

Pengembangan Keselamatan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Paotere Makassar *Traditional Ship Safety Development at Port Of Paotere Makassar*

Wahyu Prasetya Anggrahini

Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan
Jl. Merdeka Timur No.5, Jakarta Pusat
Email: wintya_76@yahoo.com

Naskah diterima 02 Juli 2014, direvisi 15 Juli 2014, disetujui 29 Agustus 2014

ABSTRAK

Pelabuhan Paotere merupakan pelabuhan rakyat yang berperan penting dalam pengiriman kebutuhan pokok ke berbagai kepulauan di Sulawesi Selatan. Pelabuhan ini juga menopang arus distribusi berbagai komoditas ke Kalimantan, Nusa Tenggara, Maluku, hingga Papua. Pentingnya peran pelayaran rakyat harus didukung oleh faktor keselamatan yang memadai, karena keselamatan merupakan hal yang tidak dapat ditawar lagi. Penelitian ini ditujukan untuk menyusun strategi pengembangan keselamatan pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan deskriptif. Teknis analisis data menggunakan analisis SWOT. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa kondisi kapal pelra masih cukup baik, hanya saja teknologi kapal pelra masih sangat sederhana. Pengawasan terhadap docking kapal, ketersediaan SBNP, proses perekrutan SDM kapal pelra serta keberadaan industri galangan kapal pelra sampai saat ini dinilai masih kurang memadai. Posisi relatif kapal pelra berada pada kuadran I, sehingga strategi pengembangan keselamatan kapal pelra dapat dilakukan dengan menggunakan kekuatan dan peluang yang ada. Peningkatan kapal pelra dapat dilakukan dengan mengawasi proses pembangunan kapal pelra berdasarkan desain yang ada, melakukan pengawasan pada saat pemuatan dan menaati informasi cuaca yang diberikan apakah aman untuk berlayar atau tidak. Permasalahan yang dihadapi pelra yang berkaitan dengan aspek keselamatan diantaranya adalah kurangnya pemahaman mengenai keselamatan oleh pihak kapal serta kurangnya sosialisasi mengenai keselamatan dan aturan yang berlaku. Oleh sebab itu perlu sosialisasi mengenai aturan keselamatan kepada para pemilik kapal, perusahaan pelra dan awak kapal pelra

Kata Kunci: Keselamatan, kapal pelayaran rakyat, pengembangan

ABSTRACT

The port of Paotere as a port traditional plays an important role in the delivery of basic needs to the various islands in the province of South Sulawesi. The distribution of commodities from Port of Paotere to Kalimantan, Nusa Tenggara, Maluku, and Papua. Safety is not something that can be negotiable, so the safety of the traditional ship still have to be developed fatherly to prevent ship accidents. The purpose of this study is to development the strategy of traditional shipping safety at Port of Paotere. Technique analysis are descriptive and SWOT analysis. The analysis showed that the condition of traditional ship is still good enough, but the technology is still very simple. Supervision of docking ships, availability SBNP, recruitment process for traditional ship crew and the existence of the shipbuilding industry today is still considered inadequate. The relative position of the traditional ship is in the first quadrant, so the development strategy for the safety of the traditional ship can be done by using their strengths and their opportunities. The enhancement of traditional ship safety can be done by monitoring the traditional ship building process based on existing designs, supervise loading process and obey weather information whether it is safe or no to sail. The problems is the traditional ship owner or company do not understand the safety aspect caused by lack of socialization. Therefore, the owner, the company and traditional ship crew must be given guidance or counseling from the relevant authorities regarding the rules and the safety of the ship.

Keywords : Safety, Traditional Ship, Development

PENDAHULUAN

Pelayaran rakyat masih diperlukan untuk menjangkau wilayah terpencil yang tidak bisa dilalui kapal lainnya. Armada pelayaran rakyat (Pelra) merupakan salah satu armada perairan yang sudah membuktikan dirinya sebagai armada yang tangguh dan identik dengan usaha ekonomi kerakyatan yang berbasis perahu tradisional yang menggunakan layar sebagai tenaga penggerak, dan saat ini sudah menggunakan motor [1]. Pelayaran rakyat merupakan angkutan rakyat yang dapat memberikan kontribusi bagi penyebaran barang konsumsi khususnya ke daerah-daerah terpencil dan terisolasi dari jangkauan infrastruktur pembangunan pada umumnya serta daerah yang sulit dimasuki kapal modern. [2]. Pelra mampu menjadi *feeder* bagi kapal-kapal besar karena mampu melintasi pelabuhan kecil dengan draft yang rendah yang tidak bisa dilalui kapal besar. Pelabuhan Paotere sebagai pelabuhan rakyat berperan penting dalam pengiriman kebutuhan pokok ke berbagai kepulauan di Sulawesi Selatan. Distribusi kebutuhan pokok dari Pelabuhan Paotere, Kota Makassar, Sulawesi Selatan, ke sejumlah pulau di Kabupaten Pangkajene Kepulauan, kadang terkendala oleh gangguan cuaca buruk. Pelayanan pengantaran barang ke Pulau Sanani, Pangkajene Kepulauan memerlukan waktu 12 jam pelayaran. Kapal-kapal pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere merupakan kapal kayu berbobot mati 1.000-1.500 ton yang akan mendistribusikan barang ke sejumlah daerah, seperti Kendari (Sulawesi Tenggara), Ambon (Maluku), dan Kupang (Nusa Tenggara Timur) dan memuat jenis komoditas seperti beras, gula, tepung terigu, dan semen. Pengembangan kapal pelayaran rakyat perlu terus dilakukan agar usaha ini tetap tumbuh dengan baik dan tentunya tetap mengutamakan aspek keselamatan.

