Kelurahan dan 32 Desa, serta dengan jumlah 198 pulau besar dan kecil, dengan batas wilayah sebagai berikut:

- ❖ Sebelah Utara dengan Semenanjung Malaysia dan Singapura,
- ❖ Sebelah Selatan dengan Kabupaten Indragiri Hilir,
- ❖ Sebelah Barat dengan Kabupaten Bengkalis dan Pelalawan,
- ❖ Sebelah Timur dengan Kota Batam.

Untuk lebih jelasnya mengenai letak Kabupaten Karimun dapat dilihat pada *Gambar 1.1*



**Gambar 1.1 Peta Wilayah Kabupaten Karimun**

Letak Karimun di sisi jalur perdagangan internasional paling ramai di dunia dan perannya yang demikian penting sebagai salah satu gerbang dan ujung tombak ekonomi Indonesia merupakan pertimbangan utama bagi

penetapan kawasan Karimun menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Letak geografis Karimun yang unik dan khusus menjadikan posisinya begitu sentral, karena dapat dijadikan sebagai pintu gerbang bagi arus masuk investasi, barang, dan jasa dari luar negeri yang berguna bagi peningkatan kesejahteraan rakyat Indonesia. Selain dapat difungsikan sebagai sentral pengembangan industri sarat teknologi yang dapat memberikan manfaat di masa depan dan pengembangan industri-industri dengan nilai tambah yang tinggi, kawasan Karimun dapat pula berfungsi sebagai tempat pengumpulan dan penyaluran hasil produksi dari dan ke seluruh wilayah Indonesia serta negara-negara lain. Mengingat letaknya tepat pada jalur kapal laut internasional maka kawasan Karimun dapat menjadi pusat pelayanan lalu lintas kapal internasional. Selain itu dengan posisi Karimun didukung oleh kondisi Sumatera yang telah jauh berkembang, memudahkan penyediaan tenaga kerja dan sarana pengembangan kemampuan tenaga kerja. Di samping itu, pada kawasan Karimun juga tersedia lahan dan industri pendukung.

Implementasi Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) merupakan strategi pengembangan wilayah strategis untuk mengembangkan wilayah-wilayah yang berada di rute pelayaran internasional. Wilayah-wilayah strategis sangat potensial untuk dikembangkan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus. Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) merupakan bagian dari pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus. Kawasan Perdagangan Bebas memiliki keunggulan di banding wilayah Kawasan

Ekonomi Khusus lainnya. Strategi pengembangan Karimun menjadi menjadi salah satu Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) menjadi kebijakan katalis dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi khususnya Karimun dan mempersiapkan Indonesia dalam menghadapi pasar bebas ASEAN (AFTA 2015).

Pertumbuhan ekonomi merupakan masalah perekonomian dalam jangka panjang. Pertumbuhan ekonomi merupakan fenomena penting yang dialami dunia dalam dua abad belakangan ini. Proses pertumbuhan ekonomi tersebut dinamakan *modern economic growth* dengan transisi menjadi masyarakat *industry*. Ditinjau dari sudut ekonomi, perkembangan perekonomian dunia menimbulkan dua efek penting yang sangat menggalkan, yaitu: (1) kemakmuran atau taraf hidup masyarakat makin meningkat, dan (2) dapat menciptakan kesempatan kerja baru kepada penduduk yang semakin bertambah jumlahnya.<sup>1</sup>

Untuk mendorong pertumbuhan ekonomi tersebut diperlukan kebijakan yang mendukung dua efek penting diatas. Salah satu kebijakan yang mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan pengembangan kawasan ekonomi strategis nasional seperti Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*). Untuk mempercepat pencapaian pembangunan ekonomi nasional, diperlukan peningkatan penanaman modal melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan *geo-ekonomi* dan *geo-strategis* yang

---

<sup>1</sup> Sadono Sukirno, "Pengantar Ekonomi Makro", Jakarta, PT. RajaGrafindo Persada, 1996, Hal.413.

disebut dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Salah satu instrument KEK adalah Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone). Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) dipersiapkan untuk memaksimalkan kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi. Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) bertujuan untuk mempercepat perkembangan daerah. Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) diharapkan dapat menjadi salah satu solusi bagi banyak hal seperti menekan urbanisasi ke kota-kota besar, penyerapan tenaga kerja, pertumbuhan ekonomi kawasan dan pada akhirnya berkurangnya tingkat kemiskinan.

Keberadaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) diharapkan mendorong kegiatan ekspor, meningkatkan investasi serta dapat mendorong pertumbuhan wilayah sekitarnya. Secara luas, Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) sebagai model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, antara lain industri, pariwisata, dan perdagangan sehingga dapat menciptakan lapangan pekerjaan. Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) merupakan upaya peningkatan daya saing Indonesia yang masih rendah dibandingkan negara-negara ASEAN lainnya.

Pemerintah menetapkan Kabupaten Karimun sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) melalui Peraturan Pemerintah nomor 47 tahun 2007, dimana Kabupaten Karimun ditetapkan terbatas di beberapa lokasi atau dikenal dengan istilah *enclave*. Setelah 4

tahun status Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) diimplementasikan di Karimun, berbagai catatan kemajuan berhasil ditorehkan di antaranya dengan mulai masuknya investasi asing dengan nilai yang fantastis di daerah itu sehingga membuka banyak peluang kerja dan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi setempat.



Dasar kebijakan pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) adalah Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000. Dengan mendefinisikan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) sebagai suatu kawasan yang berada dalam wilayah hukum NKRI yang terpisah dari daerah pabean sehingga bebas dari pengenaan bea masuk, pajak pertambahan nilai, pajak penjualan atas barang mewah, dan cukai.

Dengan ditetapkannya Kabupaten Karimun menjadi kawasan perdagangan bebas, maka salah satu syarat menjadi Free Trade Zone (FTZ) Kabupaten Karimun belum memiliki Bandar Udara yang representatif. Untuk kepentingan tersebut maka rencana pengembangan bandar udara ini harus dipersiapkan secara terpadu terutama dengan berbagai infrastruktur transportasi wilayah yang lainnya seperti pelabuhan laut Karimun, guna mewujudkan penyediaan jasa layanan transportasi wilayah sesuai dengan tingkat kebutuhannya, sebagaimana tercantum di dalam Kebijakan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Karimun dan Tataran Transportasi Wilayah Kepulauan Riau.

Transportasi saat ini yang ada di Kabupaten Karimun yang memadai baru transportasi laut. Kita ketahui sendiri transportasi laut begitu banyak kendala seperti cuaca, keterbatasan armada, maupun waktu perjalanan yang cukup lama, kita bisa melihat grafik di bawah ini begitu banyaknya masyarakat yang menggunakan transportasi laut sebagai sarana transportasi satu-satunya untuk keluar masuk dari daerah Karimun.

Mengingat bahwa Bandar Udara Raja Haji Abdullah adalah merupakan salah satu bandara di dalam sistem kebandaraan nasional, maka penataan kebandarudaraan Raja Haji Abdullah di Karimun ini harus diwujudkan dalam satu kesatuan dengan tatanan kebandarudaraan nasional guna mewujudkan satu kesatuan penyelenggaraan transportasi udara yang andal dan berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan daerah dan nasional.

Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional tanggal 16 Agustus 2013 dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 335 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Bandar Udara Bandara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Karimun Propinsi Kepulauan Riau tanggal 7 Juni 2016 dimana Bandara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun yang merupakan Bandar Udara Klasifikasi 2B dengan kondisi belum ada penerbangan komersial dengan panjang landasan pacu 900 meter sehingga direncanakan pengembangannya menjadi Bandar Udara Klasifikasi 3C yakni dengan panjang landasan pacu 1.600 meter dengan perkiraan jam sibuk 26 pesawat/hari atau 2 pesawat/jam untuk pesawat ATR-72 atau Fokker-50.

Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Karimun direncanakan terdiri dari pengembangan fisik/konstruksi Bandar udara dan pengembangan non fisik Bandar udara berdasarkan hasil analisis proyeksi atau perkiraan lalu lintas udara, baik lalu lintas pesawat terbang dan pengguna yang memanfaatkan Bandar Udara. Hasil prediksi lalu lintas angkutan udara merupakan data pokok untuk perhitungan kapasitas dan analisa kebutuhan fasilitas yang ada.

Peran angkutan udara merupakan salah satu moda transportasi yang sangat penting, disamping sebagai alat transportasi yang cepat, juga sebagai salah satu alat untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Kondisi geografis yang beraneka ragam membuat banyak permasalahan yang harus dihadapi

dalam memilih moda transportasi yang sesuai dengan kondisi tersebut. Untuk moda transportasi darat banyak kendala yang dihadapi untuk mencapai daerah antar pulau, begitu juga dengan moda transportasi air, ada wilayah perairan yang memiliki resiko tinggi dan berbahaya untuk dilewati jalur pelayaran. Oleh karena itu, diperlukan moda transportasi alternatif yang efisien, aman, dan nyaman untuk menjawab permasalahan yang ada, yaitu penerbangan perintis sebagai moda transportasi alternatif yang dapat menjangkau wilayah-wilayah yang sulit dijangkau moda transportasi lainnya dan sebagai pendukung Karimun sebagai wilayah Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*).

Sejak diberlakukannya Otonomi daerah, perkembangan beberapa wilayah di Indonesia cukup pesat. Perkembangan ini memerlukan dukungan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi, termasuk transportasi udara. Bandar Udara sebagai prasarana penyelenggaraan penerbangan dalam menunjang pertumbuhan suatu wilayah memiliki peranan penting sehingga perlu ditata secara terpadu untuk mewujudkan tersedianya pelayanan jasa kebandarudaraan yang sesuai dengan tingkat kebutuhannya. Penyediaan Bandar Udara yang memenuhi standar dan kebutuhan sebagaimana tersebut merupakan salah satu program Kementerian Perhubungan, Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun dalam mempercepat perkembangan daerah, yang tumbuh melalui mobilitas masyarakat dan perekonomian yang makin tinggi, kompleks dan luas.

Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi yang mantap dan dinamis.<sup>2</sup>

Berdasarkan dari paparan yang telah di jelaskan di atas bahwa kebijakan pemerintah dalam rangka pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Karimun sebagai pembuka akses investor untuk lebih mudah dalam berinteraksi diluar karimun yang membutuhkan waktu yang cepat, efektif serta efisien. Bukan saja sebagai Bandar Udara udara perintis tetapi Bandar Udara Raja Haji Abdullah karimun sebagai Bandar udara nasional yang dapat mendukung transportasi untuk berinteraksi baik penerbangan lokal maupun internasional, dengan satu tujuan membangun ekonomi wilayah yang akan memberikan dampak meningkatkan kemakmuran atau taraf hidup masyarakat di Kabupaten Karimun, serta menciptakan kesempatan kerja baru kepada penduduk yang semakin bertambah jumlahnya, maka penulis tertarik untuk mengambil judul pada penelitian ini dengan judul : **“Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Dan Dampaknya Terhadap Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) Di Kabupaten Karimun”**.

---

<sup>2</sup> Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

## B. Identifikasi Masalah

Untuk menemukan identifikasi masalah dalam penelitian ini, perlu dipertanyakan apakah yang menjadi masalah dalam penelitian ini yang akan dikaji lebih lanjut untuk menemukan suatu pemecahan terhadap beberapa masalah yang telah diidentifikasi tersebut. Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, masalah dapat diidentifikasi sebagai berikut :

Kebijakan yang dilakukan Pemerintah dalam pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) belum maksimal, ini dapat dilihat dari:

- a. Peran Bandar Udara Raja Haji Abdullah masih belum maksimal dikarenakan route penerbangan masih sangat sedikit sehingga aktivitas para investor dalam melakukan kegiatan di luar Karimun masih menggunakan transportasi laut.
- b. Adanya harapan dan keinginan dari para investor yang menanamkan modalnya di Kabupaten Karimun kepada pemerintah dalam menunjang Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun agar dapat mengembangkan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.
- c. Terhambatnya komunikasi antar daerah oleh investor dikarenakan belum maksimalnya peran bandar udara sehingga memperlambat akses tersebut.

- d. Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah sangat penting bagi Kabupaten Karimun karena apabila terjadi permasalahan di Karimun maka akan cepat dapat teratasi dengan adanya kemudahan akses perhubungan tersebut.

### **C. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas maka dapat dirumuskan masalah penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun?
2. Faktor apa saja yang menjadi kendala atau hambatan dalam mewujudkan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun?
3. Apa dampak implementasi (pelaksanaan) kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mendiskripsikan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun.
2. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi kendala atau hambatan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun.
3. Untuk mengetahui dampak implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun.

#### **E. Kegunaan Penelitian.**

Adapun manfaat penelitian adalah sebagai berikut :

1. Manfaat yang bersifat teoritis adalah mengharapkan bahwa hasil penelitian ini dapat menyumbangkan pemikiran tentang kebijakan pemerintah dalam pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun.
2. Manfaat yang bersifat praktis adalah bahwa hasil penelitian nantinya diharapkan dapat memberikan jalan keluar yang akurat terhadap permasalahan yang diteliti dan disamping itu hasil penelitian ini dapat

mengungkapkan teori-teori baru serta pengembangan teori-teori yang sudah ada pada tinjauan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Teori Kebijakan

##### 1. Pengertian

Kebijakan adalah cetak biru bagi tindakan yang mengarah dan mempengaruhi perilaku orang banyak yang terkena dampak keputusan tersebut. Kebijakan sengaja disusun dan dirancang untuk membuat perilaku orang banyak yang dituju (kelompok target) menjadi terpola sesuai dengan bunyi dan rumusan kebijakan tersebut. Disamping kesimpulan tentang pengertian kebijakan dengan yang dimaksud. Pada dewasa ini istilah kebijakan lebih sering dan secara luas dipergunakan dalam kaitannya dengan tindakan-tindakan pemerintah, serta perilaku negara pada umumnya.

Kebijakan publik meliputi segala sesuatu yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Disamping itu kebijakan publik juga kebijakan yang dikembangkan atau dibuat oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah. Aktor mempunyai posisi yang amat strategis bersama-sama dengan faktor kelembagaan (institusi) kebijakan itu sendiri. Interaksi aktor dan lembaga inilah yang kemudian menentukan proses perjalanan dan strategi yang dilakukan oleh komunitas kebijakan dalam makna yang lebih luas.<sup>1</sup> Apabila

---

<sup>1</sup> Muhlis Madani, *Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), Hal. 36.

terjadi suatu perubahan kebijakan publik, perubahan tersebut dilakukan lebih bersifat tambal sulam dibandingkan dari pada bersifat revolusioner. Dalam bentuknya yang realistis kebijakan publik sering kali hanya disempurnakan dan jarang dilakukan pergantian.

Dalam pembuatan kebijakan hendaknya didasarkan pada analisis kebijakan yang baik, sehingga dapat menghasilkan kebijakan yang baik pula. Menurut Winarno ada tiga hal pokok yang perlu diperhatikan dalam analisis kebijakan, yaitu :

1. Fokus utamanya adalah mengenai penjelasan kebijakan bukan mengenai anjuran kebijakan yang pantas.
2. Sebab-sebab dan konsekuensi dari kebijakan-kebijakan publik diselidiki dengan teliti dan dengan menggunakan metodologi ilmiah.
3. Analisis dilakukan dalam rangka mengembangkan teori-teori umum yang dapat diandalkan tentang kebijakan-kebijakan publik dan pembentuknya. Sehingga dapat diterapkannya terhadap lembaga-lembaga dan bidang-bidang kebijakan yang berbeda. Dengan demikian analisis kebijakan dapat bersifat ilmiah dan relevan bagi masalah-masalah politik dan sosial.

**a. Proses Penyusunan Kebijakan.**

Adapun proses dalam penyusunan kebijakan adalah sebagai berikut :

1) Pengindentifikasian masalah dan penyusunan agenda.

Tahap pertama dalam proses perumusan kebijakan publik adalah pengidentifikasian masalah dan penyusunan agenda, permasalahan, keinginan, tuntutan, aspirasi, dan kehendak yang berkembang dalam kehidupan masyarakat.

2) Penyusunan skala prioritas.

Tahap kedua dalam proses perumusan kebijakan publik adalah penyusunan skala prioritas. Ada begitu banyak permasalahan, keinginan, tuntutan, maupun aspirasi dari masyarakat, semuanya tidak mungkin dapat diselesaikan dan dipenuhi sekaligus secara bersamaan. Oleh sebab itu, pemerintah perlu melakukan penyusunan skala prioritas, skala prioritas ini bisa ditentukan apabila pengidentifikasian masalah sudah dilakukan, sehingga dapat diketahui permasalahan apa saja yang harus segera didahulukan untuk diatasi dengan kebijakan publik.

3) Perumusan (formulasi) rancangan kebijakan.

Tahap ketiga dari proses perumusan kebijakan publik adalah perumusan rancangan kebijakan. Jika permasalahan sudah diidentifikasi dan ditentukan skala prioritasnya, maka pemerintah mulai menyusun rancangan kebijakan untuk menyelesaikan atau mengatasi permasalahan tersebut. Dalam menyusun dan merumuskan rancangan kebijakan, pemerintah tetap memperhatikan pendapat atau masukan dari masyarakat. Formulasi (perumusan) kebijakan

dapat berbentuk undang-undang, perpu, kepres, perda, dan lain sebagainya. Bentuk-bentuk formulasi kebijakan ini disesuaikan dengan tingkat dan kebutuhan permasalahan.

4) Penetapan dan pengesahan kebijakan.

Tahap yang ke empat dalam proses perumusan kebijakan publik adalah penetapan dan pengesahan kebijakan. Pada tahap ini rumusan rancangan kebijakan sudah selesai dibahas dan disepakati oleh lembaga yang terkait. Dengan demikian, rancangan kebijakan publik tersebut siap untuk ditetapkan dan disahkan dalam bentuk peraturan atau undang-undang. Kebijakan yang sudah disahkan tersebut perlu disosialisasikan terlebih dahulu kepada masyarakat sebelum diberlakukan. Hal ini bertujuan agar masyarakat mengetahui kebijakan baru tersebut, memahami maksud dan tujuan kebijakan, dan siap untuk melaksanakannya.

5) Pelaksanaan kebijakan.

Tahap kelima dalam proses perumusan kebijakan publik adalah pelaksanaan kebijakan. Dalam pelaksanaan suatu kebijakan, masyarakat sudah dianggap siap untuk mengikuti dan merepakan kebijakan tersebut, termasuk pemerintah sendiri. Pada tahap ini, semua kebijakan yang telah dirumuskan tadi diuji secara nyata, sehingga adapat diketahui apakah kebijakan baru tersebut yang diambil itu dapat mengatasi permasalahan atau tidak.

6) Evaluasi kebijakan publik.

Tahap terakhir adalah evaluasi kebijakan publik. Pada tahap ini pelaksanaan kebijakan publik dievaluasi untuk mengetahui apakah sudah sesuai dengan harapan masyarakat dan terbukti efektif memecahkan masalah atau tidak. Jika hasilnya baik maka kebijakan tersebut diteruskan, sebaliknya jika kebijakan tersebut itu menimbulkan dampak atau permasalahan baru, maka sudah selanjutnya kebijakan tersebut ditinjau ulang atau diperbaiki. Dalam evaluasi ini diketahui pula prestasi yang dicapai dari kebijakan publik tersebut, sehingga dapat dijadikan acuan untuk perumusan kebijakan berikutnya.<sup>2</sup>

**b. Implementasi kebijakan.**

Implementasi kebijakan merupakan tahap yang krusial dalam proses kebijakan publik. Suatu kebijakan atau program harus diimplementasikan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan. Implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian luas merupakan alat administrasi publik dimana aktor, organisasi, prosedur, teknik serta sumber daya diorganisasikan secara bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan.

Tahap implementasi kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan dan sasaran ditetapkan terlebih dahulu yang dilakukan oleh formulasi kebijakan. Dengan demikian, tahap implementasi kebijakan

---

<sup>2</sup> <http://www.kitapunya.net/2015/08/proses-perumusan-kebijakan-publik.html>

terjadi hanya setelah undang-undang ditetapkan dan dana disediakan untuk membiayai implementasi kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan merupakan tahap yang bersifat praktis dan berbeda dengan formulasi kebijakan sebagai tahap yang bersifat teoritis.

