

Evaluasi Program Respon Cepat Pencegahan Pencurian Diatas Kapal Diarea Labuh Jangkar Tanjung Priok Jakarta

Hendarto¹, Siti Aisyah^{2*}, Effendi Wahyono^{3*}

Universitas Terbuka

hendartosw46@gmail.com¹, aisyah@ecampus.ut.ac.id², effendia.ecampus.ut.ac.id³

ABSTRACT

The sea serves as a vital artery for Indonesia's national economy; however, the high intensity of maritime activities at major ports such as Tanjung Priok, Jakarta, makes the area vulnerable to incidents of theft on board ships. As a preventive effort, the Directorate of Marine Police of the Indonesian National Police launched the Quick Response Program for the Prevention of Theft on Board Ships to enhance maritime security in anchorage areas. This study aims to evaluate the effectiveness of the program's implementation using the CIPP evaluation model (Context, Input, Process, Product). The research employed a qualitative approach, with data collected through in-depth interviews, participatory observation, and documentation studies involving Polairud personnel, port authorities, ship operators, and maritime service users. The results indicate that, contextually, the program is highly relevant to national maritime security needs; however, its planning remains normative and lacks a comprehensive situational analysis. In the input dimension, limitations in human resources, patrol fleet capacity, and insufficient technical training for approximately 40% of personnel are identified as major constraints. The process dimension reveals weak interagency coordination due to the absence of integrated Standard Operating Procedures (SOPs), which extend the average response time from the ideal 5–10 minutes to 20–30 minutes. Meanwhile, the product dimension shows that although the number of theft cases decreased from 97 in 2022 to 76 in 2023, the program's long-term effectiveness remains limited due to the absence of a sustainable evaluation and feedback mechanism.

Keywords : *program evaluation, maritime security, theft on board ships, CIPP model.*

ABSTRAK

Laut merupakan jalur vital bagi perekonomian nasional Indonesia, namun tingginya aktivitas pelayaran di pelabuhan utama seperti Tanjung Priok Jakarta menjadikan kawasan tersebut rawan terhadap tindak pencurian di atas kapal. Sebagai upaya preventif, Direktorat Kepolisian Perairan Korpolarud Baharkam Polri meluncurkan *Program Respon Cepat Pencegahan Pencurian di Atas Kapal* untuk meningkatkan keamanan maritim di area labuh jangkar. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas pelaksanaan program tersebut melalui pendekatan model evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product). Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi partisipatif, dan studi dokumentasi terhadap personel Polairud, otoritas pelabuhan, operator kapal, serta masyarakat pengguna jasa maritim. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara kontekstual, program ini memiliki relevansi tinggi dengan kebutuhan keamanan maritim nasional, namun perencanaannya masih bersifat normatif dan belum berbasis analisis situasional yang komprehensif. Pada dimensi input, keterbatasan sumber daya manusia, armada patroli, serta minimnya pelatihan teknis terhadap 40% personel menjadi faktor penghambat utama. Dimensi proses memperlihatkan lemahnya koordinasi lintas instansi akibat belum adanya SOP terpadu, yang menyebabkan keterlambatan waktu tanggap dari ideal 5–10 menit menjadi 20–30 menit. Sementara itu, pada dimensi produk, meskipun jumlah kasus pencurian menurun dari 97 kasus pada tahun 2022 menjadi 76 kasus pada 2023, efektivitas jangka panjangnya masih terbatas karena belum terbentuk sistem evaluasi dan *feedback* berkelanjutan.

Kata kunci : *evaluasi program, keamanan maritim, pencurian di atas kapal, model CIPP.*

