

Analisis Alternatif Kebijakan Peningkatan Kepatuhan Jam Operasional Mobil Barang Di Kawasan Pelabuhan Boom Baru Kota Palembang

¹Natasya Alvionita, ²Mutia Sabila, ³Devi Auliya Sari, ⁴Dika Meisaroh, ⁵Dina Lestari, ⁶Galuh Efnol Adzan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya

natasyavnt@gmail.com, mutiaasabila511@gmail.com, sdeviauliya@gmail.com,
dikamaysaroh@gmail.com, dinanalestarii@gmail.com, galuhefnoladzan@gmail.com

Abstract. *The operating hours for freight vehicles in Palembang City have been stipulated through Local Regulation No. 26 of 2019 to maintain smooth, orderly, and safe traffic, especially in the Boom Baru Port area. However, observations show that violations still occur significantly. This study aims to assess the effectiveness of policy implementation, identify the factors causing violations, and formulate more applicable policy alternatives. The study uses qualitative methods through interviews, field observations, and documentation studies. The results show that 21 vehicles violated operating hours between 15:10 and 17:00 WIB, indicating weak supervision, minimal use of technology, and a perception gap between officials and actual conditions. The impacts include an increased risk of accidents, congestion, and damage to road infrastructure. Based on policy evaluation using Patton & Sawicki criteria, the substance of the regulation is considered adequate, but its implementation is ineffective. Two policy alternatives are offered, namely the Integrated Supervision and Coordination Program (PPTK) and an incentive-disincentive system. The scoring results show PPTK as the top recommendation with the highest score because it addresses the root of the problem through collaboration-based and technology-based supervision. This study emphasizes the need to strengthen oversight governance to improve the operational compliance of freight vehicles and support the achievement of safe, efficient, and sustainable urban transportation.*

Keyword: *Alternatif Policy, Operating Hours, Freight Vehicles, Port of Boom Baru*

Abstrak. Pengaturan jam operasional mobil barang di Kota Palembang telah ditetapkan melalui Peraturan Walikota (Perwali) Kota Palembang Nomor 26 Tahun 2019 untuk menjaga kelancaran, ketertiban, dan keselamatan lalu lintas, khususnya di kawasan Pelabuhan Boom Baru. Namun, temuan observasi menunjukkan pelanggaran masih terjadi secara signifikan. Penelitian ini bertujuan menilai efektivitas implementasi kebijakan tersebut, mengidentifikasi faktor penyebab pelanggaran, serta merumuskan alternatif kebijakan yang lebih aplikatif. Penelitian menggunakan metode kualitatif melalui wawancara, observasi lapangan, dan studi dokumentasi. Hasil menunjukkan 21 kendaraan barang melanggar jam operasional dalam kurun 15.10-17.00 WIB, menandakan lemahnya pengawasan, minimnya pemanfaatan teknologi, serta adanya kesenjangan persepsi antara aparat dan kondisi faktual. Dampaknya meliputi peningkatan risiko kecelakaan, kemacetan, serta kerusakan infrastruktur jalan. Berdasarkan evaluasi kebijakan menggunakan kriteria Patton & Sawicki, substansi regulasi dinilai memadai, namun implementasi tidak efektif. Dua alternatif kebijakan ditawarkan, yaitu Program Pengawasan Terpadu dan Koordinasi (PPTK) serta sistem insentif-disinsentif. Hasil skoring menunjukkan PPTK sebagai rekomendasi utama dengan skor tertinggi karena mampu menjawab akar permasalahan melalui pengawasan berbasis kolaborasi dan teknologi. Penelitian ini menegaskan perlunya penguatan tata kelola pengawasan untuk meningkatkan kepatuhan operasional kendaraan barang dan mendukung pencapaian transportasi kota yang aman, efisien, dan berkelanjutan.

Kata Kunci: Alternatif Kebijakan, Jam Operasional, Mobil Barang, Pelabuhan Boom Baru

Received Apr 12, 2026; Revised Apr 22, 2026; Accepted may 29, 2026

* Natasya Alvionita: Email: natasyavnt@gmail.com

PENDAHULUAN

Pengaturan waktu operasional kendaraan barang merupakan instrumen penting dalam manajemen transportasi perkotaan untuk menjaga kelancaran, ketertiban, dan keselamatan lalu lintas. Di Kota Palembang, pengaturan ini ditetapkan melalui Peraturan Walikota (Perwali) Kota Palembang Nomor 26 Tahun 2019 tentang Pengaturan Rute Mobil Barang Dalam Kota Palembang, yang melarang mobil barang melewati ruas jalan dalam kota pada pukul 06.00-21.00 WIB. Khusus untuk mobil barang dari arah pelabuhan Boom Baru menuju keluar Kota melewati ruas jalan dalam Kota, jam operasional dibatasi hanya pada pukul 09.00-15.00 WIB (Pemerintah Kota Palembang, 2019). Regulasi ini memiliki dasar hukum yang kuat karena sejalan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur operasional kendaraan barang demi keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