Berdasarkan penjelasan di atas, Tachjan (2006i:25) menyimpulkan bahwa implementasi kebijakan publik merupakan proses kegiatan administratif yang dilakukan setelah kebijakan ditetapkan dan disetujui. Kegiatan ini terletak di antara perumusan kebijakan dan evaluasi kebijakan. Implementasi kebijakan mengandung logika *top-down*, maksudnya menurunkan atau menafsirkan alternatif-alternatif yang masih abstrak atau makro menjadi alternatif yang bersifat konkrit atau mikro.

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam proses kebijakan. Artinya implementasi kebijakan menentukan keberhasilan suatu proses kebijakan dimana tujuan serta dampak kebijakan dapat dihasilkan.

Bertolak belakang dengan pendekatan *top down*, pendekatan *bottom up* lebih menyoroti implementasi kebijakan yang terformulasi dari inisiasi warga masyarakat. Argumentasi yang diberikan adalah masalah dan persoalan yang terjadi pada level daerah hanya dapat dimengerti secara baik oleh warga setempat. Sehingga pada tahap implementasinya pun suatu kebijakan selalu melibatkan masyarakat secara partisipatif.

Tachjan (2006i:26) menjelaskan tentang unsur-unsur dari implementasi kebijakan yang mutlak harus ada yaitu:

1. Unsur pelaksana
2. Adanya program yang dilaksanakan serta
3. *Target group* atau kelompok sasaran.

Menurut Jones (dalam Joko widodo,2007:86) mengatakan bahwa "Implementasi sebagai Getting the job done and doing it." Selanjutnya menurut Joko Widodo (2007:85), "implementasi adalah suatu proses yang melibatkan sejumlah sumber yang termasuk manusia, dana dan kemampuan organisional yang dilakukan oleh pemerintahan maupun swasta (individu atau kelompok)." Sehingga dapat dikatakan implementasi adalah suatu proses mengerjakan dan melakukan suatu pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan oleh pihak swasta atau pemerintah.

**Pendekatan yang digunakan dalam menganalisis implementasi** kebijakan pemerintah dalam pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun adalah teori yang dikemukakan oleh George C. Edwards III. Dimana implementasi dapat dimulai dari kondisi abstrak dan sebuah pertanyaan tentang apakah syarat agar implementasi kebijakan dapat berhasil.

Menurut George C. Edwards III terdapat 4 faktor yang berpengaruh pada keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan. Empat faktor itu adalah Communication, resources, dispositions dan beureucratic stuktur.

(1). Faktor komunikasi (communication)

Komunikasi diartikan sebagai proses penyampaian informasi komunikator kepada komunikan. Komunikasi kebijakan berarti merupakan proses penyampaian informasi kebijakan dari pembuat kebijakan (policy maker) kepada pelaksanan kebijakan (policy implementors).

Implementasi akan berjalan efektif apabila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu yang bertanggungjawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Kejelasan ukuran dan tujuan kebijakan dengan demikian perlu dikomunikasikan secara tepat dengan para pelaksana. Konsistensi atau keseragaman dari ukuran dasar dan tujuan perlu dikomunikasikan sehingga implementors mengetahui secara tepat ukuran maupun tujuan kebijakan itu. Komunikasi dalam organisasi merupakan suatu proses yang amat kompleks dan rumit. Seseorang bisa menahannya hanya untuk kepentingan tertentu, atau menyebarkanluaskannya. Di samping itu sumber informasi yang berbeda juga akan melahirkan interpretasi yang berbeda pula. Agar implementasi berjalan efektif, siapa yang

bertanggungjawab melaksanakan sebuah keputusan harus mengetahui apakah mereka dapat melakukannya. Sesungguhnya implementasi kebijakan harus diterima oleh semua personel dan harus mengerti secara jelas dan akurat mengenai maksud dan tujuan kebijakan. Jika para aktor pembuat kebijakan telah melihat ketidakjelasan spesifikasi kebijakan sebenarnya mereka tidak mengerti apa sesungguhnya yang akan diarahkan. Para implemetor kebijakan bingung dengan apa yang akan mereka lakukan sehingga jika dipaksakan tidak akan mendapatkan hasil yang optimal. Tidak cukupnya komunikasi kepada para implementor secara serius mempengaruhi implementasi kebijakan

## (2). Sumber daya (Resources)

Sumber daya yang disebutkan meliputi sumber daya manusia, sumber daya keuangan, sumber daya peralatan (gedung, peralatan, tanah, dan suku cadang lain) yang diperlukan di dalam melaksanakan kebijakan.

Tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi program dan bagaimana akuratnya komunikasi dikirim. Jika personel yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program kekurangan sumberdaya dalam melakukan tugasnya. Komponen sumberdaya ini meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup

untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan program, adanya kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan program seperti dana dan sarana prasarana.

Sumberdaya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya program secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill/kemampuan para pelaksana untuk melakukan program. Untuk itu perlu adanya manajemen SDM yang baik agar dapat meningkatkan kinerja program. Ketidakmampuan pelaksana program ini disebabkan karena kebijakan konservasi energi merupakan hal yang baru bagi mereka dimana dalam melaksanakan program ini membutuhkan kemampuan yang khusus, paling tidak mereka harus menguasai teknik-teknik kelistrikan.

Informasi merupakan sumberdaya penting bagi pelaksanaan kebijakan. Ada dua bentuk informasi yaitu informasi mengenai bagaimana cara menyelesaikan kebijakan/program serta bagi pelaksana harus mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan

dan informasi tentang data pendukung kepatuhan kepada peraturan pemerintah dan undang-undang. Kenyataan dilapangan bahwa tingkat pusat tidak tahu kebutuhan yang diperlukan para pelaksana dilapangan. Kekurangan informasi/pengetahuan bagaimana melaksanakan kebijakan memiliki konsekuensi langsung seperti pelaksana tidak bertanggungjawab, atau pelaksana tidak ada di tempat kerja sehingga menimbulkan inefisien. Implementasi kebijakan membutuhkan kepatuhan organisasi dan individu terhadap peraturan pemerintah yang ada.

Sumberdaya lain yang juga penting adalah kewenangan untuk menentukan bagaimana program dilakukan, kewenangan untuk membelanjakan/mengatur keuangan, baik penyediaan uang, pengadaan staf, maupun pengadaan supervisor.

Fasilitas yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan/program harus terpenuhi seperti kantor, peralatan, serta dana yang mencukupi. Tanpa fasilitas ini mustahil program dapat berjalan

### (3). Disposisi (Dispostion)

Disposisi merupakan kemauan, keinginan dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan kebijakan tadi secara

sungguh- sungguh sehingga apa yang menjadi tujuan kebijakan dapat di wujudkan.

Salah satu faktor yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan adalah sikap implementor. Jika implementor setuju dengan bagian-bagian isi dari kebijakan maka mereka akan melaksanakan dengan senang hati tetapi jika pandangan mereka berbeda dengan pembuat kebijakan maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah.

Ada tiga bentuk sikap/respon implementor terhadap kebijakan ; kesadaran pelaksana, petunjuk/arahan pelaksana untuk merespon program kearah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Para pelaksana mungkin memahami maksud dan sasaran program namun seringkali mengalami kegagalan dalam melaksanakan program secara tepat karena mereka menolak tujuan yang ada didalamnya sehingga secara sembunyi mengalihkan dan menghindari implementasi program. Disamping itu dukungan para pejabat pelaksana sangat dibutuhkan dalam mencapai sasaran program.

Dukungan dari pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Wujud dari dukungan pimpinan ini adalah Menempatkan kebijakan menjadi prioritas program, penempatan pelaksana dengan orang-

orang yang mendukung program, memperhatikan keseimbangan daerah, agama, suku, jenis kelamin dan karakteristik demografi yang lain. Disamping itu penyediaan dana yang cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mereka mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan/program.

#### (4). Struktur Birokrasi

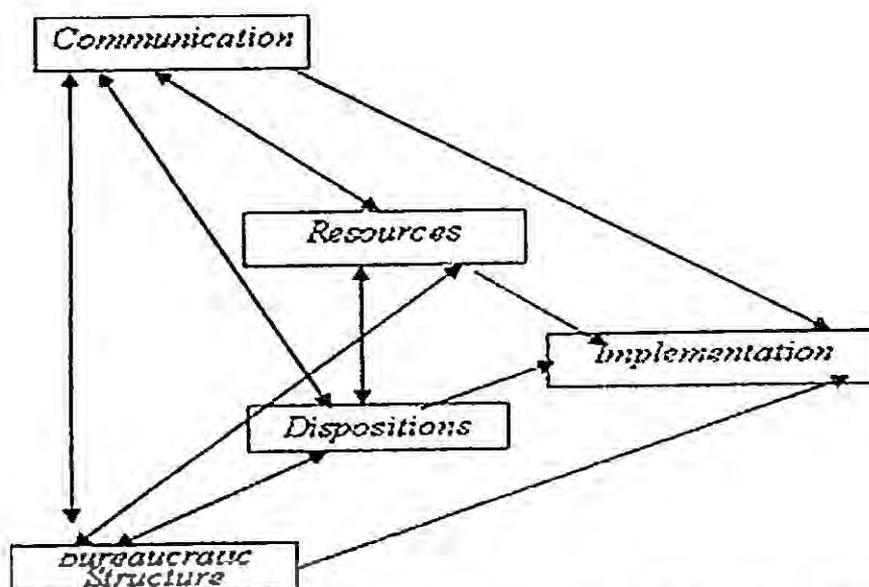
Struktur birokrasi ini mencakup aspek-aspek seperti struktur organisasi, pembagian kewenangan, hubungan antara unit-unit organisasi yang bersangkutan dan hubungan antara organisasi dengan organisasi luar dan sebagainya. (Joko Widodo, 2007).

Membahas badan pelaksana suatu kebijakan, tidak dapat dilepaskan dari struktur birokrasi. Struktur birokrasi adalah karakteristik, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi berulang-ulang dalam badan-badan eksekutif yang mempunyai hubungan baik potensial maupun nyata dengan apa yang mereka miliki dalam menjalankan kebijakan. Van Horn dan Van Meter menunjukkan beberapa unsur yang mungkin berpengaruh terhadap suatu organisasi dalam implementasi kebijakan, yaitu:

1. Kompetensi dan ukuran staf suatu badan;

2. Tingkat pengawasan hirarkhis terhadap keputusan-keputusan sub unit dan proses-proses dalam badan pelaksana;
3. Sumber-sumber politik suatu organisasi (misalnya dukungan di antara anggota legislatif dan eksekutif);
4. Vitalitas suatu organisasi;
5. Tingkat komunikasi “terbuka”, yaitu jaringan kerja komunikasi horizontal maupun vertikal secara bebas serta tingkat kebebasan yang secara relatif tinggi dalam komunikasi dengan individu-individu di luar organisasi;
6. Kaitan formal dan informal suatu badan dengan badan pembuat keputusan atau pelaksana keputusan.

Bila sumberdaya cukup untuk melaksanakan suatu kebijakan dan para implementor mengetahui apa yang harus dilakukan, implementasi masih gagal apabila struktur birokrasi yang ada menghalangi koordinasi yang diperlukan dalam melaksanakan kebijakan. Kebijakan yang kompleks membutuhkan kerjasama banyak orang, serta pemborosan sumberdaya akan mempengaruhi hasil implementasi. Perubahan yang dilakukan tentunya akan mempengaruhi individu dan secara umum akan mempengaruhi sistem dalam birokrasi.



Gambar 2.1 Hubungan antara variable implementasi kebijakan (Edward III 1980:148)

### c. Evaluasi Kebijakan.

Pembuatan kebijakan seharusnya berkontribusi untuk memecahkan masalah atau paling tidak mengurangi beban masalah. Selama tahap evaluasi dari siklus kebijakan, hasil kebijakan yang diharapkan bergerak ke pusat perhatian. Alasan normatif yang masuk akal bahwa akhirnya pembuatan kebijakan harus dinilai terhadap tujuan dimaksud dan dampak yang membentuk titik awal evaluasi kebijakan. Namun, evaluasi tidak hanya terkait dengan tahap akhir dalam siklus kebijakan, yang baik berakhir dengan penghentian kebijakan atau mendesain ulang berdasarkan persepsi masalah yang diubah dan agenda setting. Pada saat yang sama, penelitian evaluasi membentuk sub disiplin terpisah dalam ilmu kebijakan yang berfokus pada hasil yang diharapkan dan konsekuensi yang tidak diinginkan dari kebijakan. Studi evaluasi tidak terbatas pada tahap tertentu dalam siklus kebijakan, melainkan perspektif yang diterapkan untuk seluruh

proses pembuatan kebijakan dan dari perspektif yang berbeda dalam hal waktu (*ex ante*, *ex post*).

Selain itu, peran evaluasi dalam proses kebijakan jauh melampaui ruang lingkup studi evaluasi ilmiah. Evaluasi kebijakan berlangsung rutin dan sebagai bagian proses dan perdebatan politik. Evaluasi dapat menyebabkan pola beragam dari pelajaran kebijakan, dengan implikasi yang berbeda dalam hal mekanisme umpan balik dan potensi *re-start* proses kebijakan. Satu pola kebijakan sukses akan diperkuat, sebuah pola yang membentuk ide inti dari proyek percontohan yang disebut (atau model percobaan), di mana ukuran tertentu terlebih dulu diperkenalkan dalam (teritorial, substantif, atau temporal) konteks terbatas dan hanya diperpanjang jika evaluasi mendukung. Namun, daripada meningkatkan berdasarkan bukti pembuatan kebijakan, proyek percontohan dapat mewakili alat yang digunakan untuk tujuan menghindari konflik; tindakan diperebutkan tidak akhirnya diadopsi tapi diambil sebagai proyek percontohan dan ditunda sampai suasana politik sudah matang bagi tindakan yang lebih tahan lama.

**d. Isi Kebijakan.**

Dikatakan oleh Merilee S. Grindle bahwa isi kebijakan terdiri dari kepentingan kelompok sasaran, tipe manfaat, derajat perubahan yang diinginkan, letak pengambilan keputusan, pelaksanaan program, dan sumber daya yang dilibatkan. Sementara lingkungan implementasi

mengandung unsur keleluasaan kepentingan dan strategi aktor yang terlibat, karakteristik lembaga dan penguasa, serta kepatuhan dan daya tanggap. Kemudian Merilee menjelaskan indikator keberhasilan dalam implementasi adalah dengan melihat konsistensi dari pelaksana program dan tingkat keberhasilan pencapaian tujuan. Grindle menyatakan bahwa implementasi kebijakan sebagai keputusan politik dari para pembuat kebijakan yang tidak lepas dari pengaruh lingkungan.

Grindle mengungkapkan pada dasarnya implementasi kebijakan ditentukan oleh dua variabel, yaitu: variabel konten dan variabel konteks. Variabel konten adalah apa yang ada dalam isi suatu kebijakan yang berpengaruh terhadap implementasi, sedangkan variabel konteks, meliputi lingkungan dari kebijakan politik dan administrasi dengan kebijakan politik tersebut.

Disini kebijakan yang menyangkut banyak kepentingan yang berbeda dan sulit diimplementasikan dibanding yang menyangkut kepentingan sedikit. Oleh karenanya tinggi-rendahnya intensitas keterlibatan berbagai pihak (politisi, pengusaha, masyarakat, kelompok sasaran, dsb) dalam implementasi kebijakan akan berpengaruh terhadap efektivitas implementasi kebijakan.

**e. Proses Pembuatan Kebijakan.**

Proses pembuatan kebijakan publik dibagi dalam beberapa tahapan yang dikelompokkan untuk memudahkan menganalisis

kebijakan publik. Tahapan-tahapan kebijakan publik dapat dikelompokkan oleh Willian Dunn,<sup>3</sup> sebagai berikut: Tahap awal bagi pembuat kebijakan publik adalah merumuskan masalah dan menempatkannya dalam agenda kebijakan. Selanjutnya masalah-masalah yang diidentifikasi dan dicari jalan keluarnya yang disusun dalam bentuk formulasi kebijakan. Sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan, dipilih yang mungkin terbaik dan selanjutnya mencari dukungan dari pihak legislatif dan yudikatif.

Pembuatan kebijakan publik dimaksudkan untuk mengatasi masalah masalah yang timbul di masyarakat, merumuskan masalah merupakan salah satu tahapan dalam pembuatan kebijakan, sehingga merumuskan masalah merupakan hal pokok dalam pembuatan kebijakan. Dunn menjelaskan beberapa ciri penting dari masalah kebijakan antara lain :

1. Saling ketergantungan dari masalah kebijakan. Masalah-masalah kebijakan di dalam suatu bidang kadang kadang mempengaruhi kebijakan di dalam bidang lain. Ackoff dalam Dunn mengemukakan bahwa dalam kenyataan masalah-masalah kebijakan bukan merupakan kesatuan yang berdiri sendiri; mereka merupakan bagian dari seluruh sistem masalah yang paling baik diterangkan sebagai meses, yaitu, suatu sistem kondisi

---

<sup>3</sup> Willian Dunn, *Analisis Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1999), Hal. 24.

eksternal yang menghasilkan ketidakpuasan diantara segmen-segmen yang berbeda.

2. Subyektivitas dari masalah kebijakan. Kondisi eksternal yang menimbulkan suatu permasalahan didefinisikan, diklasifikasikan, dijelaskan dan dievaluasi secara selektif. Meskipun terdapat suatu anggapan bahwa masalah bersifat objektif, data yang sama mengenai suatu masalah dapat diinterpretasikan secara berbeda.
3. Sifat Buatan dari masalah. Masalah-masalah kebijakan hanya mungkin ketika manusia membuat penilaian mengenai keinginan untuk mengubah beberapa situasi masalah. Masalah kebijakan merupakan hasil/produk penilaian subyektif manusia; masalah kebijakan itu juga bisa diterima sebagai definisi-definisi yang sah dari kondisi sosial yang obyektif; dan diubah secara sosial.

Terdapat banyak solusi untuk suatu masalah sebagaimana terdapat banyak definisi terhadap masalah tersebut. Masalah dan solusi berada dalam perubahan-perubahan yang konstan; dan karenanya masalah tidak secara konstan terpecahkan. Kebijakan publik dalam mengatasi suatu masalah juga mengandung berbagai konsep.

Kebijakan publik disusun melalui tahapan-tahapan tertentu, dimana terdapat seorang atau sekumpulan aktor di setiap tahapan-tahapan penyusunan kebijakan publik tersebut. Menurut Dunn dalam tahapan-tahapan kebijakan publik terdiri dari :

1. Tahap penyusunan agenda. Para pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan masalah apada agenda publik. Sebelumnya masalah-masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan. Pada, akhirnya beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan.
2. Tahap formulasi kebijakan. Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif yang ada. Pada tahap ini masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah.
3. Tahap adopsi kebijakan. Dari beberapa alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan peradilan.
4. Tahap implementasi kebijakan. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumberdaya finansial dan manusia.

Tahap penilaian kebijakan. Pada tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat. Ditentukan ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria

yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik telah meraih dampak yang diinginkan.

**f. Elemen Kebijakan.**

Kebijakan publik adalah apa yang pemerintah pilih untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Pengertian ini menunjukkan bahwasannya pemerintah memiliki kewenangan untuk melakukan pilihan terhadap kebijakan mana yang akan dilakukan atau tidak, tergantung pada permasalahan yang timbul atau capaian yang ingin dituju dari kebijakan yang dibuat tersebut. Berdasarkan teori tersebut dapat disimpulkan bahwasannya suatu kebijakan dibuat oleh pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu yang didalamnya terdapat pelaku pelaku yang terlibat dalam mengatasi masalah yang timbul dari lingkungannya.

Kebijakan publik (positif) selalu berdasarkan pada peraturan perundangan tertentu yang bersifat memaksa (otoritatif). Dalam pembuatan kebijakan untuk mengatasi masalah yang timbul di masyarakat, kebijakan tersebut berisi nilai nilai yang selaras dengan nilai nilai yang berlaku di dalam masyarakat yang akan dikenai dampak langsung ataupun tidak langsung dari kebijakan.