Kapal pelayaran rakyat harus tetap laik laut untuk mencapai kondisi jaminan keselamatan pada saat berlayar. Kapal pelayaran rakyat harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal seperti terpenuhinya sertifikasi dan surat-surat kapal, fasilitas pelampung harus sesuai dengan jumlah penumpang serta tidak boleh membawa barang-barang kebutuhan pokok yang berlebihan. Salah satu cara agar kapal pelayaran rakyat tetap dalam keadaan laik laut tentunya perlu dilakukan pengawasan yang terus menerus baik terhadap kapalnya, maupun perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal dan pengawasan terhadap awak kapal.

Keselamatan merupakan hal yang tidak dapat ditawar lagi. Faktor manusia memiliki peran yang sangat penting dalam melaksanakan fungsi keselamatan kapal, dalam hal ini adalah operator

kapal (perusahaan), nakhoda dan pengawas kapal (*regulator*) [3]. Keselamatan kapal pelayaran rakyat perlu dikembangkan agar tidak terjadi kecelakaan lagi. Pengembangan pelayaran rakyat dari sisi keselamatan dapat dilakukan melalui penetapan standarisasi bentuk, ukuran, konstruksi, dan tipe kapal disesuaikan dengan daerah dan/atau rute pelayaran yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau yang dapat dipertanggungjawabkan baik dari segi ekonomi maupun dari segi kelaiklautan kapalnya. Disamping itu, pengembangan bisa dilakukan dengan peningkatan ketrampilan SDM awak kapal dan manajemen perusahaan. [4]. Berkaitan dengan hal tersebut diatas, maka perlu dilakukan kajian mengenai strategi apa yang dapat dilakukan untuk mengembangkan keselamatan pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere.

METODE

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Proses penelitian diawali dengan mengidentifikasi kondisi eksisting pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere meliputi jumlah kapal pelra yang beroperasi, ukuran, tipe kapal, konstruksi, rute, frekuensi pelayanan dan fasilitas keselamatan di atas kapal pelra serta SDM kapal pelra. Selanjutnya dilakukan identifikasi terhadap fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk pelayanan pelayaran rakyat. Kebutuhan data untuk penelitian ini, terdiri dari kebutuhan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara dan penyebaran angket kuesioner untuk melihat kondisi eksisting keselamatan kapal pelayaran rakyat yang ada saat ini di Pelabuhan Paotere. Responden adalah orang yang expert di bidang keselamatan kapal pelra. Data sekunder meliputi dokumen kepustakaan dan bahan-bahan yang terkait dengan lingkup penelitian serta pengumpulan informasi mengenai jumlah, ukuran dan tipe kapal pelra, prasarana atau dermaga pelra, data SDM kapal pelra dan data kecelakaan kapal pelra. Analisis data menggunakan analisis SWOT dengan terlebih dahulu mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi keselamatan kapal pelayaran rakyat.

Penggunaan analisis SWOT digunakan untuk menyusun strategi pengembangan sebagai penjabaran upaya-upaya yang perlu dilaksanakan untuk mencapai sasaran [5]. Secara garis besar, teori SWOT terbagi menjadi dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal [6]. Faktor internal adalah kondisi yang telah dimiliki oleh suatu sistem, dalam hal ini adalah faktor-faktor yang ada di dalam kapal

pelra sendiri. Sedangkan faktor eksternal adalah kondisi yang berasal dari luar sistem, yakni di luar kapal pelra.

Penelitian tentang keselamatan kapal pelra di Pelabuhan Paotere pernah dilakukan untuk mengetahui kondisi kelengkapan alat keselamatan yang dimiliki sesuai dengan yang dipersyaratkan SOLAS, menentukan strategi yang diterapkan dalam upaya mengurangi tingkat korban jiwa pada kecelakaan KLM yang beroperasi di pelabuhan rakyat Paotere. [7]. Perbedaan dengan kajian ini adalah bahwa variabel yang digunakan mengacu pada persyaratan keselamatan Kapal Layar Motor sampai dengan GT 500, karena aturan SOLAS tidak berlaku untuk kapal tradisional [8].

Di samping itu juga pernah dilakukan kajian mengenai teknologi kapal dan pola pelayaran rakyat untuk pemberdayaan melalui peningkatan kualitas pelayanan [9]. Berkaitan dengan SDM pelra juga pernah dilakukan penelitian yang menunjukkan bahwa 54,7% perwira awak kapal pelayaran rakyat memiliki kompetensi dengan penilaian kurang mampu. Terdapat hubungan yang kuat antara kompetensi perwira bagian deck dan mesin terhadap tingkat kecelakaan. Aspek-aspek dalam kelompok kejuruan kompetensi yang perlu ditingkatkan untuk perwira bagian deck yaitu pengetahuan pedoman, pengetahuan peta, peraturan tubrukan di laut, pengetahuan arus dan pasang surut serta kecakapan pelaut. [10].

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan Paotere merupakan sentra pelayaran rakyat yang berada di wilayah Makassar, Sulawesi Selatan. Dermaga di Pelabuhan Paotere saat ini

terdiri dari 11 dermaga, dengan panjang 890,5 meter dan konstruksinya terbuat dari beton. Satu dermaga baru telah selesai dibangun dan diresmikan tahun 2014 untuk sandar kapal-kapal negara. Lokasi dermaga baru ini ada di jembatan 1. Dermaga di Pelabuhan Paotere berupa jembatan satu hingga jembatan ke-sepuluh yang digunakan untuk sandar kapal-kapal pelra. Kapal-kapal phinisi yang berada di Pelabuhan Paotere mengangkut barang barang seperti barang kelontong, indomie, beras, semen, dan barang lainnya. Rata – rata kapal phinisi ini berangkat 2 kali dalam sebulannya. Kapal kapal ini memiliki daya angkut hingga 500 ton.