Menurut Idris (2023), Pelabuhan Boom Baru merupakan salah satu pelabuhan besar di Sumatera Selatan yang berada di bawah pengelolaan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo, BUMN yang bergerak di bidang kepelabuhanan. Pelabuhan ini tidak hanya melayani kegiatan bongkar muat logistik dan kontainer, tetapi juga kapal penumpang yang beroperasi antar pulau.

Namun, intensitas aktivitas bongkar muat yang tinggi sering kali memicu pelanggaran terhadap ketentuan waktu operasional mobil barang. Permasalahan serupa juga terjadi di berbagai daerah di Indonesia. Penelitian Pratiwi et al. (2025) di Kabupaten Tangerang menunjukkan bahwa efektivitas peraturan pembatasan jam operasional mobil barang hanya mencapai 61% dari standar minimum 75% karena lemahnya pengawasan, kurangnya sanksi tegas, dan minimnya sosialisasi. Fudianto & Silalahi (2022) juga menemukan bahwa pelanggaran jam operasional truk tambang tetap marak di jalan raya Kabupaten Tangerang, meskipun sudah diatur dalam Peraturan Bupati Kabupaten Tangerang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Bupati Kabupaten Tangerang Nomor 46 Tahun 2018 tentang Pembatasan Jam Operasional Mobil Barang pada Ruas Jalan di Wilayah Kabupaten Tangerang. Temuan ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pembatasan jam operasional kendaraan barang di Indonesia masih menghadapi tantangan serius, terutama dalam hal penegakan dan kepatuhan pelaku usaha transportasi. Kondisi ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pembatasan jam operasional kendaraan barang di Indonesia masih menghadapi tantangan serius.

Meskipun berbagai penelitian telah mengkaji pelanggaran jam operasional kendaraan barang dari perspektif yuridis dan efektivitas penegakan hukum, belum ada kajian yang secara spesifik menyoroti kawasan Pelabuhan Boom Baru Palembang dengan pendekatan observasi langsung dan analisis kebijakan berbasis data primer. Penelitian-penelitian terdahulu umumnya berfokus pada aspek hukum tanpa mengaitkannya dengan perspektif pembangunan berkelanjutan dan tanpa menyediakan bukti empiris kuantitatif mengenai tingkat pelanggaran aktual di lapangan. Berbeda dari itu, kajian kami secara khusus menyoroti Pelabuhan Boom Baru Palembang melalui observasi langsung, pengumpulan data primer, serta wawancara dengan aparat untuk menilai tingkat kepatuhan dan kesenjangan antara aturan dan praktik di lapangan, dengan menggunakan teori analisis kebijakan untuk melihat efektivitas penerapan pembatasan jam operasional dalam tata kelola transportasi di kawasan pelabuhan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan kebijakan jam operasional di kawasan Pelabuhan Boom Baru berdasarkan Perwali Kota Palembang No. 26 Tahun 2019, mengidentifikasi faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran, mengevaluasi pelaksanaan kebijakan oleh pihak berwenang, serta merumuskan rekomendasi kebijakan berbasis analisis

Patton & Sawicki (2016) untuk meningkatkan efektivitas implementasi. Penelitian ini penting karena kepatuhan terhadap aturan operasional kendaraan barang mendukung pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs) nomor 11 tentang kota dan permukiman yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan. Kontribusi penelitian ini adalah menyediakan bukti empiris pelanggaran berdasarkan observasi langsung, analisis kesenjangan antara persepsi aparat dan kondisi lapangan, serta rekomendasi kebijakan yang aplikatif dan terukur untuk diterapkan di kawasan pelabuhan dengan karakteristik serupa.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan memanfaatkan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan informan terkait serta survei lapangan yang dilakukan secara langsung untuk memahami kondisi mobil yang beroperasi diluar jam operasional. Sementara itu, data sekunder dikumpulkan melalui studi dokumentasi terhadap laporan resmi, regulasi, dan literatur yang relevan untuk memperkuat analisis dan interpretasi temuan pada penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian di kawasan Pelabuhan Boom Baru Kota Palembang menunjukkan bahwa pelanggaran jam operasional mobil barang masih terjadi secara signifikan meskipun Pemerintah Kota telah menerbitkan Perwali Kota Palembang No. 26 Tahun 2019 yang mengatur pembatasan waktu dan rute kendaraan barang. Observasi yang dilakukan pada 19 September 2025 pukul 15.10-17.00 WIB menemukan sebanyak 21 kendaraan barang melintas di luar waktu yang diperbolehkan.

