

KASUS KETERLAMBATAN PENGADAAN KAPAL INKA MINA: STUDI DI DINAS KELAUTAN DAN PERIKANAN PROVINSI SULAWESI UTARA

Kaihatu Bryan Petrus

Magister Akuntansi, Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Gadjah Mada,
Yogyakarta 55281, Indonesia

E-mail: bryankaihatu@yahoo.com

INTISARI

Pada tahun 2010-2014 Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) mencanangkan program pengadaan 1.000 kapal penangkap ikan ukuran 30 GT atau yang dikenal dengan sebutan Inka (kapal) Mina (ikan) untuk meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan nelayan. Program KKP ini dinilai belum berjalan secara optimal. Hal tersebut terbukti dengan banyaknya kasus pengadaan kapal ikan yang bermasalah dengan melibatkan Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) di beberapa daerah di Indonesia. Salah satu daerah yang mengalami permasalahan terkait pengadaan kapal penangkap ikan ialah DKP Provinsi Sulawesi Utara yang merupakan objek dari penelitian ini. Permasalahan yang dihadapi ialah keterlambatan pembuatan kapal. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis akar dari permasalahan pengadaan kapal dengan melihat kesesuaian proses pengadaan kapal di DKP Provinsi Sulawesi Utara dengan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 serta penyebab dari keterlambatan pembuatan kapal.

Penelitian ini menggunakan pendekatan studi kasus dengan tipe eksploratoris. Pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi, wawancara (*open-ended*), dan observasi langsung. Pemilihan partisipan menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik analisis data dilakukan dengan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil dari penelitian menunjukkan proses pengadaan kapal di DKP Prov. Sulut mulai dari tahap persiapan, pelaksanaan, penandatanganan hingga pelaksanaan kontrak berjalan sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010. Keterlambatan pembuatan kapal terjadi pada pihak penyedia. Penyebab keterlambatannya yaitu; kurangnya pengalaman perusahaan yang berdampak pada kurangnya tenaga ahli; keterlambatan pengiriman bahan baku; dan kondisi alam yaitu curah hujan yang tinggi. Akibat dari keterlambatan pengerjaan kapal menimbulkan beberapa temuan berupa ketidakcocokan tanggal serah terima dan *sea trial* pada dokumen berita acara dengan tanggal foto-foto hasil serah terima dan *sea trial* yang diambil, ketidaksesuaian ukuran kapal, ketidaksesuaian perhitungan denda keterlambatan, dan adanya ambiguitas peran pada Pejabat Pelaksana Teknis Kegiatan (PPTK).

Kata Kunci: Proses Pengadaan Kapal, Keterlambatan Pembuatan Kapal

1. PENDAHULUAN

Pemerintah melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) membuat program pengadaan 1.000 kapal ikan ukuran 30 GT atau yang dikenal dengan sebutan Inka Mina akronim dari instruksi presiden kapal (Inka) dan ikan (Mina), merupakan program unggulan Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam upaya pemerintah untuk meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan nelayan kecil, yang sebagian besar kehidupannya berada dibawah garis kemiskinan. Program pengadaan 1.000 kapal ikan 30 GT dilaksanakan pada tahun 2010-2014. Namun, dalam proses pengadaan 1.000 kapal ikan selama tahun 2010-2013 hanya dapat diselesaikan 735 kapal ikan berdasarkan dari dokumen laporan kinerja KKP tahun 2010-2014.

Program yang telah dilakukan oleh KKP dinilai belum berjalan secara optimal. Hal tersebut terbukti dengan banyaknya kasus pengadaan kapal ikan yang bermasalah dengan melibatkan Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) di beberapa daerah di Indonesia seperti di Bengkulu, Bali, Banten, Medan, Maluku, Lampung, dan beberapa daerah lainnya. Pada akhirnya, banyak kapal mangkrak karena tidak dapat digunakan oleh nelayan. Penyebabnya ialah struktur kapal yang tidak kuat disebabkan oleh bahan yang digunakan untuk membuat kapal tidak sesuai dan beberapa alat navigasi kapal tidak bekerja sesuai fungsinya.

Fenomena ini menjadi menarik untuk diteliti sehingga dapat diketahui permasalahan yang terjadi dalam pengadaan kapal dan penyebab dari permasalahan pengadaan kapal tersebut sehingga dipilih Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sulawesi Utara (DKP Prov. Sulut) menjadi sampel atau objek dari penelitian karena terdapat permasalahan pengadaan kapal penangkap ikan. DKP Prov. Sulut adalah

unsur pelaksana dari lingkungan pemerintah Provinsi Sulawesi Utara yang bertanggung jawab dalam bidang kelautan dan perikanan. Masalah yang terjadi di DKP Prov. Sulut berkaitan dengan keterlambatan pengerjaan proyek untuk tahun anggaran 2014 atas kontrak pengadaan kapal penangkap ikan *type purse seine* >30 GT FRG yang dibuat khusus sebagai kapal penangkap ikan dan dilaksanakan oleh PT Sarana Samudera Pacific (SSP) selaku pihak penyedia yang merupakan pemenang tender. Jumlah kapal dalam pengadaan sebanyak lima kapal. Akan tetapi, terdapat tiga kapal yang terlambat dalam pengerjaannya terhitung dari 1 Januari 2015, yaitu; (1) Kapal Inka Mina 915 mengalami keterlambatan selama 62 hari, (2) Kapal Inka Mina 916 mengalami keterlambatan selama 69 hari, dan (3) Kapal Inka Mina 917 mengalami keterlambatan selama 107 hari. Jumlah kontrak untuk pengadaan kapal penangkap ikan *type purse seine* >30 GT FRG sebesar Rp7.789.000.000. Potensi kerugian yang disebabkan atas keterlambatan pengerjaan kapal sebesar Rp337.051.273 berdasarkan perhitungan oleh Inspektorat.

Peraturan mengenai pengadaan barang/jasa telah tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010. Berdasarkan peraturan tersebut mendefinisikan bahwa pengadaan barang/jasa pemerintah yang selanjutnya disebut dengan pengadaan barang/jasa adalah kegiatan untuk memperoleh barang/jasa oleh Kementerian/ Lembaga/ Satuan Kerja Perangkat Daerah/Inststitusi yang prosesnya dimulai dari perencanaan kebutuhan sampai diselesaikannya seluruh kegiatan untuk memperoleh barang/jasa. Ketika terjadi banyak kasus pengadaan kapal, maka ada indikasi proses pengadaan yang dilakukan tidak mengikuti aturan dalam Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010. Keterlambatan pembuatan kapal juga dapat disebabkan oleh kelalaian dari pihak

penyedia sehingga perlu diketahui proses pemenuhan pembuatan kapal oleh pihak penyedia. Hal ini akan dijadikan bahan untuk menganalisis pengadaan kapal yang terjadi di DKP Prov. Sulut agar penyebab dari permasalahan keterlambatan pembuatan kapal dapat diketahui.