PENDAHULUAN

Sejak masa kejayaan kerajaan maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit, laut telah menjadi urat nadi kehidupan bangsa Indonesia, menjadi jalur perdagangan utama dan arena perebutan pengaruh politik serta ekonomi hingga masa kolonial Belanda yang menguasai jalur niaga melalui pelabuhan besar seperti Batavia. Setelah kemerdekaan, Deklarasi Djuanda 1957 menjadi tonggak penting penegasan kedaulatan Indonesia atas laut sebagai negara kepulauan. Namun, dengan lebih dari 17.000 pulau dan garis pantai sepanjang 108.000 kilometer, Indonesia kini menghadapi tantangan serius dalam menjaga keamanan maritim, terutama di jalur perdagangan internasional yang dilalui lebih dari 90.000 kapal setiap tahun (Ditjen Hubla, 2023). Maraknya pencurian di atas kapal di area labuh jangkar, khususnya di Pelabuhan Tanjung Priok yang menampung 850–1.000 kapal per bulan, menunjukkan adanya celah keamanan yang disebabkan oleh aktivitas bongkar muat yang padat dan lemahnya pengawasan malam hari, dengan 258 kasus tercatat dalam tiga tahun terakhir senilai lebih dari Rp 420 miliar (Ditjen Hubla, 2024). Direktorat Kepolisian Perairan Korpolaairud Baharkam Polri berupaya mengatasi persoalan tersebut, namun keterbatasan personel, armada patroli, serta belum optimalnya pemanfaatan teknologi pemantauan seperti radar dan AIS membuat efektivitas pengamanan masih rendah. Kondisi ini menegaskan pentingnya evaluasi terhadap sistem pengawasan dan respons cepat di area labuh jangkar untuk memperkuat keamanan maritim nasional.

Fakta-fakta tersebut menunjukkan bahwa meskipun *Program Respon Cepat Pencegahan Pencurian di Atas Kapal* telah dijalankan sejak tahun 2020, tingkat kejahatan maritim belum mengalami penurunan signifikan. Laporan Kementerian Perhubungan (2021–2023) mencatat masih terjadinya insiden pencurian di area labuh jangkar, menandakan adanya kesenjangan antara perencanaan dan implementasi kebijakan di lapangan. Kondisi ini menegaskan perlunya evaluasi menyeluruh terhadap efektivitas program, mencakup strategi, kecepatan respons, koordinasi antarunit, serta kecukupan sarana dan prasarana. Sebagaimana dikemukakan Suryanto (2020), evaluasi program berfungsi mengidentifikasi kelemahan tersembunyi dan menjadi dasar ilmiah untuk peningkatan berkelanjutan. Faktor seperti cuaca, keterbatasan teknologi radar dan sistem pemantauan otomatis, serta lemahnya koordinasi lintas lembaga turut memengaruhi efektivitas pelaksanaan program di lapangan.

Efektivitas *Program Respon Cepat* tidak hanya ditentukan oleh faktor internal seperti teknologi dan kompetensi personel, tetapi juga bergantung pada koordinasi antarinstansi. Herlambang dan Yusman (2019) menegaskan bahwa tanpa sinergi antara Direktorat Kepolisian Perairan, otoritas pelabuhan, operator kapal, dan pemangku kepentingan lain, tindakan preventif cepat sulit diwujudkan. Koordinasi yang lemah menghambat arus informasi *real-time* dan memperlambat respons terhadap tindak kejahatan, sehingga menurunkan efektivitas program. Oleh karena itu, evaluasi harus mencakup aspek internal dan eksternal agar implementasi benar-benar berdampak pada peningkatan keamanan pelabuhan. Evaluasi menyeluruh juga

diperlukan untuk optimalisasi sumber daya, baik personel, teknologi, maupun pembiayaan, sebagaimana ditegaskan Green (2021), bahwa tanpa analisis mendalam sulit menentukan sejauh mana program berkontribusi nyata terhadap peningkatan keamanan maritim nasional.

