

**PEMBERDAYAAN PELAYARAN RAKYAT UNTUK ANGKUTAN ANTAR PULAU  
DALAM RANGKA PENGEMBANGAN WILAYAH KEPULAUAN  
DI KAWASAN TIMUR INDONESIA**

**EMPOWERMENT OF TRADITIONAL SHIPPING FOR INTER ISLANDS TRANSPORT  
IN ORDER TO DEVELOP ARCHIPELAGIC AREAS  
IN EASTERN PART OF INDONESIA**

Johny Malisan<sup>1)</sup>, Feronika Sekar Puriningsih<sup>2)</sup>

Badan Litbang Perhubungan  
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

<sup>1)</sup>[email: joylisann@gmail.com](mailto:joylisann@gmail.com)

<sup>2)</sup>[email: ferospuriningsekar@yahoo.com](mailto:ferospuriningsekar@yahoo.com)

Diterima: 5 November 2014, Revisi 1: 25 November 2014, Revisi 2: 4 Desember 2014, Disetujui: 15 Desember 2014

**ABSTRAK**

Dengan dukungan regulasi (Inpres 5/2005 dan UU/17/2008) Pemerintah berkomitmen untuk mempertahankan pelayaran rakyat yang merupakan warisan budaya bangsa. Namun, keberadaannya terancam punah karena daya saing yang rendah akibat kualitas pelayanan dalam hal keselamatan dan pengawakan yang belum memadai. Kenyataan ini menunjukkan adanya kelemahan baik dari sisi internal pelayaran rakyat maupun sisi eksternal misalnya kebijakan pemerintah maupun faktor lainnya. Penulis melakukan analisis dari sisi internal pelayaran rakyat yakni kemampuan kapal berlayar pada beberapa kondisi cuaca dan gelombang. Pada gugus kepulauan di wilayah Timur Indonesia, armada pelayaran rakyat yang umumnya digunakan berukuran 150 GT. Hasil analisis terhadap kapal-kapal tersebut membuktikan kemampuannya mengatasi kondisi cuaca (gelombang dan angin), terlihat dari kondisi lengan stabilitas kapal masih memenuhi persyaratan dan momen stabilitas lebih besar dari momen yang ditimbulkan oleh adanya pengaruh gelombang dan cuaca. Oleh karena kekuatan sesungguhnya adalah perbaikan faktor internal dalam diri pelayaran itu sendiri yakni alat keselamatan, kualitas bahan baku kapal dan pengawakan kapal. Perbaikan internal akan berdampak pada kepercayaan pengguna jasa terhadap pemberdayaan pelayaran rakyat terutama untuk pelayanan wilayah kepulauan.

**Kata kunci:** pemberdayaan pelra, keselamatan kapal, awak kapal pelra.

**ABSTRACT**

*Supported by President Instruction No. 5/2005 and Law No. 17/2008 The Government committed to maintain traditional shipping as a cultural heritage of the nation. However, its existence is endangered due to the low competitiveness as an effect of inadequate service quality of safety and ship manning. This fact indicates weaknesses in the internal and external sides of traditional ships such as government policies and other factors. The author conducted an analysis from the view of traditional shipping internal side that was their abilities to sail in some weather and wave conditions. In the eastern part of Indonesia, traditional ships of 150 GT are commonly used. The results of analysis to those ships proved that their abilities to overcome weather conditions (wind and waves), because righting arms still appropriate to the requirements and moments of stability were greater than moments caused by waves and weather influences. Therefore, it should be improved the internal factors within the traditional shipping such as safety equipment, quality of hull ship material and ship manning. Internal improvements will impact on user trust towards the empowerment of traditional ships, especially for services archipelago areas.*

**Keywords:** empowerment of traditional shipping, ship safety, ship manning.

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian penting dari pembangunan nasional terutama dalam mendukung pengembangan sektor-sektor lain maupun dalam melayani mobilitas manusia, barang, dan jasa. Indonesia merupakan negara kepulauan yang secara geografis dibagi menjadi kawasan timur dan kawasan barat. Kawasan Timur Indonesia memiliki wilayah kepulauan yang lebih luas sehingga transportasi laut sangat dominan dalam memacu pertumbuhan ekonomi yang saat ini sangat lambat (Yamin, 2013). Keragaman wilayah timur Indonesia ditandai dengan kelompok pulau, beberapa di antaranya hanya dapat dicapai dengan armada kapal tradisional. Peran pelayaran rakyat atau kapal tradisional sebagai sarana transportasi angkutan laut diperlukan agar dapat memacu daerah yang belum berkembang, dan meningkatkan perekonomiannya.

