

DUKUNGAN ALAT KESELAMATAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN LEMBAR UNTUK PENINGKATAN KESELAMATAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA II

SAFETY EQUIPMENT SUPPORT IN LEMBAR FERRY PORT FOR IMPROVED SAFETY IN INDONESIA SEA LANE II

I Ketut Mudana

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta
[email: ketutmudana55@yahoo.com](mailto:ketutmudana55@yahoo.com)

Diterima: 4 Februari 2014, Revisi 1: 24 Februari 2014, Revisi 2: 10 Maret 2014, Disetujui: 19 Maret 2014

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini dalam rangka meningkatkan pelaksanaan manajemen keselamatan pelayaran terutama mengenai kondisi dan peningkatan ketersediaan alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar dalam upaya mendukung keselamatan pelayaran di ALKI II. Metode analisis yang digunakan adalah analisis SWOT. Berdasarkan hasil analisis, total nilai bobot tertinggi untuk faktor internal kekuatan yaitu tersedia petunjuk pemeliharaan alat keselamatan (0,79) dan faktor internal kelemahan yaitu manajemen pemeliharaan alat keselamatan tidak berjalan (0,75), total nilai bobot tertinggi untuk faktor eksternal peluang adalah ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui (0,78) dan nilai untuk tantangan yang tertinggi adalah jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional (0,74), strategi yang dapat diimplementasikan adalah Strategi S-O, yaitu dengan memaksimalkan pelaksanaan petunjuk pemeliharaan alat keselamatan yang tersedia dengan memanfaatkan peluang bahwa ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui. Hasil analisis mengenai dukungan alat keselamatan di ALKI II masih lemah karena alat utama yang ada saat ini sebagian besar rusak, tidak berfungsi dengan baik seperti radar, VHF DSC, MF/HF DSC, NBDP, dan SSB Telephony, hal ini disebabkan lemahnya manajemen pemeliharaan alat keselamatan, sedangkan fungsi alat tersebut sangat mendukung keselamatan pelayaran dan masih ada alat keselamatan yang belum tersedia seperti CCTV.

Kata kunci: alat keselamatan, ALKI II, Lembar

ABSTRACT

The purpose of this research in order to improve shipping safety management implementation, especially regarding the condition and increase the availability of safety equipment in Sheet Harbour Crossing in support of safety of navigation in ALKI II. The analytical method used is the SWOT analysis. Based on the analysis, the total value of the highest weight to the strength of the available internal factors pemeliharaan instructions safety equipment (0.79) and the weakness of the internal factors of safety equipment maintenance management is not running (0.75), the total value of the highest weight to external factors odds are ALKI II is the trajectory of the sea in an economical and safe for traveling (0.78) and the highest value for the challenge is the number of vessels operating in Indonesia is very large because of the international port (0.74), a strategy that can be implemented is S-O, strategy, namely to maximize the implementation of safety equipment maintenance instructions available to take advantage of opportunities that ALKI II is the trajectory of the sea in an economical and safe for traveling. The results support the analysis of the safety equipment in ALKI II is still weak because the main tool available today mostly broken, does not work properly such as radar, VHF DSC, MF / HF DSC, NBDP, and SSB Telephony, this is due to lack of maintenance management tool safety, while the function of the device strongly supports the safety of shipping and still there is not yet available safety equipment such as CCTV.

Keywords: safety equipment, ALKI II, Lembar.

PENDAHULUAN

Penyelenggaraan angkutan penyeberangan terkait dengan masalah keselamatan bukan saja merupakan hal yang penting tetapi merupakan kebutuhan bagi setiap pengguna jasa. Lintas penyeberangan Padang Bai-Lembar adalah lintas penyeberangan yang menghubungkan Provinsi Bali (Pelabuhan Penyeberangan Padang Bai) dengan Provinsi Nusa Tenggara Barat (Pelabuhan Penyeberangan Lembar). Jumlah kapal yang beroperasi pada lintas penyeberangan ini sebanyak 26 unit dengan jumlah trip perhari yang dicapai sebanyak 16-24 trip.

Sejalan dengan kondisi tersebut dapat diindikasikan kesibukan dalam pengoperasian kapal penyeberangan yang termuat dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 73 Tahun 2003 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) dinyatakan bahwa kapal penyeberangan tidak boleh terlambat tiba di pelabuhan tujuan, bila terlambat dikenakan sanksi atau peringatan. Selain itu, keterlambatan akan menyebabkan antrean kendaraan dan penumpang di pelabuhan sehingga dapat merugikan kepentingan publik.

Di sisi lain kerawanan tubrukan kapal di Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) karena adanya persilangan dengan lintas penyeberangan Padang Bai-Lembar dan volume lalu lintas penyeberangan yang padat sangat dimungkinkan terjadinya tubrukan kapal domestik dengan kapal asing apabila tidak diantisipasi dengan baik dengan penyediaan alat keselamatan, sistem operasional, pengawasan, dan regulasi yang memadai. Guna mengantisipasi keselamatan pengguna jasa penyeberangan baik penumpang, kendaraan, dan barang yang jumlahnya sangat banyak perlu diantisipasi untuk mendapatkan perlindungan keselamatan dari operator angkutan penyeberangan. Jumlah kapal asing juga banyak yang berlayar di perairan Indonesia di luar ALKI karena adanya pelabuhan internasional di Indonesia yang jumlahnya sangat banyak mencapai 141 pelabuhan internasional, sehingga kapal asing dapat melintas dan berlabuh di perairan Indonesia tanpa batas (Bambang Harjo S, 2012).

Tujuan penelitian ini adalah dalam rangka meningkatkan pelaksanaan manajemen keselamatan pelayaran terutama mengenai kondisi dan peningkatan ketersediaan alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar untuk peningkatan keselamatan pelayaran di ALKI II.

Berdasarkan tujuan tersebut, sejalan dengan kondisi yang dihadapi dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan, maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian yaitu apakah kondisi alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar dalam mendukung keselamatan ALKI II sudah memadai? Sedangkan manfaat penelitian ini adalah sebagai bahan masukan bagi Kementerian Perhubungan dalam rangka meningkatkan ketersediaan alat keselamatan pelayaran dalam upaya mengantisipasi terjadinya tubrukan kapal di ALKI II. Berdasarkan tuntutan ketentuan nasional dan internasional serta kebutuhan pengguna jasa maka penelitian ini penting untuk dilakukan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Aspek Legalitas (Undang-Undang)

Peraturan perundang-undangan berfungsi sebagai instrumental input yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Beberapa pengertian terkait dengan keselamatan yang termuat dalam Undang-undang tersebut dalam BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 dan Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran antara lain:

1. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
2. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
3. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
4. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan

termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

5. Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
6. ISM Code adalah *International Safety Management Code* (kode internasional tentang manajemen keselamatan).
7. ISPS Code adalah *International Ship and Port Facilities Security Code* (kode internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan).