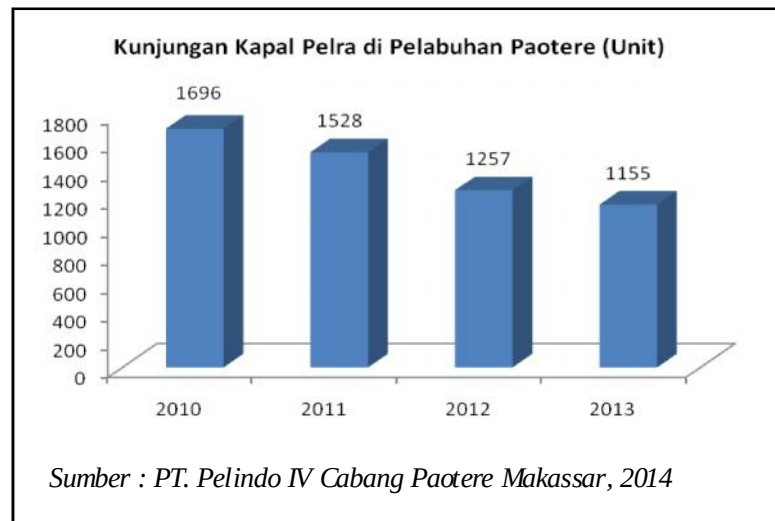
Kapal-kapal pelra membawa muatan semen dari Boswa dan Tonasa, beras, gula, dan terigu ke luar Paotere. Disamping itu pelra juga membawa muatan bubuk kayu sebagai bahan baku furniture Ligna di Surabaya. Muatan yang masuk ke pelabuhan Paotere biasanya berupa bawang merah, coklat, kopra dan barang umum lainnya. Saat ini, jumlah perusahaan pelayaran yang mengageni kapal pelra di Pelabuhan Paotere sebanyak 22 perusahaan. Ukuran kapal pelra yang beroperasi di Pelabuhan Paotere bervariasi, yang selengkapnya dapat dilihat pada tabel 1.

Kunjungan kapal pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere dalam 4 (empat) tahun terakhir cenderung mengalami penurunan. Hal ini terjadi karena armada pelra saat ini kalah bersaing dengan armada nasional. Di samping itu, hal ini juga terjadi karena adanya kelangkaan bahan baku pembuatan kapal pelra, sehingga jumlah kapal pelra semakin berkurang. Data kunjungan kapal pelra dapat dilihat pada gambar 1.

Tabel 1.
Daftar Kapal Pelra di Pelabuhan Paotere

No.	Nama Kapal	Ukuran Kapal	Kecepatan Kapal	Kapasitas Barang	Rute	Jenis Muatan Yang Diangkut
1.	KLM. Surya Jaya	33	2 knot	100 ton	Makassar-Bima	Terigu, beras
2.	KLM. Tunas Bunga Epdar	37	2 knot	100 ton	Makassar-Bima	Terigu, beras
3.	KLM. Bunga Sabina	40	2 knot	100 ton	Makassar Bima	Terigu, beras
4.	KLM. Srikandi I	87	3 knot	150 ton	Makassar-Lewoleba	Beras, terigu, semen
5.	KLM. Berkas saudara	116	3 knot	350 ton	Makassar Waingapu	Semen
6.	KLM. Bunga Mase Mase	222	3 knot	400 ton	Makassar-Kasipute	Semen
7.	KLM. Sultan Jaya	39	2 knot	50 ton	Makassar Waiwerang	Beras, gula, semen
8.	KLM. Bunga Saudaraku	235	4 knot	500 ton	Makassar Labuan Bajo	Semen, Beras
9.	KLM. Rosyita	125	3 knot	400 ton	Makassar Labuan Bajo	Semen
10.	KLM. Cahaya Akbar 05	114	3 knot	200 ton	Makassar Ereke	Semen
11.	KLM. Murni Jaya 04	34	2 knot	70 ton	Makassar Flores	
12.	KLM. Murni Jaya 02	22	2 knot	70 ton	Makassar Flores	
13.	KLM. Tiga Putra	62	2 knot	70 ton	Makassar Flores	
14.	Dharma Satria	145			Raha/Bau-Bau	Terigu, general cargo
15.	Pantai Gading	171			Raha/Bau-Bau	Terigu, general cargo
16.	Surya Harapan	198			Tg. Redep	Terigu,beras, general cargo
17.	Marlina Jaya	31			Bima	Bawang merah, beras
18.	Minasa Harapan	29			Maumere	Semen, general cargo
19.	Cahaya Abadi	32			Maumere	Semen, general cargo

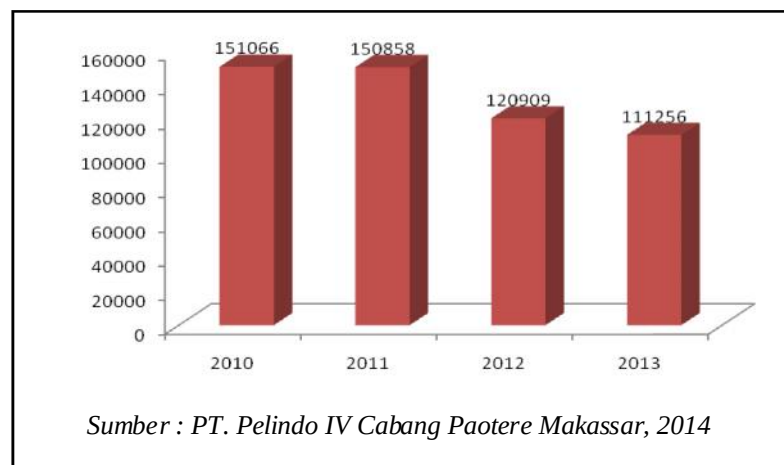
Sumber : PT. Pelindo IV Cabang Paotere Makassar & DPC Pelra, 2014



Gambar 1. Jumlah Unit Kunjungan Kapal Pelra di Pelabuhan Paotere Makassar

Pada tahun 2013, kunjungan kapal pelra di Pelabuhan Makassar mengalami penurunan sebesar 8,83% dibandingkan tahun 2012, dengan rata-rata penurunan 13,8% tiap tahun. Jika dilihat dari ukuran kapalnya, GT kapal pelra terus mengalami penurunan yang sebanding dengan penurunan jumlah unit kapalnya. Lebih jelasnya, dapat dilihat pada gambar 2.