Romeiza Syafriharti (2013) menyatakan bahwa pelayaran rakyat pada awalnya memiliki jumlah armada dan muatan yang cukup besar, namun belakangan ini jumlah dan perannya semakin menurun. Kenyataan ini memperlihatkan ada sesuatu yang tidak berjalan sebagaimana mestinya, bisa dari sisi internal atau bisa juga dari sisi eksternal yang dapat berasal dari kebijakan pemerintah maupun faktor lainnya. Terkait dengan hal tersebut, penulis melakukan analisis dari sisi internal pelayaran rakyat oleh karena kekuatan sesungguhnya adalah perbaikan dari dalam diri pelayaran itu sendiri. Dukungan dari sisi eksternal telah banyak dilakukan. Instruksi Presiden Nomor 5/2005 tentang Pemberdayaan Armada Pelayaran Nasional dan UU 17/2008 tentang Pelayaran telah meminta Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan untuk terus mengembangkan dan mempertahankan pelayaran rakyat yang eksistensinya terancam oleh masuknya investor besar dalam bisnis pelayaran dan kurangnya keterampilan sumber daya manusia seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta kurang memperhatikan aspek keselamatan. Oleh karena itu, hal utama yang harus dianalisis adalah pemberdayaan pelayaran ini terutama dalam

kaitan dengan kemampuannya berlayar secara teknis, sehingga dapat meningkatkan kepercayaan pemilik barang dan frekuensi kunjungan kapal akan meningkat di semua klaster wilayah timur Indonesia.

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. Keselamatan Transportasi Laut

Aspek keselamatan dan keamanan menjadi salah satu fokus perhatian dalam pengembangan transportasi di masa yang akan datang. Dalam kaitan dengan transportasi laut, selama beberapa dekade peningkatan minat masyarakat dalam memanfaatkan jasa layanan kapal cukup besar oleh karena jumlah kunjungan kapal pada seluruh pelabuhan cenderung meningkat. Operasional kapal pelayaran rakyat yang karena perbedaan karakter dengan kapal niaga lain maka perlu persyaratan keselamatan dengan memperhitungkan kondisi tertentu. Dari aspek legal, pengoperasian kapal pelayaran rakyat/tradisional tunduk pada aturan keselamatan kapal yang telah berlaku oleh karena pada umumnya kapal tradisional dimasukkan dalam peraturan "Kapal Non Konvensi" baik ukuran, tipe dan kegiatannya. Di beberapa negara kapal tradisional diatur sesuai dengan peraturan kapal *yacht* atau dengan pengecualian khusus yang berbeda dari peraturan kapal niaga (European Maritime Heritage, 2009). Namun seiring dengan banyaknya kapal yang dioperasikan baik untuk tujuan komersial maupun non komersial maka banyak negara di Eropa memberlakukan peraturan yang khusus untuk kapal tradisional. Mereka mempertimbangkan hal yang serupa dengan pedoman dalam konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*) sebagai prinsip utama dalam konsep pengembangan kapal tradisional.

Pendekatan yang dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip yang diatur dalam peraturan internasional keselamatan kapal (*International Safety Management/ISM Code*). Konvensi SOLAS memberi pengecualian tertentu yakni tidak berlaku bagi kapal-kapal *cargo* dibawah 500 GT, kapal yang tidak digerakkan secara mekanis, kapal kayu dengan konstruksi sederhana, dan

kapal pesiar (*pleasure yacht*) yang bukan untuk tujuan komersial (Ogden Eric, 2010).

Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi laik laut (*seaworthiness*), artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai kondisi alam. Selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal. Kelayakan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik.

Untuk menghindari adanya penggolongan kapal yang sub standar, Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 tentang Standarisasi Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) yang didalamnya sudah menyangkut aspek teknis dan manajemen keselamatan kapal. NCVS merupakan peraturan kapal non-solas yang diterapkan pada kapal nasional dan sesuai dengan kondisi perairan Indonesia. Disamping itu, standar kriteria yang berlaku bagi seluruh kapal yang dikeluarkan oleh lembaga maritim internasional (*International Maritime Organization/IMO*) dalam bentuk Resolution A.749(18) yaitu:

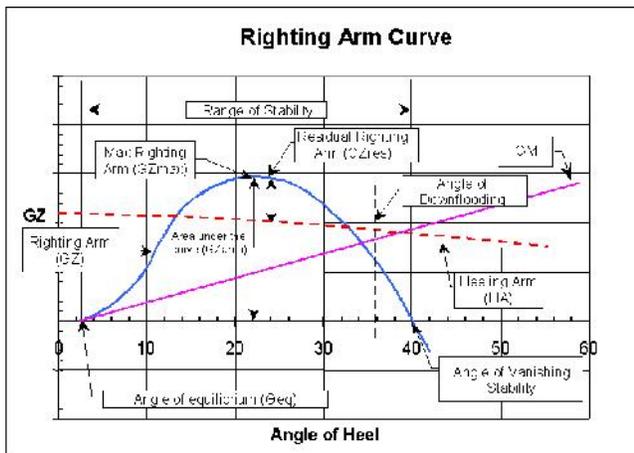
- $X = 40^\circ$  atau sudut dimana bukaan yg tdk kedap air mulai menyentuh air jika sudutnya  $< 40$ ;
- Lengan stabilitas (GZ) maksimum pada sudut oleng dapat lebih besar dari  $30^\circ$  tetapi tidak boleh kurang dari  $25^\circ$  ( $GZ \geq 0,20$  m);
- Tinggi *metacenter* (GM) tidak boleh kurang dari 0,15 m.