Definisi kebijakan publik menurut Thomas R. Dye ini dapat diklasifikasikan sebagai keputusan (*decision making*), dimana pemerintah mempunyai wewenang untuk menggunakan keputusan

otoritatif, termasuk keputusan untuk membiarkan sesuatu terjadi, demi teratasinya suatu persoalan publik.

Implementasi kebijakan publik merupakan proses kegiatan administratif yang dilakukan setelah kebijakan ditetapkan dan disetujui. Kegiatan ini terletak di antara perumusan kebijakan dan evaluasi kebijakan. Implementasi kebijakan mengandung logika top-down, maksudnya menurunkan atau menafsirkan alternatif-alternatif yang masih abstrak atau makro menjadi alternatif yang bersifat konkrit atau mikro. Fungsi Implementasi kebijakan adalah untuk membentuk suatu hubungan yang memungkinkan tujuan atau sasaran kebijakan Negara diwujudkan sebagai suatu outcome.<sup>4</sup>

Implementasi merupakan salah satu tahap dalam proses Kebijakan publik. Biasanya implementasi dilaksanakan setelah sebuah kebijakan dirumuskan dengan tujuan yang jelas. Implementasi adalah suatu rangkaian aktifitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana yang diharapkan. Rangkaian kegiatan tersebut mencakup persiapan seperangkat peraturan lanjutan yang merupakan interpretasi dari kebijakan tersebut. Misalnya dari sebuah undang-undang muncul sejumlah Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden, maupun Peraturan Daerah, menyiapkan sumber daya guna menggerakkan implementasi termasuk di dalamnya sarana dan prasarana, sumber

---

<sup>4</sup> Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan Publik*, (Jakarta: Bumi Aksara, 1997). Hal. 52.

daya keuangan, dan tentu saja siapa yang bertanggung jawab melaksanakan kebijakan tersebut, dan bagaimana mengantarkan kebijakan secara konkrit ke masyarakat.

Menurut O. Jones ada tiga aktivitas utama yang penting dalam implementasi kebijakan, yaitu:

1. Organisasi, merupakan pembentukan atau penataan kembali sumber daya, unit-unit metode untuk menjadikan program berjalan (restrukturisasi sumber daya, pembentukan unit, dan metode untuk pelaksanaan program).
2. Interpretasi, menafsirkan agar program menjadi rencana dan pengarahan yang tepat dan dapat diterima serta dilaksanakan (merancang program kedalam rencana dan tindakan yang dapat diterima dan dilaksanakan).
3. Penerapan, kebutuhan rutin dari pelayanan pembayaran atau lainnya, yang disesuaikan dengan tujuan atau perlengkapan program (dukungan pendanaan dan lain-lain sesuai tujuan program).

Sehubungan dengan aktivitas fungsional tersebut adalah dari sudut organisasi dapat dilihat dari aktor atau bahan-bahan yang berperan dalam implementasi kebijakan atau program dengan memfokuskan pada birokrasi. Dari sudut interpretasi dapat dilihat bahwa proses interpretasi banyak dilakukan oleh badan-badan eksekutif birokrat, dan beberapa pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan suatu program tertentu.

Ada enam variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yakni :

1. Standart dan sasaran kebijakan, standart dan sasaran kebijakan harus jelas dan terukur sehingga dapat teralisasi.
2. Sumber daya, implementasi kebijakan perlu dukungan sumber daya baik sumber daya manusia (*Human resources*) maupun sumberdaya non manusia (*non-human resources*).
3. Hubungan antar organisasi, dalam banyak program implementasi sebuah program dukungan dan koordinasi dengan instansi lain.
4. Karakteristik pelaksana, yang dimaksud adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi. Kemudian semuanya itu akan mempengaruhi implementasi suatu program.
5. Kondisi sosial, politik, dan ekonomi, yakni variabel ini mencakup sumber daya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan.
6. Disposisi Implementator, yakni mencakup respon implementator tiga hal penting, yaitu: respon implementator terhadap kebijakan, dan intensitas disposisi implementator, yaitu preferensi nilai yang dimiliki oleh implementator.

Hal ini dikemukakan berdasarkan kenyataan bahwa proses implementasi ini akan dipengaruhi oleh dimensi-dimensi kebijakan semacam itu. Dalam artian bahwa implementasi kebanyakan akan

berhasil, apabila perubahan yang dikendaki relatif sedikit. Sementara kesepakatan terhadap tujuan, terutama dari mereka yang mengoperasikan program dilapangan, relatif tinggi.

Standart dan tujuan kebijakan mempunyai pengaruh tidak langsung terhadap pelaksanaan atau penyelenggaraan kebijakan. Disamping itu standart dan tujuan kebijakan juga berpengaruh tidak langsung terhadap disposisi para pelaksana melalui aktivitas komunikasi antar organisasi. Jelas respon para pelaksana terhadap suatu kebijakan didasarkan pada persepsi dan interpretasi mereka terhadap tujuan kebijakan tersebut. Walaupun demikian, hal ini bukan berarti bahwa komunikasi yang baik akan menyeimbangkan disposisi yang baik atau positif diantara para pelaksana. Standart dan tujuan juga mempunyai dampak yang tidak langsung terhadap disposisi para pelaksana melalui aktivitas penguatan atau pengabsahan. Dalam hal ini para atasan dapat meneruskan kepada para pelaksana dengan organisasi lain.

Hubungan antar sumber daya (*resources*) dengan kondisi sosial, ekonomi, dan politik dalam batas wilayah organisasi tertentu dapat dikemukakan bahwa tersedianya dana dan sumber lain dapat menimbulkan tuntutan dari warga masyarakat swasta, kelompok kepentingan yang terorganisir untuk ikut berperan dalam melaksanakan dan mensukseskan suatu kebijakan. Jelasnya prospek keuntungan pada suatu program kebijakan dapat menyebabkan

kelompok lain untuk berperan serta secara maksimal dalam melaksanakan dan mensukseskan suatu program kebijakan. Bagaimanapun juga dengan terbatasnya sumber daya yang tersedia, masyarakat suatu negara secara individual dan kelompok kepentingan yang terorganisir akan memilih untuk menolak suatu kebijakan. Dikarenakan keuntungan yang diperolehnya lebih kecil dibandingkan dengan biaya operasionalnya.

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya, tidak lebih dan kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan *derivate* atau turunan dari kebijakan tersebut. Kebijakan publik dalam bentuk undang-undang atau Peraturan Daerah adalah jenis kebijakan yang memerlukan kebijakan publik penjelas atau sering diistilahkan sebagai peraturan pelaksanaan. Kebijakan publik yang bisa langsung dioperasionalkan antara lain Keputusan Presiden, Instruksi Presiden, Keputusan Menteri, Keputusan Kepala Daerah, Keputusan Kepala Dinas, dll. Secara khusus kebijakan publik sering dipahami sebagai keputusan pemerintah.

Thoha mengidentifikasi dua aspek yang terkandung dalam kebijakan publik. Pertama, lahirnya kebijakan publik merupakan bagian dari dinamika sosial yang berarti bahwa proses kebijakan tidak

berada dalam ruang hampa dan berdiri sendiri. Sebagai produk dan aktivitas pemerintahan, kebijakan terkait dengan perubahan masyarakat. Dampaknya adalah meningkatnya kebutuhan maupun permasalahan yang dihadapi oleh masyarakat dan dalam dinamikanya mengerucut menjadi isu publik sehingga mendorong lahirnya suatu produk kebijakan. Kedua, kompleksitas kebutuhan publik dan permasalahan yang menyertainya menjadi titik total bagi ditetapkannya kebijakan untuk mengatasi konflik kepentingan serta memberikan insentif kepada berbagai kelompok DPRD maupun kelompok-kelompok kepentingan yang berasal dari sektor swasta serta lembaga swadaya masyarakat (LSM). Tiap-tiap kelompok kepentingan ini memiliki hubungan atau berinteraksi dengan aktor/elit kebijakan dengan tujuan untuk mempengaruhi pilihan-pilihan kebijakan yang akan ditetapkan.<sup>5</sup>

Dari sejumlah definisi yang telah diuraikan diatas, dapat disimpulkan bahwasannya kebijakan publik merupakan serangkaian kegiatan atau proses dalam mengatasi masalah publik yang didalamnya mengandung konsep atau nilai nilai yang selaras dengan konsep dan nilai yang dianut oleh masyarakat.

---

<sup>5</sup> Miftah Thoha, *Dimensi-dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*,(Jakarta: PT. Grafindo Persada,1992 ),Hal. 45.

## 2. Kebijakan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*)

Istilah *Free Trade Zone* sebagai salah satu bentuk dari zona ekonomi (*Economic Zone*) pada umumnya memiliki pengertian yang cukup beragam. Hal ini diduga sebagai akibat adanya perbedaan dalam sudut pandang atau bobot tinjauan para ahli itu sendiri tentang konsep *Free Trade Zone* tersebut. Sedangkan zona ekonomi (*Economic Zone*)

Dan perdagangan bebas (*free trade*) adalah konsep teoritis yang mengandaikan berlakunya sistem perdagangan internasional yang dibebaskan dari hambatan yang disebabkan oleh ketentuan pemerintah suatu negara, baik yang disebabkan oleh pengenaan tariff (*tariff barriers*) maupun nir-tarif (bukan tarif / *non-tariff barriers*).

Banyak definisi lain mengenai Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) dapat ditemukan dalam berbagai literatur, akan tetapi terdapat empat hal penting yang merupakan karakteristik utama zona perdagangan bebas Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*), yaitu sebagai berikut:

1. Merupakan kawasan industri yang mengkhususkan diri di bidang manufaktur untuk ekspor dan menawarkan perusahaan pada kondisi perdagangan bebas dan lingkungan peraturan yang liberal (World Bank, 1992).

2. Merupakan zona industri dengan insentif khusus yang dibentuk untuk menarik investor asing, di mana bahan impor mengalami beberapa tingkat proses sebelum diekspor kembali (ILO, 1998).
3. Merupakan area yang jelas dibatasi dan tertutup dengan wilayah pabean nasional, sering terletak pada lokasi geografis yang menguntungkan (Madani,1999) dengan infrastruktur yang sesuai dengan pelaksanaan perdagangan dan operasional industri serta tunduk pada prinsip bea cukai dan *fiscal segregation*.
4. Dan merupakan suatu kawasan industri yang jelas digambarkan sebagai kantong perdagangan bebas dalam pabean dan rezim perdagangan yang ditetapkan oleh suatu negara, dimana perusahaan manufaktur asing, terutama yang melakukan produksi industri berorientasi ekspor, mendapat keuntungan dari sejumlah insentif fiskal dan keuangan (Kusago dan Tzannatos,1998).

Operasi atau kegiatan perusahaan-perusahaan dalam Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) juga dapat diberikan keistimewaan tertentu oleh negara tuan rumah baik mengenai pajak pendapatan atau *tax holiday* sebagai insentif tambahan. Zona ini seringkali terletak di bagian terbelakang dari negara tuan rumah, dan zona ini diharapkan untuk dapat mempromosikan kegiatan ekonomi dengan tujuan mengurangi kemiskinan dan pengangguran.

Biasanya dalam dunia internasional Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) memiliki seperangkat fitur standar, yang akan diuraikan lebih lanjut sebagai berikut:

- a. *Advanced Infrastructure*; dimana Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) menawarkan infrastruktur yang berkualitas unggul, termasuk dan tidak terbatas pada tanah, daerah perkantoran, jasa logistik, layanan bisnis dan fasilitas sejenis lainnya.
- b. *Flexible Regulations*; berbagai perusahaan yang berdiri dalam sebuah Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) dapat memiliki akses ke sebuah proses bea cukai yang efisien dan birokrasi yang dipermudah. Dan perusahaan yang berusaha untuk mengamankan pembangunannya dalam Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) biasanya mendapatkan bantuan dari penyedia layanan tunggal untuk memperoleh izin dan aplikasi yang diperlukan. Selain itu, undang-undang yang mengatur operasi sehari-hari dari perusahaan yang beroperasi di dalam Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) (misalnya, hukum perburuhan) biasanya relatif lebih fleksibel dengan hukum yang berlaku di negara tuan rumah yang berada luar Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*).

- c. *Beneficial Location*; kebanyakan perusahaan sering memilih Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) untuk memindahkan kegiatan bisnis mereka jauh dari pasar tujuan akhir ke sebuah lokasi dengan struktur biaya rendah.
- d. *Export Oriented*; Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) biasanya melayani perusahaan-perusahaan berorientasi ekspor yang menghasilkan barang yang diperuntukkan untuk yurisdiksi luar negeri di luar dari negara tuan rumah.
- e. *Incentives*; pendirian perusahaan dalam Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) sering digabungkan dengan paket insentif yang menarik, yang mungkin sebagai berikut:
1. Pembebasan dan / atau penangguhan bea cukai;
  2. Hibah untuk mengembangkan dan mempekerjakan sumber daya manusia lokal;
  3. manula lokal;
  4. Pembebasan dan / atau penangguhan pajak penjualan, dan
  5. Insentif tax holiday dan insentif pajak.

Kemudian penerapan *Free Trade Zone* (Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) memiliki manfaat ekonomi (*Economic Benefits*) yang adalah sebagai berikut:

- a. *Foreign Exchange Earnings*; tingkat devisa secara positif dipengaruhi oleh pendapatan ekspor yang meningkat, yang dapat mengakibatkan biaya impor yang lebih rendah untuk pembeli domestik atau, sebaliknya.

- b. *Employment Creation and Income Generation*; Membuat Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) dapat mengakibatkan urbanisasi dan pergeseran dari kegiatan pertanian ke manufaktur, yang diharapkan akan ditambah dengan kesempatan biaya rendah untuk memperluas dan diversifikasi ekonomi.
- c. *Attraction of Foreign Direct Investment*; Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) diharapkan untuk menarik foreign direct investment (FDI), yang akan meningkatkan modal dari Negara tuan rumah.
- d. *Technological transfer and knowledge spill-over*; Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) diharapkan menghasilkan transfer teknologi, pengetahuan tinggi dan efek demonstrasi, yang akan menghasilkan produksi barang-barang non-tradisional oleh perusahaan-perusahaan lokal yang akan mendapatkan keuntungan dari produksi mereka yang seperti dipaksa untuk memproduksi pada tingkat yang lebih tinggi dengan standar kualitas yang lebih ketat. Ini akan membutuhkan pelatihan staf, tenaga kerja dan manajemen.

Dan semua negara yang berhasil menerapkan zona bebas seperti Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) ini, menunjukkan komitmen kuat terhadap strategi pengembangan industry yang berorientasi ekspor. Sebuah kajian *World Bank* mengidentifikasi beberapa faktor utama yang berpengaruh terhadap keberhasilan atau kegagalan penerapan zona ini, baik di aras makro maupun mikro.

a) Faktor utama keberhasilan pada aras makro dan mikro:

1. Lingkungan usaha yang stabil,
2. Kebijakan penanaman modal asing yang jelas dan tepat,
3. Sistem nilai tukar uang yang liberal.

b) Faktor utama keberhasilan pada aras Zona Bebas ini:

1. Bebas hambatan dan bea bagi impor bahan baku, komponen, peralatan dan pasokan lain,
2. Prosedur beacukai yang cepat dan efisien dalam proses impor maupun ekspor,
3. Birokrasi minimum serta manajemen yang baik dalam
4. pengelolaan zona,
5. Ketersediaan seluruh prasarana dan sarana pendukung,
6. Upaya promosi yang terpadu, tepat, dan memadai,
7. Memanfaatkan dengan optimal keunggulan lokal yang melekat
8. pada lokasi atau negara tuan rumah.

c) Faktor kegagalan:

1. Lingkungan usaha yang birokratis dan terkekang banyak peraturan,
2. Penerapan hukum dan peraturan zona bebas yang tidak efektif dan konsisten,
3. Perumusan kebijakan yang tidak efektif,
4. Lokasi yang tidak sesuai,
5. Manajemen yang tidak handal dan kurang promosi.

Sampai saat ini, Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) secara luas masih dianggap sebagai salah satu kebijakan ekonomi yang sangat diandalkan bagi negara-negara berkembang untuk mempromosikan pembangunan ekonomi dan menarik perusahaan asing (TNC). Dan kemungkinan keberhasilan penerapan sebuah Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) lebih tinggi di negara-negara berkembang daripada negara kurang berkembang. Dimana negara berkembang lebih mampu memberikan lingkungan bisnis yang relatif stabil dan keamanan yang kondusif serta terdapat standar akan pekerja terampil, memiliki kapasitas infrastruktur dan teknologi domestik yang memadai hingga adanya efisiensi pemerintah dalam pengurusan perizinan.

Perdagangan bebas juga bisa diartikan sebagai perdagangan internasional yang bebas dari campur tangan pemerintah pusat maupun birokrasi setempat. Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) dapat didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan batas-batas fisik yang jelas sehingga berakses terbatas di dalam wilayah suatu Negara, yang dikecualikan dari peraturan pabean setempat. Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) berfungsi sebagai sarana perdagangan bebas, bongkar muat dan penyimpanan barang, serta *manufacturing*, dengan atau tanpa pagar pembatas di sekeliling wilayah, dengan akses terbatas yang dijaga petugas bea cukai. Perdagangan bebas dapat didefinisikan sebagai suatu konsep ekonomi dimana lalu lintas transaksi perdagangan antar bangsa dilakukan secara bebas tanpa hambatan, tidak lagi dibatasi

dan dibebani dengan yang disebut dinding tarif, bea masuk, sistem kuota maupun prosedur pabean yang rumit dan berbelit-belit.

Secara umum Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan batas-batas fisik yang jelas sehingga berakses terbatas di dalam suatu wilayah negara, yang dikecualikan dari peraturan pabean setempat. Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) berfungsi sebagai sarana perdagangan bebas, bongkar muat dan penyimpanan barang, serta *manufacturing*, dengan atau tanpa pagar pembatas disekeliling wilayah, dengan akses terbatas yang dijaga petugas bea cukai. *Free Trade Zone* Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*)<sup>6</sup> adalah daerah perdagangan yang menjadi bagian wilayah suatu negara dan ditetapkan pemerintah sebagai daerah di wilayah pabean negara tersebut. Barang-barang yang berasal dari luar negara boleh dimasukkan ke wilayah tersebut tanpa dikenakan beban bea atau cukai impor. *Free Trade Zone* lebih sering dikenal dengan istilah lain sesuai dengan lokasinya seperti ;

1. Pelabuhan bebas (*Free Ports*).
2. Pergudangan bebas (*Free Warehouses*).
3. Wilayah perdagangan luar negeri (*Foreign Trade Zone*).

Menurut Ir. Subagyo staf ahli menteri perdagangan menyatakan bahwa *Free Trade Zone* adalah kawasan tertentu (terpisah dari pabean)

---

<sup>6</sup> Dumai, *Free Trade Zone*, diambil dari Situs resmi <http://www.dumaikota.go.id>, diakses pada tanggal 29 Maret 2016

yang ditetapkan dengan Undang-undang, bebas dari bea masuk, PPN dan Cukai (diatur di *Kyoto Convention*).

Adapun Undang-Undang yang mengatur tentang Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) adalah Sebagai berikut :

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.
2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah.
3. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
4. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Sedangkan konsep Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) sendiri difokuskan pada upaya menarik investasi asing dalam bidang industri yang berorientasi ekspor. Melalui sistem ini secara tidak langsung memberikan manfaat selain menghasilkan setoran pajak (PPh), membuka lapangan pekerjaan dan menyerap tenaga kerja, kemudian manfaat lainnya seperti menumbuh kembangkan industry lokal atau UKM (Usaha Kecil dan Menengah) yang menjadi mitra perusahaan PMA (Penanaman Modal Asing) dan tumbuhnya industri jasa pendukung. Dapat disimpulkan bahwa industri lokal di Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) tidak akan terganggu, karena produk yang dihasilkan

dari industri (PMA) di daerah Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) bertujuan ekspor sehingga tidak akan menyaingi atau bahkan sampai mematikan produk lokal.