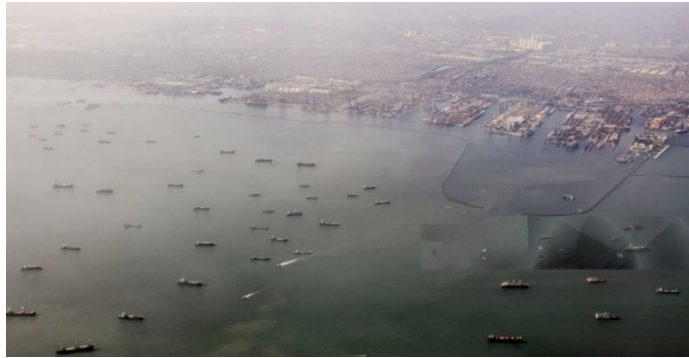
Meskipun program ini telah diterapkan sejak 2020, pelaksanaannya di lapangan masih menghadapi berbagai kendala teknis dan struktural. Berdasarkan laporan Direktorat Kepolisian Perairan (2023), kasus pencurian di area labuh jangkar Tanjung Priok masih terjadi meskipun menurun di beberapa wilayah. Keterbatasan jumlah personel, belum optimalnya pemanfaatan radar dan sistem pemantauan otomatis, serta lemahnya koordinasi antarinstansi menjadi hambatan utama. Faktor cuaca ekstrem dan padatnya lalu lintas kapal juga memperburuk efektivitas patroli. Dengan hanya sekitar 50 personel dan delapan kapal operasional, pengawasan belum mampu menjangkau seluruh area. Kurangnya pelatihan teknis dan belum adanya SOP terpadu menyebabkan keterlambatan dalam penanganan laporan. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara rancangan kebijakan dan realitas lapangan, sehingga penelitian ini bertujuan menggunakan model CIPP untuk menilai efektivitas, mengidentifikasi hambatan, dan merumuskan rekomendasi strategis demi menciptakan sistem keamanan maritim yang adaptif dan berkelanjutan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk memahami secara mendalam pelaksanaan *Program Respon Cepat Pencegahan Pencurian di Atas Kapal* oleh Direktorat Kepolisian Perairan Korpolaairud Baharkam Polri di area labuh jangkar Tanjung Priok. Peneliti terlibat langsung melalui observasi partisipatif dan wawancara mendalam dengan 15 informan yang terdiri atas petugas patroli, pejabat pelabuhan, pengguna jasa pelayaran, dan akademisi maritim. Data dikumpulkan melalui wawancara semi-terstruktur, observasi, serta dokumentasi resmi dari Korpolaairud, Pelindo, dan Ditjen Hubla. Analisis dilakukan secara induktif dengan triangulasi sumber, guna menghasilkan pemahaman empiris mengenai efektivitas, tantangan, dan potensi pengembangan program sebagai strategi peningkatan keamanan maritim nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Area labuh jangkar di Pelabuhan Tanjung Priok merupakan zona penting dalam sistem pelayaran Indonesia, khususnya di wilayah Jakarta. Sebagai bagian integral dari Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan tersibuk dan paling modern di Indonesia yang menangani lebih dari 50% lalu lintas kargo nasional, area ini berfungsi sebagai tempat berlabuh sementara bagi kapal-kapal sebelum melakukan aktivitas bongkar muat atau menunggu giliran sandar.



Gambar 1. Area Labuh Jangkar Tg Priok Jakarta

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara mendalam dengan aparat Kepolisian Perairan dan Udara (Korpolairud) Baharkam Polri, otoritas pelabuhan, operator kapal, serta masyarakat pengguna jasa maritim, ditemukan bahwa secara kontekstual Program *Respon Cepat* dilatarbelakangi oleh meningkatnya risiko pencurian di atas kapal akibat padatnya aktivitas bongkar muat dan lamanya waktu tunggu kapal di area labuh jangkar. Berdasarkan data pelabuhan, waktu tunggu rata-rata kapal di area labuh Tanjung Priok mencapai 12 hingga 48 jam per kapal, tergantung pada jadwal sandar dan proses bongkar muat. Kondisi ini menimbulkan celah keamanan yang cukup besar, terutama pada jam-jam malam ketika patroli menurun dan kapal dalam kondisi siaga terbatas. Salah satu pejabat Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok menegaskan,

“Kepadatan kapal di area labuh sering kali mencapai lebih dari 900 kapal per bulan. Saat antrean panjang seperti itu, banyak kapal menunggu berhari-hari, dan ini membuat area labuh jadi rawan karena aktivitas pengawasan sulit dilakukan secara terus-menerus.” (Wawancara, Pejabat Otoritas Pelabuhan, 14 September 2025)

Kondisi tersebut mendorong Direktorat Kepolisian Perairan meluncurkan Program *Respon Cepat* sebagai langkah strategis untuk memperkuat keamanan maritim melalui peningkatan kecepatan respons, patroli yang lebih efektif, serta koordinasi antarinstansi. Program ini juga menjadi bagian dari implementasi kebijakan nasional sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis Baharkam Polri 2020–2024, yang menekankan pentingnya percepatan respons keamanan maritim dan optimalisasi teknologi informasi dalam mendukung tugas-tugas kepolisian perairan.