Prediksi stabilitas kapal yang dilakukan sejak awal mulai dari tahap perencanaan menjadi sangat penting bagi keselamatan kapal. Barras et.al. (2006), Jovanovski et.al. (2009) dan Trenhaile (2005) telah mengemukakan bahwa stabilitas merupakan bagian dari bidang hidrodinamika yang perlu mendapat perhatian, meskipun telah banyak model kapal yang menunjukkan bahwa hasil perhitungan stabilitas kapal dalam berbagai kondisi sangat baik. Pengaruh eksternal terhadap stabilitas kapal dihitung berdasarkan formula Rahola (dalam M.Y. Jinca, 2002) sebagai berikut:

$$h = \frac{\dagger \times A \times y \times \text{Cos}^2(Q)}{\Delta}$$

dimana:

- h = lengan momen pengaruh eksternal (m)
- † = tekanan angin rata-rata (ton/m<sup>2</sup>)
- A = luas bidang tangkap angin (m<sup>2</sup>)
- y = jarak vertikal titik berat layar terhadap sumbu lateral (m)
- Q = variasi sudut oleng kapal (derajat)
- Δ = *displacement* kapal (ton)



Sumber: <http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/debs-vessel-stability-menu-1193.htm>

**Gambar 1.** Lengan Stabilitas

dimana:

- Luas kurva  $0^\circ - 30^\circ, \geq 0,055$  m-rad;
- Luas kurva  $0^\circ$  sampai  $X^\circ$  derajat,  $\geq 0,090$  m-rad;
- Luas kurva pada sudut  $30^\circ - 40^\circ \geq 0,030$  m-rad;

## B. Konektivitas antar klaster kepulauan

Konektivitas di dalam wilayah Indonesia terutama dalam rangka menghubungkan antar pulau, perlu diperkuat terlebih dahulu sebelum berinteraksi dengan luar negeri (Bambang Susantono dalam Antara news, 2013). Untuk membangun perekonomian nasional yang lebih kuat, konektivitas antar pulau sangat diperlukan. Ini penting disebabkan Indonesia merupakan negara kepulauan, sehingga dengan konektivitas dalam aktivitas ekonomi akan dapat meningkatkan daya saing produk baik di tingkat nasional maupun global. Hal yang

penting juga bahwa daya saing kita perlu berangkat dari pengembangan keunggulan kompetitif yang bisa berbasis lokal (Sarwono, 2005) yang antara lain mengembangkan sarana angkutan pelayaran rakyat yang telah eksis jauh sebelum republik ini terbentuk dan telah berkembang sesuai dengan budaya kearifan lokal. Tanpa memperhitungkan peran pelayaran rakyat, maka hanya sebagian negeri saja yang dapat menikmati laut sebagai penghubung antar pulau. Modernisasi pelayaran nasional perlu dalam konteks globalisasi, namun peran pelayaran nonmodern juga penting dalam rangka pemberdayaan industri maritim/pelayaran dalam negeri.

Modernisasi industri maritim tidak dapat menjawab seluruh kebutuhan bangsa, oleh karena banyak daerah beserta rakyat yang akan tetap terlantar. Keragaman wilayah Indonesia ditandai pula oleh masih adanya wilayah-wilayah dalam bentuk gugus pulau kecil yang hanya dapat dijangkau oleh pelayaran rakyat. Oleh karena itu pelayaran rakyat perlu terus dikembangkan agar eksistensinya semakin kokoh dalam menghubungkan dan mengembangkan wilayah-wilayah kepulauan serta mendistribusikan kebutuhan pokok masyarakat di wilayah kepulauan dengan tarif terjangkau karena terbukti secara teknis memiliki kelaiklautan yang tinggi (Johnny et.al, 2013), terlebih lagi sebagian besar industri ini digeluti oleh kelompok masyarakat ekonomi menengah ke bawah. Menurut Jinca (2002), secara makro peran pelayaran rakyat dikaitkan dengan pengembangan wilayah merupakan penentu karena mampu mewujudkan konektivitas antar pusat kegiatan nasional maupun pusat kegiatan wilayah khususnya di Kawasan Timur Indonesia, dan sentra-sentra kegiatan pelayaran rakyat menyebar di seluruh wilayah Indonesia. Disamping itu, hal yang membanggakan dan menarik untuk disimak adalah jika pada abad XIX dan awal abad XX transportasi laut didominasi jenis perahu pengangkut barang, memasuki dekade abad XXI terjadi perubahan pola pikir dari para pembuat kapal pelayaran rakyat yang mulai berevolusi kearah kapal/perahu sebagai

angkutan wisata. Rancangan dan bahan bakunya belum berubah, karena masih kental dengan nuansa/sentuhan alami (Arman, 2010). Kapal pelayaran rakyat saat ini telah banyak dimanfaatkan oleh turis Mancanegara untuk melakukan wisata maritim. Pelayaran rakyat kini menjadi kelengkapan sarana wisata untuk melayani kebutuhan wisatawan dalam menikmati perjalanan wisata laut sambil menikmati kehidupan budaya bahari masyarakat setempat antara lain menyaksikan pembangunan kapal kayu yang dirancang secara tradisional berdasarkan pengalaman yang diperoleh secara turun temurun. Ditengah strategi konektivitas, semestinya pelayaran rakyat mendapatkan tempat yang proporsional. Dengan kata lain cara kerja konvensional juga hendaknya dapat menjadi pilihan pemberdayaan kapal pelayaran rakyat sebagai bagian dari industri pelayaran nasional.