B. Peraturan Menteri Perhubungan dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2011 tentang Alur Pelayaran di Laut dalam Pasal 49 dinyatakan bahwa kapal asing yang melintas jalur ALKI harus melintas secepatnya (tidak boleh berhenti).
2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.73/AP005/DRJD/2003 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan mensyaratkan bahwa kapal penyeberangan tidak boleh terlambat tiba di pelabuhan tujuan, bila terlambat dikenakan sanksi atau peringatan.

C. Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II

Artikel ini ditulis oleh Lidya Christin Sinaga (Pusat Penelitian Politik-LIPI) yang diunggah dalam *website* <http://www.politik.lipi.go.id>. Dalam artikel tersebut dinyatakan bahwa lahirnya Konvensi ke-3 Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai hukum laut (*United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*), 10 Desember 1982, menjadi awal lahirnya hukum laut yang mengakui adanya konsep Negara Kepulauan. Pemerintah Republik Indonesia kemudian meratifikasi konvensi tersebut dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Sejak tahun 1994, Hukum Laut Internasional resmi berlaku dan mulai saat itu pula bangsa Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam, termasuk yang ada di dasar laut dan di bawahnya. Pasal 49 UNCLOS 1982 menyatakan kedaulatan dari negara kepulauan meliputi perairan-perairan yang tertutup oleh garis

pangkal demikian pula wilayah udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

Tahun 1996, Pemerintah Indonesia mengusulkan *International Maritime Organization* (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia. Sesuai dengan Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/1996 tentang Perairan Indonesia, Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan di bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002 tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia, terdapat 3 (tiga) ALKI beserta cabang-cabangnya. Pertama, jalur pada ALKI I yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; dan untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Alur Laut Cabang I A). Kedua, jalur pada ALKI II yang difungsikan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudera Hindia, dan sebaliknya. Ketiga, jalur pada ALKI-III-A yang difungsikan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu. ALKI III-A sendiri mempunyai 4 cabang, yaitu ALKI Cabang III B: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Selat Leti ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III C: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda ke Laut Arafura dan sebaliknya; ALKI Cabang III D: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III E: untuk pelayaran dari Samudera Hindia melintasi Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku.

Masing-masing ALKI mempunyai potensi ancaman yang dinilai relevan dan membutuhkan koordinasi yang lebih serius. Berdasarkan wawancara penulis

dengan narasumber dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), masing-masing ALKI mempunyai potensi ancaman yang berbeda-beda. Untuk ALKI II, potensi ancaman berasal dari imbas konflik Blok Ambalat, seperti digunakannya wilayah ALKI II untuk manuver angkatan perang negara tetangga dan imbas lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan, seperti penangkapan ikan dan sumber daya alam lainnya secara ilegal. Di samping itu, imbas dari pusat pariwisata dunia di Bali, seperti penyelundupan barang secara ilegal dan perdagangan manusia, serta terorisme dan imbas politik ekspansional Malaysia, seperti kemungkinan baru klaim wilayah teritorial setelah berhasil menguasai pulau Sipadan dan Ligitan, serta provokasi atas wilayah Blok Ambalat, juga merupakan potensi ancaman bagi ALKI II.

Diantara ALKI I, II, dan III, ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui. ALKI II yang melewati Selat Makassar-Selat Lombok membelah sisi Indonesia Bagian Barat dan Indonesia Bagian Timur. Lebih jauh, pendangkalan yang terjadi akhir-akhir ini di Selat Malaka menyebabkan kapal-kapal besar, terutama kapal tangki, memindahkan trayek pelayarannya melalui Selat Lombok-Selat Makassar. Sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional, ALKI II memiliki nilai strategis. ALKI II yang mencakup Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi menjadi penting dalam posisinya sebagai jalur pendukung utama dari Selat Malaka yang sudah amat padat.

Rahardjo Adisasmita (2008), dikenal dengan konsep “Kawasan Pembangunan SEMEJA”-nya, mengemukakan bahwa di masa depan Selat Lombok-Selat Makassar memegang peran kunci sebagai jalur pelayaran dunia, di mana jika garis jalur pelayaran vertikal dan garis jalur pelayaran horizontal ditarik pada bola dunia akan beririsan pada titik yang berada tepat di Selat Makassar. “Kawasan Pembangunan SEMEJA” adalah konsep yang khas dan diformulasikan untuk kawasan kepulauan. Konsep pengembangan SEMEJA ini dapat berbentuk selat, teluk, dan laut yang berfungsi untuk memfasilitasi berkembangnya kegiatan perdagangan dan transportasi antar daerah yang berada di sekelilingnya dengan berdasar pada prinsip saling membutuhkan, saling melengkapi, dan saling menguntungkan, di mana kota yang lebih kuat, besar, dan maju wajib mendorong dan menarik kota yang lebih “kecil”. Adisasmita juga menyatakan bahwa Selat Makassar-Selat Lombok

yang memotong Laut Jawa-Banda-Arafura menjadi penghubung dari Utara (Filipina) ke arah Selatan (Samudera Hindia) adalah sebagai alur utama transportasi laut internasional (*international sea transportation highway*).

Pada dasarnya, negara-negara di dunia sebagai pengguna jalur pelayaran dapat memilih jalur yang paling aman dan ekonomis dengan mematuhi ketentuan dalam UNCLOS 1982. Sebaliknya, negara yang dilalui seperti Indonesia, harus menjamin keamanan dan keselamatan alur laut tersebut di samping memanfaatkan peluang ekonomi dan meminimalkan kendala dari pilihan jalur tersebut (Hasim Djalal, 1995). Untuk itu, ALKI II sebagai jalur pelayaran dunia yang potensial di masa mendatang perlu mendapat perhatian terkait dengan hal tersebut. Pertama, peningkatan pertahanan-keamanan di wilayah ALKI II mengingat potensi ancaman yang dimiliki sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, baik dari negara tetangga maupun kapal-kapal asing, terutama potensi ancaman keamanan nontradisional. Peningkatan pertahanan-keamanan ini bisa dilakukan melalui peningkatan personel dan peralatan yang dimiliki TNI Angkatan Laut kita, maupun koordinasi keamanan laut yang efektif di bawah Bakorkamla. Kedua, perubahan paradigma lama dari *continental-based development* menjadi *maritime/sea-based development* sudah saatnya dilaksanakan secara konsisten, sehingga pemanfaatan ALKI II ini harus ditarik ke arah pertumbuhan ekonomi kawasan dan pembangunan wilayah. Peningkatan ekonomi di kawasan pesisir tentu diharapkan akan berkorelasi positif dengan pengurangan gangguan keamanan di laut. Ketiga, perlunya kajian komprehensif mengenai ALKI II, baik dari aspek pertahanan-keamanan, ekonomi, dan sosial-budaya sehingga mendapat pemetaan yang jelas mengenai potensi ancaman dan potensi ekonomi yang bisa dikembangkan masyarakat pesisir, terutama mendukung *maritime/sea-based development*.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif yaitu suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan,

kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata, 2006). Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan sesuatu, misalnya kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecenderungan yang tengah berlangsung.

B. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan cara melakukan wawancara dan penyebaran kuesioner dengan responden pejabat Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lembar, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar, Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Lembar. Data sekunder yang dibutuhkan adalah alat keselamatan di ALKI II, hasil pemeriksaan kapal, jenis sertifikat kapal, dan kapal yang beroperasi. Data primer yang diperoleh kemudian diolah untuk mengetahui kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar dalam mendukung keselamatan ALKI II.

C. Metode Analisis

Dalam melakukan penelitian ini, metode analisis yang digunakan adalah Analisis SWOT. Tujuan dari analisis SWOT adalah untuk memisahkan masalah pokok dan memudahkan pendekatan strategis dalam suatu bisnis atau organisasi. Definisi analisis SWOT secara umum adalah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) dalam suatu proyek atau suatu spekulasi bisnis.

Stephen P. Robbins dan Mary Coulter (1999) mendefinisikan analisis SWOT adalah suatu analisis organisasi dengan menggunakan kekuatan, kelemahan, kesempatan serta ancaman dari lingkungan. Menurut Freddy Rangkuti (2001), analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan.

J.P.G. Sianipar dan H.M. Entang (2003) mendefinisikan Analisis SWOT adalah suatu proses merinci keadaan lingkungan internal dan eksternal guna mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan organisasi ke dalam kategori *strengths*, *weaknesses*, *opportunities*, *threats* sebagai dasar untuk menentukan tujuan, sasaran dan strategi mencapainya sehingga organisasi

memiliki keunggulan meraih masa depan yang lebih baik.

Beberapa langkah dalam menerapkan Analisis SWOT adalah sebagai berikut:

1. menentukan identifikasi faktor internal dan faktor eksternal,
2. melakukan penilaian faktor keberhasilan,
3. menentukan faktor kunci keberhasilan, dan
4. peta posisi kekuatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sarana Angkutan Penyeberangan Lintas Lembar-Padangbai

Jumlah kapal yang beroperasi pada lintas penyeberangan Lembar-Padangbai sebanyak 26 unit, terdiri atas 3 unit milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), 2 unit milik PT. Gerbang Sarana Samudra, 9 unit milik PT. Jembatan Madura, 4 unit milik PT. Putera Master, 3 unit milik PT. Dharma Lautan, 2 unit milik PT. Jembatan Laut, 2 unit milik PT. Pel. Sindutama Bahari, dan 1 unit milik PT. Dharma Bahari Utama. Jarak lintas penyeberangan Lembar-Padangbai adalah 36 mil dengan kecepatan antara 9-16 knot. Usia kapal penyeberangan yang melayani lintas Lembar-Padangbai rata-rata di atas 10 tahun dimana tahun pembuatan yang paling tua adalah kapal buatan tahun 1968 dan yang termuda buatan tahun 1999.

Lintas penyeberangan Lembar-Padangbai beroperasi 24 jam dan jumlah kapal yang melayani sebanyak 26 unit. Untuk kapal yang beroperasi paling tua buatan tahun 1968 sudah berusia 45 tahun dan kapal yang paling muda usianya buatan tahun 1999 sudah berusia 14 tahun, hal ini menggambarkan kapal-kapal yang sudah usia 45 tahun membutuhkan pemeliharaan yang lebih intensif dan lebih sering dilakukan pemeriksaan kondisi kapal dari pada kapal-kapal yang baru berusia 10 tahun.

Kapal yang beroperasi tiap hari pada lintas Lembar-Padangbai melayani 3 trip per hari, hal ini berarti setiap 40 menit terdapat iringan keberangkatan kapal dari satu sisi pelabuhan atau setiap 20 menit ada pegerakan kapal penyeberangan dari ke dua sisi pelabuhan. Apabila kecepatan kapal ferry tidak beraturan sehingga akan terjadi penumpukan di ALKI II, hal ini akan mempersulit kapal asing untuk melintas di ALKI II karena padatnya lalu lintas kapal ferry.

Tabel 1. Data Kapal Penyeberangan Lintas Lembar-Padangbai

No.	Perusahaan	Nama Kapal	Tahun Pembuatan	Jarak Lintas (Mil)	GRT (ton)	Kec (Knot)	Kapasitas	
							Pnp	R-4 (camp)
1.	PT. ASDP (Persero)	KMP. Roditha	1973	36	908	10	325	25
2.	PT. ASDP (Persero)	KMP. Ferindo 6	1968	36	461	9	230	15
3.	PT. ASDP (Persero)	KMP. Port Link II	1970	36	692	9	230	17
4.	PT. Gerbang Sarana Samudra	KMP. Salindo Mutiara I	1976	36	1.002	11	179	25
5.	PT. Gerbang Sarana Samudra	KMP. Gerbang Samudra 3	1998	36	1.380	10,5	112	25
6.	PT. Jembatan Madura	KMP. Marina Segunda	1990	36	824	12	189	20
7.	PT. Jembatan Madura	KMP. Citra Nusantara	1992	36	1.007	13	214	25
8.	PT. Jembatan Madura	KMP. Perdana Nusantara	1992	36	1.645	13	183	22
9.	PT. Jembatan Madura	KMP. Suramadu Nusantara	1994	36	672	10	275	23
10.	PT. Jembatan Madura	KMP. Marina Primera	1990	36	824	10	229	20
11.	PT. Jembatan Madura	KMP. Andika Nusantara	1999	36	1.229	12	285	17
12.	PT. Jembatan Madura	KMP. Permata Nusantara	1968	36	1.504	13	850	60
13.	PT. Jembatan Madura	KMP. Swarna Kartika	1998	36	723	10	200	28
14.	PT. Jembatan Madura	KMP. Laskar Pelangi	1998	36	1.001	10	350	28
15.	PT. Putra Master	KMP. Nusa Penida	1983	36	649	9	204	25
16.	PT. Putra Master	KMP. Nusa Bakthi	1983	36	673	9	280	25
17.	PT. Putra Master	KMP. Nusa Sejahtera	1984	36	899	10	142	21
18.	PT. Putra Master	KMP. Nusa Sakti	1985	36	676	10	292	20
19.	PT. Dharma Lautan	KMP. Dharma Santosa	1991	36	536	13	179	18
20.	PT. Dharma Lautan	KMP. Dharma Kencana IX	1989	36	2.510	14	310	32
21.	PT. Dharma Lautan	KMP. Dharma Kosala	1984	36	625	12	360	30
22.	PT. Jembatan Laut	KMP. Putri Gianyar	1984	36	819	13	490	36
23.	PT. Jembatan Laut	KMP. Putri Yasmin	1992	36	1.035	14	275	30
24.	PT. Pel. Sindutama Bahari	KMP. Sindu Dwitama	1997	36	818	14	220	26
25.	PT. Pel. Sindutama Bahari	KMP. Sindu Tritama		36	2.005	16	230	13
26.	PT. Dharma Bahari Utama	KMP. Rafellia II	1993	36	1.108	13	400	37