Namun demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa efektivitas program masih terbatas oleh ketersediaan sumber daya, keterbatasan teknologi, dan lemahnya koordinasi lintas lembaga. Dari aspek *input*, jumlah personel yang terlibat di wilayah hukum Polairud Tanjung Priok mencapai 84 orang, tetapi rasio antara armada patroli dan volume kapal berlabuh masih belum ideal. Dari tujuh kapal yang dimiliki, hanya tiga kapal yang beroperasi penuh, sementara dua lainnya dalam masa perawatan mesin dan dua unit digunakan untuk patroli bersama lintas sektor. Kondisi ini secara langsung memengaruhi daya jangkau patroli dan kecepatan mobilisasi ketika terjadi beberapa insiden bersamaan. Salah satu komandan unit patroli laut mengungkapkan,

“Kalau ada dua kejadian bersamaan, kita harus pilih mana yang paling mendesak. Itu karena kapal patroli tidak selalu semua bisa turun. Kadang mesin rusak, kadang kru juga terbatas.” (Wawancara, Komandan Unit Patroli Laut, 11 September 2025)

Selain keterbatasan personel dan armada, faktor *input* lain yang signifikan adalah dukungan teknologi komunikasi dan sistem pelaporan digital. Aplikasi QR Polairud, radar pantau, dan sistem radio komunikasi VHF menjadi tulang punggung operasional program ini. Namun, efektivitas ketiganya masih bergantung pada kesiapan personel serta kondisi jaringan yang belum stabil. Berdasarkan catatan teknis Ditpolairud (2025), gangguan sinyal dan keterlambatan integrasi data antarunit masih sering terjadi, terutama pada jam sibuk atau saat cuaca ekstrem. Seorang petugas teknis radar menjelaskan,

“Sinyal radar sering drop saat cuaca buruk atau ketika ada kapal besar lewat di jalur utama. Data posisi kadang hilang beberapa menit, dan ini bisa mengganggu koordinasi antar kapal patroli.” (Wawancara, Petugas Teknis Radar, 12 September 2025)

Kendala ini menunjukkan bahwa infrastruktur teknologi yang ada masih memerlukan pembaruan sistem agar seluruh unit dapat terhubung secara *real-time* tanpa hambatan sinyal atau kapasitas server. Selain itu, masih ditemukan keterbatasan dalam pelatihan teknis personel. Sekitar 40% anggota patroli belum pernah mengikuti pelatihan lanjutan terkait penggunaan sistem pemantauan modern seperti Automatic Identification System (AIS) dan ARPA Radar, sehingga berimbas pada keterlambatan deteksi dini dan penanganan laporan pencurian.

Kelemahan di sisi pelatihan ini turut diakui oleh seorang perwira patroli senior yang menyoroti pentingnya peningkatan kompetensi lapangan,

“Program ini bagus, tapi kita masih perlu pelatihan rutin. Banyak personel baru belum mahir membaca data radar dan sistem QR. Kadang mereka masih menunggu perintah manual dari pusat kendali.” (Wawancara, Perwira Patroli Senior, 15 September 2025)

Dari aspek *process*, kegiatan patroli laut dilaksanakan dua kali dalam 24 jam dengan pola *shift* siang dan malam. Namun, implementasi di lapangan belum konsisten akibat keterbatasan armada dan beban kerja tinggi. Patroli malam, yang seharusnya menjadi fokus utama karena tingginya risiko pencurian antara pukul 23.00–03.00, sering kali tidak optimal. Berdasarkan laporan lapangan Ditpolairud (2024), sekitar 40% kasus pencurian terjadi pada jam rawan tersebut, terutama di titik-titik yang jauh dari dermaga pengawasan utama.

Hambatan lain dalam proses pelaksanaan adalah lemahnya koordinasi lintas instansi. Meskipun sistem QR Polairud telah terhubung dengan otoritas pelabuhan, alur komunikasi antara petugas patroli, operator kapal, dan pusat kendali masih belum berjalan secara *real-time*. Ketiadaan SOP terpadu antar lembaga menyebabkan laporan insiden membutuhkan waktu hingga 20–30 menit untuk mendapatkan tindak lanjut. Kondisi ini diperburuk oleh faktor eksternal seperti cuaca ekstrem dan

padatnya jalur pelayaran, yang menghambat mobilitas kapal patroli ke lokasi kejadian.

