

# KAJIAN TEKNOLOGI KAPAL DAN POLA PELAYANAN PELAYARAN- RAKYAT SEBAGAI MASUKAN UNTUK PEMBERDAYAAN MELALUI PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN

**Romeiza Syafriharti**

Staf Pengajar Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Unikom

## *Abstrak*

*Pemerintah mempunyai komitmen untuk mempertahankan pelayaran-rakyat yang merupakan warisan budaya bangsa Indonesia untuk berkiprah dalam pelayaran di Indonesia. Namun saat ini, keberadaannya terancam punah. Oleh sebab itu perlu dirumuskan strategi untuk pemberdayaannya. Salah satunya adalah melalui kajian teknologi kapal pelayaran-rakyat, kelengkapan peralatan keselamatan dan sertifikasi awak kapal, serta pola pelayanan untuk meningkatkan kualitas pelayanan. Dari ketiga aspek utama yang dinilai, maka yang merupakan kekuatan adalah pola pelayanan, dan sebagian teknologi kapal (bahan baku kapal dan ukuran kapal). Sedangkan yang lainnya merupakan kelemahan untuk kualitas pelayanan, yaitu tenaga penggerak (teknologi kapal), serta peralatan keselamatan dan sertifikasi awak kapal.*

*Kata Kunci : teknologi kapal, pola pelayanan, pelayaran-rakyat, kualitas pelayanan*

## **I. PENDAHULUAN**

Pelayaran-rakyat adalah salah satu angkutan laut yang ada di Indonesia, sebagaimana tercantum dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jenis pelayaran ini adalah pelayaran tradisional yang merupakan warisan budaya bangsa Indonesia. Oleh sebab itu, Pemerintah berketetapan untuk tetap mempertahankan jenis pelayaran ini, yang dikuatkan dalam peraturan perundang-undangan bahwa Pemerintah mempunyai tanggung jawab untuk membina pelayaran-rakyat. Karakteristik utamanya adalah kapal yang terbuat dari kayu, sebagian masih memanfaatkan layar sebagai tenaga penggerak, dan lebih banyak mengangkut barang atau hewan.

Ironisnya, pelayaran-rakyat yang tadinya mempunyai jumlah armada dan muatan cukup besar, belakangan inisemakin menurun. Kenyataan ini memperlihatkan ada sesuatu yang tidak berjalan sebagaimana mestinya, bisa dari sisi internal pelayaran-rakyat atau bisa juga dari sisi eksternal yang dapat berasal dari kebijakan pemerintah maupun faktor lainnya.

Dalam setiap bisnis, kualitas pelayanan menjadi hal yang mutlak diperhatikan, bahkan untuk jasa pelayanan yang diberikan oleh pelayaran-rakyat sekalipun. Dalam jasa pelayanan transportasi kualitas pelayanan yang paling mendasar adalah dalam hal keamanan dan keselamatan. Ini juga yang menyebabkan Kementerian Perhubungan mencanangkan ‘zero accident’. Salah satu upaya yang harus dilakukan Pemerintah untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran, termasuk pelayaran-rakyat, adalah mengeluarkan standar yang terkait dengan teknologi kapal, kelengkapan peralatan keselamatan di kapal, dan sertifikasi awak kapal. Dengan demikian, karakteristik kapal, baik fisiknya maupun kelengkapan fasilitas keselamatan, adalah bagian dari indikator kualitas pelayanan. Selain itu, sertifikasi awak kapal dan pola

pelayanan juga dimasukkan sebagai variabel yang dikaji dalam perspektif kualitas pelayanan. Oleh sebab itu, tujuan tulisan ini adalah memetakan kekuatan dan kelemahan pelayaran-rakyat dari aspek teknologi kapal, sertifikasi awak kapal, dan pola pelayanan.

Pada dasarnya, untuk mengkaji kualitas pelayanan, khususnya jasa pelayanan pelayaran-rakyat, banyak hal yang harus dilihat. Namun, tulisan ini dibatasi hanya pada analisis teknologi kapal pelayaran-rakyat, baik dari perspektif kebijakan pemerintah maupun dari kondisi faktual kapal pelayaran-rakyat sendiri. Metodologi yang digunakan adalah analisis deskriptif, termasuk analisis komparasi antara kebijakan dengan kondisi yang ada. Diharapkan, hasil kajian dapat bermanfaat untuk masukan pemberdayaan pelayaran-rakyat yang menjadi tanggung jawab Pemerintah.