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang condong ke kuantitatif. Proses analisis data dimulai dengan menelaah data-data yang diperoleh baik melalui hasil kepustakaan maupun wawancara, kemudian dideskripsikan dengan menggunakan analisis kuantitatif melalui rumus empiris untuk mengetahui apakah memenuhi persyaratan teknis sebagaimana ditetapkan oleh lembaga maritim internasional (*International Maritime Organization*). Pemenuhan persyaratan dilakukan pada kapal yang melintasi rute operasional di Kawasan Timur Indonesia sebagai lokasi survai dan mempertimbangkan pengaruh eksternal cuaca dan gelombang laut. Data dalam penelitian ini, diperoleh dengan menggunakan dua metode yaitu:

1. Observasi: Dalam penelitian ini digunakan observasi partisipasi (*participant observer*) yaitu pengumpulan data melalui observasi (pengamatan dan pengukuran) terhadap objek survai secara langsung untuk mengetahui kondisi eksisting obyek survai, dengan mengamati dan merasakan serta terlibat langsung dalam aktivitas kehidupan

objek pengamatan (Burhan Bungin, 2009) selama kapal berada di pelabuhan. Manfaat metode observasi ini adalah untuk memperoleh gambaran mengenai kondisi teknis aktual kapal pelayaran rakyat yang telah dan akan berlayar.

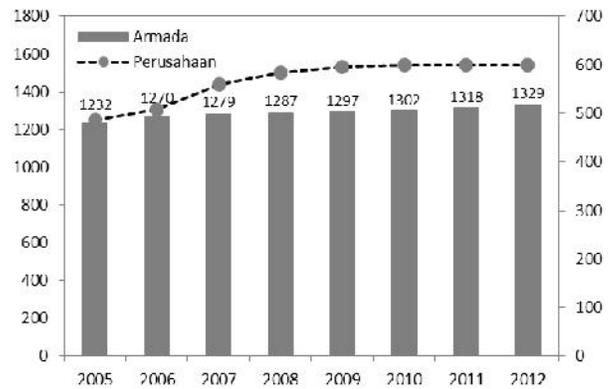
2. Wawancara: Metode ini merupakan cara mengumpulkan data dengan bertanya dan mendengarkan jawaban langsung dari sumber utama data. Peneliti merupakan pewawancara dan sumber data adalah orang yang diwawancarai. Manfaat dari metode ini adalah untuk memperoleh gambaran atau informasi tentang aktivitas yang dilakukan selama dalam pelayaran ketika menghadapi kondisi cuaca dan gelombang yang bervariasi.

Untuk mendalami permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini maka digunakan dua metode tersebut di atas dengan mengambil sampel secara *random sampling* terhadap kapal untuk ukuran kapasitas 100-200 GT dan awak kapal dengan pertimbangan bahwa rentang ukuran tersebut merupakan ukuran kapal yang dominan mengalami kecelakaan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Potensi Armada Pelayaran Rakyat

Jumlah armada pelayaran rakyat pada akhir Pelita V (tahun 1994) masih tercatat sebanyak 3.974 unit kapal dengan jumlah muatan yang diangkut 3,4 juta ton. Namun dalam perkembangannya potensi ini kurang mendapat perhatian hingga diterbitkan Inpres 5/2005 yang antara lain mengamankan pengembangan pelayaran rakyat mengingat jumlah armada berkurang menjadi 1.232 unit kapal, atau selama kurun waktu  $\pm 10$  tahun terjadi penurunan rata-rata 6,9 % per tahun. Demikian halnya dengan jumlah perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal tersebut. Pemberlakuan Inpres 5/2005 yang ditindaklanjuti dengan UU 17/2008 tampaknya belum memberikan perubahan yang signifikan dibandingkan dengan perkembangan armada niaga nasional lainnya.



Sumber: Ditjen Hubla (diolah).

**Gambar 2.** Kondisi Armada Pelayaran Rakyat

Gambar 2 menunjukkan bahwa perkembangan pelayaran rakyat cenderung stagnan terlebih lagi dengan adanya pembatasan penebangan hutan yang memberi dampak kepada semakin kurangnya bahan baku kayu untuk membangun kapal-kapal baru. Pertumbuhan kapal yang hanya 1,09 % per tahun sejak tahun 2005 tidak sepadan dengan pertumbuhan jumlah muatan yang tersedia. Hal ini disebabkan oleh bukan hanya semakin terbatasnya bahan baku kayu melainkan juga lemahnya aspek teknologi dan pengawakan serta keselamatan kapal yang masih rendah terutama karena peralatan keselamatan yang dimiliki belum memadai.