### 3. Kebijakan Pengembangan Bandar Udara.

Undang – undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 1 angka 33, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan/atau lepas landas, naik dan/atau turun penumpang, bongkar dan/atau muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tata Nal Kebandarudaraan Nasional tanggal 16 Agustus 2013 dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 335 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Bandar Udara Bandara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Karimun Propinsi Kepulauan Riau tanggal 7 Juni 2016 dimana Bandara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun yang merupakan Bandar Udara Klasifikasi 2B dengan kondisi belum ada penerbangan komersial dengan panjang landasan pacu 900 meter sehingga direncanakan pengembangannya menjadi Bandar Udara Klasifikasi 3C yakni dengan panjang landasan pacu 1.650 meter dengan perkiraan jam sibuk 26 (dua

puluh enam) pesawat/hari atau 2 pesawat/jam untuk pesawat ATR-72 atau Fokker-50.

Sesuai dengan tuntutan transportasi udara, maka Bandar Udara terdiri dari sebidang tanah yang cukup luas yang memuat landas pacu, landas hubung, landas parkir dan gedung terminal penumpang dan gedung-gedung pendukung teknis serta segala fasilitas dan peralatan yang diperlukan untuk pemberian jasa pelayanan kepada masyarakat pemakai jasa bandar udara baik domestik (dalam negeri) maupun Internasional (luar negeri). Salah satu aspek terpenting dalam transportasi udara termasuk di bandar udara dan ruang udara disekitarnya, adalah jaminan agar lalu lintas transportasi udara senantiasa diusahakan agar dapat berjalan dengan aman, lancar dan tertib.

Penyediaan Bandar Udara yang memenuhi standar dan kebutuhan sebagaimana tersebut merupakan salah satu program Kementerian Perhubungan dan Provinsi Kepulauan Riau dalam mempercepat perkembangan daerah, yang tumbuh melalui mobilitas masyarakat dan perekonomian yang makin tinggi, kompleks dan luas.

Rencana Induk Bandar Udara adalah pedoman pembangunan dan pengembangan bandar udara yang mencakup seluruh kebutuhan dan penggunaan tanah serta ruang udara untuk kegiatan penerbangan dan kegiatan penunjang penerbangan dengan mempertimbangkan aspek-aspek

teknis, pertahanan keamanan, sosial budaya serta aspek-aspek terkait lainnya.

Penyelenggaraan Bandar Udara yang efisien, yaitu Bandar Udara yang sesuai dengan tingkat kebutuhan, tidak saling tumpang tindih dan tidak terjadi duplikasi dalam melayani kebutuhan angkutan udara. Selanjutnya, penyelenggaraan Bandar Udara yang berdaya saing global yaitu Bandar Udara yang tidak rentan terhadap pengaruh global serta mampu beradaptasi dalam menghadapi perubahan kebutuhan angkutan udara. Sedangkan penyelenggaraan Bandar Udara untuk menunjang pembangunan daerah yaitu Bandar Udara sebagai pembuka daerah terisolir, tertinggal dan mengembangkan potensi industri daerah.

Ordinasi tersebut di atas menjelaskan pula bahwa tatanan kebandarudaraan nasional memuat tentang:

- a) **Peran Bandar Udara**, dapat berwujud sebagai: (i) simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya, (ii) pintu gerbang kegiatan perekonomian, (iii) tempat kegiatan alih moda transportasi, (iv) pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan, (v) pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana, serta (vi) prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.
- b) **Fungsi Bandar Udara**, merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan: (i) pemerintahan dan/ atau (ii) perusahaan. Bandar Udara

sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan merupakan tempat unit kerja/ instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan. Adapun unit kerja pemerintah yang dimaksud yaitu unit kerja pemerintah yang membidangi urusan: pembinaan kegiatan penerbangan, kepabeanan, keimigrasian, serta kekarantinaan. Sedangkan Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan merupakan tempat usaha bagi: Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, serta Badan Hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara.

- c) **Penggunaan Bandar Udara**, terdiri atas: (i) Bandar Udara Internasional, dan (ii) Bandar Udara Domestik. Bandar Udara Internasional ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri, sedangkan Bandar Udara Domestik ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
- d) **Hierarki Bandar Udara**, terdiri: (i) Bandar Udara pengumpul atau *hub*, dan (ii) Bandar Udara pengumpan atau *spoke*. Bandar Udara pengumpul merupakan Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai Bandar Udara yang melayani penumpang dan/atau kargo.

dalam jumlah besar dan memengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi. Sedangkan Bandar Udara Pengumpulan merupakan: (i) Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi lokal, (ii) Bandar Udara tujuan atau Bandar Udara penunjang dari Bandar Udara pengumpul, serta (iii) Bandar Udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

- e) **Klasifikasi Bandar Udara**, terdiri atas beberapa kelas Bandar Udara yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan operasional Bandar Udara. Kapasitas pelayanan merupakan kemampuan Bandar Udara untuk melayani jenis pesawat udara terbesar dan jumlah penumpang/ barang, meliputi: (i) kode angka (*code number*) yaitu perhitungan panjang landas pacu berdasarkan referensi pesawat *aeroplane reference field length (ARFL)*, serta (ii) Kodehuruf (*code letter*), yaitu perhitungan sesuai lebar sayap dan lebar/ jarak roda terluar pesawat.

## B. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu akan sangat bermakna jika judul-judul penelitian yang digunakan sebagai bahan pertimbangan sangat bersinggungan dengan penelitian yang hendak dilakukan. Biasanya penelitian terdahulu yang digunakan adalah penelitian yang terkait langsung dengan penelitian yang sedang dilakukan. Tujuan dicantumkannya penelitian terdahulu adalah untuk

mengetahui bangunan keilmuan yang sudah diletakkan oleh orang lain, sehingga penelitian yang akan dilakukan benar-benar baru dan belum diteliti oleh orang lain. Dengan kata lain, dengan menelaah penelitian terdahulu, seseorang akan dengan mudah melokalisasi kontribusi yang akan dibuat.

Ada beberapa penelitian yang terkait dengan *Free Trade Zone*, namun tentunya dengan konsep, dimensi dan indikator yang berbeda-beda.

1. Penelitian pertama yang dilakukan oleh Nimah Hidayah (2005), dimana peneliti melihat Pembentukan *Free Trade Zone* (Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) di Indonesia khususnya Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) Batam menghadapi kerancuan undang-undang free trade zone berkaitan dengan kejelasan peraturan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) antara Pemko Batam dan Badan Pengusahaan Batam.
2. Penelitian kedua yang dilakukan oleh Syarif Hidayat (2009), dimana peneliti melihat Implementasi Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) di Kepulauan Riau: Aspek Kelembagaan & Pengaturan Relasi Kewenangan melalui dinamika yang terjadi dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) dengan spirit otonomi daerah. Persepsi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah tentang Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) di Kepri.
3. Penelitian ketiga yang dilakukan oleh Adiwani F. Aritonang (2009), dimana peneliti melihat perbandingan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) Batam dengan daerah lain diluar Indonesia melalui

faktor-faktor penentu yang berkontribusi secara signifikan pada performa ekonomi & *spillover extend di Free Trade Zone*. Membandingkan Batam, Subic & Shenzhen.

4. Penelitian keempat yang dilakukan oleh Muhammad Zaenuddin (2012), peneliti melihat Kesiapan Pemerintah Daerah (Pemko Batam & BP Batam) secara institusi pelaksana meliputi aspek legal, anggaran serta aspek SDM dalam melaksanakan kebijakan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) di Batam.
5. Penelitian kelima yang dilakukan oleh Khairul Anwar (2014), peneliti melihat dinamika Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (*Free Trade Zone*) Batam melalui Permasalahan infrastruktur dan permasalahan pendanaan dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) di Batam
6. Penelitian keenam. Yang dilakukan oleh Erliza Oktari (2014), peneliti melihat Dinamika perubahan Otorita Batam menjadi Badan Pengusahaan Batam dan pengaruhnya dalam melaksanakan kebijakan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*).
7. Penelitian ketujuh yang dilakukan oleh Nuraini (2015), peneliti melihat Strategi Pengembangan Bandar Udara Sei Bati Tanjung Balai Karimun belum berjalan secara maksimal . kebijakan dari Kementerian Perhubungan Udara masih membutuhkan sinergi dari Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun.

Dari beberapa penelitian yang telah dijelaskan di atas, dapat dirangkum beberapa penelitian yang terkait dengan *Free Trade Zone*. Susunan penelitian sebelumnya dapat dilihat didalam Tabel.2.1 berikut:

**Tabel 2.1**  
**Tinjauan Penelitian yang Terkait**

No	Peneliti	Judul Penelitian	Temuan
1	Nimah Hidayah (2005)	Pembentukan Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) di Indonesia: studi kasus pembentukan Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) Batam	Kerancuan undang-undang free trade zone berkaitan dengan kejelasan peraturan Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) antara Pemko Batam dan Badan Pengusahaan Batam.
2	Syarif Hidayat (2009)	Implementasi Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) di Kepulauan Riau:Aspek Kelembagaan & Pengaturan Relasi Kewenangan	Dinamika Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) dengan spirit otonomi daerah. Persepsi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah tentang Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) di Kepri.
3	Adiwan F. Aritonang (2009)	A Comparative Study on Free Trade Zone : Development Through Spatial Economic Concentration	Memahami faktor-faktor penentu yang berkontribusi secara signifikan pada performa ekonomi & spillover extend di <i>Free Trade Zone</i> . Membandingkan Batam, Subic & Shenzhen.
4	Muhammad Zaenuddin (2012)	Kajian Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) Batam-Bintan-Karimun (permasalahan, Implementasi dan solusinya)	Kesiapan institusi pelaksana meliputi aspek legal, anggaran serta aspek SDM
5	Khairul Anwar (2014)	Dinamika Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas & Pelabuhan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) Batam	Permasalahan infrastruktur dan permasalahan pendanaan dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> )

6	Erliza Oktari (2014)	Administrative Reform of Batam Free Zone Authority (BIFZA) in implementing free trade zone Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> ) in Batam city Indonesia	Dinamika perubahan Otorita Batam menjadi Badan Pengusahaan Batam dan pengaruhnya dalam melaksanakan kebijakan Kawasan Perdagangan Bebas ( <i>Free Trade Zone</i> )
7	Nuraini (2015)	Strategi Pengembangan Bandar Udara Sei Bati Tanjung Balai Karimun	Strategi Pengembangan Bandar Udara Sei Bati Tanjung Balai Karimun belum berjalan secara maksimal. Kebijakan dari Kementerian Perhubungan Udara masih membutuhkan sinergi dari Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun.

Sumber : *Rangkuman Informasi*

Dari penelitian terdahulu dapat dilihat temuan yang diteliti belum ada penelitian tentang kebijakan pengembangan bandara dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (FTZ), meskipun ada yang meneliti permasalahan infrastruktur akan tetapi tidak secara khusus meneliti infrastruktur bandara sehingga kelebihan penelitian ini dibandingkan penelitian terdahulu adalah penelitian lebih khusus kebijakan pengembangan bandara, hal ini mengingat keberadaan bandara di Kabupaten Karimun sangat penting dalam menunjang pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (FTZ).

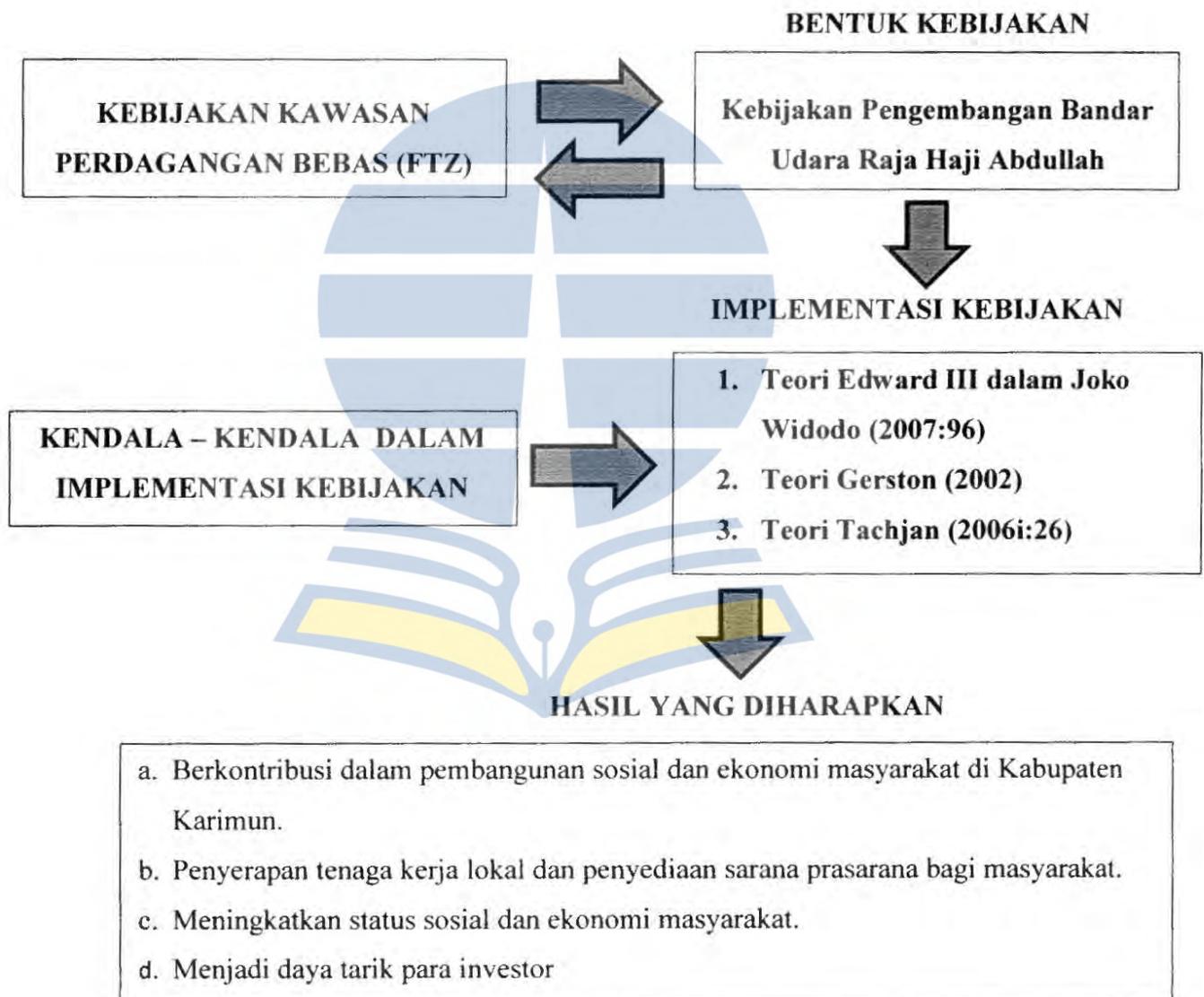
### C. Kerangka Berpikir

Pengertian Kerangka Berpikir adalah penjelasan sementara terhadap suatu gejala yang menjadi objek permasalahan kita. Kerangka berpikir ini disusun dengan berdasarkan pada tinjauan pustaka dan hasil penelitian yang

relevan atau terkait. Kerangka berpikir ini merupakan suatu argumentasi kita dalam merumuskan hipotesis.

### Bagan II.1

Bagan kerangka berpikir Implementasi kebijakan dalam pengembangan bandar udara dan dampaknya terhadap mendukung Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (FTZ) di Kabupaten Karimun



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Desain Penelitian

Jenis penelitian pada tesis ini adalah penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengambilan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.<sup>1</sup> Penelitian kualitatif ini dimaksudkan sebagai jenis penelitian yang temuan-temuannya tidak diperoleh melalui prosedur statistik atau bentuk hitungan lainnya. Contohnya dapat berupa penelitian tentang kehidupan, riwayat dan perilaku seseorang, peranan organisasi pergerakan nasional, atau hubungan timbal balik.

Dalam penelitian kualitatif, peneliti menjadi instrumen. Oleh karena itu dalam penelitian kualitatif instrumennya adalah orang atau *human instrument*. Untuk dapat menjadi instrumen maka peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas sehingga mampu bertanya, menganalisis, memotret, dan mengkonstruksi obyek yang diteliti menjadi lebih jelas dan

---

<sup>1</sup> Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta. Bandung, 2013 Hal. 1.

bermakna. Selain itu dalam penelitian kualitatif, peneliti melakukan analisis data untuk membangun hipotesis bukan menguji hipotesis.

Metode penelitian kualitatif sering disebut sebagai metode penelitian *naturalistic* karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (*natural setting*) disebut juga sebagai metode *ethnographi*, karena pada awalnya metode ini banyak digunakan untuk penelitian bidang antropologi budaya, disebut juga sebagai metode kualitatif, karena data yang terkumpul dan analisisnya lebih bersifat kualitatif.

Penelitian kualitatif dapat menunjukkan kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, fungsional organisasi, pergerakan sosial, dan hubungan kekerabatan.<sup>2</sup> Penelitian kualitatif dieksplorasi dan diperdalam dari fenomena sosial atau lingkungan sosial yang terdiri atas perilaku, kejadian, tempat, dan waktu. Latar sosial tersebut digambarkan sedemikian rupa sehingga dalam melakukan penelitian kualitatif mengembangkan pertanyaan dasar: apa dan bagaimana kejadian itu terjadi, siapa yang terlibat, dan dimana tempat kejadiannya.

## B. Definisi Konsep Dan Definisi Operasional

Operasionalisasi variabel adalah upaya menerjemahkan sebuah konsep variabel ke dalam instrumen pengukuran. Sebuah variabel harus bisa diwujudkan ke dalam bentuk konkrit sehingga peneliti dapat menyusun instrumen kuesioner guna melakukan pengukuran berdasarkan aspek-aspek

---

<sup>2</sup> M. Djunaidi Ghony & Almanshur, F. *Metode Penelitian Kualitatif*. Manguwoharjo: Ar-ruzz Media 2012, Hal. 25.

atau indikator-indikator yang ada. Mengingat tidak semua rujukan yang digunakan dalam sebuah penelitian sesuai dengan konteks, maka definisi operasional variabel dapat didasarkan pada satu atau lebih sumber atau referensi yang berbeda.

Konsep definisi konseptual dan definisi operasional diperlukan untuk memudahkan penulis dalam meneliti suatu penelitian ilmiah. Definisi konsep itu terbagi menjadi dua yaitu definisi konseptual (konstitutif) dan definisi operasional. Definisi konsep ini diperlukan untuk pengukuran variabel yang abstrak atau yang tidak mudah terhubung dengan fakta. Bahasan pertama adalah definisi konseptual yang merupakan pernyataan yang mengartikan atau memberi makna suatu konsep atau istilah tertentu. Definisi konseptual merupakan penggambaran secara umum dan menyeluruh yang menyiratkan maksud dari konsep atau istilah tersebut, bersifat konstitutif (merupakan definisi yang disepakati oleh banyak pihak dan telah dibakukan di kamus bahasa), formal dan mempunyai pengertian yang abstrak. Secara sederhana, definisi konstitutif/konseptual ini adalah mendefinisikan suatu konsep dengan konstruk yang lainnya.

Yang dimaksud dengan konsep adalah abstraksi yang dibentuk dengan menggeneralisasikan hal-hal yang khusus. Selanjutnya, definisi konseptual adalah batasan pengertian tentang konsep yang masih bersifat abstrak yang biasanya merujuk pada definisi yang ada pada buku-buku teks. Mochtar Mas'ood mendefinisikan bahwa konseptual ialah pernyataan yang mengartikan atau memberi makna suatu konsep atau istilah tertentu. Istilah

tersebut lebih sering digunakan dalam metode penelitian kualitatif, khususnya sebagai pengganti istilah teori (kerangka teoritik) dengan mensyaratkan adanya beberapa kondisi tertentu.