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar, Februari 2013

B. Data Produksi Angkutan Penyeberangan Lintas Lembar-Padangbai

Perkembangan jumlah penumpang naik di Pelabuhan Penyeberangan Lembar selama 5 tahun terakhir mengalami naik turun. Penumpang naik yang paling tinggi tahun 2009 sebesar 99.079 orang, 61.116 orang pada tahun 2008 dan tahun 2010 mengalami penurunan menjadi 63.575 orang dan tahun 2011 turun lagi menjadi 58.942 orang dan tahun 2012 mengalami sedikit kenaikan menjadi 62.927 orang, hal ini disebabkan penumpang yang umumnya Tenaga Kerja Indonesia (TKI) asal Nusa Tenggara Barat pada tahun 2008-2010 tidak lagi menggunakan angkutan penyeberangan dan mayoritas menggunakan pesawat udara karena lebih cepat dan harga tiket yang terjangkau.

Perkembangan produksi kendaraan R-2 di Pelabuhan Penyeberangan Lembar mulai dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2012 secara terus menerus mengalami peningkatan, hal ini disebabkan karena sejak tahun 2008 perkembangan

ekonomi masyarakat Pulau Lombok semakin baik maka arus masyarakat Lombok untuk melakukan perjalanan wisata ke Pulau Bali terus meningkat.

Perkembangan produksi kendaraan R-4 yang naik di Lombok sejak tahun 2008-2012 dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Hal ini menggambarkan peningkatan daya beli masyarakat untuk melakukan perjalanan wisata dan begitu juga pergerakan angkutan barang.

Perkembangan jumlah penumpang naik selama 5 tahun terakhir di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai berfluktuasi dan kenaikan tajam pada tahun 2009 dan tahun 2012. Hal ini menggambarkan dinamika pergerakan masyarakat Bali menuju Pulau Lombok cukup tinggi. Hal ini disebabkan Pulau Lombok mempunyai daya tarik baik bidang pertanian maupun obyek wisata serta usaha lainnya.

Perkembangan produksi kendaraan R-2 di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai menunjukkan

bahwa pergerakan masyarakat Bali dan Pulau Lombok yang kembali dari wisata di Bali mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini disebabkan perekonomian masyarakat di Pulau Bali dan Pulau Lombok sudah mengalami peningkatan.

Perkembangan produksi kendaraan R-4 yang naik di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai selama lima tahun terakhir menunjukkan daya beli masyarakat Pulau Bali dan Pulau Lombok mengalami peningkatan yang signifikan sehingga dapat mendorong bepergian menggunakan kendaraan R-4, begitu juga pergerakan angkutan barang antara dua pulau tersebut. Analisis sebelumnya telah digambarkan perkembangan produksi masing-masing Pelabuhan Penyeberangan Lembar dan Padangbai.

Perkembangan jumlah penumpang angkutan penyeberangan lintas Lembar-Padangbai selama 5 tahun terakhir berfluktuasi yang mengalami puncak lonjakan penumpang pada tahun 2009

sebesar 188.193 orang turun menjadi 163.960 orang pada tahun 2012, hal ini menggambarkan dinamika pergerakan masyarakat Pulau Bali dan masyarakat Pulau Lombok yang telah bergeser dari moda angkutan penyeberangan ke pesawat udara karena tarif yang terjangkau.

Perkembangan produksi kendaraan R-2 selama 5 tahun terakhir pada Lintas Penyeberangan Lembar-Padangbai meningkat, hal tersebut menggambarkan dinamika perkembangan ekonomi masyarakat Pulau Lombok dan masyarakat Pulau Bali mengalami peningkatan daya beli.

Perkembangan produksi kendaraan R-4 pada lintas penyeberangan Lembar-Padangbai menunjukan bahwa peningkatan daya beli masyarakat Pulau Lombok dan Pulau Bali mengalami peningkatan secara signifikan yang dapat mendorong bepergian menggunakan kendaraan R-4, begitu juga pergerakan angkutan barang.

Tabel 2. Data Produksi Angkutan Penyeberangan Lintas Lembar-Padangbai Tahun 2008-2012

No	Uraian	Tahun				
		2008	2009	2010	2011	2012
A.	Pelabuhan Lembar					
1.	Penumpang	61.116	99.079	63.575	58.942	62.927
2.	Kendaraan Roda 2	68.152	94.215	101.483	105.215	135.701
3.	Kendaraan Roda 4	94.000	103.022	106.804	114.818	133.732
B.	Pelabuhan Padangbai					
1.	Penumpang	66.192	89.114	76.292	63.322	101.033
2.	Kendaraan Roda 2	66.157	96.177	108.360	114.914	142.550
3.	Kendaraan Roda 4	104.051	116.225	116.368	126.506	148.231
C.	Total (Pelabuhan Lembar + Padangbai)					
1.	Penumpang	127.308	188.193	139.867	122.264	163.960
2.	Kendaraan Roda 2	134.309	190.392	209.843	220.129	278.251
3.	Kendaraan Roda 4	198.051	219.247	223.172	241.324	281.963

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar, Februari 2013, diolah

C. Alat Keselamatan Stasiun Radio Pantai Kelas III Lembar

Secara umum, alat keselamatan di ALKI II yang dimiliki Stasiun Radio Pantai Kelas III Lembar terdiri dari 3 (tiga) alat utama yaitu *Vessel Traffic Services (VTS)*, *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*, dan *Telephony*, dimana dari ketiga alat utama tersebut terdiri atas beberapa jenis alat keselamatan.

Manfaat alat keselamatan:

1. VTS adalah sebuah sistem pemantauan lalu lintas pelayaran yang disediakan oleh pengelola atau administrator pelabuhan, seperti halnya pengatur lalu lintas udara di bandara.

Fungsi VTS:

- a. pengawasan lalu lintas kapal yaitu memonitor lalu lintas dan alur lalu lintas pelayaran, meningkatkan keamanan lalu lintas pelayaran, meningkatkan efisiensi bernavigasi, pengamatan, pendeteksian, dan penjejakan kapal di wilayah cakupan VTS, membantu kapal-kapal yang memerlukan bantuan khusus, dan kepelabuhanan.
- b. perlindungan lingkungan perairan yaitu mendeteksi tumpahan minyak dan mendeteksi ketinggian gelombang perairan.
- c. sistem komunikasi yaitu UHF, VHF, HF, dan komunikasi pada *Internet Protocol (IP)*.