Gambar 1. Bukti Dokumentasi Pelanggaran Mobil Barang



Sumber: Diambil Oleh Peneliti (2025)

Gambar di atas diambil oleh peneliti pada tanggal 19 September pukul 16.36 WIB yang menunjukkan terjadinya pelanggaran di luar jam operasional yang telah ditetapkan.

Temuan ini mengindikasikan bahwa peraturan yang berlaku belum dijalankan secara efektif di lapangan. Minimnya pengawasan langsung oleh aparat baik dari Dinas Perhubungan (Dishub) maupun kepolisian memperburuk kondisi tersebut. Hal ini diperkuat oleh fakta bahwa pos polisi di area strategis dalam keadaan kosong pada jam sibuk, serta perangkat E-Tilang yang tidak berfungsi, sehingga peluang terjadinya pelanggaran menjadi semakin tinggi karena tidak adanya risiko penindakan yang dirasakan oleh pelaku pelanggaran.

Selain ketidaksesuaian praktik di lapangan, penelitian ini juga menemukan adanya kesenjangan persepsi antara aparat penegak hukum dan kondisi faktual. Sebagai bukti berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu petugas lalu lintas di Polsekta Ilir Timur 2, Pada hari Jumat 19 September 2025 Pukul 09.04. Kami menanyakan pertanyaan kepada

petugas tersebut mengenai apakah mobil barang yang berasal dari Pelabuhan Boom Baru masih sering melanggar jam operasional yang telah ditetapkan oleh pemerintah kota?

Lalu beliau menjawab:

“.....dak katek lagi dek yang melanggar, mobil beroperasi ini ado jam nyo dek sesuai peraturan walikota, kalu dio nak keluar kota dari jam 09.00 WIB sampai jam 15.00 WIB, kalu nak melintas di jalan kota cuma boleh di jam 21.00 WIB sampai jam 06.00 WIB.

(.... tidak ada lagi yang melanggar, mobil yang beroperasi ini sudah ada jamnya sesuai dengan Peraturan Walikota, kalau mau keluar kota dari jam 09.00 WIB sampai jam 15.00 WIB, kalau mau melintas di jalan kota hanya boleh pada jam 21.00 WIB sampai jam 06.00 WIB.)

Menurut petugas yang diwawancarai mengatakan bahwa saat ini tidak ada lagi pelanggaran yang dilakukan oleh mobil barang terkait jam operasional. Hal ini karena sudah diterapkannya aturan yang diatur melalui Peraturan Wali Kota. Dalam aturan tersebut dijelaskan bahwa mobil barang hanya boleh menuju keluar kota melewati ruas jalan dalam kota mulai pukul 09.00 WIB hingga pukul 15.00 WIB, sedangkan untuk melewati ruas jalan dalam Kota Palembang hanya diperbolehkan pada pukul 21.00 WIB hingga pukul 06.00 WIB. Akan tetapi, bukti observasional menunjukkan hal yang bertolak belakang. Perbedaan persepsi ini dapat disebabkan oleh lemahnya pengawasan.

Dari hasil observasi yang dilakukan pada waktu larangan operasional, yaitu pukul 15.10-17.00, ditemukan bahwa pihak kepolisian tidak melakukan pengawasan di lokasi pada jam tersebut. Selain itu, sistem E-Tilang yang seharusnya menjadi sarana penegakan hukum secara elektronik juga tidak berfungsi karena perangkatnya dalam kondisi mati atau tidak dioperasikan. Berikut bukti dokumentasi yang diambil pada hari Sabtu, 1 November pukul 16.51.

Gambar 1. Bukti Dokumentasi E-Tilang Tidak Berfungsi



Sumber: Diambil Oleh Peneliti (2025)

Masyarakat sekitar pelabuhan juga mengakui bahwa truk bermuatan besar masih sering melintas pada waktu-waktu yang seharusnya dilarang, bahkan menimbulkan keresahan dan rasa tidak aman bagi warga yang beraktivitas di jalan raya.