## **II. KARAKTERISTIK JASA PELAYANAN PELAYARAN-RAKYAT**

### **Tipe Bisnis**

Bisnis pelayaran rakyat tergolong jenis *service business*, yaitu *transportation service business*. Lebih spesifik untuk pelayaran-rakyat, usaha bisnisnya lebih banyak untuk jasa pengangkutan barang atau hewan sampai ke pelosok-pelosok yang sulit dijangkau oleh kapal konvensional yang ukurannya relatif besar.

Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat adalah usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan. Peranannya penting dalam transportasi laut di Indonesia dan mempunyai karakteristik tersendiri. Biasanya di pelabuhan yang melayani pelayaran-rakyat, dermaga untuk pelayaran-rakyat dipisahkan dari angkutan laut yang lain.

Kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat ini dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh Awak Kapalberkewarganegaraan Indonesia. Biasanya usaha angkutan pelayaran-rakyat termasuk golongan menengah ke bawah.

Pola manajemen perusahaan modern tidak ditemukan pada pengelolaan usaha pelayaran-rakyat. Pola manajemen yang diterapkan dalam menjalankan usaha pelayaran-rakyat adalah secara kekeluargaan, termasuk pengelolaan sumberdaya manusia. Biasanya awak kapal masih mempunyai hubungan kekerabatan dengan pemilik kapal, atau paling tidak direkomendasikan oleh keluarga, saudara, atau kenalan pemilik kapal.

Selain sistem perekrutan awak kapal, sistem upahnya pun termasuk unik. Sistem upah yang diterapkan adalah sistem bagi hasil antara pemilik kapal dengan awak kapal. Jadi keuntungan serta penghasilan yang diperoleh dalam jangka waktu tertentu sangat tergantung dari kuantitas muatan yang diangkut dalam rentang waktu tersebut dan dibagi secara proporsional antara pemilik dan awak kapal.

Dengan pola manajemen yang diterapkan, pendekatan kekeluargaan digunakan dalam pemecahan masalah, baik antar awak kapal maupun antara pemilik dengan awak kapal. Kunci utama penerapan manajemen seperti ini adalah rasa saling percaya yang mutlak ada.

### **Pola Pelayanan**

Trayek angkutan laut terdiri dari 2 (dua) jenis, yaitu trayek *liner* dan trayek *tramper*. Trayek *liner* adalah trayek yang mempunyai jadwal tetap dan teratur. Sedangkan trayek *tramper* tidak berjadwal dan tidak teratur. Kapal pelayaran-rakyat

mempunyai trayek *tramper*. Oleh sebab itu, tidak ada jadwal yang pasti kapan kapal akan datang dan kapan akan berangkat. Selain itu juga tidak ada kepastian dari mana asal kapal yang singgah di pelabuhan tertentu dan ke mana pelabuhan tujuannya. Jenis barang yang akan dimuat dan dibongkar pun tidak ada kepastian. Jadi jadwal keberangkatan dan kedatangan serta pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan sangat tergantung dari pesanan pelanggan yang mengirimkan barangnya. Oleh sebab itu, rutenya pun tergantung permintaan ke mana akan dikirim.

### III. TEKNOLOGI KAPAL PELAYARAN-RAKYAT

Di dalam UU tentang Pelayaran tersebut angkutan laut pelayaran-rakyat dinyatakan sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Dapat dilihat di sini, bahwa keunikan kapal-kapal pelayaran-rakyat adalah masih banyak yang menggunakan layar, selain bahannya yang terbuat dari kayu.

Ukuran kapal berdasarkan tenaga penggerakannya adalah: (1) kapal layar (KL) dengan ukuran tidak ditentukan sepanjang digerakkan sepenuhnya oleh angin (tidak ada ukuran baku), (2) kapal layar bermotor (KLM) tradisional, yang biasanya berukuran 35 sampai kurang dari 500 GT (*gross tonnage*) dengan tenaga mesin dan luaslayar sesuai ketentuan, dan (3) kapal motor (KM) sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran 7 sampai di bawah 35 GT.