Aspek teknologi yang menyebabkan kurang mampu bersaing antara lain terkait dengan tenaga penggerak kapal. Sesuai dengan karakteristiknya sebagaimana ditetapkan dalam UU 17/2008 yang lebih menonjolkan penggunaan layar, maka kapal pelayaran rakyat ditetapkan menggunakan tenaga penggerak tertentu sehingga kecepatannya masih di bawah kapal lain. Disamping itu, kapal pelayaran rakyat terbuat dari kayu dan berukuran relatif kecil sehingga daya muatnya lebih rendah dari kapal konvensional lain, meskipun saat ini sudah dijumpai kapal berukuran besar dengan tenaga penggerak dan layar yang juga berukuran besar. Kapal sebagian besar terbuat dari bahan kayu yang membutuhkan biaya perawatan dan peremajaan yang relatif

mahal, terlebih lagi saat ini sulit memperoleh kayu sebagai bahan baku kapal. Peremajaan kapal yang terhambat disebabkan oleh karena kesulitan memperoleh kayu yang layak untuk pembangunan kapal, selain karena regulasi yang membatasi penebangan hutan dengan alasan untuk konservasi dan pelestarian alam. Penggunaan kayu yang layak sudah sulit ditemukan sehingga banyak kapal yang dibangun menggunakan kayu dengan kualitas yang rendah dan dengan umur kayu yang belum saatnya digunakan sehingga berpengaruh terhadap kekuatan kapal. Hal inilah yang menjadi penyebab utama kapal rentan terhadap kecelakaan terutama saat menghadapi cuaca dan gelombang laut yang sulit diprediksi.

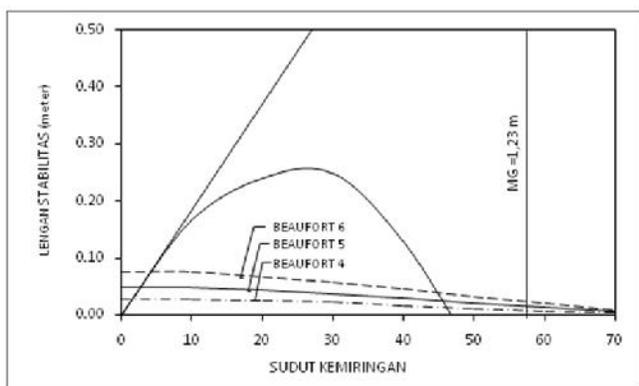
Dari aspek pengawakan, sebageaian besar awak kapal meskipun memiliki pengalaman yang diperoleh secara turun temurun, namun tingkat pendidikan masih rendah dibandingkan dengan awak kapal yang mampu memperoleh pendidikan kepelautan secara akedemis pada lembaga pendidikan formal. Teknologi kapal saat ini sangat berkembang sehingga perlu diikuti dengan tingkat pendidikan yang setara agar eksistensinya tidak tereliminasi oleh masuknya pengaruh globalisasi pelayaran.

Pemerintah perlu melindungi agar keberadaan awak kapal tradisional dapat dilestarikan sebagai bagian dari warisan budaya bangsa. Pendidikan awak kapal tradisional perlu diwujudkan agar dapat meningkatkan pengetahuan teknologi pelayaran. Aspek tradisional perlu dipertahankan terutama dalam aspek pengelolaan yang menganut sistem kekerabatan atau kekeluargaan yang telah dipertahankan sejak dahulu.

Dari aspek keselamatan, pelayaran rakyat tampaknya belum memberikan jaminan kepada pengguna jasa. Hal ini disebabkan belum maksimalnya penggunaan sarana pendukung keselamatan karena masih dijumpai kapal yang tidak dilengkapi alat-alat keselamatan yang cukup dan memadai seperti *life jacket*, *life buoy*, *fire house box*, *para chut signal*, *hand flare*, *smoke signal* dan baju tahan api.

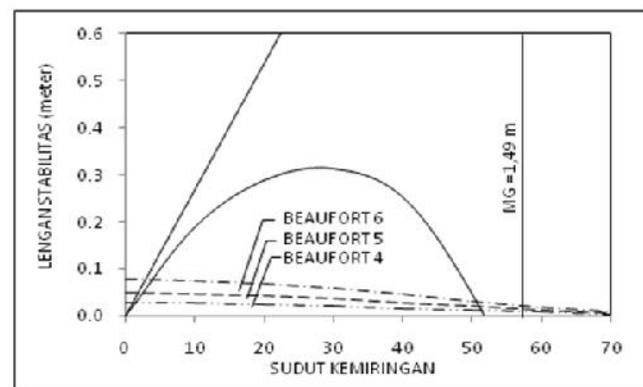
## B. Keselamatan Armada Pelayaran Rakyat

Tingkat kelaiklautan kapal antara lain dapat diketahui dari analisis stabilitas. Analisis ini diperoleh dari kapal sejenis dengan kapal yang telah tenggelam, dan secara random dipilih dari kapal dengan isi kotor 100-150 GT yang hasilnya sebagai berikut:



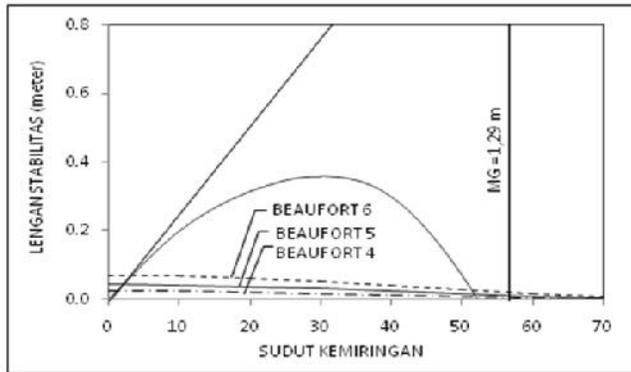
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 3.** Kurva Stabilitas Kapal 100 GT (Kondisi Muatan Penuh)