Pelanggaran jam operasional mobil barang berdampak langsung terhadap kelancaran dan keselamatan lalu lintas di Kota Palembang, khususnya di kawasan padat aktivitas seperti Pelabuhan Boom Baru. Kehadiran truk besar pada jam sibuk meningkatkan risiko kecelakaan, terutama bagi pengendara motor dan pejalan kaki. Sejumlah wawancara dengan warga menunjukkan bahwa kasus kecelakaan akibat truk besar masih sering terjadi, bahkan sampai menimbulkan korban jiwa pada pelajar yang tengah melintas. Selain itu, kendaraan berat yang bergerak lambat pada ruas jalan sempit menyebabkan kemacetan panjang dan menurunkan produktivitas karena memperpanjang waktu perjalanan masyarakat. Dampak lain yang teridentifikasi adalah kerusakan infrastruktur jalan akibat tonase berlebih yang terus berulang,

sehingga anggaran pemerintah untuk pemeliharaan jalan menjadi semakin besar dan tidak efisien.

Berdasarkan indikator evaluasi kebijakan menurut Patton & Sawicki, efektivitas Perwali Kota Palembang No. 26 Tahun 2019 masih rendah karena tidak mampu memenuhi tujuan kebijakan dalam menciptakan lalu lintas yang tertib, aman, dan lancar. Secara efisiensi, kebijakan ini juga belum optimal karena penggunaan sarana pengawasan yang tersedia tidak dimanfaatkan secara maksimal. Responsivitas pemerintah terhadap keluhan masyarakat pun masih terbatas, terbukti dari masih seringnya warga menyaksikan pelanggaran tanpa adanya tindakan tegas. Dari aspek *implementability*, kebijakan sebenarnya memiliki potensi keberhasilan karena landasan hukumnya jelas, tetapi diperlukan penguatan koordinasi antara Dishub, kepolisian, dan pihak pelabuhan agar kebijakan dapat berjalan efektif.

Jika dilihat dari perspektif pembangunan berkelanjutan, penegakan aturan jam operasional mobil barang berkorelasi langsung dengan pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs) khususnya pada indikator 11.2 mengenai penyediaan akses transportasi yang aman dan berkelanjutan serta indikator 11.6 terkait pengurangan dampak lingkungan kota. Dengan membatasi pergerakan kendaraan berat pada waktu ramai, risiko kecelakaan dapat ditekan, polusi suara dan getaran berkurang, serta kualitas hidup masyarakat meningkat. Dengan demikian, kesuksesan implementasi kebijakan ini akan membawa manfaat bukan hanya bagi kelancaran logistik, tetapi juga bagi kesejahteraan publik secara menyeluruh.

Hasil penelitian menegaskan bahwa kelemahan pelaksanaan kebijakan menjadi faktor utama munculnya pelanggaran terhadap jam operasional mobil barang di kawasan Pelabuhan Boom Baru. Dengan peningkatan pengawasan yang terstruktur, memadai, dan terintegrasi, tujuan Perwali Kota Palembang No. 26 Tahun 2019 dapat tercapai sehingga Kota Palembang memiliki sistem transportasi yang lebih aman, efisien, dan berdaya saing.

Berdasarkan evaluasi menggunakan kriteria Patton & Sawicki, diketahui bahwa akar masalah bukan terletak pada substansi regulasi, melainkan kegagalan implementasi, terutama pada aspek efektivitas pengawasan, konsistensi koordinasi antarinstansi, dan akuntabilitas pelaksana kebijakan. Dua alternatif kebijakan dirumuskan untuk mengatasi masalah tersebut.

Alternatif pertama adalah Program Pengawasan Terpadu dan Koordinasi (PPTK) merupakan strategi kebijakan yang dirancang untuk mengatasi lemahnya penegakan aturan jam operasional mobil barang di Pelabuhan Boom Baru. Program ini menekankan pengawasan kolaboratif antara Dishub, kepolisian, dan otoritas pelabuhan melalui mekanisme kerja terpadu berbasis lokasi dan waktu, sehingga pengawasan tidak lagi bersifat insidental tetapi berlangsung secara konsisten. Secara operasional, PPTK mencakup tiga komponen utama: (1) pengawasan fisik melalui pos pengawasan tetap di pintu pelabuhan yang diisi petugas pada jam rawan pelanggaran, (2) monitoring digital menggunakan E-Tilang, geotagging, dan pelaporan real-time untuk mencatat setiap pelanggaran secara sah, dan (3) koordinasi lintas lembaga yang terstruktur, termasuk pembagian tugas, komunikasi, dan evaluasi rutin dengan target pengurangan pelanggaran. PPTK berorientasi pada peningkatan kepatuhan melalui deteksi cepat, penindakan langsung, serta indikator kinerja yang terukur sehingga proses evaluasi menjadi lebih objektif.