Sementara itu, definisi operasional adalah memberikan pengertian terhadap konstruk atau variabel dengan menspesifikasikan kegiatan atau tindakan yang diperlukan peneliti untuk mengukur atau memanipulasinya. Definisi operasional juga bisa didefinisikan sebagai serangkaian langkah-langkah prosedural dan sistematis yang menggambarkan kegiatan demi mendapatkan eksistensi empiris dari suatu konsep.

Definisi operasional ini merupakan jembatan antara tingkat konseptual yang bersifat teoritis dengan tingkat pengamatan yang bersifat empiris. Sehingga kemudian keduanya bisa dicari titik temunya. Namun dalam penelitian kualitatif, definisi operasional, bahkan dalam model penelitian tertentu, tidak perlu digunakan, karena penelitian kualitatif tidak bertujuan untuk mengukur variabel. Jika penelitian kualitatif mencantumkan definisi operasional, maka peneliti telah membatasi subjek penelitian, batasan untuk berpendapat atau penggambaran pengalaman dari subjek penelitian. Di posisi ini ia telah menggunakan prespektif etik dan bukanlah prespektif emik (perspektif yang menjadi ciri penelitian kualitatif).

Pada penelitian kali ini penulisan melakukan riset dengan menggunakan metode kualitatif, dimana penelitian kualitatif dalam operasionalisasi variabel menggunakan operasionalisasi konsep. Operasionalisasi konsep merupakan suatu langkah penelitian, dimana peneliti menurunkan variabel penelitian ke

dalam konsep yang memuat indikator-indikator yang lebih rinci dan dapat diukur. Fungsi operasionalisasi konsep ini adalah mempermudah peneliti dalam melakukan pengukuran. Ukuran baik tidaknya kerangka operasional, sangat ditentukan oleh seberapa tepat dimensi-dimensi yang diurai memberikan gambaran tentang variabel. Hal ini merujuk kepada bagaimana peneliti mengklasifikasikan suatu kasus dalam satu kategori tertentu.

Fungsi operasionalisasi konsep ini adalah mempermudah peneliti dalam melakukan pengukuran. Ukuran baik tidaknya kerangka operasional, sangat ditentukan oleh seberapa tepat dimensi-dimensi yang diurai memberikan gambaran tentang variabel. Hal ini merujuk kepada bagaimana peneliti mengklasifikasikan suatu kasus dalam satu kategori tertentu.

Operasional konsep juga bisa di katakan upaya menerjemahkan konsep atau sesuatu yang abstrak ke dalam bentuk yang konkrit Dengan demikian, konsep yang telah dioperasionalkan akan memenuhi persyaratan validitas dan reliabilitas. Untuk kebutuhan analisis deskriptif, maka operasionalisasinya lebih banyak menggunakan ukuran nominal. Terdapat dua asas penting yang harus diperhatikan peneliti dalam melakukan operasionalisasi konsep. Pertama, asas *exclusiveness*, yaitu satu kasus tidak boleh masuk dalam dua kategori. Kedua, asas *exhaustiveness* yang menyatakan semua kasus yang diukur atau observasi harus bisa dimasukkan dalam salah satu kategori.

### C. Populasi dan Sampel

Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah pihak-pihak internal yang berkaitan dengan pelaksanaan implementasi kebijakan, Dinas Perhubungan Kabupaten Karimun yaitu Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupatem Karimun, Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun, Kepala Seksi Kebandarudaraan, Kepala Seksi Penunjang Keselamatan Penerbangan, beberapa pengusaha/investor, dan beberapa masyarakat. Adapun jumlah informan pada penelitian ini adalah sebanyak 10 (sepuluh) informan terdiri atas pihak yang telah disebutkan diatas. Penelitian yang dilakukan menggunakan teknik *non random sampling*, diikuti dengan penarikan sampel secara *purposive sampling*, dimana maknanya adalah cara pengambilan sampel/penunjukkan informan didasarkan pada tujuan tertentu. Hal ini dipilih karena keterbatasan waktu, tenaga dan biaya sehingga tidak dapat mengambil sampel yang besar.

### D. Responden Dan Informan

Penelitian deskriptif kualitatif tidak dimaksudkan untuk membuat generalisasi dari hasil penelitiannya. Oleh karena itu, pada penelitian kualitatif tidak dikenal adanya populasi dan sampel. Subjek penelitian yang telah tercermin dalam fokus penelitian ditentukan secara sengaja. Menurut Suyanto (2005:171) subjek penelitian ini menjadi informan yang akan

memberikan berbagai informasi yang diperlukan selama proses penelitian, informan penelitian ini meliputi :

1. Informan kunci, yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian. Yang menjadi informan kunci adalah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Karimun dan Kepala Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun.
2. Informan utama, yaitu mereka yang terlibat langsung dalam interaksi yang diteliti. Yang menjadi informan utama adalah Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun.
3. Informan tambahan, yaitu mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial yang diteliti. Yang menjadi informan tambahan dalam penelitian ini adalah Kepala Seksi Kebandarudaraan, Kepala Seksi Penunjang Keselamatan Penerbangan, beberapa pengusaha/investor, dan beberapa masyarakat.

Sehingga jumlah keseluruhan informan dalam penelitian ini adalah 10 (sepuluh) informan.

Informan penelitian adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar belakang penelitian (Moleong 2000:97). Informan merupakan orang yang benar-benar mengetahui permasalahan yang akan diteliti.

## E. Teknik Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

### 1. Data Primer

Teknik pengumpulan data primer yaitu data yang diperoleh melalui kegiatan penelitian langsung ke lokasi penelitian untuk mencari data-data yang lengkap dan berkaitan dengan masalah yang diteliti. Teknik ini dilakukan melalui:

- a. Wawancara, yaitu dengan cara wawancara mendalam untuk memperoleh data yang lengkap dan mendalam dari informan. Metode ini dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara langsung dan terbuka kepada informan atau pihak yang berhubungan dan memiliki relevansi terhadap masalah yang berhubungan dengan penelitian. Dalam hal ini, peneliti akan melakukan wawancara terhadap Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupattem Karimun, Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Karimun, Kepala Seksi Kebandarudaraan, Kepala Seksi Penunjang Keselamatan Penerbangan, beberapa pengusaha/investor, beberapa masyarakat.
- b. Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara mengamati secara langsung terhadap objek penelitian kemudian mencatat gejala-gejala yang ditemukan di lapangan untuk melengkapi data-

data yang diperlukan sebagai acuan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh baik yang belum diolah maupun telah diolah, baik dalam bentuk angka maupun uraian. Dalam penelitian ini data-data sekunder yang diperlukan antara lain literatur yang relevan dengan judul penelitian seperti buku-buku, artikel, makalah, peraturan-peraturan, struktur organisasi, jadwal, waktu, petunjuk pelaksana, petunjuk teknis, dan lain-lain yang memiliki relevansi dengan masalah yang diteliti.

## F. Instrumen Penelitian

Pada umumnya penelitian akan berhasil apabila banyak menggunakan instrumen, sebab data yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan penelitian (masalah) dan menguji hipotesis diperoleh melalui instrumen. Instrumen sebagai alat pengumpul data harus betul-betul dirancang dan dibuat sedemikian rupa sehingga menghasilkan data empiris sebagai datanya. Data yang salah atau tidak menggambarkan data empiris bisa menyesatkan peneliti, sehingga kesimpulan penelitian yang ditarik/dibuat oleh peneliti bisa keliru. Instrumen yang sudah dibuat sebaiknya diuji coba digunakan untuk revisi instrumen, misalnya membuang instrumen yang tidak perlu, menggantinya dengan item yang baru, atau perbaikan isi dan redaksi/bahasanya.

Jadi untuk mengumpulkan data, paradigma ilmiah memanfaatkan tes tertulis (tes-pensil-kertas) atau kuesioner atau menggunakan alat fisik lainnya seperti *poligraf*, dsb. Pencari-tahu-alamiah dalam pengumpulan data lebih banyak bergantung pada dirinya sebagai alat pengumpulan data. Hal itu mungkin disebabkan oleh sukarnya mengkhuskan secara tepat pada apa yang akan teliti. Di samping itu, orang-sebagai-instrumen memiliki senjata "dapat-memutuskan" yang secara luwes dapat digunakannya. Ia senantiasa dapat menilai keadaan dapat dan dapat mengambil keputusan. Instrumen yang digunakan pada penelitian ini adalah :

#### 1. Interview

Interview yang sering disebut juga dengan wawancara atau kuesioer lisan adalah sebuah dialog yang dilakukan oleh pewawancara untuk memperoleh informasi dari terwawancara. Instrumen wawancara digunakan dalam penelitian kualitatif karena dapat mengungkap informasi lintas waktu, yaitu berkaitan dengan dengan masa lampau, masa sekarang, dan masa yang akan datang. Dan data yang dihasilkan dari wawancara bersifat terbuka, menyeluruh, dan tidak terbatas, sehingga mampu membentuk informasi yang utuh dan menyeluruh dalam mengungkap penelitian kualitatif.

Ditinjau dari pelaksanaannya, maka interview dibedakan atas :

- a. Interview bebas di mana pewawancara bebas menanyakan apa saja, tetapi juga mengingat akan data apa yang akan dikumpulkan.

- b. Interview terpimpin di mana pewawancara dengan membawa sederetan pertanyaan lengkap dan terperinci.
- c. Interview bebas terpimpin yaitu antara kombinasi antara interview bebas dan interview terpimpin.

Keunggulan teknik interview adalah:

- a. Peneliti memiliki peluang atau kesempatan memperoleh respon atau jawaban yang relatif tinggi dari responden
- b. Peneliti dapat membantu menjelaskan lebih, jika ternyata responden mengalami kesulitan menjawab yang diakibatkan ketidakjelasan pertanyaan.
- c. Peneliti dapat mengontrol jawaban responden secara lebih teliti dengan mengamati reaksi atau tingkah laku yang diakibatkan oleh pertanyaan dalam proses interview
- d. Peneliti dapat memperoleh informasi yang tidak dapat diungkapkan dengan cara kuesioner ataupun observasi.

## 2. Observasi

Di dalam pengertian psikologik, observasi atau yang disebut pula dengan pengamatan, meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat indra. Jadi, mengobservasi dapat dilakukan melalui penglihatan, penciuman, pendengaran, peraba, dan pengecap. Apa yang di katakan ini sebenarnya adalah pengamatan langsung. Di dalam artian penelitian observasi dapat dilakuka dengan tes, kuesioner, rekaman gambar, rekaman suara.

Instrumen observasi digunakan dalam penelitian kualitatif sebagai pelengkap dari teknik wawancara yang telah dilakukan. Observasi dalam penelitian kualitatif digunakan untuk melihat dan mengamati secara langsung objek penelitian, sehingga peneliti mampu mencatat dan menghimpun data yang diperlukan untuk mengungkap penelitian yang dilakukan. Observasi dalam penelitian kualitatif peneliti harus memahami terlebih dahulu variasi pengamatan dan peran-peran yang dilakukan peneliti.

### 3. Dokumentasi

Dokumen dalam penelitian kualitatif digunakan sebagai penyempurna dari data wawancara dan observasi yang telah dilakukan. Dokumen dalam penelitian kualitatif dapat berupa tulisan, gambar, atau karya monumental dari obyek yang diteliti. Dalam uraian tentang studi pendahuluan, telah disinggung pula bahwa sebagai objek yang diperhatikan (ditatap) dalam memperoleh informasi, kita memperhatikan tiga macam sumber, yaitu tulisan (*paper*), tempat (*place*), dan kertas atau orang (*people*). Dalam mengadakan penelitian yang bersumber pada tulisan inilah kita telah menggunakan metode dokumentasi. Dokumentasi, dari asal katanya dokumen, yang artinya barang-barang tertulis. Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, notulen rapat, catatan harian, dsb.

Metode dokumentasi dapat dilaksanakan dengan :

- a. Pedoman dokumentasi yang memuat garis-garis besar atau kategori yang akan dicari datanya.
- b. *Check-list*, yaitu daftar variabel yang akan dikumpulkan datanya. dalam hal ini peneliti tinggal memberikan tanda atau tally setiap pemunculan gejala yang dimaksud.

Instrumen penelitian adalah alat ukur dalam penelitian yang digunakan oleh peneliti untuk mengukur *validitas* dan *reliabilitas* variabel penelitian. Jumlah instrumen penelitian tergantung pada jumlah variabel penelitian yang telah ditetapkan untuk diteliti. Salah satu faktor yang mempengaruhi *validitas* hasil penelitian adalah kualitas instrument yang digunakan untuk mengambil data. Peneliti harus berusaha menyusun instrument agar diperoleh instrument yang ampuh. Keampuhan instrument ditentukan oleh dua hal, yaitu tingkat *validitas* dan tingkat *reliabilitasnya*.

### **G. Rencana Analisis**

Analisis data dalam penelitian ini yaitu dengan mempergunakan metode kualitatif, karena penelitian ini tidak menggunakan rumusan statistik, sedangkan penggunaan angka-angka hanya sebatas angka persentase sehingga diperoleh gambaran yang jelas serta menyeluruh mengenai masalah yang diteliti. Prosedur pemecahan masalah dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif, karena masalah yang diteliti yaitu dengan menggambarkan/melukiskan keadaan/objek penelitian. Metode deskriptif

yang digunakan pada penelitian ini bersifat penemuan fakta-fakta seadanya (*fact finding*), termasuk juga usaha mengemukakan hubungan satu dengan lain dalam aspek yang diteliti. Pendekatan kualitatif pada penelitian ini memiliki landasan yang menekankan pada pola kebijakan-kebijakan pemerintah dalam mengembangkan Bandar Udara Raja Haji Abdullah terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) di Kabupaten Karimun, sehingga informan sebagai pemberi informasi sentral serta merupakan satuan analisis dalam menempatkan sebagai bagian dari suatu keseluruhan (*holistik*).

Pada penelitian kualitatif menekankan analisisnya pada proses penyimpulan *deduktif* dan *induktif* serta analisisnya terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah serta didalam penelitian yang dilakukan ini dengan usaha menjawab pertanyaan penelitian melalui cara-cara berfikir formal dan argumentasi, sehingga penelitian kualitatif merupakan penelitian dengan menggunakan sampel kecil. Pada umumnya dalam penelitian berkaitan dengan kebijakan pendekatan yang dilakukan lebih menitik beratkan secara kualitatif. Sedangkan kualitatif dimaksudkan analisis data yang bertitik tolak pada usaha-usaha penemuan asas-asas dan informasi yang bersifat ungkapan monografi dari informan.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI TEMPAT PENELITIAN

Bandar udara Raja Haji Abdullah merupakan salah satu bandara unit pelaksana tugas dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Bandar Udara Raja Haji Abdullah di Karimun adalah Bandar Udara yang pertama kali dibangun oleh PT Aneka Tambang dan dibangun pada masa Perusahaan Negara (PN) Tambang Timah dan untuk kepentingan pergerakan orang dan transportasi barang bagi kepentingan kegiatan pertambangan PN Tambang Timah pada waktu itu.

Secara administratif Bandar Udara Raja Haji Abdullah terletak di Kecamatan Tebing (Pulau Karimun Besar) yang berjarak  $\pm 11,9$  kilometer dari Pelabuhan Tanjung Balai Karimun (melalui jalur pesisir timur daerah Tebing) dan  $\pm 10,5$  kilometer dari Terminal Meral.

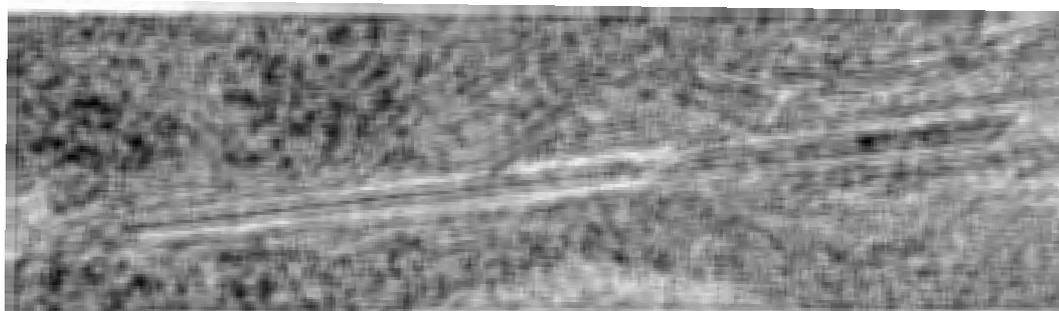
Bandar Udara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Karimun berada pada posisi geografis :

- $01^{\circ} 3' 9,3''$  LU -  $01^{\circ} 3' 10,9''$  LU
- $103^{\circ} 23' 19,1''$  BT –  $103^{\circ} 23' 48,8''$  BT

Berdasarkan klasifikasi dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara, Keputusan Menteri Perhubungan No. 44 Tahun 2002 Tentang Tatanan

kebandarudaraan Nasional, Bandar Udara Raja Haji Abdullah Tanjung Balai Karimun pada saat ini termasuk dalam klasifikasi A, sedangkan menurut International Civil Aviation Organisation (ICAO), landas pacu di Bandar Udara Raja Haji Abdullah Tanjung Balai Karimun termasuk dalam klasifikasi landasan *Instrument Runway Non Precision Approach*, dengan *Aerodrome Reference Code (ARC) 2B*. **Gambar 3.1** (Peta Situasi) menyajikan kondisi eksisting Bandara Raja Haji Abdullah di Kota Tanjung Balai Karimun.

Luas Lahan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Raja Haji Abdullah Tanjung Balai Karimun yang tersedia adalah 77.778 m<sup>2</sup>, yang terdiri dari Runway, Taxiway, Apron, Runway Strip, Stopway, Turning Pad, dan PKP-PK. Sedangkan luas lahan fasilitas Sisi Darat dari Bandar Udara Raja Haji Abdullah yang tersedia adalah 3.266 m<sup>2</sup>, yang terdiri dari terminal penumpang, bangunan umum dan tempat parkir kendaraan termasuk utilitasnya. Bandar Udara Raja Haji Abdullah ini saat sekarang memiliki landas pacu 1.400 m x 30 m dengan arah 900 - 2700, yang merupakan hasil pembangunan PN Tambang Timah dan direncanakan untuk melayani pesawat-pesawat komersial sekelas ATR72.



**Gambar 4.1** Foto Bandar udara Raja Haji Abdullah Kab. Karimun

## **B. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Secara teoritik ada 3 variabel penelitian utama yang mempengaruhi suatu kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun antara lain : 1. Implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, 2. Faktor yang mempengaruhi dalam implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, 3. Dampak implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun.

Kondisi masing – masing variable dapat dijelaskan sebagai berikut:

### **1. Implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.**

Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dilaksanakan sejak tahun 2013 dimana Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional tanggal 16 Agustus 2013 dimana peningkatan kelas Bandara Raja Haji Abdullah Kabupaten

Karimun yang merupakan Bandar Udara Klasifikasi 2B menjadi Bandar Udara Klasifikasi 3C dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 335 Tahun 2016 tentang Rencana Induk Bandar Udara Bandara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Karimun Propinsi Kepulauan Riau tanggal 7 Juni 2016.

Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun merupakan kebijakan bersama yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun, Pemerintah Propinsi Kepulauan Riau dan pemerintah pusat dalam hal ini pihak Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Karimun ARYANDY, S. Sos, MM sebagai berikut :

*“Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah ini merupakan kebijakan bersama yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun, Pemerintah Propinsi Kepulauan Riau dan pemerintah pusat dalam hal ini pihak Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara”<sup>1</sup>*

Koordinasi untuk pelaksanaan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah sering dilakukan dengan melaksanakan pertemuan – pertemuan membahas tanggung jawab masing – masing pelaksana maupun jumlah anggaran pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, dalam hal ini Pemerintah Kabupaten Karimun

---

<sup>1</sup> Wawancara 21 September 2016

berkewajiban menyediakan lahan terlebih dahulu untuk perluasan landasan dan fasilitas lainnya.