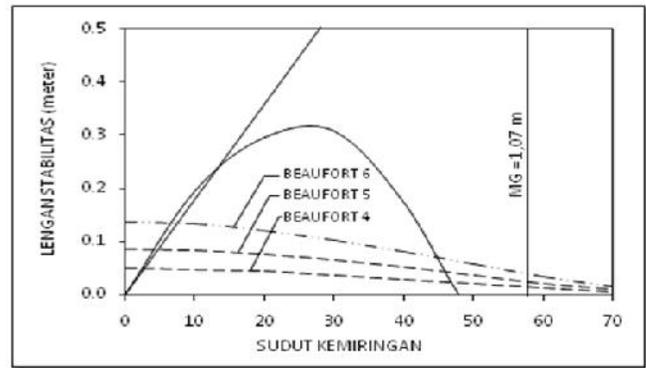
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 4.** Kurva Stabilitas Kapal 130 GT (Kondisi Muatan Penuh)



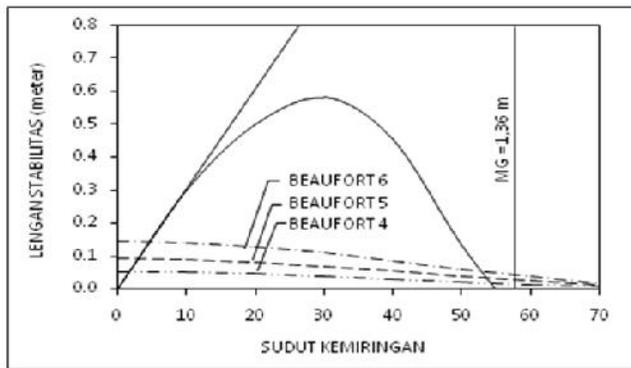
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 5.** Kurva Stabilitas Kapal 150 GT (Kondisi Muatan Penuh)



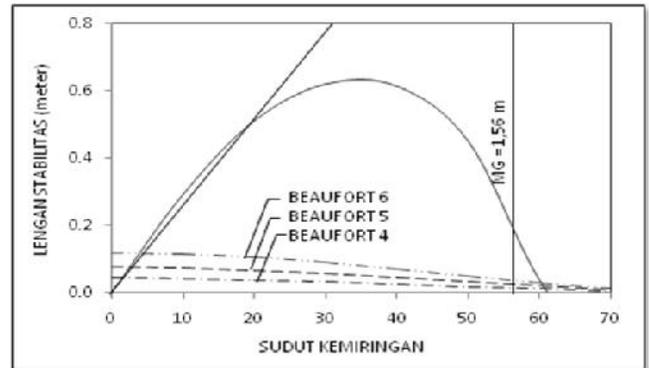
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 6.** Kurva Stabilitas Kapal 100 GT (Kondisi Muatan 50%)



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 7.** Kurva Stabilitas Kapal 130 GT (Kondisi Muatan 50%)



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 8.** Kurva Stabilitas Kapal 150 GT (Kondisi Muatan 50%)

Kapal yang berlayar mengalami gaya akibat pengaruh gelombang sehingga kapal akan oleng (*heeling*). Dengan memperhitungkan kondisi perairan yang menjadi alur lintasan kapal pelayaran rakyat, maka dapat dianalisis besarnya momen pengganggu terhadap stabilitas kapal. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa untuk seluruh kapal sampel luas kurva lengan stabilitas untuk kemiringan kapal 0°-30° terletak pada nilai 0,094 s.d. 0,204 m-rad; untuk kemiringan kapal 30°-40° terletak pada nilai 0,033 s.d. 0,107 m-rad; tinggi *metacenter* (GM) terletak pada nilai 0,61 s.d. 1,49 m (lebih besar dari 0,15). Berdasarkan persyaratan/kriteria IMO, maka dapat ditunjukkan bahwa kapal laik laut, sehingga sesungguhnya kapal tidak mengalami masalah saat berangkat maupun

saat berlayar. Dengan demikian, kelayakan teknis stabilitas kapal dinilai baik sehingga tingkat kelaiklautan kapal saat akan berlayar cukup tinggi. Kenyataan ditemukan masih banyak kecelakaan kapal yang disebabkan oleh karena ketidak disiplin awak kapal dalam mengatur pemempatan muatan, mentaati prinsip-prinsip keselamatan berlayar baik yang telah ada.

### C. Peran Armada Pelayaran Rakyat dalam Pengembangan Wilayah

Sebagai negara kepulauan, masih banyaknya wilayah yang belum terlayani oleh alat transportasi sehingga menimbulkan masalah yang perlu diselesaikan. Upaya untuk menjangkau wilayah yang belum terlayani seperti pedalaman dan kawasan terpencil

dapat dilakukan oleh armada perintis, dan armada kapal tradisional yang difokuskan untuk mengangkut muatan angkutan laut.