2. *Radio Detection and Ranging* (Radar) adalah peralatan navigasi elektronik terpenting dalam pelayaran, berfungsi untuk mendeteksi dan mengukur jarak suatu obyek di sekeliling kapal.
3. *Automatic Identification System* (AIS) adalah sistem pelacakan kapal jarak pendek, digunakan pada kapal dan Stasiun Pantai untuk mengidentifikasi dan melacak kapal dengan menggunakan pengiriman data elektronik dengan kapal lainnya dan stasiun pantai terdekat. AIS *Transponder* menayangkan informasi secara otomatis, seperti posisi, kecepatan, dan status navigasi pada interval waktu tertentu melalui *transmitter* VHF yang terpasang pada *transponder*.
4. Navimonitor adalah sebuah solusi integrasi yang canggih cocok untuk kebutuhan *Vessel Tracking Management System* (VTMS).
5. CCTV adalah penggunaan kamera video untuk mentransmisikan sinyal video ke tempat spesifik dalam beberapa set monitor. Berbeda dengan siaran TV, sinyal CCTV tidak secara terbuka ditransmisikan.
6. GMDSS adalah suatu paket keselamatan yang disetujui secara internasional, terdiri dari prosedur keselamatan, jenis-jenis peralatan, protokol-protokol komunikasi yang dipakai untuk meningkatkan keselamatan dan

mempermudah saat menyelamatkan kapal, perahu, ataupun pesawat terbang yang mengalami kecelakaan. GMDSS berfungsi untuk bersiap-siaga (termasuk memantau posisi dari unit yang mengalami kecelakaan), mengkoordinasikan *Search and Rescue*, mencari lokasi (mengevakuasi korban untuk kembali ke daratan), menyiarkan informasi maritim mengenai keselamatan, komunikasi umum, dan komunikasi antar kapal. Radio komunikasi yang spesifik diperlukan sesuai dengan daerah operasi kapal, bukan berdasarkan tonase kapal tersebut.

7. *Digital Selective Calling* (DSC) diprioritaskan untuk melacak panggilan radio telepon dan MF/HF radio telex dari kapal ke kapal, kapal ke bangunan lepas pantai, dan bangunan lepas pantai ke kapal. Pemakaian DSC dimaksudkan untuk mengurangi ketergantungan pada operator radio pada anjungan kapal untuk mengirimkan sinyal bahaya secara terus menerus.
8. *Narrow Band Direct Printing* (NBDP) adalah catatan yang tercetak/print dari pesan komunikasi. Jika suatu kapal dalam situasi marabahaya akan baik jika memiliki catatan yang tercetak dari semua komunikasi yang terjadi selama operasi.

Tabel 3. Kondisi Alat Keselamatan di ALKI II

No.	Nama Fasilitas	Jumlah (Unit)	Kondisi		Kekurangan
			Baik	Rusak	
1.	Vessel Traffic Services (VTS)				
	-Radar	1	-	X	Scanner radar tidak berfungsi
	- AIS Transponder	1	X	-	
	- Navimonitor	1	X	-	
	- CCTV	-	-	-	Kamera CCTV (belum tersedia)
2.	Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)				
	- VHF DSC	1	-	X	
	- MF/HF DSC	1	-	X	
	- NBDP	1	-	X	
3.	Telephony				
	- VHF Telepony	3	X	-	
	- SSB Telepony	4	X	-	

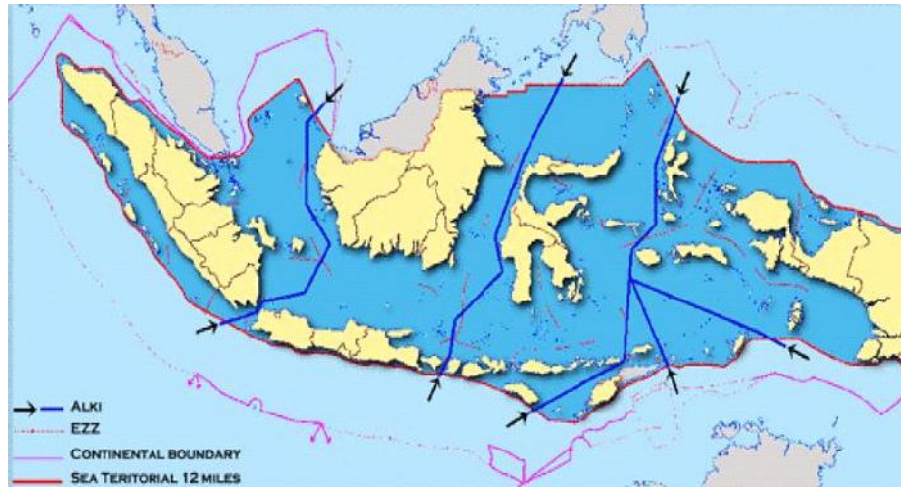
Sumber: Stasiun Radio Pantai Kelas III Lembar, Februari 2013

Alat keselamatan di ALKI II yang dimiliki Stasiun Radio Pantai Kelas III Lembar pada umumnya dalam keadaan rusak. Dari 9 (sembilan) jenis alat keselamatan, 4 (empat) jenis kondisinya baik, 5

(lima) jenis dalam keadaan rusak, 1 (satu) jenis belum tersedia yaitu CCTV. Jadi alat keselamatan yang tersedia belum mendukung peningkatan keselamatan di ALKI II. Mengingat alat keselamatan

tersebut sangat penting maka alat keselamatan yang kondisinya rusak hendaknya segera diperbaiki dan alat keselamatan yang belum ada perlu segera

diupayakan. Hal ini untuk menunjang kinerja Stasiun Radio Pantai Kelas III Lembar dalam upaya memantau pergerakan lalu lintas kapal di ALKI II.



Gambar 3. Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

D. Analisis

1. Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal

Langkah awal dalam Analisis SWOT ini adalah melakukan identifikasi faktor internal dan eksternal dari sisi *strength*, *weaknesses*, *opportunity* dan *threats*. Seluruh aspek faktor internal dan eksternal tersebut digali secara lebih mendalam guna mendapatkan faktor-faktor yang secara kuat dapat mendukung upaya peningkatan keselamatan di ALKI II. Berdasarkan pendalaman materi yang telah dilakukan, dihasilkan identifikasi faktor internal dan eksternal sebagai berikut:

a. Identifikasi Faktor Internal

1) Kekuatan (*Strengths*):

- Tersedia petunjuk latihan keselamatan.
- Tersedia petunjuk pemeliharaan alat keselamatan.
- Tersedia petunjuk keadaan darurat.
- Tersedia siji berkumpul bagi awak kapal.

2) Kelemahan (*Weaknesses*):

- Alat keselamatan belum lengkap.
- Manajemen pemeliharaan alat keselamatan tidak berjalan.
- Alat keselamatan yang ada banyak yang rusak.
- Pengawasan keselamatan masih lemah.

b. Identifikasi Faktor Eksternal

1) Peluang (*Opportunities*):

- ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman dilalui.

- ALKI II memiliki nilai strategis dalam posisinya sebagai jalur pendukung perdagangan internasional.
- ALKI II dapat dimanfaatkan kearah pertumbuhan ekonomi kawasan dan pembangunan wilayah.
- ALKI II dimasa yang akan datang berpotensi sebagai jalur pelayaran dunia.