Menyambung dari pertanyaan kepada pak Aryandy, pak Saptono pun hampir sama menjawab pertanyaan yang diberikan mengenai proses implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, pak Saptono pun menjawab:

*"Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah ini merupakan kebijakan bersama yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yakni pengembangan Sisi Udara (landasan pacu, apron, Tax way, dll) dan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun bersama Pemerintah Propinsi Kepulauan Riau melaksanakan pengembangan Sisi darat (Terminal, parkir, gudang, dll)".<sup>2</sup>*

Selanjutnya untuk melihat seberapa pentingnya peran arti Bandar Udara terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun maka Peneliti melakukan wawancara kepada informan.

Berdasarkan pendapat Pak Jones Tangka selaku Humas PT. Saipem Indonesia bahwa : "Keberadaan Bandar Udara Raja Haji Abdullah akan mempermudah dan memperlancar para pengusaha dalam hal menunjang kegiatan industri atau perdagangan" dan dipertegas oleh pak Suharyanto sebagai Karyawan swasta PT. MOS, beliau menyampaikan bahwa : "Keberadaan Bandar Udara

---

<sup>2</sup> Wawancara 21 September 2016

Raja Haji Abdullah akan mempermudah dan memperlancar para pengusaha dalam hal menunjang kegiatan industri atau perdagangan”.<sup>3</sup>

Pendapat pak Kukuh selaku masyarakat Kabupaten Karimun bahwa :

*“Dengan pengembangan bandara yang baik maka kemungkinan yang terjadi adalah :*

- 1. Meningkatkan ekonomi melalui investasi,*
- 2. Pertukaran Budaya akan semakin cepat,*
- 3. Persaingan dunia usaha kopetensi SDM akan setor semakin ketat”<sup>4</sup>*

Adanya harapan dan keinginan dari para investor yang menanamkan modalnya di Kabupaten Karimun kepada pemerintah dalam menunjang Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun agar dapat mengembangkan Bandar Udara Raja Haji Abdullah sehingga tujuan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah secara umum peningkatan sosial ekonomi masyarakat Kabupaten Karimun dan memperlancar investor dalam hal menjalankan usahanya di Kabupaten Karimun.

Untuk melihat bagaimana proses implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah yang baik maka peneliti menanyakan kepada Pak Aryandy, pendapat beliau yaitu:

*“Dukungan dari masyarakat dan pihak swasta yang baik akan memperlancar kebijakan pengembangan Bandar Udara sarana infrastruktur dan jalan sangat mendukung kebijakan ini”<sup>5</sup>*

---

<sup>3</sup> Wawancara 13 Oktober 2016

<sup>4</sup> Wawancara 23 September 2016

<sup>5</sup> Wawancara 21 September 2016

Sedangkan pak saptono ketika peneliti menanyakan hal yang sama beliau menjawab: "Sebaiknya pengembangan bandara selain didukung oleh pemerintah pusat maupun daerah, harus juga mendapat support dari pelaku usaha serta masyarakat sehingga aspek pengembangan bandara akan sinkron dengan kebutuhan akan fasilitas transportasi udara dari dan ke wilayah Karimun"<sup>6</sup>

Pertanyaan yang sama juga ditanyakan kepada pak Cendra dan beliau menjawab "sebaiknya proses Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun yang baik Harus besinergi yang baik antara Pemerintah Daerah, Pemerintah Pusat (Kementrian Perhubungan), Swasta dan masyarakat sehingga implementasi akan berjalan dengan baik dan lancar"<sup>7</sup>

Pemerintah sangat membutuhkan dukungan masyarakat dalam hal kerjasama yang baik, bentuk dukungan yang diharapkan seperti mempermudah kegiatan ganti rugi lahan dan pihak swasta dalam hal kebutuhan anggaran dimana dengan keterbatasan keuangan Pemerintah Daerah akibat defisit anggaran sedangkan jumlah kebutuhan anggaran dalam pengembangan Bandar Udara Raja Haji

---

<sup>6</sup> Wawancara 21 September 2016

<sup>7</sup> Wawancara 12 Oktober 2016

Abdullah sangat besar sehingga bantuan anggaran dari pihak swasta sangat diharapkan.

**a. Kebijakan pengembangan fisik / konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah**

Kebutuhan fasilitas fisik / konstruksi Bandar Udara menurut PM 69 Tahun 2013 Tentang Tata Nelayan Kebandaraan Nasional fasilitas bandar udara yaitu pengembangan fasilitas pokok Bandar Udara yang terdiri atas fasilitas sisi udara, (Landasan pacu dan apron) fasilitas sisi darat (terminal penumpang).

**Tabel 4.1 Perencanaan pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara**

No	Uraian	Sebelum Pengembangan	Rencana pengembangan
1.	Klasifikasi	2C	3C
	- Panjang Landasan Pacu	900 m	1.600 m
	- Lebar Landasan Pacu	23 m	30 m
2.	Apron	70 m x 40 m	80 m x 60 m
3.	Terminal Penumpang	200 m <sup>2</sup>	2.148 m <sup>2</sup>

Sejak dilaksanakannya kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan untuk melihat sejauh mana implementasi kebijakan berupa fisik pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah sehingga selanjutnya peneliti melakukan wawancara dengan para informan peneliti mengenai Apa saja Kebijakan Pengembangan

fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah, pertama pertanyaan disampaikan kepada Pak Aryandy tentang apa saja yang telah dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun dalam hal Pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan beliau pun menjawab:

*"Yang dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun dalam hal pengembangan fisik /konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah adalah penyediaan lahan untuk pengembangan Bandar Udara melalui ganti rugi lahan masyarakat disekitar Bandar Udara, dimana kebutuhan lahan untuk pengembangan Bandar udara ±30 (tiga puluh) Hektar dan sampai saat ini yang dapat dilakukan ganti rugi sekitar 1 (satu) Hektar, dan untuk kekurangan kebutuhan lahan selanjutnya terkendala status hutan lindung dilahan sekitar Bandar udara dan kepemilikan tanah oleh masyarakat yang tidak jelas seperti tanah garapan, tanah yang telah diganti rugi PT. Timah dan dikuasai lagi oleh masyarakat dan pengakuan hak milik ahli waris dari kepemilikan tanah warga negara asing"*<sup>8</sup>

Peneliti juga mempertanyakan kepada pak Saptono selaku Kepala Bandar Udara Raja Haji Abdullah yang merupakan wakil Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di daerah tentang apa saja yang telah dilakukan Pemerintah Pusat dalam hal Pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah, pak Saptono pun menjawab:

*"Pihak Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah melaksanakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah sejak tahun 2012 telah melaksanakan perpanjangan landasan pacu sepanjang 500 meter dan pelebaran apron 20 meter dan sekarang kendalanya lahan untuk pengembangan tidak tersdia lagi hal ini*

---

<sup>8</sup> Wawancara 21 September 2016

*mengakibatkan pelaksanaan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah berjalan lambat”<sup>9</sup>*

Dalam hal pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Karimun Pihak Pemerintah Propinsi Kepulauan Riau telah melaksanakan kegiatan kajian dampak lingkungan pada tahun 2011.

Untuk melihat presentase progres pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Karimun dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.2 Resume pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun**

No	Uraian	Sebelum pengembangan	Kondisi saat ini Tahun 2016	Target Rencana Pengembangan	Presentase Progres Pengembangan
1	Landasan Pacu	900 m x 23 m	1.400 m x 30 m	1.600 m x 30 m	87,5%
2	Apron	70 m x 40 m	72,5 m x 40 m	80 m x 60 m	60,4%
3	Terminal Penumpang	200 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup>	2.148 m <sup>2</sup>	-

Berdasarkan realisasi pengembangan fisik/konstruksi dilapangan peneliti dapat menyimpulkan bahwa progres pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun yaitu pengembangan landasan pacu telah

<sup>9</sup> Wawancara 21 September 2016

mencapai progres 87,5% dimana untuk pengembangan panjang 200 (dua ratus) meter selanjutnya adalah dengan cara reklamasi diatas permukaan laut maka telah tercapai target pengembangannya dan pelaksanaan reklamasi penimbunan dilaut ini akan dilaksanakan setelah diselesaikan kajian analisa dampak lingkungannya terlebih dahulu.

Untuk pengembangan Apron (Area Parkir pesawat) telah mencapai progres 60,4% hanya memerlukan pengembangan 7,5m x 20m maka tercapailah taget pengembangannya, sedangkan untuk pengembangan gedung terminal penumpang Bandar Udara Raja Haji Abdullah belum ada pengembangan, hal ini akibat lahan area lokasi untuk pengembangan terminal penumpang masih merupakan status kepemilikan masyarakat sekitar Bandar udara dan status tanahnya adalah hutan lindung sehingga Pemerintah Daerah kabupaten Karimun belum dapat melaksanakan ganti rugi lahan tersebut.

Dari hasil wawancara dan data observasi dilapangan, peneliti dapat menyimpulkan bahwa kebijakan fisik / konstruksi pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah yakni Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun belum maksimal karena adanya kendala ketersediaan lahan untuk pengembangan Bandar udara.

**b. Kebijakan non fisik pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah**

Dalam kebijakan pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah yakni prakiraan permintaan jasa angkutan udara untuk pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah terdiri dari prakiraan jumlah penumpang, pesawat, dan rute penerbangan yang datang dan berangkat dari Bandar Udara Raja Haji Abdullah.

**Tabel 4.3 Perencanaan pengembangan non fisik Bandar Udara**

No	Uraian	Sebelum Pengembangan	Rencana pengembangan
1.	Pergerakan Penumpang (Penumpang/tahun)	0	66.950
2.	Pergerakan Pesawat (Pesawat)	0	3.650
3.	Pesawat terbesar yang dilayani	Grand Caravan (12 penumpang)	Pesawat ATR-72 dan sejenisnya (75 penumpang)
4.	Rute Pengembangan	-	Jakarta, Pekanbaru, Tanjung Pinang, Padang, Medan

Berdasarkan rencana induk Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun untuk penetapan pesawat terbesar yang akan beroperasi di Bandar Udara Raja Haji Abdullah adalah berdasarkan analisa peramalan lalu lintas angkutan udara di masa mendatang.

Peneliti melakukan wawancara dengan para informan peneliti mengenai sejauh mana peran pemerintah dalam hal kebijakan pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah

Pendapat Pak Aryandy tentang apa saja yang telah dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun dalam hal Pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah sebagai berikut:

*"Yang dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun dalam hal pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah adalah telah mengirimkan beberapa kali surat permohonan dukungan penerbangan terhadap pengusaha penerbangan yang memiliki pesawat ATR 72 seperti maskapai PT. Garuda Indonesia, PT. Wings Air, dan PT. Indonesia Air Transport akan tetapi belum ada jawaban kesanggupan dari pihak maskapai tersebut"*<sup>10</sup>

Peneliti juga mempertanyakan kepada pak Saptono, apa saja yang telah dilakukan Pemerintah Pusat dalam hal Pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah, jawaban pak Saptono adalah:

*"Pihak Bandar udara Raja Haji Abdullah telah berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan yakni Direktur Angkutan Udara untuk menjembatani pihak Pemerintah Daerah dengan pihak pengusaha maskapai penerbangan akan tetapi pihak maskapai hanya menjanjikan akan meninjau langsung sekaligus melihat potensi demand atau banyaknya keinginan masyarakat Kabupaten Karimun yang akan menggunakan jasa transportasi udara di Kabupaten Karimun"*<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Wawancara 21 September 2016

<sup>11</sup> Wawancara 21 September 2016

Untuk melihat presentase progres pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Tanjung Balai dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.4 Resume pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun**

No	Uraian	Sebelum pengembangan	Kondisi saat ini Tahun 2016	Target Rencana Pengembangan	Presentase Progres Pengembangan
1	Pergerakan Penumpang (Penumpang/ tahun)	0	1.534	66.950	3,7%
2	Pergerakan Pesawat (Pesawat)	0	201	3.650	5,5%
3	Pesawat terbesar yang dilayani	Grand Caravan (12 penumpang)	Dornier 228 (19 penumpang)	Pesawat ATR-72 dan sejenisnya (75 penumpang)	-
4	Rute Pengembangan	-	Pekan Baru	Jakarta, Pekan Baru, Tanjung Pinang, Padang, Medan	-

Berdasarkan realisasi pengembangan non fisik dilapangan peneliti dapat menyimpulkan bahwa progres non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun sangat kecil yaitu untuk pengembangan Pergerakan penumpang sejak dilaksanakannya pengembangan Bandar udara Raja Haji Abdullah hanya sebesar 3.7%, untuk pergerakan pesawat sejak dilaksanakannya pengembangan Bandar udara Raja Haji Abdullah sebesar 5.5 % , untuk jenis pesawat

terbesar yang melayani sejak dilaksanakannya pengembangan Bandar udara Raja Haji Abdullah berupa Dornier 228 dengan jumlah penumpang 19 (sembilan belas) orang dimana seharusnya dapat pesawat yang terbesar yaitu Pesawat ATR-72 dengan jumlah penumpang 75 (tujuh puluh lima) orang dan rute penerbangan sejak dilaksanakannya pengembangan Bandar udara Raja Haji Abdullah hanya Karimun (Kepri) – Pekanbaru (Riau) dimana seharusnya target rute penerbangan yaitu Karimun – Pekanbaru (Riau), Karimun – Tanjung Pinang (Kepri), Karimun – Padang (Sumbar), Karimun – Jakarta dan Karimun – Medan (Sumut).

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi dilapangan, peneliti menyimpulkan bahwa bahwa kebijakan non fisik pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah yakni Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun belum maksimal karena Bandar Udara Raja Haji Abdullah belum dapat dukungan penerbangan komersial di Kabupaten Karimun oleh para pengusaha maskapai penerbangan dan tugas Pemerintah untuk meyakinkan kepada pengusaha maskapai penerbangan tersebut agar mau mendukung route penerbangan dari dan ke Kabupaten Karimun .

## **2. Faktor yang mempengaruhi dalam mewujudkan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.**

Dalam proses implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi dalam mewujudkan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah tersebut.

Untuk melihat implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun telah dilaksanakan dengan baik atau tidak, maka peneliti telah melakukan wawancara, dengan menetapkan konsep operasional yang mengacu pada teori-teori pendapat para ahli, dalam hal ini peneliti mengacu pada teori George C. Edwards III (Joko Widodo, 2007) dimana terdapat 4 faktor yang berpengaruh pada keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan yaitu :

### **a. Komunikasi (Kejelasan informasi mengenai koordiansi untuk mencapai sasaran dan tujuan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah)**

Dalam hal pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun komunikasi sangat penting untuk koordinasi yang sinergi harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun, Pemerintah Propinsi Kepulauan Riau dan

pemerintah pusat dalam hal ini pihak Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Pendapat pak cendra berkaitan tentang komunikasi, beliau menyampaikan bahwa faktor yang mempengaruhi dalam mewujudkan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, adalah:

*“Komunikasi yang baik antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah dan pihak swasta juga mempengaruhi pelaksanaan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah agar tercapai dengan baik”<sup>12</sup>*

Untuk lebih meyakinkan, peneliti meminta tanggapan informan kunci yakni Pak Aryandy dan Pak Saptono selaku pelaksana pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah tentang komunikasi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam hal pengembangan Bandar Udara dan tanggapannya sebagai berikut:

Tanggapan pak Aryandy adalah sebagai berikut:

*“Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun bersama Pemerintah Propinsi berkomunikasi dengan koordiansi kepada pihak Kementerian Perhubungan dalam hal pembagian tugas dan wewenang berdasarkan kemampuan anggaran masing – masing dimana Pemerintah daerah mengharapkan pihak Kementerian Perhubungan lebih dominan dalam hal pembiayaan pengembangan Bandar Udara”<sup>13</sup>*

Tanggapan pak Saptono Sudiro adalah sebagai berikut:

---

<sup>12</sup> Wawancara 12 Oktober 2016

<sup>13</sup> Wawancara 21 September 2016

*"Pihak UPT Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan Kementerian Perhubungan di Jakarta selalu berkomunikasi terhadap hal – hal yang berhubungan dengan pelaksanaan pengembangan baik itu secara lisan maupun tertulis kepada Pemerintah Daerah sehingga hambatan akibat oknum masyarakat dilapangan mendapat dukungan/bantuan penyelesaian dari pihak Pemerintah daerah"<sup>14</sup>*

Berdasarkan teori yang dipakai yaitu teori George C. Edwards III (Joko Widodo, 2007) untuk melihat pengaruh dalam implementasi kebijakan, dilihat dari salah satunya indikatornya yaitu faktor komunikasi sehingga dari tanggapan informan tersebut, peneliti dapat menyimpulkan komunikasi yang baik antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah dan pihak swasta sangat dibutuhkan sekali untuk melakukan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun untuk menjadikan Bandar Udara yang representatif.

Dari hasil wawancara maka peneliti menanggapi, komunikasi yang baik untuk koordinasi dalam pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, sehingga dari komunikasi yang baik antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah dan pihak swasta diperlukan untuk pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun seperti pembuatan program kerja akan menghasilkan pengembangan yang efektif dan efisien.

---

<sup>14</sup> Wawancara 21 September 2016

## b. Sumber daya (Resources)

Dalam implementasi pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, terdapat sumber daya yang harus disediakan, sumber daya yang dimaksudkan meliputi sumber daya manusia, sumber daya keuangan/anggaran, dan tanah atau lahan yang diperlukan.

### 1). Sumber Daya Manusia.

Sumber daya manusia sebagai pelaksana implementasi pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah merupakan merupakan faktor penting dalam melaksanakan pengembangan Bandar Udara tersebut.

Ketika ditanya jumlah pelaksana untuk pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, pak Aryandy menjawab: “sedikit sekali jumlah staf yang membantu beliau dalam bidang perhubungan udara dimana jumlahnya hanya 5 (lima) orang staf.”<sup>15</sup> Hal yang sama juga dijawab pak Saptono bahwa beliau dibantu 15 (lima belas) orang staf dalam bekerja.”<sup>16</sup>

Dari hasil wawancara maka peneliti menanggapi, sumber daya manusia dalam hal ini jumlah pelaksananya sangat memadai hanya memerlukan peningkatan keahlian melalui pelatihan maupun bimbingan teknis.

---

<sup>15</sup> Wawancara 21 September 2016

<sup>16</sup> Wawancara 21 September 2016

## 2). Sumber Daya Anggaran/Keuangan.

Tersedianya anggaran merupakan modal utama untuk melaksanakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah melalui dan APBN dan APBD.

Berdasarkan rencana induk bandara total anggaran yang diperlukan dalam pengembangan fisik/ konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah sebesar ±Rp. 468 milyar dan hal ini belum termasuk anggaran untuk penyediaan lahannya.

Untuk melihat seberapa besar anggaran yang telah digunakan untuk pengembangan Bandar Udara hingga saat ini maka peneliti bertanya kepada pak Saptono dan beliau menyampaikan bahwa:

*“Pihak Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah melaksanakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah sejak tahun 2012 dengan menghabiskan anggaran sebesar ± Rp. 120 Milyar untuk pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah”<sup>17</sup>*

Dan informasi dari pak Aryandy bahwa: “Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun bersama Pemerintah Propinsi Kepulauan Riau menghabiskan anggaran sebesar ± Rp. 5 Milyar untuk penyediaan lahan.”<sup>18</sup>

Berdasarkan hasil wawancara kedua informan tersebut diatas, peneliti menanggapi, untuk kebutuhan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah masih memerlukan jumlah anggaran

<sup>17</sup> Wawancara 21 September 2016

<sup>18</sup> Wawancara 21 September 2016

dan keterbatasan anggaran pemerintah terutama Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun yang mengalami defisit anggaran akan menjadi kendala dalam pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.

### 3). Tanah atau Lahan.

Melihat peta lokasi atau layout pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah untuk total lahan yang diperlukan untuk pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah seluas ±76 Hektar dimana saat ini lahan yang tersedia adalah seluas ±36 Hektar sehingga masih memerlukan penambahan lahan untuk pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah seluas ±42 Hektar lagi.