Meskipun demikian, secara keseluruhan program ini memberikan dampak positif terhadap peningkatan kesadaran keamanan di kalangan pelaku industri pelayaran. Berdasarkan data resmi Polairud Tanjung Priok (2025), jumlah kasus pencurian menurun dari 97 kasus pada tahun 2022 menjadi 76 kasus pada tahun 2023, atau penurunan sekitar 21,6%. Penurunan ini menunjukkan adanya kemajuan dalam efektivitas pengawasan, meskipun belum signifikan untuk dianggap stabil. Para operator kapal mengakui bahwa sistem pelaporan digital mempercepat komunikasi, namun belum secara langsung memperkuat perlindungan fisik di lapangan. Salah satu operator kapal niaga menyatakan,

“Sekarang pelaporan memang lebih cepat lewat QR, tapi kadang tanggapannya masih lama kalau kapal patroli jauh dari lokasi. Jadi dari sisi komunikasi sudah baik, tapi tindakan langsung di lapangan masih perlu ditingkatkan.” (Wawancara, Operator Kapal Niaga, 13 September 2025)

Secara umum, Program *Respon Cepat* telah berhasil memperkuat citra Kepolisian Perairan sebagai garda depan keamanan maritim nasional. Namun, sistem yang dibangun masih menghadapi tantangan dalam hal konsistensi pelaksanaan patroli, integrasi teknologi, dan keberlanjutan evaluasi program. Evaluasi berdasarkan model CIPP (*Context, Input, Process, Product*) menunjukkan bahwa keberhasilan program sangat ditentukan oleh sinergi antara kapasitas sumber daya, proses operasional yang disiplin, serta adaptasi terhadap kemajuan teknologi. Oleh karena itu, rekomendasi utama yang muncul dari hasil penelitian ini adalah perlunya peningkatan kapasitas SDM melalui pelatihan teknis berkelanjutan, modernisasi armada patroli, serta penguatan sistem koordinasi lintas instansi berbasis digital agar Program *Respon Cepat* dapat mencapai tujuan utamanya: menciptakan keamanan laut yang cepat, adaptif, dan terintegrasi secara nasional.

PEMBAHASAN

Pelaksanaan Program *Respon Cepat Pencegahan Pencurian di Atas Kapal* di area labuh jangkar Tanjung Priok merupakan manifestasi dari upaya negara untuk mengintegrasikan fungsi pengawasan laut dengan sistem keamanan modern berbasis teknologi. Dalam praktiknya, program ini tidak sekadar menjadi alat penegakan hukum di laut, tetapi juga representasi dari proses pembelajaran institusional (*institutional learning*) di tubuh Korpolarud Baharkam Polri. Namun demikian, temuan penelitian ini memperlihatkan adanya jarak yang cukup signifikan antara desain normatif kebijakan dan kondisi empirik di lapangan. Dalam analisis berbasis model CIPP (*Context, Input, Process, Product*), keberhasilan program belum sepenuhnya mencerminkan cita-cita reformasi keamanan maritim sebagaimana tertuang dalam *Rencana Strategis Baharkam Polri 2020–2024*.

Dari dimensi konteks, akar permasalahan program ini terletak pada ketidaksesuaian antara visi nasional dan kebutuhan spesifik pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan tersibuk di Indonesia. Secara konseptual, urgensi pembentukan

Program Respon Cepat tidak diragukan angka kriminalitas laut di kawasan ini meningkat signifikan sebelum tahun 2021, mencapai rata-rata 80–100 kasus pencurian per tahun, termasuk pencurian tali tambat, muatan dek, dan logistik berharga. Namun, formulasi kebijakan tidak dilandasi analisis spasial dan sosial yang memadai. Perencanaan lebih bersifat administratif ketimbang adaptif. Dalam konteks teori Stufflebeam (2003), dimensi konteks seharusnya menjadi proses adaptasi nilai kebijakan dengan ekosistem pelaksanaannya. Akan tetapi, di Tanjung Priok, konteks lingkungan seperti kepadatan kapal, jarak antar area labuh, arus laut yang kuat, dan cuaca ekstrem belum menjadi bagian integral dari indikator kinerja. Akibatnya, strategi pengawasan tidak mampu menyesuaikan dengan realitas dinamis pelabuhan besar. Pendekatan keamanan yang diterapkan bersifat seragam (*uniform policy approach*), padahal kompleksitas Tanjung Priok memerlukan kebijakan yang kontekstual dan fleksibel.