Hasil penilaian kondisi eksisting pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere berdasarkan persepsi responden dari Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, Pelindo, DPC Pelra Cabang Paotere dan beberapa perusahaan pelayaran rakyat dapat dilihat pada tabel 3.



Gambar 2. Jumlah GT Kunjungan Kapal Pelra di Pelabuhan Paotere Makassar

Seiring dengan penurunan kunjungan kapal pelra di Pelabuhan Paotere setiap tahunnya, jumlah bongkar muat barangnya juga mengalami penurunan. Realisasi bongkar muat barang di Pelabuhan Paotere mengalami penurunan rata-rata 10,9% setiap tahunnya, seperti pada tabel 2.

Tabel 3. menunjukkan penilaian responden terhadap kondisi internal dari kapal pelra rata-rata 3,662 yang berarti sudah cukup baik, meskipun kalau dinilai secara obyektif tentunya kondisi kapal pelra cukup memprihatinkan. Terlebih masalah teknologi yang digunakan kapal pelra. Urgensi penanganan

Tabel 2.
Data bongkar muat kapal pelra di Pelabuhan Paotere

No.	Uraian	Satuan	2010	2011	2012	2013	s/d Maret 2014
1.	Bongkar	Ton	118.837	105.222	77.550	65.181	23.555
2.	Muat	Ton	367.888	362.039	308.991	277.186	70.052
3.	Penumpang	Orang	-	-	-	-	-
4.	Kendaraan	Unit	191	145	589	275	348

Sumber : PT. Pelindo IV Cabang Paotere Makassar, 2014

terhadap faktor internal rata-rata dinilai dua yang berarti kurang urgen untuk segera dibenahi.

Selain faktor internal, juga digali mengenai beberapa faktor eksternal yang dapat mempengaruhi

keselamatan pelayaran, yakni faktor-faktor di luar kapal pelra yang mempengaruhi keselamatan kapal pelra. Penilaian responden mengenai kondisi eksisting dari faktor eksternal dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 3.

Penilaian Terhadap Kondisi Eksisting dan Urgensi Penanganan Faktor Internal Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Paotere

No.	Faktor Internal	Eksisting	Urgensi
1.	Pemenuhan persyaratan material untuk konstruksi kapal pelra	3,571	2,000
2.	Perawatan dan pemeliharaan fisik kapal pelra	3,571	2,167
3.	Stabilitas kapal pelra	4,000	2,167
4.	Kesesuaian desain kapal pelra dengan kondisi perairan di Indonesia	4,000	2,000
5.	Kompetensi kapal pelayaran rakyat	3,514	2,833
6.	Kondisi kesehatan nahkoda dan awak kapal saat berlayar	4,000	2,167
7.	Pengalaman dan jam melaut nahkoda serta awak kapal	4,000	2,000
8.	Ketaatan nahkoda terhadap informasi cuaca sebelum dan selama berlayar	4,143	2,000
9.	Tingkat ketersediaan alat keselamatan di atas kapal pelra	3,429	3,000
10.	Ketersediaan perangkat telekomunikasi (perangkat komunikasi radio) di atas kapal pelra	3,714	2,500
11.	Ketersediaan peralatan navigasi di atas kapal pelra	3,571	2,500
12.	Sistem penerangan di atas kapal pelra	3,571	2,500
13.	Kapal telah dilengkapi dengan sistem kemudi yang menjamin olah gerak yang cukup serta ditempatkan sedemikian rupa sehingga dapat bekerja dengan baik	3,571	2,167
14.	Kapal telah dilengkapi dengan satu unit pesawat penggerak bantu dan 2 (dua) unit mesin bantu diesel generator (mesin penggerak bantu digunakan apabila layar tidak dapat berfungsi)	3,429	2,833
15.	Sistem perlindungan terhadap api di atas kapal pelra, termasuk ketersediaan peralatan dan perlengkapan pemadam kebakaran di atas kapal pelra	3,571	2,500
16.	Kesesuaian jumlah barang yang dimuat dengan kapasitas angkut	3,857	2,167
17.	Pengaturan muatan di atas kapal pelra	3,833	2,167
18.	Kelengkapan sertifikat yang harus dipenuhi oleh kapal pelra (sertifikat laik laut/pas kecil bagi setiap kapal yang akan berlayar, surat ukur kapal)	4,143	2,000
19.	Teknologi Kapal Pelra	2,286	2,833
	Rata-Rata	3,662	2,342

Sumber: Hasil Survey (diolah)

Tabel 4.