Tanggapan pak Aryandy saat peneliti menayakan tentang kondisi lahan untuk pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, beliau menyampaikan bahwa:

*“Pemerintah daerah Kabupaten Karimun bersedia melaksanakan ganti rugi lahan tersebut akan tetapi kondisi dilapangan terdapat kendala dalam hal ganti rugi yaitu status hutan lindung dilahan sekitar Bandar udara dan kepemilikan tanah oleh masyarakat yang tidak jelas seperti tanah garapan, tanah yang telah diganti rugi PT. Timah dan dikuasai lagi oleh masyarakat dan pengakuan hak milik ahli waris dari kepemilikan tanah warga negara asing.”<sup>19</sup>*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut diatas, peneliti menanggapi, untuk kebutuhan lahan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah masih sangat diperlukan, dengan

---

<sup>19</sup> Wawancara 21 September 2016

permasalahan status lokasi pengembangan yang merupakan kawasan hutan lindung maka harus dialih fungsikan terlebih dahulu menjadi kawasan yang dapat dilaksanakan pembangunan.

**c. Disposisi (Komitmen yang kuat untuk mengimplementasikan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raj Haji Abdullah)**

Komitmen pimpinan yang kuat dalam mengembangkan Bandar Udara Haji Abdullah, hal ini akan memperlancar mengimplementasikan kebijakan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah dan akan berjalan secara maksimal pula. Aparat pelaksana atau implementor merupakan faktor lain yang menentukan apakah satu kebijakan publik sulit atau tidak diimplementasikan. Komitment untuk berperilaku sesuai tujuan kebijakan penting dimiliki oleh aparat pelaksana.

Pendapat pak Kukuh selaku masyarakat menyampaikan bahwa faktor **mempengaruhi dalam mewujudkan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah** adalah:

*“Saya menilai faktor “Kemauan dan Dukungan Masyarakat dan pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah agar tujuan pengembangan terlaksana secara efektif dan efisien”.*<sup>20</sup>

Hasil observasi dilapangan menunjukkan bahwa pelaksanaan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji

---

<sup>20</sup> Wawancara 23 September 2016

Abdullah mempunyai pemahaman yang baik terkait koordinasi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Selain wujud dukungan, pemahaman dan komitmen, disposisi juga menunjukkan adanya transparansi dalam pelaksanaan pengembangan Bandara Udara Raja Haji Abdullah, hal ini penting dimiliki oleh pelaksana kegiatan karena tanpa adanya sikap yang transparan maka akan banyak terjadi penyimpangan – penyimpangan yang membuat sasaran kebijakan tidak tercapai.

Berdasarkan uraian tersebut maka dapat disimpulkan bahwa aspek disposisi baik dilihat dari dukungan, pemahaman, komitmen dan transparansi secara umum menunjukkan yang cukup baik.

#### **d. Struktur Birokrasi**

Struktur birokrasi merupakan instrument yang penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Struktur organisasi menunjukkan arah hubungan, garis komando dan pola koordinasi antara pelaksana kebijakan.

Aspek – aspek yang terkait dengan struktur organisasi antara lain pola hubungan kerja antar bagian dalam organisasi dan ketersediaan aturan yang jelas mengenai wewenang dan tanggung jawab dari masing – masing pelaksana kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah.

Pak Saptono menanggapi bahwa:

*“Struktur birokrasi Bandar Udara Raja Haji Abdullah dimana Jumlah staf pelaksana kebijakan tidak terlalu banyak, untuk Pemerintah Pusat yang ada di Kabupaten Karimun yakni Kepala Bandara Raja Haji Abdullah dibantu oleh 15 (lima belas) staf pelaksana”<sup>21</sup>*

Dan Pak Aryandy menyampaikan bahwa:

*“Untuk struktur organisasi pada Dinas perhubungan Kabupaten Karimun dalam hal pengembangan Bandar Udara Kepala Dinas perhubungan dibantu oleh seorang Kepala bidang Perhubungan Udara, dan Kepala Bidang Perhubungan Udara dibantu oleh 2 (dua) orang Kepala Seksi yaitu Kepala Seksi Kebandarudaraan dan Kepala Seksi penunjang Keselamatan Penerbangan dan kedua Kepala Seksi tersebut dibantu 2 (dua) orang staf”<sup>22</sup>*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi dilapangan, peneliti menyimpulkan bahwa bahwa struktur birokrasi dalam pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah telah jelas dimana peran dan kewenangan Pemerintah Pusat lebih besar peranannya dalam pelaksanaan pengembangan Bandar Udara dan Pemerintah daerah hanya membantu penyediaan lahan untuk pengembangan Bandar Udara..

Berdasarkan teori *Tachjan (2006i:26)* menjelaskan tentang unsur-unsur dari implementasi kebijakan yang mutlak harus ada yaitu:

#### **1. Unsur pelaksana.**

Pelaksana kebijakan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah yakni Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun, Pemerintah Propinsi Kepulauan Riau dan pemerintah pusat dalam hal ini pihak

<sup>21</sup> Wawancara 21 September 2016

<sup>22</sup> Wawancara 21 September 2016

Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

## 2. Adanya program yang dilaksanakan

Dalam perencanaan Rencana Induk Bandar Udara Raja Haji Abdullah, berdasarkan analisa prakiraan permintaan jasa angkutan udara maka direncanakan menjadi 2(dua) tahap program pengembangan yaitu :

### a.. Pengembangan Tahap I (2012-2021)

Pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan pada Tahap I antara lain:

- 1) Pengembangan Sisi Udara (pengadaan lahan, perpanjangan Runway)
- 2) Pengembangan Sisi Darat (area parkir kendaraan, Pembangunan fasilitas publik, meliputi pembangunan terminal penumpang, bangunan VIP, loket tiket dan pos jaga)

### b. Pengembangan Tahap II (2022-2035)

- 1) Pengembangan Sisi Udara (perpanjangan dan pelebaran apron, Pembuatan saluran drainase pada fasilitas sisi udara)
- 2) Pengembangan Sisi Darat (Pembangunan fasilitas teknis, meliputi penyediaan lahan menara pengawas, DPPU dan bengkel perawatan, pembangunan fasilitas penunjang,

meliputi penyediaan lahan perumahan karyawan dan area komersial.

### 3. Target group atau kelompok sasaran.

Target kebijakan pengembangan Bandar Udara yang dibuat oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun dengan tujuan untuk mendorong kegiatan di sektor swasta atau kegiatan-kegiatan berkaitan dengan kesejahteraan masyarakat dalam menumbuh kembangkan sektor ekonomi

Arah dan tujuan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah adalah memiliki kontribusi dalam pembangunan sosial dan ekonomi masyarakat di Kabupaten Karimun. Hal ini bisa dilihat penyerapan tenaga kerja lokal dan penyediaan sarana prasarana bagi masyarakat. Pembangunan dan pengembangan Bandar Udara akan berpengaruh akan meningkatkan status sosial dan ekonomi masyarakat. Terlebih lagi dengan pelaksanaan Free Trade Zone (FTZ) di Kabupaten Karimun menjadi daya tarik para investor.

Berdasarkan hasil wawancara untuk implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun belum maksimal hal ini berdasarkan teori *Gerston (2002)* bahwa faktor yang berpengaruh terhadap keberhasilan kebijakan adalah:

**a. Translation ability/Kemampuan staf pelaksana**

Kemampuan staf pelaksana kebijakan belum memadai, pada Dinas perhubungan Kabupaten Karimun belum ada satupun staf pelaksana yang pernah mengikuti pelatihan atau bimbingan teknis tentang Kebandarudaraan sedangkan staf pelaksana dari pihak Bandar Udara Raja Haji Abdullah belum semua staf pelaksana telah mengikuti pelatihan atau bimbingan teknis tentang Kebandarudaraan, ada beberapa staf hanya mengikuti pelatihan keselamatan penerbangan dan keamanan dalam kawasan Bandar Udara.

**b. Resources/Sumber daya**

Pada kenyataannya anggaran pemerintah sangat terbatas terutama Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun terutama pada tahun 2016 yang mengalami Defisit Anggaran, sehingga peran dari Pemerintah Pusat maupun perusahaan swasta sangat diharapkan.

**c. Limited Number Of Players/Jumlah pelaksana kebijakan**

Jumlah staf pelaksana kebijakan tidak terlalu banyak, untuk Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun dalam hal ini Dinas perhubungan Kabupaten Karimun Kepala Dinas perhubungan hanya dibantu 5 (lima) orang staf pelaksana di Bidang perhubungan Udara dan Pemerintah Pusat yang ada di Kabupaten Karimun yakni Kepala Bandara Raja Haji Abdullah dibantu oleh 15 (lima belas) staf pelaksana. Hal ini bukan suatu hambatan karena jumlah pelaksana diharapkan tidak terlalu

banyak agar tidak menimbulkan kebingungan dan kompetisi yang tidak sehat.

#### **d. Accountability/pertanggungjawaban**

Sejak tahun 2012 kebijakan pengembangan Bandar Udara ini dilaksanakan telah menggunakan dana Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) maupun Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) yang tidak sedikit dimana diperkirakan untuk pelaksanaan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah akan memerlukan dana ± 500 milyar rupiah dan hasilnya belum seimbang dengan nilai Pendapatan Negara atau Daerah dari sektor jasa kebandarudaraan tersebut.

Dari beberapa hasil wawancara juga bisa terlihat bagaimana proses dalam penyusunan kebijakan yang tidak berjalan sebagaimana mestinya, seperti:

##### **1) Pengidentifikasi masalah dan penyusunan agenda.**

Pengidentifikasi masalah dan penyusunan agenda berdasarkan tuntutan atau keinginan masyarakat dan para investor yang ada di Kawasan Perdagangan Bebas.

##### **2) Penyusunan skala prioritas.**

Dalam hal ini kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah ini untuk pembangunan konstruksinya Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun belum menjadikan skala prioritas dikarenakan keterbatasan anggaran yang defisit.

3) Perumusan (formulasi) rancangan kebijakan.

Kebijakan pengembangan Bandar Udara ini hanya mengacu kepada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional yang isinya berkaitan dengan keberadaan Bandar Udara serta Blue Print Kemenhub Tahun 2015 tentang Sistem Transportasi Nasional. Blue Print, sedangkan Peraturan daerah yang mengatur tentang pelaksanaan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah ini belum ada.

4) Penetapan dan pengesahan kebijakan.

Penetapan dan pengesahan peraturan yang mengatur kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja haji Abdullah belum dilaksanakan karena Pemerintah Daerah belum membuat Peraturan Daerah yang mengatur tentang kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja haji Abdullah.

5) Pelaksanaan kebijakan.

Dalam pelaksanaan suatu kebijakan, masyarakat sudah dianggap siap untuk mengikuti dan menerima kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah tersebut, termasuk pemerintah sendiri. Pada tahap ini, semua kebijakan yang telah dirumuskan tadi diuji secara nyata, sehingga adapat diketahui apakah kebijakan baru tersebut yang diambil itu dapat mengatasi permasalahan atau tidak.

#### 6) Evaluasi kebijakan publik.

Tahap terakhir adalah evaluasi kebijakan publik. Pada tahap ini pelaksanaan kebijakan publik dievaluasi untuk mengetahui apakah sudah sesuai dengan harapan masyarakat dan terbukti efektif memecahkan masalah atau tidak. Jika hasilnya baik maka kebijakan tersebut diteruskan, sebaliknya jika kebijakan tersebut itu menimbulkan dampak atau permasalahan baru, maka sudah selayaknya kebijakan tersebut ditinjau ulang atau diperbaiki. Dalam evaluasi ini diketahui pula prestasi yang dicapai dari kebijakan publik tersebut, sehingga dapat dijadikan acuan untuk perumusan kebijakan berikutnya.<sup>23</sup>

Dan terakhir Implementasi kebijakan merupakan tahap yang krusial dalam proses kebijakan publik. Suatu kebijakan atau program harus diimplementasikan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan. Implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian luas merupakan alat administrasi publik dimana aktor, organisasi, prosedur, teknik serta sumber daya diorganisasikan secara bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan. Tahap implementasi kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan dan sasaran ditetapkan terlebih dahulu yang dilakukan oleh formulasi kebijakan.

Dengan demikian, tahap implementasi kebijakan terjadi hanya setelah undang-undang ditetapkan dan dana disediakan untuk membiayai implementasi kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan merupakan tahap

---

<sup>23</sup> <http://www.kitapunya.net/2015/08/proses-perumusan-kebijakan-publik.html>

yang bersifat praktis dan berbeda dengan formulasi kebijakan sebagai tahap yang bersifat teoritis. Berdasarkan penjelasan di atas, Tachjan (2006i:25) menyimpulkan bahwa implementasi kebijakan publik merupakan proses kegiatan administratif yang dilakukan setelah kebijakan ditetapkan dan disetujui. Kegiatan ini terletak di antara perumusan kebijakan dan evaluasi kebijakan. Implementasi kebijakan mengandung logika *top-down*, maksudnya menurunkan atau menafsirkan alternatif-alternatif yang masih abstrak atau makro menjadi alternatif yang bersifat konkrit atau mikro.

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam proses kebijakan. Artinya implementasi kebijakan menentukan keberhasilan suatu proses kebijakan dimana tujuan serta dampak kebijakan dapat dihasilkan. Bertolak belakang dengan pendekatan *top down*, pendekatan *bottom up* lebih menyoroti implementasi kebijakan yang terformulasi dari inisiasi warga masyarakat. Argumentasi yang diberikan adalah masalah dan persoalan yang terjadi pada level daerah hanya dapat dimengerti secara baik oleh warga setempat. Sehingga pada tahap implementasinya pun suatu kebijakan selalu melibatkan masyarakat secara partisipatif.

### **3. Dampak Implementasi Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah**

Kinerja suatu kebijakan atau program/ kegiatan pada akhirnya akan tergambar pada hasil dan dampak yang dicapai dari implementasi kebijakan atau program/ kegiatan tersebut (Dunn, 2002), Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah yang ditetapkan Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun diharapkan mampu mengatasi kebutuhan atau harapan terhadap suatu kondisi yang mempunyai dampak bagi masyarakat Kabupaten Karimun.

Pada dasarnya kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun membawa beberapa dampak baik itu dampak positif maupun dampak negatif.

#### **a. Dampak Positif Implementasi Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah**

Pada dasarnya tujuan pemerintah dalam melaksanakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah untuk mendapatkan hasil atau dampak positif dari pengembangan Bandar udara tersebut seperti peningkatan sosial dan ekonomi masyarakat Kabupaten Karimun pada umumnya dan khususnya mendukung usaha para investor di Kawasan Perdagangan Bebas di Kabupaten Karimun.

Untuk mengetahui dampak positif implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, peneliti telah melakukan observasi lapangan dan wawancara terhadap beberapa informan.

Peneliti mewawancarai pak Aryandy tentang dampak positif dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, pak Aryandy pun menjawab:

*"Menurut saya dampak positifnya, meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Karimun sebab keberadaan bandar udara akan mendukung kegiatan industri dan perdagangan di Kabupaten Karimun dalam hal transportasi udara"*<sup>24</sup>

Menyambung dari pertanyaan kepada pak Aryandy, pak Cendra pun hampir sama menjawab pertanyaan yang diberikan mengenai dampak positif dari Implementasi

*"ada 3 (tiga) dampak positif dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun yaitu:*

- a. Memacu perkembangan wilayah dan pertumbuhan perekonomian masyarakat Kabupaten Karimun.*
- b. Menarik Investor untuk membuka usaha baru sehingga adanya lapangan kerja bagi masyarakat Karimun.*

---

<sup>24</sup> Wawancara 21 September 2016

*c. Mempercepat arus lalu lintas barang, manusia dan jasa dari dan ke Kabupaten Karimun.*"<sup>25</sup>

Pak Asrori juga menanggapi dampak positif dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun yaitu:

*"Sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian, tempat kegiatan alih moda transportasi, sebagai pendorong dan penunjang kegiatan industr dan/atau perdagangan, sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan dan penanganan bencana"*<sup>26</sup>

Peneliti menanggapi pendapat kedua informan tersebut yakni dengan berdasarkan Undang – Undang nomor 1 tahun 2009 pasal 194 berbunyi salah satu peran Bandar Udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dan pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangansehingga pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah yang rerefresntatif akan meningkatkan perekonomian di Kabupaten Karimun.

Kepada bapak Remson, peneliti juga bertanya mengenai pengaruh positif dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, beliau menjawab:

---

<sup>25</sup> Wawancara 12 Oktober 2016

<sup>26</sup> Wawancara 21 September 2016

*“dampak positifnya yakni dengan pengembangan ini secara Makro maka Roda Transportasi khususnya Udara semakin lancar, berarti kepentingan dan kebijakan akan tepat waktu”<sup>27</sup>*

Berdasarkan hasil wawancara beberapa informan tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa dampak positif akibat dari implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah adalah :

1. Pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah berkontribusi dalam peningkatan sosial dan ekonomi masyarakat di Kabupaten Karimun.

Peningkatan sosial dan ekonomi masyarakat Kabupaten Karimun seperti:

- Adanya perubahan kultur (Budaya) akibat banyaknya pendatang baru dari luar Karimun

- Pola hidup masyarakat Karimun akan terpengaruh akibat semakin banyaknya pengaruh pendatang baru

- Tarif hidup dan perekonomian masyarakat akan meningkat

2. Penyerapan tenaga kerja lokal dan penyediaan sarana prasarana bagi masyarakat Kabupaten Karimun.

Tingkat pengangguran di Kabupaten Karimun relatif kecil apabila dibandingkan dengan jumlah penduduknya, sebagaimana data dari Dinas Tenaga Kerja Kabupaten Karimun menyebutkan hanya

---

<sup>27</sup> Wawancara 21 September 2016

1.004 penduduk (tahun 2015) dengan berbagai latar belakang pendidikan dari keseluruhan penduduk Kabupaten Karimun yang berstatus sebagai pencari kerja. Dibandingkan pada tahun 2014 terdapat 1.534 pencari kerja dari berbagai latar belakang pendidikan. Ini mengindikasikan ketersediaan lapangan pekerjaan cukup untuk menampung jumlah tenaga kerja yang ada di Kabupaten Karimun.

3. Menjadi daya tarik para investor untuk menanamkan usahanya, dengan hadirnya para investor penyerapan lapangan pekerjaan akan menjadi luas sehingga dapat membantu perekonomian masyarakat juga dapat mengurangi angka pengangguran.

Salah satu daya tarik para investor untuk menanamkan modalnya disuatu daerah adalah lancarnya sarana dan prasarana transportasinya baik itu transportasi darat, laut maupun udara, Biasanya investor lebih memilih jasa transportasi udara karena tidak memerlukan waktu yang lama untuk mencapai tujuan perjalanannya.

**b. Dampak Negatif Implementasi Kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah**

Dalam implementasi pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah tentunya juga menimbulkan dampak negatif yang sangat merugikan masyarakat yang berada disekitar Bandar Udara yang terkena dampak akibat pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah. Akan

tetapi pemerintah pastinya dalam melaksanakan pengembangan Bandar udara tersebut berusaha meminimalisir terjadinya dampak negative yang merugikan masyarakat yang berada disekitar Bandar Udara tersebut.

Untuk melihat seberapa besar dampak negatif dari implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, peneliti telah melakukan observasi dilapangan dan wawancara terhadap beberapa informan.

Pendapat pak Aryandy ditanya tentang dampak negatif dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, adalah:

*“Dampak negatifnya adalah terjadinya persaingan usaha dibidang transportasi, saat ini transportasi laut sangat lancar dan merupakan satu – satunya transportasi yang digunakan masyarakat Kabupaten Karimun untuk keluar pulau baik itu ke Batam maupun ke Tanjung Pinang”<sup>28</sup>*

Hal ini dipertegas pak Remson, beliau berpendapat bahwa:

*“Dampak negatifnya adanya persaingan usaha yang tidak sehat pada transportasi baik di darat dan laut”<sup>29</sup>*

Sedangkan pak Jones mengatakan dampak negatif yang terjadi akibat Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah adalah kemungkinan pengaruh bagi alam ketika banyak pohon yang di tebang untuk pembangunan Bandara.