Program ini tidak memerlukan regulasi baru, tetapi mengoptimalkan aturan yang ada dengan memperkuat tata kelola pengawasan. Penguatan sistem monitoring digital tersebut sejalan dengan temuan penelitian Pradnyaswari, et al. (2020) yang menjelaskan hasil pengujian bahwa aplikasi geotagging berfungsi dengan baik, seluruh fitur berjalan sesuai harapan, dan berhasil digunakan oleh karyawan, meskipun akurasi kameranya masih perlu ditingkatkan. Integrasi geotagging dalam PPTK semakin memperkuat akurasi dan transparansi laporan pengawasan. Oleh karena itu, PPTK menjadi alternatif kebijakan yang

paling implementatif untuk memastikan Perwali Kota Palembang No. 26 Tahun 2019 benar-benar berjalan di lapangan dan mendukung terwujudnya lalu lintas yang tertib, aman, dan berkelanjutan di Pelabuhan Boom Baru.

Alternatif kedua adalah Sistem insentif-disinsentif merupakan pendekatan berbasis ekonomi yang digunakan untuk mendorong perubahan perilaku pelaku operasional melalui pemberian keuntungan bagi pihak yang patuh dan konsekuensi bagi yang melanggar. Dalam konteks Pelabuhan Boom Baru, skema ini penting untuk meningkatkan kepatuhan terhadap jam operasional kendaraan barang. Dengan demikian, dikembangkan sistem berbasis *split responsibility*, yaitu pemberian insentif kepada sopir dan disinsentif kepada perusahaan. Insentif diberikan langsung kepada sopir dalam bentuk insentif tunai yang diperoleh melalui akumulasi poin kepatuhan, dan dapat dilengkapi dengan manfaat non-tunai seperti prioritas antrean atau pengurangan waktu tunggu. Sementara itu, perusahaan diberikan disinsentif administratif berupa surat peringatan, pengurangan prioritas layanan, atau pembinaan operasional. Sistem ini lebih adil dan efektif karena sopir berperan langsung dalam kepatuhan, sedangkan perusahaan memegang kontrol terhadap penjadwalan dan pola kerja armada.

Dari sisi pendanaan, skema ini paling realistis apabila insentif tunai sopir dibiayai melalui dana CSR PT Pelindo. *Corporate Social Responsibility* (CSR) adalah bentuk tanggung jawab sosial perusahaan yang diwujudkan melalui dukungan terhadap program-program yang memberikan manfaat bagi masyarakat, keselamatan, dan peningkatan kualitas lingkungan operasional. Dalam konteks pelabuhan, CSR Pelindo dapat dialokasikan untuk mendukung keselamatan operasional, peningkatan SDM logistik, modernisasi fasilitas layanan, serta program yang mendorong ketertiban dan efisiensi, termasuk skema insentif bagi sopir. Penggunaan dana CSR menjadikan kebijakan ini lebih fleksibel, tidak membebani APBD, dan relevan dengan kepentingan operasional Pelindo.

APBD Kota Palembang lebih tepat digunakan untuk mendukung sistem pendukung kebijakan, seperti pengembangan aplikasi pencatatan kepatuhan, integrasi data *gate system*, serta kegiatan monitoring dan evaluasi. Pembagian pendanaan ini memastikan kebijakan berjalan efisien dan berkelanjutan tanpa menimbulkan beban fiskal berlebih.

Pemerintah daerah tetap memiliki peran strategis dalam pelaksanaan skema ini. Sebagai regulator, pemerintah menetapkan aturan jam operasional dan mekanisme pemberian insentif-disinsentif. Sebagai koordinator, pemerintah memastikan sinkronisasi antara Dishub, Satlantas, dan Pelindo. Pemerintah juga memiliki fungsi pengawasan melalui verifikasi data pelanggaran serta penerbitan sanksi administratif kepada perusahaan. Selain itu, pemerintah berperan sebagai evaluator kebijakan untuk menilai dampak skema ini terhadap penurunan pelanggaran jam operasional dan kelancaran arus logistik. Dengan kombinasi insentif bagi sopir, disinsentif bagi perusahaan, dukungan pendanaan yang tepat, dan peran regulatif pemerintah, skema ini dapat meningkatkan kepatuhan operasional secara lebih efektif, berkeadilan, dan berkelanjutan.