Penilaian Terhadap Kondisi Eksisting dan Urgensi Penanganan Faktor Eksternal Yang Mempengaruhi Keselamatan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Paotere

No.	Faktor Eksternal	Rata-Rata	Urgensi
1.	Pengawasan terhadap pembangunan kapal pelayaran rakyat	3,333	2,000
2.	Pengawasan terhadap penerbitan surat ukur dan setifikat lainnya	3,583	1,800
3.	Pengawasan terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar	4,167	2,200
4.	Pengawasan terhadap docking kapal/pemeliharaan fisik kapal	2,667	2,000
5.	Ketersediaan sarana bantu navigasi pelayaran untuk membantu kapal pelayaran rakyat	2,857	2,167
6.	Kondisi alur pelayaran / ketinggian gelombang	3,429	2,167
7.	Informasi tentang cuaca kepada kapal pelra	4,143	2,333
8.	Proses rekrutmen SDM Pelra	2,143	2,833
9.	Program pendidikan peningkatan ketrampilan penanganan operasi kapal pelra (diklat khusus bagi pelaut)	3,429	3,167
10.	Pengalaman industri galangan kapal pelra	2,500	2,600
11.	Jarak pelayaran yang ditempuh saat ini (daerah operasi kapal)	3,286	2,167
12.	Pelaksanaan peraturan keselamatan yang sudah ada selama ini dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran	4,000	2,000
13.	Manajemen keselamatan kapal pelayaran rakyat	3,500	1,800
14.	Pengawasan pada saat pemuatan	3,429	2,500
15.	Audit teknis keselamatan kapal pelayaran rakyat	3,167	2,600
	Rata-rata	3,352	2,292

Sumber: Hasil Survey (diolah)

Tabel 4. menunjukkan penilaian responden terhadap faktor eksternal rata-rata 3,352 yang berarti cukup baik. Terdapat beberapa aspek yang dinilai masih kurang, seperti pengawasan terhadap docking kapal, ketersediaan SBNP, proses perekrutan SDM kapal pelra, dan industri galangan kapal pelra. Dilihat dari sisi urgensi penanganannya, hal yang urgen untuk segera ditangani adalah masalah program pendidikan yang harus diberikan oleh awak kapal pelra untuk menangani operasional kapal pelra. Faktor-faktor yang memiliki nilai di atas rata-rata disebut dengan "kekuatan" pada analisis internal, sedangkan pada analisis eksternal disebut "peluang". Sebaliknya faktor-faktor yang memiliki nilai penilaian di bawah rata-rata disebut dengan "kelemahan" pada analisis internal dan disebut "ancaman" pada analisis eksternal..

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan dapat diketahui faktor-faktor kekuatan dan kelemahan kapal pelayaran rakyat ditinjau dari aspek keselamatan. Selanjutnya dilakukan pembobotan setiap faktor sesuai dengan kepentingan relatif bagi kapal pelra. Setiap faktor dinilai dengan mengalikan bobot dan ranking yang diperoleh dari kondisi eksisting. Ranking diperoleh berdasarkan apakah

faktor tersebut merupakan kekuatan utama (nilai 4), kekuatan kecil (nilai 3), kelemahan kecil (nilai 2) dan kelemahan utama (nilai 1). Nilai masing-masing faktor dijumlahkan untuk mendapatkan nilai total IFAS yang selengkapnya dapat dilihat pada tabel 5.

Setelah diketahui faktor-faktor peluang dan ancaman kapal pelayaran rakyat ditinjau dari aspek keselamatan, maka selanjutnya dilakukan pembobotan setiap faktor sesuai dengan kepentingannya. Setiap faktor dinilai dengan mengalikan bobot dan ranking yang diperoleh dari kondisi eksisting. Ranking dinilai berdasarkan faktor superior (nilai 4), diatas rata-rata (nilai 3), rata-rata (nilai 2) dan dibawah rata-rata (nilai 1). Nilai masing-masing faktor dijumlahkan untuk mendapatkan nilai total EFAS yang dapat dilihat pada tabel 6.

Berdasarkan hasil evaluasi faktor internal dan faktor eksternal diatas, maka dapat diproyeksikan hasilnya ke dalam matriks internal eksternal sebagai tahap pencocokan strategi pengembangan kapal pelra ke depan. Selanjutnya diperoleh nilai IFAS 4,851 dan nilai EFAS 5,196. Posisi relatif kapal pelra dihitung dari selisih antara bobot dan rating dari peluang dan ancaman (nilai Y), dan selisih antara bobot dan rating dari kekuatan dan kelemahan (nilai X), sehingga diperoleh koordinat (1,629;1,936), yaitu pada kuadran pertama.

Tabel 5.
Analisis Faktor Internal

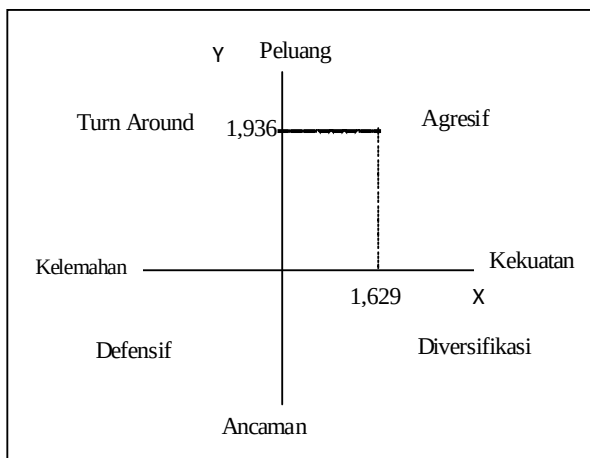
No.	Faktor Internal	Bobot	Ranking	Nilai
Kekuatan				
1.	Stabilitas kapal pelra	0,130	3	0,39
2.	Kesesuaian desain kapal pelra dengan kondisi perairan di Indonesia	0,120	4	0,48
3.	Kondisi kesehatan nahkoda dan awak kapal saat berlayar	0,130	3	0,39
4.	Pengalaman dan jam melaut nahkoda serta awak kapal	0,120	3	0,36
5.	Ketaatan nahkoda terhadap informasi cuaca sebelum dan selama berlayar	0,120	4	0,48
6.	Kesesuaian jumlah barang yang dimuat di atas kapal dengan kapasitas angkut	0,130	3	0,39
7.	Pengaturan muatan di atas kapal pelra	0,130	3	0,39
8.	Kelengkapan sertifikat yang harus dipenuhi oleh kapal pelra	0,120	3	0,36
Total Kekuatan		1,000		3,240
Kelemahan				
1.	Pemenuhan persyaratan material untuk konstruksi kapal pelra	0,072	2	0,144
2.	Perawatan dan pemeliharaan fisik kapal pelra	0,078	2	0,156
3.	Kompetensi awak kapal pelayaran rakyat	0,102	1	0,102
4.	Tingkat ketersediaan alat keselamatan di atas kapal pelra	0,108	1	0,108
5.	Ketersediaan perangkat telekomunikasi (perangkat komunikasi radio) di atas kapal pelra	0,090	1	0,090
6.	Ketersediaan peralatan navigasi di atas kapal pelra	0,090	1	0,090
7.	Sistem penerangan di atas kapal pelra / instalasi listrik sudah sesuai persyaratan	0,090	2	0,180
8.	Kapal telah dilengkapi dengan sistem kemudi yang menjamin olah gerak yang cukup	0,078	2	0,156
9.	Kapal telah dilengkapi dengan satu unit pesawat penggerak bantu dan 2 (dua) unit mesin bantu diesel generator (mesin penggerak bantu digunakan apabila layar tidak dapat	0,102	2	0,204
10.	Sistem perlindungan terhadap api di atas kapal pelra, termasuk ketersediaan peralatan dan perlengkapan pemadam kebakaran di atas kapal pelra	0,090	2	0,180
11.	Teknologi kapal pelra masih sederhana	0,102	1	0,102
Total Kelemahan				1,611