2) Tantangan (*Threats*):

- Jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional.
- Banyaknya jumlah kapal Indonesia dan *crewnya* kurang mampu berbahasa Inggris karena sebagian besar pelaut Indonesia adalah nelayan.
- Kecepatan kapal kurang memadai karena usia kapal sudah tua.
- Perlu penataan terhadap kapal-kapal domestik yang menggunakan *ship tracking system*.

2. Penilaian Faktor Keberhasilan

Dalam penilaian faktor keberhasilan, akan dinilai tentang Nilai Urgensi (NU), Bobot Faktor (BF), Nilai Dukungan (ND), Nilai Bobot Dukungan (NBD), Nilai Keterkaitan (NK), Nilai Rata-rata Keterkaitan (NRK), Nilai Bobot Keterkaitan (NBK), dan Total Nilai Bobot (TNB) dari masing-masing faktor internal dan eksternal tersebut.

Tabel 5. Evaluasi Keterkaitan Faktor Internal dan Eksternal

No.	Faktor Internal	NU	BF %	ND	NBD	NK																TNK	NRK	NBK	TNB	FKK
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16					
A. Kekuatan (Strengths)																										
1.	Tersedia petunjuk latihan keselamatan	4	10	4	0,40	0	5	2	2	2	4	5	2	2	2	2	2	1	2	1	3	37	2,47	0,25	0,65	
2.	Tersedia petunjuk pemeliharaan alat keselamatan	4	10	4	0,40	5	0	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	4	58	3,87	0,39	0,79	1
3.	Tersedia petunjuk dalam keadaan darurat	4	10	4	0,40	3	3	0	4	4	3	3	2	2	3	4	4	4	4	5	4	52	3,47	0,35	0,75	
4.	Tersedia sijil berkumpul bagi awak kapal	4	10	4	0,40	3	4	4	0	5	4	5	4	4	4	4	3	3	4	3	3	57	3,80	0,38	0,78	
																				296						
B. Kelemahan (Weaknesses)																										
5.	Alat keselamatan belum lengkap	4	10	4	0,40	4	3	4	4	4	0	3	3	3	2	3	3	3	3	4	4	50	3,33	0,33	0,73	
6.	Menajemen pemeliharaan alat keselamatan tidak berjalan	4	10	4	0,40	4	4	4	4	3	3	0	5	3	2	4	4	3	3	3	4	53	3,53	0,35	0,75	1
7.	Alat keselamatan yang ada banyak yang rusak	4	10	4	0,40	3	3	3	3	4	4	3	0	5	3	2	2	4	2	2	4	47	3,13	0,31	0,71	
8.	Pengawasan keselamatan masih lemah	4	10	4	0,40	3	3	4	3	3	3	3	3	0	2	3	3	2	3	3	3	44	2,93	0,29	0,69	
100																				289						
C. Peluang (Opportunities)																										
9.	ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui	4	10	4	0,40	5	4	3	4	4	4	3	3	3	3	0	5	4	4	4	4	57	3,80	0,38	0,78	1
10.	ALKI II memiliki nilai strategis dalam posisinya sebagai jalur pendukung perdagangan internasional	4	10	4	0,40	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	0	4	4	4	4	54	3,60	0,36	0,76	
11.	ALKI II dapat dimanfaatkan kearah pertumbuhan ekonomi kawasan dan pembangunan wilayah	4	10	4	0,40	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	0	4	4	3	50	3,33	0,33	0,73	
12.	ALKI II dimasa yang akan datang berpotensi sebagai jalur pelayaran dunia	4	10	4	0,40	4	3	3	4	4	4	4	3	2	3	3	4	3	0	4	4	52	3,47	0,35	0,75	
																				3,02						
D. Tantangan (Threats)																										
13.	Jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional	4	10	4	0,40	4	3	3	4	4	2	3	4	4	2	4	3	3	4	4	0	51	3,40	0,34	0,74	1
14.	Banyaknya jumlah kapal Indonesia dan crewnya kurang mampu berbahasa Inggris karena sebagian besar pelaut Indonesia adalah relawan	4	10	4	0,40	3	3	4	4	2	4	2	3	4	3	3	3	2	4	2	4	50	3,33	0,33	0,73	
15.	Kecepatan kapal kurang memadai karena usia kapal sudah tua	4	10	4	0,40	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	2	2	3	4	45	3,00	0,30	0,70	
16.	Perlu penataan terhadap kapal-kapal domestik yang menggunakan ship tracking system	4	10	4	0,40	3	4	3	2	3	2	3	2	3	4	3	4	3	2	3	3	47	3,13	0,31	0,71	
100																				2,89						

Sumber: Hasil Analisis

3. Faktor Kunci Keberhasilan

Proses selanjutnya setelah dilakukan evaluasi keterkaitan faktor internal dan eksternal tersebut adalah menentukan faktor kunci keberhasilan. Proses ini sangat menentukan dalam penetapan strategi yang paling memungkinkan untuk dijalankan berkaitan dengan kebutuhan alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar dalam mendukung keselamatan di ALKI II, sehingga terdapat jaminan pemenuhan kebutuhan alat keselamatan bagi pengguna jasa penyeberangan.

Sesuai dengan hasil evaluasi keterkaitan antara faktor internal dan eksternal yang telah dijelaskan tersebut, terutama besaran total nilai bobot terbesar dari masing-masing faktor SWOT adalah merupakan faktor kunci keberhasilan dalam pemenuhan kebutuhan alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar dalam upaya meningkatkan keselamatan di ALKI II, tabel 6.

4. Formulasi Strategi SWOT

Jika faktor kunci keberhasilan sudah dapat dihasilkan dari tahapan analisis yang telah dilakukan, maka langkah berikutnya adalah

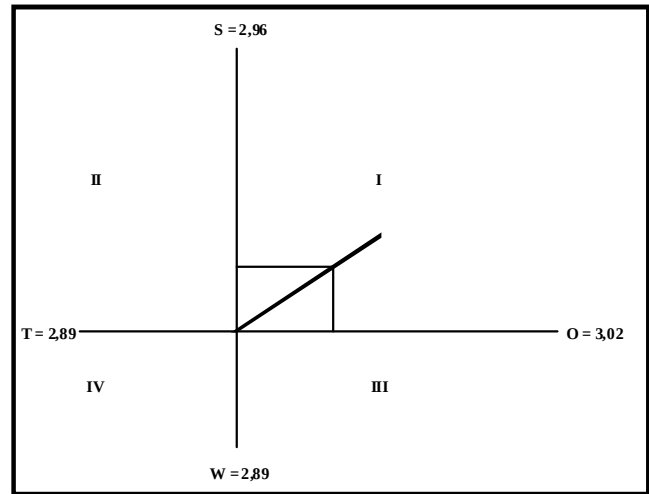
melakukan formulasi strategi SWOT yang terbagi atas gabungan strategi dari masing-masing faktor internal dan eksternal. Strategi-strategi tersebut selanjutnya dipilih untuk diterapkan dalam tahapan implementasi dalam pemenuhan alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar agar dapat menjadi faktor penentu dalam mendukung keselamatan di ALKI II. Berdasarkan total nilai bobot (TNB) semua *strengths*, *weaknesses*, *opportunities*, dan *threats* dapat dipetakan posisi kekuatan organisasi sesuai dengan letak kuadrannya, kemudian dapat ditentukan langkah kebijakan apa yang akan diambil berdasarkan posisi/letak kuadran tersebut.