Dampak dari terjadinya kasus keterlambatan pengadaan kapal ialah kerugian negara. Menurut Osei-Tutu dkk. (2009) kerugian yang dihasilkan atas pengadaan barang/jasa tidak hanya kerugian keuangan, melainkan kerugian kualitatif, kerugian kuantitatif, kerugian politik, dan dimensi sosial. Banyaknya dana yang dikucurkan untuk pengadaan barang/jasa menjadi sasaran untuk dikorupsi, maka kecurangan atau *fraud* sangat mudah dijumpai dalam proses pengadaan barang/jasa. Tindak kecurangan umumnya terjadi selama pemilihan sumber dan tahap administrasi kontrak dan melibatkan aktivitas pengendalian, pemantauan serta lingkungan pengendalian yang merupakan komponen pengendalian internal (Juanita dan Rene, 2016).

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan dari penelitian ini ialah pertama, mengidentifikasi dan menganalisis kesesuaian proses pengadaan kapal di Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sulawesi Utara dengan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010. Kedua, mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan keterlambatan pengadaan kapal yang terjadi di Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sulawesi Utara serta penyebab dari permasalahan keterlambatan tersebut.

2. TINJAUAN PUSTAKA

a. Teori Peran

Teori peran membahas dua hal penting yaitu konflik peran dan ambiguitas peran. konflik peran menurut Robbins dan Judge (2009)

adalah suatu situasi ketika seorang individu dihadapkan pada pengharapan peran yang berlainan. Kreitner dan Kinicki (2005) mengatakan bahwa mereka yang mengalami konflik peran mungkin mengalami kesulitan untuk memenuhi tuntutan atas peranan, tetapi setidaknya mereka mengetahui hal yang diharapkan dari mereka. *Role ambiguity* atau ambiguitas peran adalah ketidakpastian tentang suatu tindakan yang harus dilakukan untuk menyelesaikan suatu peran (Peterson dkk., 1995). Pesireron dan Aponno (2014) menyatakan apabila semua peran tidak dijelaskan atau tidak benar-benar diketahui akan menimbulkan ambiguitas peran karena orang-orang tidak yakin dengan cara mereka sebaiknya berinteraksi di situasi seperti ini sedangkan Robbins dan Judge (2009) ambiguitas peran terjadi ketika ekspektasi dari suatu peran tidak bisa dipahami dengan jelas dan pekerja tidak yakin dengan hal yang harus dikerjakannya.

Teori peran dalam hal ini konflik peran dan ambiguitas peran dapat terjadi pada panitia pelaksana pengadaan kapal yang ada di DKP Prov. Sulut. Ketika konflik dan ambiguitas peran terjadi pada panitia pelaksana akan berdampak pada proses pengadaan yang sifatnya subjektif sehingga dapat menimbulkan masalah.

b. Kapal Penangkapan Ikan

Program pembangunan kapal penangkap ikan berukuran di atas 30 GT atau yang dikenal dengan sebutan Inka Mina merupakan program unggulan Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia dalam meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan nelayan kecil. Pembangunan kapal penangkap ikan berukuran di atas 30 GT pada hakikatnya ditujukan untuk meningkatkan produksi hasil tangkapan kapal nelayan, meningkatkan kesejahteraan khususnya nelayan, menjaga kelestarian sumber daya ikan dan lingkungannya serta

untuk menjaga kedaulatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (Atmanegara, 2016). Menurut Sumarna (2016) kapal 30 GT *purse seine* merupakan kapal penangkap ikan dengan kapasitas ruang berat kotor 30 ton dan menggunakan alat tangkap *purse seine*.

c. Spesifikasi Kapal 30 GT

Berdasarkan dokumen kontrak, PT SSP menjelaskan tentang ukuran utama atau spesifikasi. Kapal ikan 30 GT konstruksi FRP (*Fiber Reinforced Plastic*) yang menggunakan material *fiberglass* memiliki ukuran sebagai berikut.

Tabel 1. Ukuran Utama atau Spesifikasi Kapal 30 GT

Panjang Utama kapal (LOA)	19.5-21.90Meter
Lebar Maksimum (BMAX)	4.4-4.90 Meter
Tinggi Geladak(H)	1.45-1.90 Meter
Sarat Benam Air (T)	1.40-1.85 Meter
Gross Tonnage (GT)	> 30.000 GT
Mesin Penggerak marine Diesel	170-220 HP
Kecepatan jelajah (V)	10 Knot
Tangki Bahan Bakar Metal (FOT)	3000 Liter
Tangki Air Tawar (FWT)	2000 Liter
Tangki BBM Harian	300 Liter
Kecepatan dinas pada kondisi penuh	10 knot
Jangkauan Operasi dan pantai	100 mil
Awak kapal (ABK)	8-35 Org

Lama pengerjaan kapal 30 GT tergantung spesifikasi kapal dan jumlah tenaga kerja. Berdasarkan dokumen kontrak pekerjaan konstruksi kapal 30 GT oleh PT SSP proses pengerjaan kapal selama 180 hari kalender atau 6 bulan kerja.

d. Penelitian Terdahulu

Agung Tri Radityo (2008) dalam penelitiannya menemukan bahwa pengadaan kapal ikan *fiberglass* senilai Rp1.475.000.000,00 tidak sesuai, yaitu dalam pengadaan di atas Rp100.000.000,00 seharusnya diadakan melalui tender namun pada kenyataannya dilakukan penunjukkan

langsung, pemeriksaan ahli perkapalan dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) menemukan ketidaksesuaian spesifikasi mesin, serta penyelesaian kapal ikan *Fiberglass* Jimbar Segara 04 dan 05 mengalami keterlambatan sampai dua bulan. Dampaknya, pihak penyedia harus membayar denda keterlambatan dan kerugian atas perbedaan spesifikasi. Penyelidikan telah dilakukan oleh Kejaksaan atas kasus pengadaan dua kapal ikan.

Selain itu, dalam penelitian yang dilakukan oleh Devit Tri Cahyo tahun (2015) melihat bahwa kerja sama yang dilakukan dapat digolongkan menjadi dua, yaitu pertama, persekongkolan horizontal dengan cara melakukan persaingan semu untuk melengkapi persyaratan yang diminta oleh panitia pengadaan. Kedua, persekongkolan vertikal yang dilakukan dengan cara mengajukan harga penawaran yang tidak wajar yang pada akhirnya hanya akan merugikan Negara. Adapun temuan penelitian Juanita M. Rendon dan Rene G. Rendon (2016) yaitu, insiden penipuan umumnya terjadi selama pemilihan sumber dan tahap administrasi kontrak yang melibatkan aktivitas pengendalian, pemantauan, dan lingkungan pengendalian merupakan bagian pengendalian internal.