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 6. Analisis Faktor Eksternal

No.	Faktor Eksternal	Bobot	Ranking	Nilai
Peluang				
1	Pengawasan terhadap penerbitan surat ukur dan setifikat	0.100	3	0.301
2	Pengawasan terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar	0.122	3	0.367
3	Kondisi alur pelayaran / ketinggian gelombang	0.121	3	0.362
4	Informasi tentang cuaca kepada kapal pelra	0.130	4	0.519
5	Program pendidikan peningkatan ketrampilan penanganan operasi kapal pelra (diklat khusus bagi pelaut)	0.176	4	0.705
6	Pelaksanaan peraturan keselamatan yang sudah ada selama ini dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran	0.111	3	0.334
7	Manajemen keselamatan kapal pelayaran rakyat	0.100	3	0.301
8	Pengawasan pada saat pemuatan	0.139	4	0.557
Total peluang		1.000		3.445
Ancaman				
1	Pengawasan terhadap pembangunan kapal pelayaran rakyat	0.122	2	0.244
2	Pengawasan terhadap docking kapal/pemeliharaan fisik kapal	0.122	2	0.244
3	Ketersediaan sarana bantu navigasi pelayaran untuk membantu kapal pelayaran rakyat	0.132	2	0.265
4	Proses rekrutmen SDM Pelra	0.173	1	0.173
5	Pengalaman industri galangan kapal pelra	0.159	1	0.159
6	Jarak pelayaran yang ditempuh saat ini	0.132	2	0.265
7	Audit teknis keselamatan kapal pelayaran rakyat	0.159	1	0.159
Total Ancaman				1.509

Sumber: Hasil Analisis



Gambar 3. Posisi Relatif Kapal Pelra

Gambar 3. menunjukkan bahwa posisi relatif kapal pelra berada di kuadran I yang berarti kapal pelra memiliki kekuatan dan peluang, sehingga perusahaan pelayaran rakyat dapat memanfaatkan peluang yang ada dengan menggunakan kekuatan yang dimiliki oleh kapal pelra untuk mengembangkan keselamatan kapal pelra. Strategi yang sesuai adalah strategi agresif.

Matriks SWOT digunakan untuk mengidentifikasi beberapa alternatif strategi pengembangan keselamatan kapal pelra berdasarkan

hasil analisis sebelumnya, yang selengkapnya dapat dilihat pada tabel 7.

Jika dilihat posisi relatif kapal pelra yang berada di kuadran pertama, maka strategi pengembangan yang dapat digunakan adalah strategi S-O. Strategi pertama yang dapat diterapkan untuk meningkatkan keselamatan kapal pelayaran rakyat adalah mempertahankan desain kapal pelra yang masih tetap dapat menjangkau wilayah perairan Indonesia dengan tetap memperhatikan stabilitas kapal serta mengawasi proses pembangunan kapal pelra. Keberadaan kapal pelra yang dapat menjangkau wilayah pelosok tanah air harus tetap dipertahankan untuk menjaga keutuhan NKRI dan sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah terpencil.

Meskipun bahan baku pembuatan kapal pelra sekarang sulit diperoleh, maka kapal pelra dapat dimodernisasi dengan tetap memperhatikan ciri khas pelra. Di samping itu, stabilitas kapal harus tetap dijaga dan pada saat pembangunan terus diawasi agar spesifikasi kapal pelra sesuai dengan standar yang ada. Dalam perhitungan stabilitas kapal harus memperhatikan dua prinsip pokok, yakni prinsip kenyamanan dan prinsip keamanan [11]. Prinsip kenyamanan adalah suatu kondisi yang diinginkan agar kapal dapat bergerak/oleng secara aman dalam