Dari dimensi input, terlihat bahwa sumber daya manusia dan sarana-prasarana berfungsi sebagai fondasi yang belum cukup kuat menopang mekanisme *Respon Cepat*. Data empiris menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara kapasitas personel dan beban operasional. Dari 84 personel aktif di wilayah hukum Polairud Tanjung Priok, hanya 60% yang aktif dalam patroli laut. Ini berarti satu unit kapal patroli harus menanggung rata-rata beban pengawasan atas 130 kapal berlabuh setiap harinya. Dalam teori kebijakan Anderson (2017), ketidakseimbangan semacam ini disebut *resource misalignment* ketika alokasi sumber daya tidak proporsional dengan tuntutan kebijakan. Selain itu, armada patroli yang tersedia belum memadai; dari tujuh kapal yang dimiliki, dua di antaranya dalam kondisi perawatan mesin, dan satu digunakan untuk operasi gabungan lintas wilayah. Hal ini berdampak langsung terhadap kecepatan respon, di mana laporan insiden kadang baru dapat ditindaklanjuti setelah 20–30 menit.

Kendala lain terletak pada integrasi teknologi. Meskipun radar pantau laut dan aplikasi QR Polairud telah diterapkan, sistem ini belum beroperasi dalam satu jaringan data terintegrasi. Hal ini menimbulkan bottleneck dalam arus informasi, mengakibatkan laporan digital sering kali tidak sinkron antara pusat komando dan unit lapangan. Dunn (2018) menegaskan bahwa input kebijakan tidak dapat dianggap efektif tanpa dukungan sistem komunikasi yang konsisten dan *real-time*. Kondisi ini menunjukkan bahwa kelemahan pada aspek input bukan sekadar persoalan jumlah personel, tetapi berkaitan dengan *interoperability failure* ketidakmampuan sistem untuk bekerja lintas platform secara simultan.

Pada dimensi proses, karakter pelaksanaan *Program Respon Cepat* masih didominasi pendekatan reaktif ketimbang preventif. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, kegiatan patroli laut memang dilakukan secara rutin dua kali sehari, tetapi pola kegiatannya cenderung menunggu laporan baru bertindak. Artinya, sistem *early warning* belum benar-benar terbentuk. Dalam perspektif Stufflebeam (2003), hal ini menunjukkan bahwa *process mechanism* belum memenuhi prinsip adaptif karena respons cepat seharusnya bersandar pada deteksi dini, bukan semata laporan kejadian. Koordinasi antarinstansi pun belum efektif karena absennya SOP lintas

lembaga. Polairud, Syahbandar, dan Pelindo masih menggunakan mekanisme komunikasi berbeda: Polairud melalui jaringan VHF, sementara pelabuhan melalui kanal internal berbasis data. Akibatnya, keterlambatan koordinasi mencapai 20–35 menit dalam beberapa kasus, yang pada praktiknya membuka peluang bagi pelaku untuk melarikan diri.

Temuan ini konsisten dengan studi Herlambang dan Yusman (2019) tentang lemahnya koordinasi horizontal dalam sistem keamanan laut Indonesia, di mana proses komunikasi antar lembaga sering kali bergantung pada inisiatif individu, bukan pada struktur prosedural. Dalam konteks Tanjung Priok, situasi ini menegaskan bahwa proses pelaksanaan program belum memiliki *operational resilience*—yakni kemampuan sistem untuk tetap responsif di tengah gangguan situasional seperti cuaca ekstrem, padatnya arus kapal, dan gangguan teknis radar. Dengan demikian, dimensi proses dalam evaluasi CIPP menunjukkan bahwa keberhasilan program lebih banyak bergantung pada improvisasi di lapangan ketimbang pada desain sistem yang terencana.

Sementara itu, dimensi hasil (product) menunjukkan bahwa meskipun program ini berhasil menurunkan angka pencurian di atas kapal dari 97 kasus pada tahun 2022 menjadi 76 kasus pada tahun 2023 (penurunan 21,6%), pencapaian tersebut belum dapat dikategorikan sebagai keberhasilan substantif. Penurunan angka tersebut lebih merefleksikan peningkatan kehadiran aparat dan patroli visual, bukan perbaikan sistemik dalam keamanan maritim. Persepsi para pengguna jasa juga memperlihatkan kesenjangan. Berdasarkan wawancara dengan 12 operator kapal, sekitar 60% menyatakan bahwa meskipun frekuensi patroli meningkat, rasa aman di malam hari belum sepenuhnya pulih. Satu kapten kapal kargo asing bahkan menyebut bahwa “kami lebih tenang sekarang, tetapi kalau angin kencang dan lampu penerangan berkurang, tetap saja terasa rawan.” Temuan ini mengonfirmasi bahwa keberhasilan program masih terbatas pada *visible security*, belum menyentuh aspek *perceived security* yang merupakan ukuran efektivitas keamanan modern (Suryanto, 2020).