Berdasarkan gambar 4 menunjukkan bahwa kebutuhan alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar dalam mendukung peningkatan keselamatan ALKI II berada pada Kuadran I. Hal ini berarti alat keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar memiliki peran yang sangat penting untuk meningkatkan keselamatan di ALKI II. Untuk itu, strategi yang dapat diimplementasikan adalah Strategi S-O, yaitu dengan memaksimalkan ketersediaan petunjuk pemeliharaan alat keselamatan dengan memanfaatkan peluang bahwa ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui. Atas dasar analisis tersebut maka pemenuhan alat keselamatan di ALKI II merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting dan mendesak untuk mengantisipasi tidak terjadinya tubrukan kapal di ALKI II. Untuk mengatasi faktor kelemahan yaitu manajemen pemeliharaan alat keselamatan tidak berjalan dan mengatasi tantangan jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional maka upaya yang perlu ditempuh adalah peningkatan pengawasan keselamatan dan meningkatkan kompetensi pengawas keselamatan.

Tabel 6. Faktor Kunci Keberhasilan Pemenuhan Kebutuhan Alat Keselamatan di Pelabuhan Penyeberangan Lembar Dalam Mendukung Keselamatan di ALKI II

Faktor Internal	Faktor Eksternal
Kekuatan (<i>Strengths</i>)	Peluang (<i>Opportunity</i>)
Tersedia petunjuk pemeliharaan alat keselamatan.	ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui
Kelemahan (<i>Weakness</i>)	Ancaman (<i>Threats</i>)
Manajemen pemeliharaan alat keselamatan tidak berjalan	Jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional

Sumber: Hasil Analisis



Gambar 4. Peta Posisi Kekuatan Formulasi Strategi SWOT

HASIL DAN PEMBAHASAN

ALKI II yang berada di Selat Lombok merupakan perlintasan tersibuk kedua setelah ALKI I yang terletak di Selat Sunda. Kapal yang melintas di ALKI tidak hanya kapal penyeberangan dan kapal laut domestik melainkan juga kapal-kapal asing. Hasil analisis ditemukan beberapa alat keselamatan di ALKI II masih lemah karena alat yang ada saat ini sebagian besar dalam kondisi rusak, tidak berfungsi dengan baik juga alat yang sama sekali belum ada yaitu CCTV yang sangat penting untuk memudahkan pemantauan lalu lintas kapal di ALKI II dan sekaligus untuk dapat mengetahui posisi kapal di alur yang dilalui.

Setiap 40 menit terdapat pergerakan kapal, baik di Pelabuhan Penyeberangan Lembar maupun Padangbai. Hal ini berarti setiap 20 menit terdapat pergerakan kapal penyeberangan dari dua sisi pelabuhan, baik dari Pelabuhan Penyeberangan Lembar dan Pelabuhan Penyeberangan Padangbai. Apabila kecepatan kapal ferry tidak beraturan maka kapal akan menumpuk di ALKI II dan kapal asing akan sulit melintas di ALKI II karena padatnya lalu lintas kapal ferry.

Hasil Analisis SWOT setelah diidentifikasi faktor internal dan eksternal kemudian dilakukan penilaian dan pembobotan maka total nilai bobot faktor yang tertinggi untuk faktor internal kekuatan yaitu tersedia petunjuk pemeliharaan alat keselamatan (0,79) dan faktor internal kelemahan yaitu manajemen pemeliharaan alat keselamatan tidak berjalan (0,75) Faktor eksternal yang bernilai tinggi untuk peluang adalah ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk

dilalui (0,78) dan nilai untuk tantangan yang tertinggi adalah jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional (0,74).

Berdasarkan total nilai bobot tertinggi disusun peta kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan, maka langkah-langkah kebijakan strategis yang diperlukan dalam rangka memaksimalkan kekuatan yaitu jumlah kapal penyeberangan yang tersedia dengan memanfaatkan peluang ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui. Untuk mendukung kondisi tersebut dan menjamin keselamatan kapal penyeberangan maupun kapal asing yang melintas di ALKI II, alat keselamatan memegang peranan penting dan merupakan kebutuhan yang mendesak. Langkah-langkah yang diperlukan dalam kaitan mengatasi kelemahan yaitu meningkatkan manajemen pemeliharaan alat keselamatan dan mengatasi tantangan yaitu jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional, maka upaya yang perlu ditempuh adalah meningkatkan pengawasan keselamatan serta meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pengawas keselamatan.

Di sisi lain, institusi yang mempunyai fungsi pencarian dan pertolongan (evakuasi) apabila ada musibah tubrukan kapal di ALKI II adalah Kantor *Search and Rescue* (SAR) Mataram. Berkaitan dengan kesiapan SAR khususnya sarana SAR Laut yang tersedia di Kantor SAR Mataram meliputi peralatan beregu dan perorangan.

Memperhatikan peralatan SAR Laut yang dimiliki Kantor SAR Mataram baik peralatan beregu maupun perorangan belum sepenuhnya siap karena di samping jumlahnya masih terbatas, kondisi peralatan tersebut sebagian ada dalam keadaan rusak ringan dan ada yang rusak berat. Jumlah peralatan SAR perorangan yang masih sangat terbatas sedangkan jumlah *rescuer* sudah mencukupi mencapai 55 orang, tenaga bidang komunikasi sebanyak 9 orang sebagai penunjang operasi SAR dan tenaga Anak Buah Kapal (ABK) sebanyak 16 orang.

Sarana SAR Laut yaitu *Rescue Boat* (Kapal SAR) type 36 meter yang dibuat dari fiber sangat lemah untuk pencarian dan pertolongan di lautan bebas karena kapal fiber tidak tahan benturan, seharusnya kapal dibuat dari aluminium yang lebih tahan benturan. Langkah-langkah antisipasi keselamatan di ALKI II dalam kaitannya dengan SAR adalah peningkatan koordinasi dan peningkatan spesifikasi peralatan yang lebih mendukung keselamatan pelayaran di ALKI II. Kelemahan SAR juga di bidang kompetensi SDM khususnya tenaga *rescuer* yaitu jumlah *rescuer* 55 orang baru mampu berenang, sedangkan untuk menyelam sama sekali belum ada tenaga *rescuer* yang bisa menyelam. Kalau di negara maju seperti Jepang yang dukungan SAR-nya sudah kuat maka teknologi kapal penyeberangan yang digunakan tidak perlu terlalu tinggi, sedangkan di Indonesia dukungan SAR masih lemah.