Penelitian Sulistyorini dan Panggayudi (2021) menunjukkan bahwa insentif berpengaruh positif terhadap peningkatan disiplin kerja, dimana bonus finansial dan penghargaan mampu memotivasi pekerja lebih taat aturan. Temuan ini sejalan dengan konsep penerapan insentif-disinsentif di Pelabuhan Boom Baru. Saat ini kebijakan tersebut belum diterapkan di Boom Baru sehingga menjadi inovasi baru yang diharapkan dapat meningkatkan disiplin jam operasional, menekan pelanggaran, dan menciptakan arus logistik yang lebih efisien.

Tabel 1. Skoring Alternatif Kebijakan

Kriteria	Alternatif 1: Program Pengawasan Terpadu dan Koordinasi (PPTK)	Alternatif 2: Sistem Insentif- Disinsentif (Ekonomi)
Efektivitas	Sangat Baik (4)	Sangat Baik (4)
Efisiensi (Biaya & Waktu)	Sangat Baik (4)	Baik (3)
Ekuitas (Keadilan)	Rendah (2)	Baik (3)
Kelayakan Administratif	Sangat Baik (4)	Rendah (2)
Jumlah Skor	14 (Tertinggi)	12

Sumber: Hasil analisis (2025)

Berikut ini penjelasan skor yang diperoleh dari masing-masing alternatif berdasarkan kriteria dalam tabel di atas

1. Efektivitas

- a. PPTK (Skor 4 – Sangat Baik) : Alternatif PPTK sangat efektif karena mengintegrasikan kelembagaan, teknologi pengawasan, dan infrastruktur fisik sehingga dapat menurunkan pelanggaran jam operasional secara langsung.
- b. Sistem Insentif–Disinsentif (Skor 4 – Sangat Baik) : Efektif karena mendorong perubahan perilaku melalui mekanisme ekonomi, yaitu pemberian penghargaan kepada yang patuh dan sanksi kepada yang melanggar, tanpa bergantung pada kehadiran petugas di lapangan.

2. Efisiensi

- a. PPTK (Skor 4 – Sangat Baik) : Efisien karena memanfaatkan sumber daya yang sudah ada dan menggunakan satu pusat koordinasi, sehingga biaya dan waktu pelaksanaan relatif rendah.
- b. Sistem Insentif–Disinsentif (Skor 3 – Baik) : Memerlukan biaya awal dan koordinasi yang cukup besar, namun berpotensi lebih efisien dalam jangka panjang jika sistem digital telah terintegrasi.

3. Ekuitas (Keadilan)

- a. PPTK (Skor 2 – Rendah) : Aspek keadilan relatif rendah karena kebijakan berfokus pada penegakan oleh aparat dengan keterlibatan terbatas dari pelaku usaha, sehingga berpotensi menimbulkan resistensi.
- b. Sistem Insentif–Disinsentif (Skor 3 – Baik) : Lebih adil karena menyeimbangkan penghargaan bagi kepatuhan dan sanksi bagi pelanggaran, sehingga manfaat kebijakan dirasakan lebih merata.

4. Kelayakan Administratif

- a. PPTK (Skor 4 – Sangat Baik) : Memiliki kesiapan administratif tinggi karena didukung struktur kelembagaan, dasar hukum, dan pengalaman instansi terkait.

- b. Sistem Insentif–Disinsentif (Skor 2 – Rendah) : Kelayakan masih terbatas akibat belum adanya regulasi teknis, sistem pelaporan terintegrasi, serta keterbatasan kapasitas SDM.

Berdasarkan penilaian menggunakan sistem skoring 1-4, Program Pengawasan Terpadu dan Koordinasi (PPTK) direkomendasikan sebagai solusi terbaik untuk mengatasi pelanggaran jam operasional mobil barang di Pelabuhan Boom Baru. PPTK memperoleh skor total 14 dan unggul dari alternatif insentif-disinsentif yang mendapat skor 12. Keunggulan utama PPTK adalah kemampuannya menjawab akar persoalan di lapangan, yaitu tidak adanya pengawasan aktif. Berdasarkan observasi yang telah dilakukan menunjukkan bahwa tidak ada petugas yang berjaga dan pos pengawasan dalam keadaan terkunci, menandakan lemahnya implementasi, bukan regulasi. PPTK menawarkan solusi langsung melalui pembentukan Tim Terpadu Dishub-Satlantas, pembangunan Pos Pengawasan Terpadu, serta penggunaan geotagging untuk memantau kehadiran petugas secara real-time sehingga pengawasan menjadi lebih efektif.