3. METODE PENELITIAN

Pada riset ini peneliti menggunakan pendekatan studi kasus tipe eksploratoris. Hal tersebut dipilih karena ingin mengali lebih dalam permasalahan pengadaan kapal yang terjadi di DKP Prov. Sulut. Tujuan penggunaan penelitian studi kasus ialah untuk menjelaskan keberadaan dan alasan terjadinya kasus tersebut (Yin, 2015). Penelitian studi kasus ini diharapkan dapat menggambarkan secara rinci pengadaan kapal yang terjadi di DKP Prov. Sulut.

Teknik pengambilan data dalam penelitian ini menggunakan *purposive*

sampling. Sugiyono (2015) mendefinisikan *purposive sampling* sebagai teknik pengambilan sampel sumber data berdasarkan pertimbangan tertentu.

Menurut Yin (2015) terdapat enam teknik pengumpulan data. Namun, dalam penelitian ini hanya menggunakan tiga teknik pengumpulan data yang terdiri dari dokumentasi, wawancara *open-ended*, dan observasi langsung.

a. Dokumentasi

Prosedur ini dilaksanakan melalui pengumpulan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian dan bersumber dari objek penelitian. Dokumen tersebut ialah *bill of quantity* (BOQ), dokumen penawaran PT Sarana Samudera Pacific, berita acara hasil pelelangan (BAHP), dokumen kontrak, dokumen progres pekerjaan kapal, *company profil* PT Sarana Samudera Pacific, rekapan dokumen kapal Inka Mina 913-917, dokumen hasil pemeriksaan inspektorat, laporan hasil tindak lanjut dan foto-foto pengerjaan kapal, Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan dokumen lainnya yang relevan dengan objek dan topik yang diteliti.

b. wawancara *open-ended*

Wawancara *open-ended* di mana peneliti dapat bertanya kepada narasumber kunci tentang fakta-fakta suatu peristiwa di samping opini mereka mengenai peristiwa yang ada. Wawancara dilakukan di DKP Prov. Sulut khususnya pada bagian PPTK, ketua pokja, pengawas lapangan, dan konsultan pengawas, sedangkan untuk PT SSP selaku pihak penyedia dilakukan wawancara terhadap staf teknis untuk mengidentifikasi lebih dalam terhadap kasus yang terjadi. Wawancara juga dilakukan terhadap staf teknis CV Sarine Marine Fiberglass (SMF) untuk memberikan

perbandingan terkait dengan pembuatan kapal *fiber*.

c. Observasi Langsung

Observasi dilakukan secara langsung ke lokasi penelitian dengan cara mengamati objek penelitian guna mendapatkan kelengkapan data dan mendapatkan gambaran permasalahan mengenai proses pengadaan kapal di DKP Prov. Sulut dan PT SSP selaku pihak penyedia.

Analisis data dalam penelitian ini mengacu pada model Miles dan Huberman (1994) dengan aktivitas sebagai berikut.

1. Reduksi Data

Reduksi data diperlukan untuk menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, mengorganisasikan data, mencari hal-hal pokok, serta dicari pola dan temanya. Dengan begitu, kesimpulan akhir dapat diverifikasi. Pada penelitian ini proses reduksi data dilakukan terhadap hasil wawancara yang telah dituangkan ke dalam transkrip hasil wawancara. Transkrip hasil wawancara diidentifikasi dan diberikan kode pada aspek-aspek tertentu. Proses *coding* hasil wawancara ini dibarengi dengan proses kategorisasi dan pemberian tema yang memiliki kesamaan makna antara satu sama lain.

2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan langkah kedua analisis data setelah data direduksi. Penyajian data pada penelitian dilakukan dalam bentuk kalimat, grafik, bagan, *flowchart*, dan sejenisnya yang tentunya atas penyajian tersebut dapat memberikan kemudahan untuk membantu memahami data dengan baik.

3. Penarikan Kesimpulan

Tahapan yang dilakukan dalam penarikan kesimpulan, pertama ialah menguraikan subkategori tema dalam tabel kategorisasi dan *coding* disertai dengan *quote verbatim* wawancara subjek dan informan. Artinya data yang diperoleh berupa transkrip dikutip langsung dan diinterpretasikan berdasarkan teori pendukung yang telah ada tanpa mengurangi arti sesungguhnya dari apa yang diungkapkan oleh informan. Kemudian langkah kedua yaitu menjawab pertanyaan penelitian. Langkah ketiga membuat kesimpulan dari temuan dengan memberikan penjelasan dari jawaban pertanyaan penelitian yang diajukan.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Ambiguitas Peran

Proses pengadaan kapal dilakukan setelah ditentukan pihak-pihak yang akan terlibat dalam pengadaan sesuai dengan peraturan yang ada diantaranya; pengguna anggaran/kuasa pengguna anggaran (PA/KPA); pejabat pembuat komitmen (PPK); kelompok kerja unit layanan pengadaan (pokja ULP); pejabat penerima hasil pekerjaan (PPHP); dan terdapat pihak yang membantu tugas dari PPK ialah pejabat pelaksana teknis kegiatan (PPTK), pengawas kegiatan lapangan, serta konsultan pengawas.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 pasal 7 dinyatakan bahwa PPK dapat meminta kepada PA untuk menugaskan Pejabat Pelaksana Teknis Kegiatan (PPTK) dalam rangka membantu tugas PPK. Dengan demikian, posisi dari PPTK berada di bawah PPK sehingga PPTK harus bertanggung jawab kepada PPK atas semua tugas yang harus dilakukan. Tugas PPTK sesuai dengan Permendagri Nomor 13 Tahun 2006 ada tiga, yaitu mengendalikan pelaksanaan kegiatan; melaporkan perkembangan pelaksanaan kegiatan; dan

menyiapkan dokumen anggaran atas beban pengeluaran pelaksanaan kegiatan.

Wawancara yang dilakukan terdapat indikasi bahwa ambiguitas peran terjadi pada narasumber yang menjabat sebagai PPTK. Wawancara tersebut menunjukkan bahwa PPTK berada di atas PPK sehingga PPK harus bertanggung jawab kepada PPTK. Namun, hal ini bertentangan dengan aturan yang berlaku dimana dalam aturan telah diatur bahwa PPTK harus bertanggung jawab kepada PPK. Hal ini dinilai sebagai temuan.