### IV. KETENTUAN KESELAMATAN PELAYARAN

Untuk menjamin keselamatan pelayaran, maka kapal harus dinyatakan laik laut jika ingin belayar. Suatu kapal dinyatakan laik laut jika mengikuti ketentuan yang mengatur terhadap keselamatan kapal, antara lain tentang badan kapal, perlengkapan, sertifikat penumpang, sertifikat keselamatan radio, perangkat telegraf radio dan sertifikat alat-alat penolong dan peralatan lainnya serta keselamatan barang.

Persyaratan lainnya yang juga harus dipenuhi adalah yang menyangkut awak kapalnya, yaitu tingkat ijazah nakhoda, perwira mesin, dek dan radio. Pemenuhan jumlah awak kapal pun harus sesuai ketentuan. Peryaratan kelaiklautan diwujudkan dalam bentuk sertifikat, tergantung kategori kapalnya. Beberapa sertifikat yang harus dimiliki oleh kapal adalah seperti tabel berikut.

**Tabel 1 Daftar Sertifikat untuk Keselamatan Kapal**

No.	Tipe Kapal	Sertifikat yang Harus Dimiliki
1.	KM (kapal motor) 7-35 GT ( <i>gross tonnage</i> )	Sertifikat keselamatan, sertifikat tanda kebangsaan (pas tahunan), sertifikat garis muat (untuk panjang > 24 m), surat ukur, surat izin berlayar (SIB).
2.	KLM (kapal layar motor) 35 GT	Surat tanda kebangsaan, sertifikat keselamatan, surat ukur, SIB.
3.	KLM 35-150 GT dan 424,5 m <sup>3</sup> -850 m <sup>3</sup>	Surat ukur, sertifikat keselamatan sesuai dengan isi kotor, sertifikat radio, SIB.
4.	Kapal penyeberangan	Sertifikat keselamatan kapal penyeberangan, surat tanda kebangsaan kapal, surat ukur, <i>International Oil Pollution Prevention (IOPP) certificate</i> , sertifikat klas, SIB.

Sumber: Nikson S., *Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut, Bakorkamla, 2009*

Secara keseluruhan, pemeriksaan yang dilakukan oleh Syahbandar sebelum kapal diberi izin untuk berlayar, meliputi :

- Sertifikat kapal;
- Awak kapal (sertifikat kompetensi, jumlah minimum *crew*, dan lain-lain);
- Ruang kerja (*working space*);
- Peralatan keselamatan jiwa (*life boat, raft buoys, EPIRB* (lokasi peralatan dalam kondisi emergensi), dan lain-lain);
- Peralatan pemadam kebakaran (*fire fighting appliance*);
- Alat Pencegahan kecelakaan (*accident prevention*);
- *General safety* (*watertight doors, safety plan and signs, escape routes, steering gear, pilot ladder, etc.*);
- *Alarm signal* (*general alarm and fire alarm*).

## **V. ANALISIS KUALITAS PELAYANAN PELAYARAN-RAKYAT DARI ASPEK STANDAR TEKNIS KAPAL**

Analisis dikelompokkan berdasarkan aspek yang dinilai apakah menjadi kekuatan atau kelemahan pelayaran-rakyat dalam memelihara dan bahkan untuk meningkatkan kualitas pelayanannya.

### **A. *Kondisi Faktual Teknologi Kapal***

Kapal pelayaran rakyat terbuat dari kayu dan berukuran relatif kecil (kecuali yang mempunyai tenaga penggerak dengan layar ada juga yang berukuran besar). Untuk perspektif manajemen kualitas pelayanan, kondisi bahan dan ukuran kapal ini merupakan kekuatan bagi pelayaran-rakyat untuk bersaing dengan angkutan laut jenis yang lain. Dengan terbuat dari kayu, maka kapal pelayaran-rakyat tidak mudah terbalik. Keunggulan lainnya adalah mampu mencapai daerah terpencil yang sulit dicapai oleh kapal-kapal konvensional, terlebih yang berukuran besar. Namun demikian, ada hal yang lain yang menjadi kendala. Meski memberikan nilai positif bagi kualitas pelayanan, kapal dari bahan kayu membutuhkan biaya perawatan dan peremajaan yang relatif mahal, terlebih lagi saat ini sulit memperoleh kayu sebagai bahan baku kapal.

Dilihat dari tenaga penggeraknya, kapal pelayaran rakyat sulit bersaing dengan kapal jenis lain. Meskipun mempunyai motor sebagai penggerak, kecepatannya masih di bawah kapal lain. Oleh sebab itu, hal ini menjadi kelemahan pelayaran-rakyat bersaing dengan kapal jenis lain.