Tabel 7.
Matriks SWOT

	Kekuatan (<i>Strength – S</i>)	Kelemahan (<i>Weakness-W</i>)
	– Stabilitas kapal pelra cukup baik – Desain kapal pelra sesuai dengan kondisi perairan di Indonesia – Kondisi kesehatan dan pengalaman melaut nahkoda dan awak kapal – Ketaatan nahkoda terhadap informasi cuaca sebelum dan selama berlayar – Jumlah barang yang dimuat di atas kapal sesuai dengan kapasitas angkut serta telah diatur dengan baik – Kapal pelra telah dilengkapi dengan sertifikat keselamatan kapal	– Pemenuhan persyaratan material untuk konstruksi kapal pelra belum sesuai standar yang ada – Perawatan dan pemeliharaan fisik kapal pelra belum dilakukan dengan baik – Kompetensi nahkoda dan awak kapal pada kapal pelayaran rakyat belum sesuai dengan standar yang ada – Ketersediaan alat keselamatan di atas kapal pelra belum memadai – Ketersediaan perangkat telekomunikasi dan peralatan navigasi di atas kapal pelra masih belum memadai – Sistem penerangan di atas kapal masih kurang – Kapal belum dilengkapi dengan sistem kemudi yang menjamin olah gerak yang cukup dan mesin penggerak bantu – Kapal belum dilengkapi dengan sistem perlindungan terhadap api – Teknologi kapal pelra masih sederhana
Peluang (<i>Opportunity – O</i>)	Strategi S-O	Strategi W-O
– Pembangunan kapal pelra dan penerbitan surat ukur maupun SPB telah diawasi dengan baik – Kapal pelra berlayar pada kondisi alur pelayaran / ketinggian gelombang – Adanya program pendidikan peningkatan ketrampilan penanganan operasi kapal pelra (diklat khusus bagi pelaut) – Pelaksanaan peraturan keselamatan yang sudah ada selama ini dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran – Manajemen keselamatan kapal pelayaran rakyat – Pengawasan pada saat pemuatan	1. Mempertahankan desain kapal pelra yang masih tetap dapat menjangkau wilayah perairan Indonesia dengan tetap memperhatikan stabilitas kapal dan mengawasi proses pembangunan. 2. Pemuatan kapal pelra harus sesuai dengan kapasitas dan tetap dilakukan pengawasan pada saat pemuatan. 3. Kapal pelra tetap berlayar pada saat kondisi ketinggian gelombang yang aman dan taat pada informasi cuaca yang diberikan.	1. Pembangunan kapal pelra harus memenuhi persyaratan material sesuai standar yang ada dan dilakukan pengawasan pada saat pembangunannya. 2. Menaati peraturan keselamatan yang ada dengan tetap menyediakan alat-alat keselamatan di atas kapal dengan jumlah yang memadai, menyediakan perangkat telekomunikasi dan navigasi di atas kapal. 3. Meningkatkan kompetensi awak kapal pelra melalui program pendidikan dan ketrampilan khusus (BST/Basic Training Safety) 4. Melaksanakan perawatan fisik kapal sesuai dengan manajemen keselamatan kapal pelra.
Ancaman (<i>Threat – T</i>)	Strategi S-T	Strategi W-T
– Pengawasan terhadap docking kapal/pemeliharaan fisik kapal belum optimal – Ketersediaan sarana bantu navigasi pelayaran untuk membantu kapal pelayaran rakyat pada jalur pelayaran rakyat masih belum memadai – Proses rekrutmen SDM Pelra masih sederhana – Industri galangan kapal pelra belum memadai – Jarak pelayaran yang ditempuh saat ini masih jauh – Audit teknis keselamatan kapal pelayaran rakyat belum berjalan dengan optimal	1. Jauhnya jarak pelayaran harus diimbangi dengan pengalaman jam melaut awak kapal pelra dan ketaatan terhadap informasi cuaca 2. Membangun industri galangan kapal pelra di Pelabuhan Paotere untuk membangun kapal pelra sesuai dengan desain yang sudah ada untuk menggantikan kapal-kapal pelra yang sudah tidak layak lagi.	1. Pemeliharaan fisik kapal dapat dilakukan di industri galangan kapal pelra yang sudah ada 2. Proses rekrutmen SDM kapal pelra harus sesuai dengan persyaratan kompetensi 3. Audit teknis keselamatan harus dilakukan secara teratur untuk memeriksa kelengkapan peralatan keselamatan, peralatan telekomunikasi, peralatan navigasi dan peralatan lainnya di atas kapal pelra.

berbagai cuaca. Sedangkan prinsip keamanan adalah kapal memiliki kemampuan untuk kembali tegak setelah oleng, mempunyai stabilitas yang cukup untuk mengatasi masuknya air jika terjadi kebocoran di bagian bawah, mampu mengatasi kemungkinan pergeseran muatan dan mampu mengatasi adanya pecahan ombak/air laut ke atas deck. Kapal pelra yang terbuat dari kayu merupakan kekuatan kapal pelra, karena kapal yang terbuat dari kayu tidak mudah terbalik.

Strategi kedua adalah melakukan pengawasan pada saat pemuatan. Kelebihan muatan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, sehingga pemuatan kapal pelra harus sesuai dengan kapasitas yang ada. Kapal pelra selama ini digunakan untuk mengangkut barang-barang ke seluruh wilayah tanah air, dan berlayar dengan pola tramper, sesuai pesanan atau distribusi barang. Kondisi kapal pelra yang masih dinilai laik laut harus tetap diawasi terutama pada saat pemuatannya, mengingat banyaknya kecelakaan kapal yang terjadi karena kelebihan muatan. Peletakan muatan di atas kapal harus mengutamakan unsur keamanan dan keselamatan.

Cara pengerjaan kapal yang masih tradisional dan belum ada standar baku rancangan dan cara pembangunan, maka keselamatan dan keamanan muatan belum dapat diasuransikan [12]. Dengan demikian pengawasan pemuatan harus dilakukan sebelum kapal berlayar. Strategi ketiga adalah memberikan informasi atau peringatan dini adanya cuaca buruk yang menyebabkan gelombang tinggi. Nakhoda harus taat pada informasi cuaca agar kapal pelra aman berlayar pada ketinggian gelombang tertentu, karena gelombang tinggi dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

KESIMPULAN

Permasalahan keselamatan kapal pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere diantaranya adalah kurangnya pemahaman keselamatan oleh pihak kapal serta kurangnya sosialisasi keselamatan dan aturan yang berlaku kepada pemilik kapal, perusahaan pelra dan awak kapal. Sampai saat ini kapal pelra belum diawasi oleh orang yang memiliki ketrampilan sesuai yang dipersyaratkan. Proses rekrutmen awak kapal pelra masih bersifat sederhana dan biasanya merupakan hal yang turun temurun saja. Di samping itu, kapal pelra belum dilengkapi dengan peralatan keselamatan, perangkat komunikasi radio dan navigasi yang memadai. Perawatan kapal pelra juga belum dapat dilakukan dengan rutin karena belum adanya fasilitas docking di Pelabuhan Paotere.