Pemberdayaan pelayaran rakyat sebagai transportasi alternatif untuk daerah terpencil, dapat meningkatkan pemberdayaan ekonomi masyarakat, baik bagi petani, nelayan maupun pelaku pelayaran tradisional. Armada kapal tradisional berperan penting bagi masyarakat kepulauan untuk melayani kebutuhan pokok di daerah terpencil dan pedalaman. Untuk itu angkutan ini perlu diberdayakan sehingga dapat diperluas jangkauan pelayanannya, terutama dalam menembus keterisolasian dan mengatasi masalah kemiskinan di wilayah terpencil.

Pada umumnya pengusaha golongan ekonomi lemah terlibat dalam penyediaan jasa transportasi kapal tradisional. Pada gugus kepulauan armada pelayaran rakyat memegang peranan penting dalam menunjang pengembangan wilayah dan kegiatan perekonomian wilayah setempat. Kapal-kapal yang digunakan umumnya berukuran antara 100-200 GT sehingga mobilitasnya sangat dinamis terutama untuk melayani wilayah-wilayah yang tidak dilengkapi dengan prasarana pelabuhan.

Inpres 5/2005 dan UU 17/2008 melarang pelayaran asing untuk mengangkut muatan antar pulau. Konsekuensi dari peraturan ini adalah terjadinya kekosongan ruang muat kapal yang ditinggalkan oleh kapal-kapal asing karena pembangunan kapal memerlukan jangka waktu yang relatif lama dan biaya yang besar (*capital intensive*). Oleh karena itu pelayaran rakyat diperlukan mengingat beberapa kemudahan yang lebih memungkinkan dibanding dengan kapal *modern* antara lain pembangunannya cepat dan tidak membutuhkan biaya yang besar; kemampuan SDM secara turun temurun telah membangun kapal tradisional; tidak memerlukan fasilitas galangan karena dapat dibangun di berbagai wilayah pesisir. Akan tetapi yang perlu diperhatikan adalah saat

ini semakin sulit memperoleh kayu sebagai bahan baku pembuatan kapal dan juga terkendala oleh adanya regulasi yang membatasi penebangan hutan. Apabila ada, kualitas kayu tersebut sangat jelek karena umur kayu yang belum layak tebang/pakai serta pengolahannya yang tidak baik.

Untuk mengatasi hal tersebut, sudah saatnya pembuat kapal kayu mencari alternatif lain yang lebih baik dan cepat penggunaannya antara lain baja, *fiberglass*, atau kayu komposit. Alternatif bahan baku ini memerlukan pemahaman dalam penggunaannya untuk membangun kapal sehingga pemerintah perlu menjembatani agar masyarakat pelayaran rakyat dapat beradaptasi dengan teknologi tersebut.

## KESIMPULAN

Armada kapal tradisional berperan penting bagi masyarakat kepulauan untuk melayani kebutuhan pokok di daerah terpencil dan pedalaman, oleh karena itu, pemberdayaan pelayaran rakyat dapat dijadikan sebagai salah satu sebagai transportasi alternatif bagi masyarakat kepulauan.

Lengan Stabilitas (*righting arm*) GZ yang terjadi pada kapal sampel sesuai dengan kondisi pemuatan dan kondisi cuaca bernilai positif dan berada di atas standar minimum yang ditetapkan oleh IMO sehingga kapal mampu kembali pada posisi tegak setelah mengalami gangguan eksternal (gelombang dan angin). Hal ini berarti kapal memiliki stabilitas yang baik dan karena itu laik laut.

Meskipun kapal laik laut dengan stabilitas yang baik, namun kecelakaan yang terjadi mengindikasikan bahwa ada ketidak sinkronan antara pemenuhan persyaratan teknis stabilitas dan kondisi nyata antara lain kualitas bahan baku kapal dan pengawakan kapal.

## SARAN

Perusahaan pelayaran rakyat perlu mematuhi persyaratan terhadap nilai-nilai keselamatan transportasi di laut, melakukan perbaikan sistem

rekrutmen dan peningkatan kompetensi awak kapal yang akan dipekerjakan di kapal serta memahami persyaratan keselamatan.

Pemerintah perlu terus mendorong pemberdayaan armada pelayaran rakyat sebagai alternatif sarana angkutan laut selain armada perintis untuk melayani wilayah pedalaman dan terpencil di Kawasan Timur Indonesia. Pemberdayaan ini akan berimbas pada peningkatan ekonomi masyarakat baik bagi petani, nelayan maupun pelaku pelayaran tradisional.

Dengan sulitnya memperoleh kayu sebagai bahan bangunan kapal, maka untuk menghindari kualitas kapal yang buruk akibat penggunaan kayu yang tidak layak, Pemerintah perlu terus mendorong pemanfaatan berbagai alternatif bahan baku pembuatan kapal selain kayu seperti *fiberglass*, baja, kayu komposit disertai peningkatan kapasitas pemahaman terhadap teknologi kapal tanpa meninggalkan ciri khas tradisional kapal yang dioperasikan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini telah dilakukan dengan baik atas bantuan dan dukungan beberapa pihak seperti DPC Pelra Sulsel, awak kapal pelra, Kapuslitbang Perhubungan Laut dan rekan-rekan seprofesi di Badan Litbang Perhubungan. Oleh karena itu, kami menyampaikan ucapan terima kasih atas bantuan dan dukungannya.