PPTK mencakup lima strategi inti, yaitu pembentukan Tim Terpadu dengan dukungan SK Walikota Palembang, pembangunan Pos Pengawasan Terpadu, implementasi sistem pelaporan digital berbasis geotagging, pelaksanaan evaluasi berkala, dan penerapan *reward & punishment* terhadap petugas lapangan. Strategi ini memastikan bahwa pengawasan berjalan efektif dan terkoordinasi lintas instansi sehingga disiplin petugas dan kepatuhan sopir truk dapat meningkat. Selain itu, dilakukan pelatihan teknis bagi seluruh petugas hingga minimal 80% di antaranya mahir mengoperasikan sistem pengawasan digital tersebut. PPTK melibatkan Pemerintah Kota Palembang sebagai perumus kebijakan, Dishub sebagai pelaksana teknis, Satlantas sebagai penegak hukum, serta PT Pelindo sebagai penyedia fasilitas pendukung pelabuhan. Kebutuhan sumber daya meliputi SDM pengawas, anggaran daerah, fasilitas pengawasan seperti CCTV, pos terpadu, kendaraan patroli, hingga perangkat digital terintegrasi. Pelaksanaan kebijakan juga didukung dokumen hukum seperti SK Wali Kota Palembang, SOP pengawasan, serta MoU antarinstansi. Semua informasi tersebut dirinciikan dalam tabel sumber daya program di dalam dokumen.

PPTK menetapkan pembagian waktu pengawasan seperti patroli awal mulai dari pukul 05.30-09.00 WIB untuk mencegah kendaraan keluar sebelum waktu yang diizinkan, pengawasan operasional pukul 09.00-15.00 WIB untuk memastikan kendaraan keluar sesuai aturan, dan patroli intensif pukul 15.00-21.00 WIB agar tidak ada pelanggaran pada jam larangan. Evaluasi mingguan dilakukan untuk menilai tren pelanggaran yang terjadi dan kinerja petugas di lapangan. Jadwal ini memperlihatkan bahwa pengawasan dirancang menyeluruh dari pagi hingga malam pada titik-titik strategis di Boom Baru.

Program PPTK tidak hanya berfokus pada pengawasan, tetapi juga memperhitungkan potensi kendala yang dapat menghambat keberhasilannya di lapangan. Salah satu risiko utama adalah keterbatasan anggaran pemerintah dalam pengadaan fasilitas dan teknologi pendukung. Oleh karena itu, strategi mitigasi diarahkan pada optimalisasi APBD serta menjalin kolaborasi pendanaan dengan pihak swasta, terutama PT Pelindo yang memiliki kepentingan langsung terhadap kelancaran arus logistik pelabuhan. Selain itu, risiko gangguan teknis seperti masalah jaringan internet dan kerusakan perangkat pengawasan diantisipasi dengan perawatan rutin, kesiapan tim teknis respons cepat, serta penyediaan sistem cadangan agar operasional tetap berjalan meskipun terjadi kendala teknis. Risiko lainnya adalah potensi penyalahgunaan wewenang oleh petugas, mengingat pengawasan lalu lintas rentan terhadap praktik pungutan liar atau intervensi yang tidak sesuai prosedur. Untuk mengatasi hal tersebut, PPTK menerapkan transparansi berbasis pelaporan digital berbukti foto/video, pembentukan unit pengawasan internal, serta pemberlakuan sistem *reward and*

punishment untuk mendorong profesionalitas dan integritas petugas. Keterlibatan masyarakat dan media juga dirancang sebagai bentuk kontrol sosial agar pengawasan tetap terbuka dan akuntabel. Dengan perencanaan mitigasi yang jelas dan terukur ini, program PPTK memiliki peluang besar untuk diimplementasikan secara berkelanjutan serta menjamin efisiensi dan efektivitas pengawasan di Pelabuhan Boom Baru.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pelanggaran jam operasional mobil barang di Pelabuhan Boom Baru masih terjadi secara signifikan meskipun telah diatur dalam Perwali Kota Palembang No. 26 Tahun 2019. Akar permasalahan terletak pada lemahnya pengawasan, minimnya koordinasi antarinstansi, serta belum optimalnya pemanfaatan teknologi. Kondisi ini berdampak pada meningkatnya risiko kecelakaan, kemacetan, dan kerusakan infrastruktur.