Tabel 7. Peralatan Beregu Laut dan Peralatan Perorangan

No.	Nama Barang	Jumlah	Kondisi Barang		
			Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
A.	Peralatan Beregu Laut				
1.	Tandu Basket+Floating	1	1		
2.	Meja Plotting	1	1		
3.	G P S	1	1		
4.	Compressor	1		1	
5.	Bola Tanda	2	1	1	
6.	Droppable Lift Craft				
7.	Megaphone	1			
8.	Kompas				
9.	Peta				
10.	Plotter				
11.	Jangka				
12.	Penggaris Segitiga				
13.	Dayung	42	30	12	
14.	Pompa Injak	7	1		6
15.	Perahu Karet 8 org	3	3		

16.	Perahu Karet 12 org	1	1	
17.	Motor Tempel 15 pk	1	1	
18.	Motor Tempel 25 pk	4	4	
19.	Motor Tempel 40 pk	2	1	1
20.	Tali Lempar Rescue			
21.	Compresor			
22.	Tangki Motor Tempel	4	4	
23.	Live Fest			
24.	Sea Rider	1	1	
B. Perorangan Laut				
A	Perangkat Alat Selam			
1a	Tabung Selam	3	1	2
2a	Fins	2	1	1
3a	Masker Selam	2	2	
4a	Snorkel	3	3	
5a	Pakaian Selam	2	2	
6a	Pemberat	7	7	
7a	Regulator	6	5	1
8a	Pisau Selam	2	2	
9a	Deep Pressure Gauge			
10a	Sepatu Koral	5		5
11a	BCD	2	2	
B	Under Water Instrument			
1b	GPS Air Map			
2b	Batery Charge			
3b	Lampu Senter	5	5	
4b	Depth Google	2	2	
5b	Spinal Board	1	1	
6b	Ring bouy	8	8	
7b	Life jacket	57	35	22
9b	Webbing	7	7	
10b	Pluit			
11b	Buoyancy			
12	Rifting Boat	1	1	
13	Senter Hologen	1	1	
14	Head Lamp	6	6	
15	Marine Coral Boat	12	12	
16	Marine Life Jacket	6	6	
17	Rifting Head Protector	7	7	
18	Lightweight Aluminium			
19	Marine Dry Bag	1	1	
20	Titanium Coated Glove	5	5	
21	Tali Rescue	1	1	
22	Body Pack firs aid	1	1	
23	Body Stracher	1	1	
24	Eye Protector	6	6	
25	Diver Kniefe	1	1	

Sumber: Kantor SAR Mataram, Februari 2013, diolah

KESIMPULAN

Manajemen pemeliharaan alat keselamatan di ALKI II masih lemah sehingga alat keselamatan yang dimiliki Stasiun Radio Pantai Kelas III Lembar sebagian besar kondisinya rusak yaitu radar, VHF/DSC, MF/HF/DSC, NBDP, dan SSB Telephony, sedangkan fungsi alat tersebut sangat dibutuhkan pada lintasan ALKI II untuk mengetahui lalu lintas kapal, baik kapal penyeberangan maupun kapal asing yang melintas di ALKI II. Alat keselamatan yang berfungsi baik yaitu AIS Transponder, Navimonitor, VHF Telephony, dan SSB Telephony hanya 3 (tiga) unit dari 4 (empat) unit yang tersedia. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa kondisi alat keselamatan di ALKI II masih sangat lemah, antara lain pemeliharaan alat masih kurang dan begitu juga pemenuhan alat yang belum tersedia masih sangat lamban. Berdasarkan hasil analisis SWOT, total nilai bobot tertinggi untuk faktor internal kekuatan yaitu tersedia petunjuk pemeliharaan alat keselamatan (0,79) dan faktor internal kelemahan yaitu manajemen pemeliharaan alat keselamatan tidak berjalan (0,75). Total nilai bobot tertinggi untuk faktor eksternal peluang adalah ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui (0,78) dan nilai untuk tantangan yang tertinggi adalah jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar karena adanya pelabuhan internasional (0,74). Strategi yang dapat diimplementasikan adalah Strategi S-O, yaitu dengan memaksimalkan ketersediaan petunjuk pemeliharaan alat keselamatan dengan memanfaatkan peluang bahwa ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui.

SARAN

Perlu segera memperbaiki alat keselamatan di ALKI II milik Stasiun Radio Pantai Kelas III Lembar yang rusak agar dapat berfungsi dengan baik dan melengkapi alat keselamatan yang belum ada yaitu CCTV. Dalam upaya mengantisipasi terjadinya tubrukan kapal di ALKI II perlu didukung dengan peraturan tentang prioritas kapal yang melintas saat berada di persimpangan ALKI II. Hal ini untuk memudahkan pengaturan dan pengawasan. Jumlah kapal yang beroperasi di Indonesia sangat besar, oleh karena itu perlu diantisipasi dengan alat keselamatan yang cukup dan kondisi baik agar kapal-kapal yang melintas di ALKI II terjamin keselamatannya. Pemenuhan alat keselamatan di ALKI II merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting dan mendesak untuk mengantisipasi tidak terjadinya tubrukan kapal karena ALKI II termasuk lintasan yang padat.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih atas bantuan yang diberikan sehingga penelitian ini dapat diselesaikan. Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat dan Perkeretaapian selaku pengarah bidang materi, Ir. Mulyahadi, Ms.Tr selaku pembimbing terkait metode penelitian, Dwi Heriwibowo yang telah membantu dalam mengumpulkan dan mengolah data.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, 2008. *Kawasan Pembangunan SEMEJA*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Djalal, Hasjim, 1995. *Indonesia and The Law of The Sea*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies (CSIS).
- Harjo S, Bambang, 2012. *Analisa Antisipasi Terjadinya Kecelakaan Tubrukan Kapal Penyeberangan dan Angkutan Laut Domestik Dengan Kapal Asing di Perairan Indonesia*. PT. Dharma Lautan Utama. Surabaya.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.73/AP005/DRJD/2003 tentang *Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 68 Tahun 2011 tentang *Alur Pelayaran di Laut*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang *Alur Laut Kepulauan Indonesia*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang *Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan*.
- Rangkuti, Freddy, 2001. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis: Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21*. Cetakan Kedelapan. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Robbins, Stephen P. & Coulter, Mary, 1999. *Manajemen*. Jilid 1. Edisi Indonesia. Jakarta: PT. Prenhallindo.
- Sianipar, J.P.G & Entang, H.M, 2003. *Teknik-teknik Analisis Manajemen*. Bahan Ajar Diklatpim Tingkat III. Jakarta: LAN RI.
- Sinaga, Lidya Christin, 2011. *Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II*. (Online). (<http://www.politik.lipi.go.id>. Diakses 23 Januari 2013).
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*.
- Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang *Perairan Indonesia*.