## DAFTAR PUSTAKA

Antara News, 2013. *Konektivitas domestik antar pulau harus diperkuat sebelum global*. <http://www.antaranews.com/berita/372570/>

Arman Muhamad, 2010. *Menengok Evolusi Perahu Pinisi di Tanaberu Bulukumba, Dulu Kapal Kargo, Sekarang Kapal Pesiar*. Fajar News. 21 September 2010.

Barras Bryan and Derrett D.R, 2006. *Ship Stability for Masters and Mates*. 6. [http://www.elsevierdirect.com/Hasil\\_Kali.jsp?isbn](http://www.elsevierdirect.com/Hasil_Kali.jsp?isbn) (diakses 2 Mei 2010).

Basri Faisal. 2009. *Ironisnya, Transportasi Laut Kita Sangat Parah*, Kompasiana. [\[ekonomi.kompasiana.com/2009/11/10/\]\(http://ekonomi.kompasiana.com/2009/11/10/\) \(diakses 10 desember 2009\).](http://</a></p></div><div data-bbox=)

Burhan Bungin. 2009. *Metodologi penelitian kuantitatif: komunikasi, ekonomi, dan kebijakan publik serta ilmu-ilmu sosial lainnya*. Kencana. Jakarta.

Commander Doug O'Reilly. 2010. *Naval Ship Safety Management*. [http://www.cfc.forces.gc.ca/papers/otherpublications/72\\_oreilly.pdf](http://www.cfc.forces.gc.ca/papers/otherpublications/72_oreilly.pdf) (diakses 15 maret 2010).

European Maritime Heritage, 2009. *Standard upon Safe Operation of Traditional Ships in European Waters and Standards required for Ship Safety Certification*. Annex II. [http://www.european-maritime-heritage.org/docs/sc/NewMOUSouthAnnex\\_II.pdf](http://www.european-maritime-heritage.org/docs/sc/NewMOUSouthAnnex_II.pdf) (diakses 8 desember 2009).

M.Yamin Jinca, 2002. *Transportasi laut kapal layar motor Pinisi: Teknologi dan Manajemen Industri Pelayaran Rakyat*. Lembaga Penerbitan Universitas Hasanuddin. Makassar.

M.Yamin Jinca, 2013. *Conceptual Modeling of Port Development in Eastern Indonesia*. International Refereed Journal of Engineering and Science (IRJES). 2 [10] (October 2013), PP. 01-04. ISSN (Online) 2319-183X, (Print) 2319-1821.

Johny Malisan, Jinca M.Y, Parung Herman, Saleng Abrar. 2013. *Traditional Shipping Transport Safety Case Study: Phinisi Fleet (A study on stability, strength and human resources)*. International Refereed Journal of Engineering and Science (IRJES). [www.irjes.com](http://www.irjes.com)

Jovanovski Z, and Robinson G, 2009. *Ship Stability and Parametric Rolling*. Australian Journal of Engineering Education. 15 [2], [http://www.engineers-edia.com.au/journals/aaee/pdf/AJEE\\_15\\_2\\_Jovanoski.pdf](http://www.engineers-edia.com.au/journals/aaee/pdf/AJEE_15_2_Jovanoski.pdf) (diakses 10 mei 2010).

Kompas, 2009. *Pelayaran Rakyat Semakin Terpuruk*. 23 Maret 2009.

Nurwahida, 2003. *Persepsi Pengambilan Keputusan Terhadap Implementasi Standar manajemen Keselamatan Kapal-kapal Pelayaran Rakyat*. Pasca Sarjana UNHAS.

Ogden Eric, 2010. *Element of Yacht Stability, Technical File*. [Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Untuk Angkutan Antar Pulau Dalam Rangka Pengembangan Wilayah Kepulauan di Kawasan Timur Indonesia, Johny Malisan dan Feronika Sekar Puriningsih](http://www.ogdenmarine-</a></p></div><div data-bbox=)

[surveiors.com/pdf/techniquestabiliteen.pdf](http://surveiors.com/pdf/techniquestabiliteen.pdf)  
(diakses 20/4/ 2010).

[marine.com/templates/stability-article.htm](http://marine.com/templates/stability-article.htm)  
(diakses 10/9/2014)

Romeiza Syafriharti, 2013. *Kajian Teknologi Kapal dan Pola Pelayanan Pelayaran Rakyat Sebagai Masukan Untuk Pemberdayaan Melalui Peningkatan Kualitas Pelayanan*. [http://jati.is.unikom.ac.id/\\_s/data/jurnal/volume-4/5-romeiza.pdf/pdf/5-romeiza.pdf](http://jati.is.unikom.ac.id/_s/data/jurnal/volume-4/5-romeiza.pdf/pdf/5-romeiza.pdf)  
(diakses 10/12/2013)

Trenhaile Brian, 2005. *Understanding Ship and Boat Stability*. Hawaii Ocean Industry and Shipping News. <http://www.hawaii->

Inpres Nomor 5 Tahun 2005 tentang *Pemberdayaan Industri Pelayaran Dalam Negeri*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 tahun 2005 tentang *Sistem Transportasi Nasional*.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 tentang *Standarisasi Kapal Non Konvensi (Non Convention Vessel Standard)*.

Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang *Pelayaran*.