Kesesuaian Proses Pengadaan Kapal di DKP Prov. Sulut dengan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010

Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 mengatur tentang pengadaan barang/jasa. Peraturan ini telah mengalami empat kali perubahan ialah Peraturan Presiden Nomor 35 Tahun 2011, Peraturan Presiden Nomor 70 Tahun 2012, Peraturan Presiden Nomor 172 Tahun 2014, dan yang terakhir Peraturan Presiden Nomor 4 Tahun 2015. Tentunya, semua yang berkaitan dan hal penting yang harus dilakukan dalam pengadaan telah tertuang dalam peraturan yang ada. Adanya peraturan pengadaan tersebut yang berlaku untuk semua instansi pemerintah, maka semua aktifitas pengadaan yang dilakukan oleh pemerintah harus mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 bersama perubahan peraturan yang ada. Ketika dalam pelaksanaan pengadaannya tidak mengacu pada peraturan yang ada, maka akan dikenakan sanksi yang sudah diatur dalam peraturan tersebut.

Wawancara telah dilakukan ke beberapa narasumber DKP Prov. Sulut untuk mendapat informasi terkait pedoman yang digunakan dalam pelaksanaan pengadaan kapal. Hasilnya para narasumber menyampaikan bahwa semua proses

pengadaan kapal yang dilakukan mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010.

Proses pengadaan yang dilakukan oleh DKP Prov. Sulut terbagi atas tiga bagian yaitu; persiapan pengadaan; pelaksanaan pemilihan penyedia; serta penandatanganan dan pelaksanaan kontrak. Kemudian akan dilihat kesesuaian tahapan yang dilakukan dengan peraturan yang ada.

a. Tahap Persiapan Pengadaan

Persiapan pengadaan merupakan penyusunan rencana kerja secara rinci untuk melaksanakan proses pengadaan. Persiapan ini merupakan bagian yang paling penting karena akan digunakan sebagai landasan dalam setiap langkah proses pelaksanaan pengadaan. Berikut merupakan tabel kesesuaian dengan peraturan.

Tabel 2. Kesesuaian Proses Persiapan Pengadaan dengan Peraturan

Proses Pengadaan (Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010)	Kesesuaian		Keterangan
	Ya	Tidak	
Persiapan Pengadaan			
a. Rencana Umum			
Identifikasi Kebutuhan	V		Tanggungjawab dari PA
Kebijakan cara pembiayaan	V		
Menetapkan kebijakan umum pengadaan	V		
Menyusun Kerangka Acuan Kerja	V		
b. Perencanaan Pelaksanaan Pengadaan			
Kaji Ulang rencana umum pengadaan (RUP)	V		Tanggungjawab dari PPK dengan bantuan PPTK dan Konsultan Pengawas. Tetapi, adanya ambiguitas peran pada PPTK.
Menyusun spesifikasi teknis	V		
Harga perkiraan sendiri (HPS)	V		
Rancangan kontrak	V		
c. Perencanaan Pemilihan			
Pengkajian ulang spesifikasi dan HPS	V		Tahap ini merupakan tanggungjawab dari Pokja ULP
Pemilihan sistem pengadaan	V		
Penetapan metode penilaian kualifikasi	V		
Penyusunan jadwal pelelangan	V		
Penyusunan dokumen pengadaan	V		

b. Tahap Pelaksanaan Pemilihan Penyedia

Pelaksanaan pemilihan penyedia merupakan tahap setelah persiapan pengadaan. Tentunya, pada tahap ini akan berfokus pada proses penentuan pemenang atas lelang yang dilakukan. Di bawah ini merupakan tabel pelaksanaan pemilihan penyedia.

Tabel 3. Kesesuaian Proses Pelaksanaan Pemilihan Penyedia dengan Peraturan

Proses Pengadaan (Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010)	Kesesuaian		Keterangan
	Ya	Tidak	
2. Pelaksanaan Pemilihan Penyedia			
Pengumuman	V		Tanggungjawab dari Pokja ULP dan semua sesuai dengan prosedur yang ada.
Pendaftaran dan pengambilan dokumen pengadaan	V		
Penjelasan/ <i>aanwijzing</i>	V		
Pemasukan dokumen penawaran	V		
Pembukaan dan evaluasi dokumen penawaran	V		
Pengumuman hasil evaluasi	V		
Sanggahan	V		

c. Penandatanganan dan Kontrak

Tahapan penandatanganan dan pelaksanaan kontrak merupakan tanggungjawab dari PA, PPK, PPTK, dan pengawas kegiatan lapangan sedangkan tugas dari pokja ULP hanya sampai pada sanggahan. Tabel berikut menyajikan proses penandatanganan dan kontrak.

Tabel 4. Kesesuaian Proses Penandatanganan Kontrak dan Pelaksanaan Kontrak dengan Peraturan

Proses Pengadaan (Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010)	Kesesuaian		Keterangan
	Ya	Tidak	
Penandatanganan dan pelaksanaan kontrak			
a. Persiapan dan pelaksanaan kontrak			
Membuat Surat Perintah Memulai Kerja (SPMK)	V		Tanggungjawab dari PPK. Tetapi, dilaksanakan oleh PPTK.
Menyusun program mutu	V		
Melakukan pemeriksaan bersama	V		
Pembayaran uang muka	V		
b. Pelaporan dan penyerahan kapal			
Laporan progress harian, mingguan, bulanan	V		
<i>Sea Trial</i>		V	1. Terdapat perbedaan tanggal 2. <i>Sea trial</i> dilakukan setelah serah terima
<i>Provisional Hand Over (PHO)</i>		V	
Berita acara serah terima		V	
<i>Final Hand Over (FHO)</i>	V		

Terdapat temuan berupa perbedaan tanggal uji *sea trial* dan berita acara serah terima dengan foto-foto *sea trial* dan serah terima. Berikut daftar perbedaan tanggal *sea trial* dan serah terima yang ada dalam berita acara dengan hasil foto-foto.