Berdasarkan analisis menggunakan kriteria Patton & Sawicki, Program Pengawasan Terpadu dan Koordinasi (PPTK) direkomendasikan sebagai alternatif kebijakan paling efektif karena secara langsung menjawab kebutuhan pengawasan aktif dan terstruktur. Sementara itu, sistem insentif dan disinsentif tetap menjadi opsi pendukung untuk memperkuat kepatuhan pelaku usaha dan sopir.

Dengan demikian, penguatan tata kelola pengawasan melalui implementasi PPTK direkomendasikan sebagai langkah strategis untuk meningkatkan kepatuhan mobil barang terhadap jam operasional. Kebijakan ini diharapkan tidak hanya meningkatkan efektivitas manajemen lalu lintas di kawasan Pelabuhan Boom Baru, tetapi juga mendukung tercapainya tujuan pembangunan berkelanjutan, khususnya dalam menciptakan sistem transportasi perkotaan yang aman, efisien, dan berorientasi pada keselamatan publik.

REFERENSI

- Abdul Malik M.r. (2024). Penegakan Hukum Terhadap Pengawasan Jam Operasional Angkutan Barang Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Sukabumi Nomor 17 Tahun 2013 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Sukabumi. *Jurnal Hukum Dan Ham Wara Sains*, 3(02), 288–295. <https://doi.org/10.58812/jhhws.v3i02.1588>
- Agnes, T. S., Karlinae D. Bangas, & Eny Susilowati. (t.t.). *Implementasi Peraturan Walikota Palangka Raya Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pengaturan Rute dan Jam Operasional Keluar Masuk Kendaraan Angkutan Barang di Kota Palangka Raya*. <https://doi.org/10.38035/jihhp.v5i3.3892>
- Fudianto, M., & Silalahi, W. (2025). *Enforcement Of Regent Regulation Number 12 Of 2022 On Violations Of Operating Times Of Goods Cars On Roads In Tangerang Regency. DE LEGA LATA: Jurnal Ilmu Hukum*, 10(2), Article 2. <https://doi.org/10.30596/dll.v10i2.24752>
- Idris, M. (2023, July 19). Profil dan Sejarah Pelabuhan Boom Baru Palembang. *KOMPAS.com*. <https://money.kompas.com/read/2023/07/19/072725626/profil-dan-sejarah-pelabuhan-boom-baru-palembang>
- Kamilah, N. C., Safri, H. H., & Fadhlillah, M. R. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Pelaksanaan Jam Operasional Truk Tambang di Kecamatan Teluk Naga Kabupaten Tangerang. *Al-Zayn: Jurnal Ilmu Sosial & Hukum*, 3(3), 1913-1919.

- Mareta, S. D., Finnatun, F., & Khikmawanto, K. (2025). Evaluasi Program Strategis Nasional dalam Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat terhadap Jam Operasional Truk Tanah. *Sosial Simbiosis: Jurnal Integrasi Ilmu Sosial dan Politik*, 2(3), 238-246.
- Mei, M. P., Agustino, L., & Maisaroh, I. (2025). Efektivitas Peraturan Bupati Tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang Pada Ruas Jalan Di Wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang. *Journal of Geopolitics and Public Policy (JOGPP)*, 3(1), 11–24.
- Patton, C. V., Sawicki, D. S., & Clark, J. J. (2016). *Basic Methods of Policy Analysis and Planning* (3rd ed.). Routledge.
- PERWALI Kota Palembang No. 26 Tahun 2019. (t.t.). Diambil 5 Oktober 2025, dari <https://peraturan.bpk.go.id/Details/125319/perwali-kota-palembang-no-26-tahun-2019>
- Pradnyaswari, L. G. N. (2023). IMPLEMENTASI PRESENSI KARYAWAN DENGAN MENGGUNAKAN TEKNOLOGI GEOTAGGING. Universitas Telkom, D3 Teknologi Telekomunikasi. <https://openlibrary.telkomuniversity.ac.id/pustaka/188032/implementasi-presensi-karyawan-dengan-menggunakan-teknologi-geotagging.html>
- Profil dan Sejarah Pelabuhan Boom Baru Palembang. (t.t.). Diambil 5 Oktober 2025, dari <https://money.kompas.com/read/2023/07/19/072725626/profil-dan-sejarah-pelabuhan-boom-baru-palembang>
- Sulistyorini, S., & Panggayudi, D. S. (2021). Pengaruh Kompetensi Dan Pemberian Insentif Terhadap Disiplin Kerja Sopir PT. Sriputa Surabaya. *Improvement: Jurnal Manajemen dan Bisnis*, 1(2), 173–1