Lebih lanjut, evaluasi berbasis CIPP memperlihatkan bahwa program ini belum mengembangkan sistem *feedback* dan *continuous evaluation* yang berfungsi sebagai alat pembelajaran kebijakan. Dalam teori kebijakan Dunn (2018), tahap evaluasi merupakan jantung dari proses adaptasi kebijakan. Namun, di lapangan, evaluasi *Program Respon Cepat* masih dilakukan secara insidental melalui laporan bulanan tanpa indikator kinerja tetap. Tidak ada sistem yang mengukur efektivitas tindakan berdasarkan waktu tanggap, hasil patroli, atau tingkat kepuasan pengguna jasa maritim. Akibatnya, kebijakan ini belum mampu melakukan siklus pembelajaran (*policy learning loop*) yang diperlukan untuk menjaga keberlanjutan program.

Sehingga dari hasil analisis peneliti menunjukkan bahwa keberhasilan *Program Respon Cepat* di Tanjung Priok tidak hanya ditentukan oleh keberadaan teknologi atau frekuensi patroli, tetapi oleh kesesuaian antara kebijakan strategis, kapasitas input, dan pola pelaksanaan yang terintegrasi. Evaluasi model CIPP membuktikan bahwa kelemahan konteks dan input menurunkan efektivitas proses,

yang akhirnya membatasi capaian produk program. Oleh sebab itu, optimalisasi ke depan perlu diarahkan pada *contextual adjustment policy* yang lebih adaptif, modernisasi sarana patroli dan teknologi komunikasi, serta pembentukan sistem evaluasi berbasis data yang memungkinkan program belajar dari hasilnya sendiri.

Penelitian Aisyah et al. (2024) menegaskan bahwa keberhasilan tata kelola perkotaan yang cerdas (*smart governance*) berakar pada kolaborasi lintas sektor antara pemerintah, industri, akademisi, dan masyarakat (model *Quadruple Helix*). *Smart governance* menjadi instrumen utama untuk mewujudkan *sustainable development* dan peningkatan kualitas hidup warga kota melalui integrasi teknologi informasi, transparansi, dan partisipasi publik. Pemerintah Kota Semarang, misalnya, berhasil meningkatkan indikator ekonomi, indeks pembangunan manusia, dan reformasi birokrasi melalui penerapan sistem *e-governance* serta tata kelola yang berbasis keterbukaan dan akuntabilitas.

Konsep tersebut relevan dengan temuan penelitian tentang Program Respon Cepat Pencegahan Pencurian di Atas Kapal di Area Labuh Jangkar Tanjung Priok, yang menekankan pentingnya koordinasi lintas lembaga dan digitalisasi sistem pelaporan untuk mempercepat waktu tanggap. Seperti halnya *smart governance* di Semarang, efektivitas program keamanan maritim ini bergantung pada integrasi antara kapasitas birokrasi, kesiapan teknologi, serta keterlibatan pemangku kepentingan. Kedua konteks ini menunjukkan bahwa tata kelola yang cerdas tidak hanya terbatas pada manajemen perkotaan, tetapi juga dapat diadaptasi dalam sistem keamanan laut melalui pendekatan *real-time information sharing* dan transparansi operasional.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis terhadap pelaksanaan *Program Respon Cepat Pencegahan Pencurian di Atas Kapal* di area labuh jangkar Tanjung Priok, dapat disimpulkan bahwa secara umum program ini telah menunjukkan kemajuan dalam memperkuat sistem keamanan laut melalui integrasi teknologi dan peningkatan kesadaran aparat serta masyarakat pelayaran. Namun efektivitasnya belum sepenuhnya optimal. Evaluasi berbasis model CIPP (Context, Input, Process, Product) memperlihatkan bahwa dari sisi konteks, kebijakan ini lahir dari kebutuhan riil terhadap pengamanan pelabuhan yang padat aktivitas, tetapi formulasi awalnya belum sepenuhnya adaptif terhadap kondisi geografis dan sosial-ekonomi Tanjung Priok. Dari sisi input, keterbatasan sumber daya manusia dan armada masih menjadi kendala utama—dari 84 personel aktif, hanya sekitar 60% yang bertugas operasional dengan armada tujuh kapal, dua di antaranya dalam perawatan. Sementara itu, teknologi digital seperti aplikasi QR Polairud, radar pantau, dan radio komunikasi VHF telah tersedia tetapi belum berfungsi maksimal karena gangguan sinyal dan minimnya pelatihan teknis. Pada tahap proses, kegiatan patroli laut berjalan rutin namun cenderung reaktif ketimbang preventif, dengan waktu tanggap rata-rata 20–30 menit akibat belum adanya *SOP* terpadu antarinstansi. Walaupun data menunjukkan penurunan kasus pencurian dari 97 kasus pada 2022 menjadi 76 kasus pada 2023 (turun 21,6%), capaian ini masih belum merepresentasikan efektivitas