---

<sup>28</sup> Wawancara 22 September 2016

<sup>29</sup> Wawancara 21 September 2016

Peneliti juga menanyakan hal serupa kepada pak Cendra dan beliau menjawab bahwa :

*“dampak negatif atau kerugian dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah adalah:*

- 1. Pengurangann Daerah Hijau akibat pengembangan lahan bandara*
- 2. Penggusuran masyarakat penggarap lahan negara”<sup>30</sup>*

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa dampak negatif dari impementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun, peneliti adalah :

1. Terjadinya persaingan usaha dibidang transportasi, saat ini transportasi laut sangat lancar dan merupakan satu – satunya transportasi yang digunakan masyarakat Kabupaten Karimun. Aksesibilitas Kabupaten Karimun baik lingkup internal maupun eksternal, untuk saat ini hanya dimungkinkan melalui sistem transportasi laut sehingga apabila nantinya dengan adanya penerbangan komersial akan mengakibatkan usaha dibidang transportasi laut terjadi persaingan usaha.

---

<sup>30</sup> Wawancara 12 Oktober 2016

2. Pengurangan daerah hijau akibat pengembangan lahan bandara.  
Kawasan Bandar Udara Raja hajiin Abdullah saat ini masih merupakan daerah hijau yang ditanami pohon akasia, bakau dan semak belukar.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang penelitian implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah Kabupaten Karimun yang terdiri dari kebijakan pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara belum maksimal dimana perpanjangan landasan pacu dengan progres 87,5% dan perluasan area Apron dengan progres 60,4% serta belum ada pembangunan gedung terminal penumpang Bandar Udara Raja Haji Abdullah. Akibat dari adanya kendala tidak tersedianya lahan untuk pengembangan Bandar udara dan pengembangan non fisik, maka pergerakan penumpang hanya sebesar 3.7% dari rencana pengembangan, dan pergerakan pesawat sebesar 5.5 % dengan jenis pesawat terbesar yang melayani berupa pesawat Dornier 228 berkapasitas penumpang 19 (sembilan belas) orang, dengan route penerbangannya hanya Karimun (Kepri) – Pekanbaru (Riau) karena belum dapat dukungan penerbangan komersial oleh para pengusaha maskapai penerbangan.

2. Terdapat empat faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Bandar Udara Haji Abdullah Kabupaten Karimun, antara lain (1) Komunikasi, yaitu koordinasi yang baik antara pelaksana kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah, (2) Sumber daya meliputi sumber daya manusia, sumber daya keuangan/anggaran, dan tanah atau lahan yang diperlukan, (3) Disposisi atau komitmen yang kuat untuk mengimplementasikan kebijakan pengembangan Bandar Udara Raj Haji Abdullah dan (4) Struktur birokrasi yaitu peran dan kewenangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
3. Dampak positif implementasi Kebijakan pengembangan Bandar Udara Udara Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun yaitu: (1) Pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah berkontribusi dalam peningkatan sosial dan ekonomi masyarakat di Kabupaten Karimun, (2) Penyerapan tenaga kerja lokal dan penyediaan sarana prasarana bagi masyarakat Kabupaten Karimun dan (3) Menjadi daya tarik para investor untuk menanamkan usahanya dan dampak negatif yaitu: (1) Terjadinya persaingan usaha dibidang transportasi dan (2) Pengurangan daerah hijau akibat pengembangan lahan bandara.

## B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diambil dari hasil dan pembahasan penelitian di atas, maka dapat disampaikan saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk pelaksanaan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah agar berjalan dengan baik dan lancar sebaiknya Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun perlu segera menyelesaikan permasalahan lahan di Bandar Udara Raja Haji Abdullah serta mengundang dan meyakinkan para pengusaha maskapai penerbangan komersial melalui kerjasama penerbangan seperti sistem subsidi atau bentuk kerjasama lainnya sehingga mereka bersedia untuk memberikan dukungan penerbangan komersial di Bandar Udara Raja Haji Abdullah.
2. Faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Bandar Udara Haji Abdullah Kabupaten Karimun harus diperhatikan seperti: (1) Komunikasi penting dijaga antara Pemerintah Pusat dan daerah, (2) Sumber daya manusia harus ditingkatkan keahliannya dan ketersediaan anggaran dengan menjadi skala prioritas dalam kegiatan APBN dan APBD serta ketersediaan lahan untuk pengembangan harus disediakan, (3) Disposisi atau komitmen pelaksana kebijakan pengembangan Bandar Udara Raj Haji Abdullah harus tinggi dan berintegritas serta (4) Struktur birokrasi yaitu selain peran dan kewenangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dapat melibatkan pihak swasta.

3. Untuk mencegah terjadinya dampak negatif dalam implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Haji Abdullah dan dampaknya terhadap pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas di Kabupaten karimun, pemerintah sebaiknya mengkoordinasikan jadwal penerbangan dengan jadwal transportasi kapal laut sehingga tidak terjadi persaingan usaha dibidang transportasi dan pemindahan kawasan daerah hijau kelokasi yang baru akibat pengembangan lahan bandara.



## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU-BUKU.

- Amirin T. M. (1991). *Menyusun Rencana Penelitian*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Dunn W. N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Edisi Kedua, Yogyakarta; Gadjah Mada University Press.
- Dunn W. N. (1999). *Analisis Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Grindle M. S. (1980). *Politics and Apolicy Implementation in The Third World*, New Jersey: Princetown University Press.
- Jones C. O, (1991). *Pengantar Kebijakan Publik*, Jakarta: Rajawali Press.
- Edward III, G. C (edited), (1984). *Public Policy Implementing*, Jai Press Inc, London - England.
- Mas'oed, M. (1990). *Konsep Hubungan internasional : Kepentingan Nasional, Power, Integrasi, Deterrence. Ilmu Hubungan Internasional*. Jakarta: LP3ES.
- M. Djunaidi G & Almanshur, F. (2012). *Metode Penelitian Kualitatif*. Manguwoharjo: Ar-ruzz Media.
- Madani M. (2011). *Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Sukirno S. (1996) *Pengantar Ekonomi Makro*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Thoha M. (1992). *Dimensi-dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*, Jakarta: PT. Grafindo Persada.

## B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang *Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas*.

Undang - undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang *Penerbangan*.

Undang - undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang *Penerbangan*.

Undang - Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang *Pemerintah Daerah*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara

Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang *Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas*.

Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 tentang *Tatanan Kebandarudaraan Nasional*

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 335 Tahun 2016 tentang *Rencana Induk Bandar Udara Bandara Raja Haji Abdullah di Kabupaten Karimun Propinsi Kepulauan Riau*

## C. MAKALAH, ARTIKEL, JURNAL, BUKU PEDOMAN PEMBUATAN THESIS, SURAT KABAR.

Tulus B. Jurnal *Keterlibatan Indonesia Dalam Forum Free Trade Zone (FTZ)*, Kasubdit pada Direktorat Kerjasama Bilateral I.

Dokumen Departemen Luar Negeri, *Strategi Free Trade Zone*. 2005

Blue Print For National Economy Recovery, *Batam Free Trade Zone*, CSIS,2004.

United Nations (ESCAP).

[https://id.wikipedia.org/wiki/Cetak\\_biru](https://id.wikipedia.org/wiki/Cetak_biru)

#### D. INTERNET/WEBSITE.

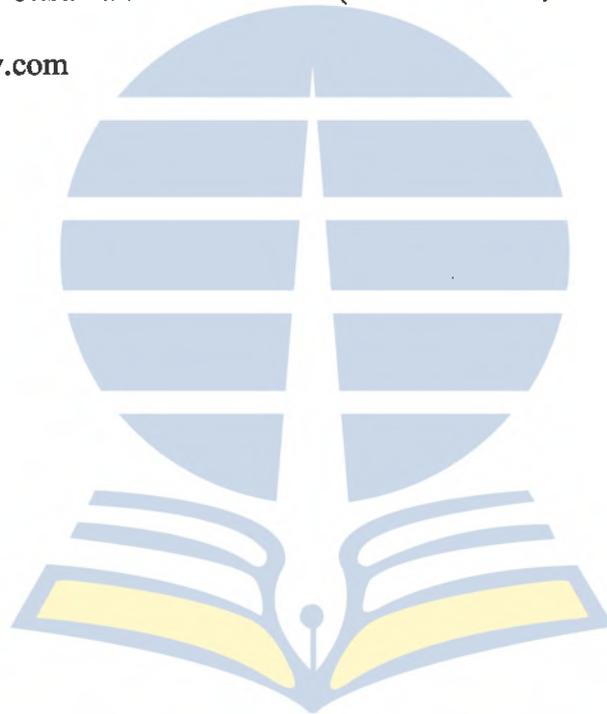
Dumai, *Free Trade Zone*, diambil dari Situs resmi <http://www.dumaikota.go.id>, (29 Maret 2016, 14.12)

<http://www.kepribisnis.com/2015/09/saatnya-karimun-menjadi-ftz-menyeluruh.html>. (30 Maret 2016, 14.55)

[http://html.batampos.co.id/read/2013/02/18/2055/Saatnya-Karimun-Menjadi-Kawasan-Perdagangan-Bebas-\(Free-Trade-Zone\)-Menyeluruh](http://html.batampos.co.id/read/2013/02/18/2055/Saatnya-Karimun-Menjadi-Kawasan-Perdagangan-Bebas-(Free-Trade-Zone)-Menyeluruh)

[http://www.scribd.com/doc/10712476/BAB-2-Konsep-Dan-Variabel Bab 2: Unsur-unsur Penelitian](http://www.scribd.com/doc/10712476/BAB-2-Konsep-Dan-Variabel-Bab-2:-Unsur-unsur-Penelitian). (30 Maret 2016, 11.15)

[www.dictionary.com](http://www.dictionary.com)



## LAMPIRAN 1

### WAWANCARA PENELITIAN IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA RAJA HAJI ABDULLAH DALAM PELAKSANAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS (FREE TRADE ZONE) DI KABUPATEN KARIMUN

---

Sesuai dengan kaidah yang berlaku dalam penyusunan tesis yaitu diperlukan data untuk mendukung kelancaran suatu penelitian, maka saya yang melakukan penelitian yang berjudul “IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA RAJA HAJI ABDULLAH DALAM PELAKSANAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS (FREE TRADE ZONE) DI KABUPATEN KARIMUN”, saya mohon kesediaan Bapak/Ibu untuk meluangkan waktu sejenak untuk mengisi angket ini. Sesuai dengan kode etik penelitian, maka semua data informasi dijamin kerahasiaannya. Bapak/Ibu tidak perlu berpikir rumit, saya berharap Bapak/Ibu akan menjawab dengan lebih leluasa sesuai dengan pengetahuan, pengamatan, pendapat dan harapan anda mengenai Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah Kabupaten Karimun. Saya harap anda menjawab jujur dan terbuka.

Saya sangat menghargai segala partisipasi dan ketulusan Bapak/Ibu dalam menjawab pertanyaan ini dan saya sangat mengucapkan banyak terima kasih atas semua kerjasamanya.

#### I. Identitas Responden

Nama : .....

Usia :..... Tahun

Jenis kelamin : Wanita/Pria (Pilih salah satu)

Pendidikan terakhir : .....

pekerjaan : .....

## II. Pertanyaan dan Jawaban Wawancara

1. Apakah Penting artinya pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah?
2. Bagaimana cara mengimplementasikan Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah?
3. Berapa jumlah pelaksana untuk pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah?
4. Bagaimana sebaiknya proses Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun yang baik?
5. Apa saja yang telah dilakukan Pemerintah dalam hal Pengembangan fisik/konstruksi Bandar Udara Raja Haji Abdullah?
6. Sejauh mana peran pemerintah dalam hal kebijakan pengembangan non fisik Bandar Udara Raja Haji Abdullah?
7. Faktor saja yang mempengaruhi dalam mewujudkan implementasi kebijakan pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah?
8. Seberapa besar anggaran yang telah digunakan untuk pengembangan Bandar Udara hingga saat ini?

9. Apa dampak positif atau keuntungan dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun?
10. Apa dampak negatif atau kerugian dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun?
11. Apa saja dampak sosialnya pada masyarakat Kabupaten Karimun?
12. Apa saja dampak ekonomi pada masyarakat Kabupaten Karimun?
13. Apakah ada dampak lain selain pada ekonomi dan sosial pada masyarakat Kabupaten Karimun?
14. Menurut saudara, kemungkinan – kemungkinan apa saja yang terjadi akibat dari Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun?
15. Apa saudara setuju Implementasi Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Raja Haji Abdullah dalam pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas (Free Trade Zone) di Kabupaten Karimun berdampak sosial dan ekonomi?

LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA BERSAMA KADISHUB KAB. KARIMUN**



LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA KEPALA BANDAR UDARA  
RAJA HAJI ABDULLAH KAB. KARIMUN**



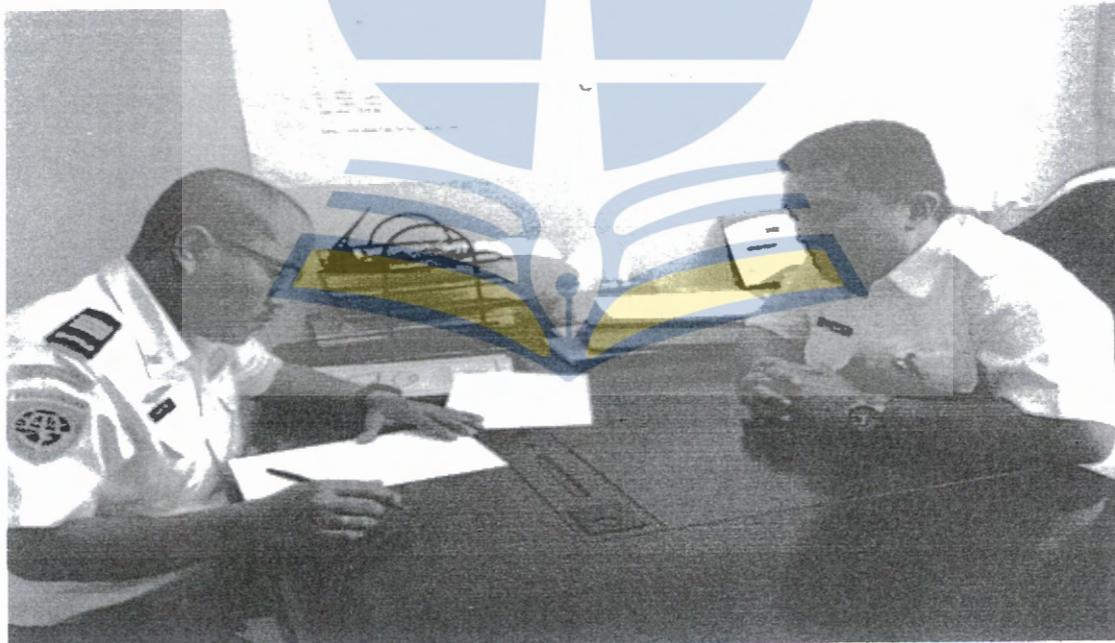
LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA KEPALA BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN  
PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS KARIMUN**



LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA KASI PENUNJANG KESELAMATAN  
PENERBANGAN DISHUB KAB. KARIMUN**



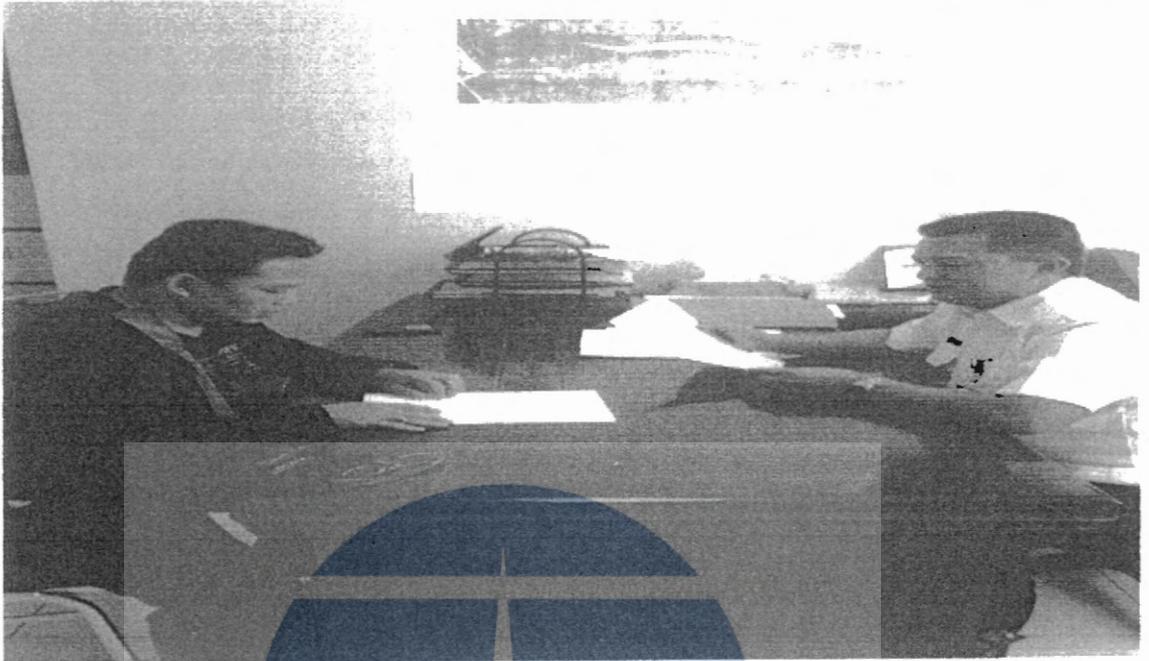
LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA KASI KEBANDARUDARAAN  
DISHUB KAB. KARIMUN**



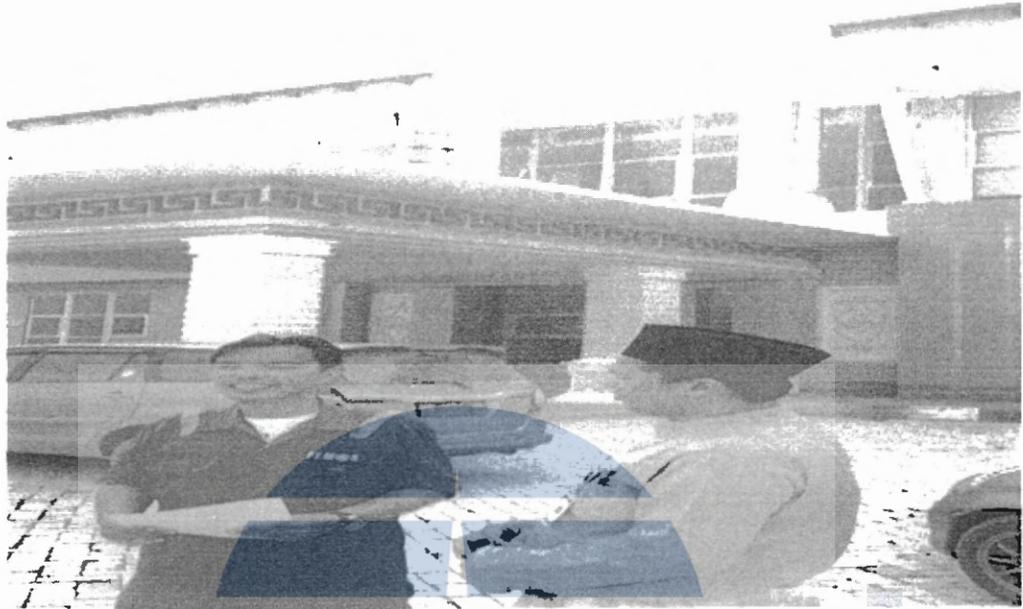
LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA MASYARAKAT KAB. KARIMUN**



LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA PERUSAHAAN PT. MOS**



LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA PERUSAHAAN PT. SAIPEM**



LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA MASYARAKAT KAB. KARIMUN  
(PEKERJAAN SWASTA)**



LAMPIRAN II

**FOTO WAWANCARA MASYARAKAT KAB. KARIMUN  
(PEKERJAAN PNS)**