Strategi pengembangan yang dapat digunakan adalah strategi S-O.

Strategi pertama: mempertahankan desain kapal pelra yang masih tetap dapat menjangkau wilayah perairan Indonesia dengan tetap memperhatikan stabilitas kapal serta mengawasi proses pembangunan kapal pelra. Di samping itu, stabilitas kapal harus tetap dijaga dan pada saat pembangunan terus diawasi agar spesifikasi kapal pelra sesuai dengan standar yang ada. Dalam perhitungan stabilitas kapal harus memperhatikan dua prinsip pokok, yakni prinsip kenyamanan adalah suatu kondisi yang diinginkan agar kapal dapat bergerak/oleng secara aman dalam berbagai cuaca. Sedangkan prinsip keamanan adalah kapal memiliki kemampuan untuk kembali tegak setelah oleng, mempunyai stabilitas yang cukup untuk mengatasi masuknya air jika terjadi kebocoran di bagian bawah, mampu mengatasi kemungkinan pergeseran muatan dan mampu mengatasi adanya pecahan ombak/air laut ke atas deck. Kapal pelra yang terbuat dari kayu merupakan kekuatan kapal pelra, karena kapal yang terbuat dari kayu tidak mudah terbalik. .

Strategi kedua: melakukan pengawasan pada saat pemuatan. Kelebihan muatan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, sehingga pemuatan kapal pelra harus sesuai dengan kapasitas yang ada. Peletakan muatan di atas kapal harus mengutamakan unsur keamanan dan keselamatan. Cara pengerjaan kapal yang masih tradisional dan belum ada standar baku rancangan dan cara pembangunan, maka keselamatan dan keamanan muatan belum dapat diasuransikan. Dengan demikian pengawasan pemuatan harus dilakukan sebelum kapal berlayar.

Strategi ketiga: memberikan informasi atau peringatan dini adanya cuaca buruk yang menyebabkan gelombang tinggi. Nakhoda harus taat pada informasi cuaca agar kapal pelra aman berlayar pada ketinggian gelombang tertentu, karena gelombang tinggi dapat membahayakan keselamatan pelayaran. Pengembangan keselamatan kapal pelra dapat dilakukan melalui pengawasan terhadap pembangunan kapal, melakukan pengawasan pada saat pemuatan dan memberikan peringatan dini adanya cuaca buruk yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran kepada nakhoda.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih penulis ucapkan kepada Otoritas Pelabuhan Makassar, Syahbandar Paotere, PT. Pelindo IV Cabang Paotere, DPC Pelra Cabang Paotere yang telah memberikan data-data sekunder dan data primer yang diperlukan dalam kajian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Jinca M. Y. Transportasi Laut kapal Layar Motor Pinisi, Makassar: Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin. 2002, Makassar;
- [2] Malisan, J dan M. Yamin Jinca. Kajian Strategi Peningkatan Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Tradisional. Warta Penelitian Perhubungan Volume 24 Nomor 3 Maret 2012, Jakarta;
- [3] Nurwahida. Persepsi Pengambilan Keputusan Terhadap Implementasi Standar Manajmen Keselamatan Kapal-Kapal Pelayaran Rakyat. Tesis Magister Program Pasca Sarjana UNHAS Makassar. 2003, Makassar;
- [4] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan, Jakarta;
- [5] Martelens Ch. Liu, Muh. Yamin Jinca and Ganding Sitepu. Strategi Peningkatan Pelayanan Prasarana Transportasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Jakarta;
- [6] Rangkuti Freddy. Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis: Reorientasi Konsep Perencanaan Startegis Menghadapi Abad 21. Gramedia Pustaka Utama. 2002. Jakarta;
- [7] Sulfadly, Alham Djabbar, Andi Haris Muhammad, Unhas. Ketersediaan Peralatan Keselamatan Transportasikapal Layar Motor Di Pelabuhan Paotere (Sulfadly,) <http://pasca.unhas.ac.id/jurnal/files/download> tanggal 10 maret 2014, Makassar;
- [8] Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor. PY.66/1/2-02 Tahun 2002 Tentang Persyaratan Keselamatan Kapal layar Motor Sampai dengan GT 500, Jakarta;
- [9] Syafriharti Romeiza. Kajian Teknologi Kapal dan Pola Pelayaran Rakyat Sebagai Masukan Untuk Pemberdayaan Melalui Peningkatan Kualitas Pelayanan. www.jati.is.unicom.ac.id, download tanggal 10 Maret 2014., Makassar;
- [10] Widarbowo. Analisa Kompetensi Perwira Awak Kapal Pelayaran Rakyat. PPS Unhas, 2006, Makassar;
- [11] Hardjanto, Capt. Albertus. Pengaruh Kelebihan dan Pergeseran Muatan di Atas Kapal Terhadap Stabilitas Kapal, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan Volume 1 Nomor 1 September 2010, Jakarta;
- [12] Sunaryo, Modernisasi dan Pemberdayaan Armada Pelayaran Rakyat Untuk Pelestarian Budaya Peningkatan Perekonomian Rakyat dan Kesatuan Wilayah NKRI. Jurnal Penelitian Transportasi Laut Volume 12 No. 2 Juni 2010, Jakarta.