substantif karena rasa aman pelaut belum meningkat secara merata dan mekanisme evaluasi berbasis data belum diterapkan secara berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aisyah, Siti. (2024). *Transforming Smart City Governance for Quality of Life and Sustainable Development in Semarang City, Indonesia*, *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 2(1), 3444-3445.
- Anderson, J. E. (2017). *Public Policy-Making: An Introduction* (8th ed.). Boston, MA: Cengage Learning.
- Baharkam Polri. (2023). *Laporan Evaluasi Internal Program Respon Cepat Pencegahan Pencurian di Atas Kapal*. Jakarta: Direktorat Kepolisian Perairan dan Udara.
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2020). *Maritime Security and the Blue Economy: Governance and Policy Perspectives*. *Marine Policy*, 119, 104-118. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104118>
- Creswell, J. W. (2018). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2023). *Laporan Statistik Pelayaran Nasional Tahun 2023*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2024). *Rekapitulasi Kasus Pencurian di Atas Kapal di Wilayah Indonesia 2021–2023*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Dunn, W. N. (2018). *Public Policy Analysis: An Integrated Approach* (6th ed.). New York, NY: Routledge.
- Dye, T. R. (2013). *Understanding Public Policy* (14th ed.). Boston, MA: Pearson Education.
- Green, D. (2021). *Rapid Response Systems in Maritime Security Operations: Integrating Technology and Human Factors*. *Journal of Maritime Affairs*, 20(2), 135–149. <https://doi.org/10.1007/s13437-021-00242-8>
- Haryono, B. (2022). *Evaluasi Program Keamanan Laut di Wilayah Papua: Analisis Implementasi dan Efektivitas Kebijakan*. *Jurnal Pertahanan dan Keamanan Negara*, 12(1), 45–63.
- Herlambang, A., & Yusman, A. (2019). *Koordinasi Lintas Lembaga dalam Penanggulangan Kejahatan Maritim di Indonesia*. *Jurnal Keamanan Nasional*, 5(2), 87–101.
- Korpolairud Baharkam Polri. (2023). *Data Personel, Armada, dan Kinerja Operasional Direktorat Polairud Tanjung Priok*. Jakarta: Baharkam Polri.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Rahardjo, D. (2020). *Efektivitas Program Patroli Maritim di Selat Malaka: Pendekatan Teknologi dan Koordinasi Antarlembaga*. *Jurnal Hukum dan Keamanan Laut Indonesia*, 8(3), 211–230.

Al-Kharaj: Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah

Vol 8 No 1 (2026) 175 – 185 P-ISSN 2656-2871 E-ISSN 2656-4351

DOI: 10.47467/alkharaj.v8i1.10309

- Stufflebeam, D. L. (2003). *The CIPP Model for Evaluation: An Update, a Review of the Model's Development, and a Checklist to Guide Implementation*. Evaluation Center, Western Michigan University.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif untuk Penelitian Sosial*. Bandung: Alfabeta.
- Suryanto, A. (2020). *Evaluasi Program Pencegahan Kejahatan: Teori dan Aplikasi dalam Konteks Kebijakan Publik*. *Jurnal Administrasi Publik Indonesia*, 7(2), 95–108.
- Wibowo, R. (2021). *Kebijakan Preventif dalam Pencegahan Kriminalitas Maritim di Indonesia*. *Jurnal Ilmu Kepolisian*, 15(1), 27–39.
- Zulfiqar, M. (2020). *Transformasi Keamanan Maritim di Indonesia: Dari Perompakan ke Ancaman Rantai Pasok Global*. *Jurnal Pertahanan Maritim Indonesia*, 6(2), 133–148.