Tabel 5. Daftar Perbedaan Tanggal Berita Acara Serah Terima dan *Sea Trial*

No.	Kapal Inkamina	Berita Acara		Foto-Foto	
		<i>Sea Trial</i>	Serah Terima	<i>Sea Trial</i>	Serah Terima
1.	913	23 Desember 2014	30 Desember 2014	-	17 Februari 2015
2.	914	23 Desember 2014	30 Desember 2014	-	17 Februari 2015
3.	915	27 Februari 2015	3 Maret 2015	-	3 Maret 2015
4.	916	10 Maret 2015	10 Maret 2015	27 Maret 2015	10 Maret 2015
5.	917	31 Maret 2015	17 April 2015	2 April 2015	17 April 2015

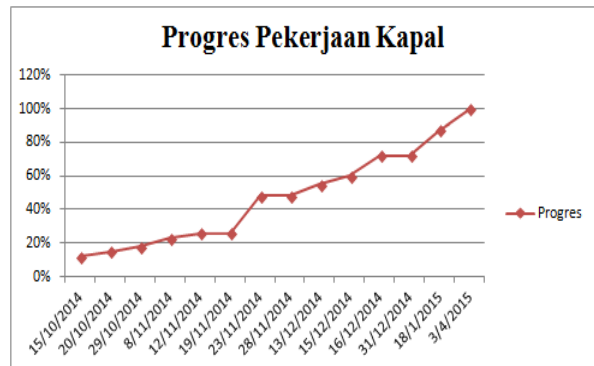
Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat perbedaan yang cukup jauh untuk tanggal serah terima dan *sea trial* kapal Inka Mina 913 dan 914 dengan hasil foto-foto serah terima dan *sea trial*. Berita acara untuk serah terima dan *sea trial* kapal Inka Mina 913 dan 914 pada akhir bulan tahun 2014 sedangkan hasil foto-foto yang didapat dari PPHP menunjukkan bahwa serah terima terjadi pada bulan Februari tahun 2015. Hal tersebut didukung juga dengan laporan progres pekerjaan kapal dari staf teknis PT SSP yang mana pada bulan Desember tahun 2014 belum ada kapal yang selesai dikerjakan.

Pada tahap pelaporan dan penyerahan kapal terdapat permasalahan. Untuk pelaporan terdapat perbedaan data yang ada di dokumen dengan yang terjadi di lapangan. Pada penyerahan kapal harusnya dilakukan *sea trial* terlebih dahulu kemudian serah terima kapal, tetapi yang terjadi dilapangan untuk kapal Inka Mina 916 *sea trial* dilakukan setelah serah terima. Tentunya, hal ini tidak sesuai dengan peraturan yang ada.

Sesuai dengan dokumen kontrak jangka waktu pekerjaan kapal ialah 180 hari kalender mulai dari tanggal 30 Mei 2014 berakhir pada tanggal 27 November 2014. Namun, dalam pelaksanaannya jadwal yang telah dibuat tersebut terjadi perubahan dan seperti yang disampaikan oleh PT SSP bahwa perusahaan baru mulai pekerjaannya

pada bulan Agustus 2014. Hal ini berbeda dengan yang disampaikan oleh pengawas lapangan yang menyatakan bahwa perusahaan mulai bekerja pada bulan September 2014. Adapun pada saat narasumber ke lokasi pekerjaan hanya ada satu mal (cetakan untuk *body* kapal) yang selesai dikerjakan. Disisi lain konsultan pengawas memberikan jawaban yang berbeda bahwa perusahaan mulai bekerja sekitar bulan Juni atau Juli.

Hal lain ditunjukan dari laporan progres pekerjaan yang dibuat oleh pimpinan proyek untuk pembuatan kapal di PT SSP. Laporan progres berisikan presentase penyelesaian pekerjaan kapal yang dapat dibuat harian, mingguan, dan bulanan. Berikut progres pekerjaan kapal sesuai dengan laporan yang dibuat oleh pimpinan proyek.



Gambar 1. Progres Pekerjaan Kapal

Progres pekerjaan kapal ini merupakan progres untuk kelima kapal. Berdasarkan grafik tersebut pada tanggal 15 Oktober 2014 progres pekerjaannya sebesar 12,025%. Hal ini menunjukkan dari perubahan jadwal pekerjaan terakhir di mulai pada bulan Agustus sampai pada bulan Oktober progresnya hanya sebesar 12,025%. Terdapat dua bulan lebih PT SSP tidak maksimal dalam mengerjakan pembuatan kapal. Pada akhirnya, kapal kelima dapat selesai pada bulan April tahun 2015 sedangkan untuk kapal pertama dan kedua

selesai pada bulan Februari tahun 2015 serta untuk kapal ketiga dan empat selesai pada bulan Maret tahun 2015.

Seperti yang telah diungkapkan bahwa dalam pengerjaannya kapal 30 GT mengalami keterlambatan. Penyebab keterlambatan pekerjaan kapal disebabkan oleh pihak penyedia dalam hal ini PT SSP. Hal tersebut dapat dipastikan karena dari semua wawancara kepada narasumber dan telaah dokumen yang dilakukan menunjukkan bahwa PT SSP lalai dan tidak siap untuk membuat kapal 30 GT sehingga menimbulkan keterlambatan pekerjaan. Berikut gambaran atas hal-hal yang menjadi penyebab keterlambatan pekerjaan kapal.



Gambar 2. Penyebab Keterlambatan Kapal

Pengalaman perusahaan menjadi persoalan pertama atas keterlambatan pengerjaan kapal ini. Sebetulnya dalam dokumen penawaran PT SSP sudah mencantumkan mengenai pengalaman pembuatan kapal oleh PT SSP. Berdasarkan dokumen tersebut PT SSP sudah membuat kapal *fiber* dari tahun 2010, tapi kapal *fiber* yang dibuat merupakan kapal *fiber* untuk kapal patroli bukan kapal penangkap ikan dan tidak ada pengalaman untuk pembuatan kapal *fiber* untuk kapal penangkap ikan. Selain kapal *fiber* PT SSP juga menangani pembuatan kapal besi untuk kapal penyeberangan. Narasumber dari pihak DKP Prov. Sulut membenarkan bahwa perusahaan lebih memiliki keahlian untuk membuat kapal besi dan sedikit pengalaman untuk pembuatan kapal penangkap ikan dengan berbahan *fiber*.

Kurangnya pengalaman dalam membuat kapal *fiber* untuk kapal penangkap ikan mengakibatkan perusahaan tidak memiliki tenaga ahli yang memahami pembuatan kapal *fiber* penangkap ikan. Dengan begitu, solusi dari PT SSP ialah pembuatan kapal 30 GT di subkontrak. Subkontrak ialah pekerjaan yang telah diterima oleh PT SSP dalam hal ini pembuatan kapal kemudian pembuatan kapal ini dikontrakan lagi oleh PT SSP ke pihak lain yang memahami dan berpengalaman dalam pembuatan kapal penangkap ikan. Padahal, PT SSP tidak menjelaskan dalam dokumen penawaran bahwa pekerjaan ini akan di subkontrak. Untuk yang di subkontrak ialah tenaga kerjanya sehingga tenaga kerja ahlinya berasal dari Surabaya berjumlah 4 orang. Tenaga kerja ahli diambil dari Jawa karena budaya kerja orang Jawa dengan Manado berbeda sedangkan untuk *helper* atau tenaga pembantu diambil dari Manado. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari narasumber staf teknis PT SSP.

Keterlambatan pengiriman bahan baku juga menjadi kendala dalam pembuatan kapal oleh PT SSP. Akibat dari sulitnya ketersediaan bahan baku di Sulawesi Utara sehingga perusahaan harus memesannya di Jawa sesuai dengan pernyataan dari narasumber PPTK, pokja, dan konsultan pengawas. Tetapi, hal ini berbeda dengan pernyataan staf teknis PT SSP yang menyatakan bahwa bahan baku semuanya telah tersedia, memang dilakukan pemesanan di Jawa tetapi semua bahan baku tersedia dan tidak ada keterlambatan. Dengan begitu, terdapat ketidakkonsistenan dari jawaban para narasumber.

Pembuatan kapal dilakukan pada akhir tahun yang mana curah hujan pada akhir tahun sangat tinggi sehingga membuat pembuatan kapal menjadi terlambat. Hal ini dibenarkan oleh staf teknis PT SSP. Kondisi

alam merupakan sesuatu yang tidak bisa dikontrol sehingga perusahaan seharusnya mencari solusi untuk dapat meminimalisir pekerjaan yang terhenti akibat dari cuaca hujan. Bisa saja perusahaan menambah tenda atau ruang tertutup sehingga walaupun hujan pekerjaan tetap berjalan terus dan tidak ada keterlambatan.

Selain hal-hal diatas, pengerjaan kapal yang dilakukan oleh PT SSP ditemukan ketidaksesuaian ukuran kapal. Hal ini berdampak pada meningkatnya GT pada kapal. *Gross Tonnage* (GT) atau tonase kotor adalah perhitungan volume semua ruang yang ada pada kapal. Pada kontrak tertulis > 30 GT batasannya antara 30 sampai 35 GT sesuai yang disampaikan oleh PPTK. Akan tetapi, untuk kapal yang dibuat oleh PT SSP mencapai 40 GT. Kapal ini merupakan kapal Inka Mina terbesar selama pengadaan kapal di DKP Prov. Sulut. Berikut ketidaksesuaian ukuran kapal yang ada di dalam BOQ dengan ukuran kapal setelah selesai pembuatan.

Tabel 6. Ketidaksesuaian Ukuran Kapal

No.	Principal Dimension	Dokumen BOQ	Ukuran Kapal Aktual
1.	Panjang Keseluruhan (LOA)	19.5 – 21.90 meter	22 meter
2.	Lebar Maksimum (Bmax)	4.40-4.90 meter	4.9 meter
3.	Tinggi Geladak (H)	1.45-1.90 meter	2 meter
4.	Sarat Air (T)	1.40-1.85 meter	1.5 meter
5.	Mesin Induk <i>New Marine Diesel</i>	170-220 PS	220 PS
7.	Kecepatan Jelajah/Operasional	> 10 knot	8 knot

Terlihat perbedaannya tidak terlalu jauh, tetapi hal ini berdampak pada GT dari kapal. Setelah dikonfirmasi kepada PPTK, pengawas lapangan, dan konsultan pengawas yang menyatakan bahwa hal tersebut tidak masalah, malah memberikan keuntungan bagi DKP Prov. Sulut karena mendapat kapal dengan ukuran yang lebih besar sedangkan perusahaan rugi karena harus mengeluarkan bahan baku dan material yang lebih. Terdapat pula beberapa catatan dari pengawas lapangan yang mana

perusahaan dalam mengerjakan kapalnya masih belum rapi karena ada beberapa bagian kapal yang tidak melekat dengan baik.

Guna menggali lebih dalam permasalahan keterlambatan tersebut, maka wawancara dilakukan kepada narasumber staf teknis CV SMF untuk mendapat perbandingan. CV SMF merupakan perusahaan yang juga bergerak dalam bidang perkapalan dan memiliki pengalaman yang sangat lama dalam membuat kapal *fiber* khususnya kapal penangkap ikan 30 GT. Perusahaan telah mulai membuat kapal *fiber* sejak tahun 2000, jadi sudah ada 18 tahun perusahaan menggeluti pembuatan kapal *fiber*. Tenaga kerja menjadi kunci pembuatan kapal di CV SMF. Semua tenaga kerja yang ada di CV SMF tidak memiliki latar belakang pendidikan perkapalan. Berbeda dengan PT SSP yang tenaga kerjanya memiliki latar belakang pendidikan perkapalan dilihat dari dokumen penawaran tetapi keahlian mereka ada di pembuatan kapal besi bukan kapal *fiber*. Semua tenaga kerja di CV SMF memiliki keahlian tentang pembuatan kapal *fiber* hanya berdasarkan pengalaman kerja.

Atas terjadinya keterlambatan pekerjaan kapal oleh PT SSP menimbulkan sanksi bagi perusahaan sendiri dan panitia pengadaan. Sanksi untuk keterlambatan pekerjaan kapal ada dua yaitu denda keterlambatan dan teguran. Denda keterlambatan diberikan kepada pihak penyedia yaitu PT SSP. Pihak penyedia bersedia membayar denda keterlambatan tersebut. Pembayaran dilakukan dua kali yang pertama pada tanggal 1 April 2015 sebesar Rp104.372.600 dan kedua tanggal 15 Desember 2015 sebesar Rp232.678.673. Perhitungan keterlambatannya mulai pada tanggal 1 Januari 2015 bukan pada tanggal 27 November 2017. Hal ini disebabkan karena adanya adendum. Adendum dalam

pengadaan kapal ini merupakan adendum waktu yang mana terjadi perubahan jangka waktu pelaksanaan. Menurut Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 pasal 87, adendum dapat dilakukan dalam suatu pengadaan barang/jasa.

Pada waktu itu, telah disepakati oleh kedua pihak untuk melakukan adendum dan hasilnya terjadi dua kali adendum. Adendum I tanggal 12 November 2014 dan adendum II tanggal 30 Desember 2014 bahwa jumlah kerugian/kekurangan tersebut sebesar Rp232.678.673 akan diganti/ dibayarkan setelah PT SSP selaku penyedia menerima sisa pembayaran dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara sebesar Rp3.115.600.000 sebagai saldo hutang jangka pendek pada Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara melalui Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sulawesi Utara. Hasil dari adendum tersebut menyatakan bahwa jangka waktu diperpanjang sampai pada tanggal 30 Desember 2014. Ketika pengerjaan melewati waktu tersebut, maka sudah dihitung denda.

Permasalahannya ialah semua kapal selesai pada tahun 2015. Untuk kapal Inka Mina 913 dan 914 berita acara serah terima pada tanggal 17 Februari 2015 sesuai dengan bukti foto-foto yang ada dan dari laporan progres pekerjaan. Denda keterlambatan dihitung dari tanggal 1 Januari 2015 tetapi kedua kapal Inka Mina 913 dan 914 tidak dikenakan denda keterlambatan. Hal ini menjadi temuan di atas kertas berita acara serah terima kapal Inka Mina 913 dan 914 pada tanggal 30 Desember 2014 tetapi kenyataannya kapal tersebut baru selesai pada bulan Februari tahun 2015.

Adapun teguran diberikan kepada PT SSP dan panitia pengadaan. Bagi panitia pengadaan diberikan sanksi berupa teguran saja. Pihak panitia pengadaan yang

diberikan teguran diantaranya; PPK; PPTK; dan pengawas lapangan. Hal ini dibuktikan dengan dokumen surat teguran dari DKP Prov. Sulut, sedangkan untuk PT SSP menerima teguran serta sesuai dengan rekomendasi dari Inspektorat bahwa PT SSP harus dimasukkan ke dalam daftar hitam untuk pengadaan sejenis. Hal tersebut telah dibuat oleh DKP Prov. Sulut berupa surat pemberitahuan tertulis yang berisikan bahwa PT SSP tidak akan diikuti sertakan dalam pengadaan sejenis. Tetapi, hal ini berbeda dengan jawaban dari narasumber PPTK dan pokja yang menyatakan perusahaan tidak dimasukkan ke dalam daftar hitam karena perusahaan membayar denda dan menyelesaikan pekerjaan.

Melihat permasalahan yang terjadi, maka dilakukanlah pengawasan terhadap pengadaan kapal 30 GT. Pihak yang terlibat dalam pengawasan internal untuk pengadaan kapal ini ialah narasumber PPTK, pengawas lapangan, dan konsultan pengawas. Pengawas lapangan menyampaikan bahwa selalu memberikan peringatan pada PT SSP atas permasalahan yang terjadi di lapangan. Ketika ditemukan ada hal yang tidak sesuai dalam pembuatan kapal, pengawasan yang dilakukan hanya sebatas teguran dan peringatan kepada PT SSP. Peringatan yang diberikan sering diabaikan oleh perusahaan sesuai dengan pernyataan pengawas lapangan. Pengawasan internal sudah dilakukan tetapi sangat lemah sehingga keterlambatan kapal tetap terjadi.

Pengawasan eksternal juga dilakukan oleh APIP atau Inspektorat dan BPK (Badan Pemeriksa Keuangan). Inspektorat melakukan pemeriksaan reguler untuk satu tahunnya sebanyak dua kali di DKP Prov. Sulut dan memberikan tiga rekomendasi, sedangkan BPK melakukan pemeriksaan atas temuan dari Inspektorat sehingga BPK memberikan dua rekomendasi.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dari data yang terkumpul, dapat disimpulkan bahwa (1) proses pengadaan kapal berjalan sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010. Akan tetapi, terdapat temuan pada tanggal berita acara serah terima dan *sea trial* dengan hasil foto. (2) Keterlambatan terjadi pada PT SSP. Penyebabnya yaitu; pengalaman perusahaan yang berdampak pada kurangnya tenaga ahli; keterlambatan pengiriman bahan baku; dan kondisi alam (hujan). Adapun pemberian sanksi berupa denda keterlambatan dan teguran tertulis belum memberikan efek jera bagi pelaku. Dari lima kapal yang dikenakan denda hanya tiga kapal sedangkan dua kapal lainnya tidak dikenakan denda padahal semua kapal selesai pada Tahun 2015. Selain itu, pengawasan internal dan eksternal yang dilakukan masih lemah. Sehingga belum dapat mencegah permasalahan seperti keterlambatan pekerjaan yang pada akhirnya menimbulkan kerugian.

Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, maka rekomendasi penelitian yang dapat diberikan sebagai berikut.

1. Perlu dilakukan pengecekan atau survei langsung ke perusahaan yang mengajukan penawaran sebelum diputuskan pemenang lelang.
2. Perlu diberikan sanksi berupa dimasukkan ke dalam daftar hitam dan perusahaan tidak dapat mengikuti pengadaan di instansi manapun dengan jangka waktu tertentu.
3. Perlu dilakukan *probity* audit.
4. KKP perlu mempertimbangkan untuk program pengadaan kapal penangkap ikan pada tahun berikutnya agar dilakukan secara langsung di pusat. Dengan begitu, daerah tidak lagi

melakukan pengadaan kapal penangkap ikan.

Keterbatasan

Keterbatasan yang ditemui oleh peneliti selama proses penelitian terkait dengan narasumber yang menjabat sebagai PPK (Pejabat Pembuat Komitmen) dan PA (Pengguna Anggaran) yang ada di DKP Prov. Sulut. Peneliti tidak dapat mewawancarai PPK karena pihak DKP Prov. Sulut saling melempar tanggung jawab sehingga peneliti tidak dapat mewawancarai PPK secara langsung. Peneliti juga sempat mewawancarai PA, namun keterbatasan waktu dan ketidaksiapan dari narasumber menyebabkan informasi yang diperoleh tidak dapat memberikan kontribusi dalam penelitian ini.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Adlina, Achadia B., dan Dian Puji N. Simatupang. 2015. Risiko Hukum Dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Studi Terhadap Penyusunan Spesifikasi Teknis Dan Harga Perkiraan Sendiri Yang Berpotensi Merugikan Keuangan Negara). Jurnal Fakultas Hukum. Universitas Indonesia.
- Anggraini, Anna Maria T. .2007. Sanksi Dalam Perkara Persekongkolan Tender Berdasarkan UU Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Makalah. Jakarta.
- Atmanegara, Rangga, E. P., Pribadi, Triwilaswandio, W., dan Arif, Mohammad, S. 2016. Analisis Teknis dan Ekonomis Pembangunan Kapal Ikan 30 GT Konstruksi FRP Metode *Vacuum Infusion*. Jurnal

- Teknik ITS. Vol. 5, No. 1, (2016)
ISSN: 2337-3539.
- Berita Trans, 2017. Kejaksaa Tinggi Sita 7 Kapal Terkait Dugaan Kasus Korupsi. Diakses pada 24 Oktober 2017.
<http://beritatrans.com/2017/08/10/kejaksaa-tinggi-sita-7-kapal-terkait-dugaan-kasus-korupsi/>
- BPK Prov. Bengkulu, 2015. Kejari Usut Pengadaan Kapal di DKP Provinsi. Diakses pada 23 Oktober 2017.
<http://bengkulu.bpk.go.id/wpcontent/uploads/2015/12/2015-05-Kejari-Usut-Pengadaan-Kapal-Di-DKP-Provinsi.pdf>
- Cahyo, Devit Tri. 2015. Persekongkolan Tender Pengadaan Kapal Patroli Kelas C Program Kredit Ekspor Tahun Anggaran 2005 di Kepolisian Negara Republik Indonesia (Studi Putusan KPPU Nomor 42/KPPU-L/2010). Skripsi. Universitas Jember.
- Cendana News, 2015. Bendahara Proyek Kapal Ikan DKP Maluku Diperiksa. Diakses pada 24 Oktober 2017.
<http://www.cendananeews.com/2015/06/bendahara-proyek-kapal-ikan-dkp-maluku-diperiksa.html>
- Cresswell, John W. 2013. *Research Design Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches. Fourth Edition*. Universitas Nebraska-Lincoln: Sage Publications.
- DJPT (Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap). 2015. KKP Prioritaskan Pembangunan Kapal di Tahun 2016. Jakarta : Kementerian Kelautan dan Perikanan. Diakses 1 November 2017.
<http://news.kkp.go.id/index.php/kkp-prioritaskan-pembangunan-kapal-di-tahun-2016/>
- Juanita Rendon and Rene G. Rendon. 2016. *Procurement fraud in the US Department of Defense". Implications for contracting processes and internal controls. Managerial Auditing Journal*. Vol. 31, No. 67. Emerald Insight.
- Kahn, R.L., Wolfe, D.M, Quinn, R.P., and Snoek, J.D. 1964. *Organizational Stress: Studies in Role Conflict and Ambiguity*. New York: Wiley.
- Katz, Daniel and Robert Kahn. 1978. *The Social Psychology of Organization, 2nd Edition*. New York: John Willey and Sons.
- Kejati Jambi, 2014. Kejati Didesak Segera Panggil Gubernur Jambi. Diakses pada 24 Oktober 2017.
<http://www.kejati-jambi.go.id/berita-kegiatan/kejati-didesak-segera-panggil-gubernur-jambi>
- Kreitner, Robert dan Kinicki, Angelo. 2005. *Perilaku Organisasi*. Buku 1, Edisi Kelima, Selemba Empat, Jakarta.
- Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2010-2014. Diakses 1 November 2017.
http://roren.kkp.go.id/arsip/c/127/LA-PORAN-KINERJA-KEMENTERIAN-KELAUTAN-DAN-PERIKANAN-TAHUN-2010-2014/?category_id=
- LKPP (Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah). 2010. Modul Pelatihan Pengadaan Barang/Jasa. Diakses 26 September 2017.
<http://www.lkpp.go.id/v2/files/conte>

[nt/file/Modul Pengantar PBJP 1-10.pdf](#)

- Miles, M.B. and Huberman, A.M. 1994. *Qualitative data analysis: an expanded sourcebook. Second Edition*. London: Sage.
- Osei-Tutu E., E. Badu, and D. Owusu-Manu. 2009. *Exploring Corruption Practices in Public Procurement of Infrastructural Projects in Ghana. International Journal of Managing Projects in Business*. Emerald Insight.
- Peterson, Mark F. dan Peter B. Smith. 1995. "Role Conflict, Ambiguity, and Overload: A 21 Nation Study." *Journal Management Academy*, Vol. 38, No. 2: 429.
- Pesireron, S. dan Aponno, M.F. .2014. Pengaruh Konflik Peran dan Ambiguitas terhadap Komitmen Organisasi Auditor Internal Pemerintah Daerah Kota Ambon. *Jurnal Benchmark* Vol 3, No.1: 55-68.
- Radityo, Agung Tri. 2008. Pelaksanaan Penyelidikan Oleh Intelijen Kejaksaan Terhadap Dugaan Korupsi Dalam Pengadaan Dua Unit Kapal Ikan Fiber Glass Oleh Pemerintah Kabupaten Jembrana. Skripsi. Surakarta: Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Republik Indonesia. 1999. Undang-undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Sekretariat Negara. Jakarta.
- _____. 1999. Undang-Undang No. 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi. Sekretariat Negara. Jakarta.
- _____. 2004. Undang-undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Sekretariat Negara. Jakarta.
- _____. 2006. Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 13 Tahun 2006 tentang Pedoman Pengelolaan Keuangan Daerah. Menteri Dalam Negeri. Jakarta.
- _____. 2009. Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Sekretariat Negara. Jakarta.
- _____. 2010. Peraturan Presiden No. 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Sekretariat Negara. Jakarta.
- _____. 2015. Peraturan Presiden No. 4 Tahun 2015 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Robbins, P. Stephen and Timothy A. Judge. 2009. *Organizational Behavior, 13th Edition, Pearson Education, Inc., Upper Saddle River, New Jersey, pp. 209-586*.
- Rizzo, J.R., Lirtzman. 1970. *Role Conflict and Ambiguity in Complex Organizations. Journal of Administrative*, pp. 150-161.
- Sinambela, L.P., 2010, Reformasi Pelayanan Publik; Teori, Kebijakan, dan Implementasi. Bumi Aksara. Jakarta.
- Suara Pembaharuan, 2015. KPK Diminta Usut Kasus Pengadaan 6 Unit Kapal Nelayan di DKP Banten. Diakses pada 24 Oktober 2017. <http://sp.beritasatu.com/home/kpk->

[diminta-usut-kasus-pengadaan-6-unit-kapal-nelayan-di-dkp-banten/94942](http://www.dpk-banten.go.id/diminta-usut-kasus-pengadaan-6-unit-kapal-nelayan-di-dkp-banten/94942)

Sumarna, Muhammad Z. .2016. Analisis Kelayakan Alternatif Investasi Kapal Penangkap Ikan di Kabupaten Rembang. Tugas Akhir. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Sugiyono .2015. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Tribun Medan, 2017. Sidang Perdana Korupsi Pengadaan 6 Unit Kapal Nelayan, Anggaran Rp 8 Miliar. Diakses pada 24 Oktober 2017. <http://medan.tribunnews.com/2017/10/10/sidang-perdana-korupsi-pengadaan-6-unit-kapal-nelayan-anggaran-rp-8-miliar>

Tribun Lampung, 2015. Kasus Ini Mencuat saat DKP Terima Anggaran Rp 1,5 Miliar. Diakses pada 24 Oktober 2017. <http://lampung.tribunnews.com/2015/05/25/kasus-ini-mencuat-saat-dkp-terima-anggaran-rp-15-miliar>

Tuanakotta, Theodorus M. .2010. Akuntansi Forensik dan Audit Investigatif. Edisi 2. Jakarta: Selemba Empat.

Wee S. Hui, Radiah Othman, Normah Hj Omar, Rashidah A. Rahman, and Nurul Husna Haron. 2011. *Procurement issues in Malaysia. International Journal of Public Sector Management*. Vol. 24 No. 6. Emerald Insight.

Yin, Robert K. 2015. Studi Kasus: Desain dan Metode. Penerjemah: M Djauzi Mudzakir. Edisi 1. Cetakan 14. Jakarta:Rajawali Pers.