### **B. *Peralatan Keselamatan dan Sertifikasi Awak Kapal***

Pengusahaan pelayaran-rakyat banyak yang dikelola secara tradisional, baik yang menyangkut keuangan maupun organisasinya. Semua berjalan dengan asas kekeluargaan dan ada pembagian keuntungan dengan metode bagi hasil antara pemilik kapal dengan awak kapal. Manajemen yang diterapkan juga sangat sederhana. Di satu sisi, keadaan ini dapat menjadi kekuatan perusahaan karena pengambilan keputusan dilakukan bersama-sama. Namun, seringkali karena 'ketradisionalannya', aturan-aturan keselamatan yang ditetapkan oleh Pemerintah tidak semuanya dipenuhi. Awak kapal juga banyak yang belum memiliki sertifikasi, meskipun Pemerintah sudah menyelenggarakan *Basic Safety Training* untuk awak kapal pelayaran-rakyat. Dengan

demikian, aspek ini merupakan kelemahan pelayaran-rakyat untuk meingkatkan daya saingnya.

### C. Pola Pelayanan

Pelayaran-rakyat sejak dulu beroperasi dengan pola *tramper*, yaitu tidak berjadwal dan tidak teratur. Dari sisi pelayanan, hal ini memudahkan konsumen untuk menentukan sendiri jadwal dan tujuan pengiriman. Namun, di sisi lain, sebenarnya ini menjadi kelemahan untuk kelangsungan bisnis pelayaran-rakyat, karena tidak ada jaminan muatan ketika kembali ke pelabuhan asal. Dengan demikian, pebisnis sering sulit menetapkan tarif yang mampu bersaing dengan tarif jenis angkutan laut yang lain.

Salah satu keunikan bisnis pelayaran-rakyat adalah pelayanan bongkar dan muat barang yang dilakukan sendiri oleh awak kapalnya. Ini memberi jaminan kepada pelanggan dalam hal keamanan dan keselamatan muatannya.

**Tabel 2 Kekuatan dan Kelemahan Kualitas Pelayanan Pelayaran-Rakyat**

No.	Aspek Penilaian	Kekuatan untuk Kualitas Pelayanan	Kelemahan untuk Kualitas Pelayanan
<b>A. Kondisi Faktual Teknologi Kapal</b>			
1.	Kapal terbuat dari kayu	Mudah mengapung sehingga relatif aman karena tidak mudah terbalik	
2.	Kebanyakan ukuran kapal relatif kecil	Mudah mencapai daerah terpencil dengan alur pelayaran dangkal	
3.	Tenaga penggerak kapal adalah bisa layar saja, motor saja, atau layar dan motor		Kecepatan relatif rendah dibandingkan kapal niaga jenis lain
<b>B. Peralatan Keselamatan dan Sertifikasi Awak Kapal</b>			
1.	Seringkali peralatan keselamatan, termasuk keselamatan jiwa tidak lengkap		Berbahaya untuk keselamatan awak kapal dalam pelayaran
2.	Seringkali awak kapal, termasuk nakhoda tidak mempunyai sertifikat sesuai penugasannya		Membahayakan keselamatan dalam pelayaran
<b>C. Pola Pelayanan</b>			
1.	Pola pelayanan <i>tramper</i> atau tidak berjadwal dan tidak teratur	Memberikan keleluasaan bagi konsumen untuk menentukan jadwal, tujuan, dan rute pelayaran	
2.	Barang dimuat dan	Keamanan muatan lebih	

No.	Aspek Penilaian	Kekuatan untuk Kualitas Pelayanan	Kelemahan untuk Kualitas Pelayanan
	dibongkar sendiri oleh awak kapal	terjamin karena bongkar/muat tidak dilakukan oleh pihak lain, tetapi langsung oleh awak kapal	

## VI. KESIMPULAN

Dari hasil kajian di atas, dapat dilihat bahwa aspek pola pelayanan yang dinilai semuanya merupakan kekuatan pelayanan-rakyat untuk mempertahankan dan meningkatkan kualitas pelayanan. Sedangkan aspek peralatan keselamatan dan sertifikasi awak kapal semuanya merupakan kelemahan untuk bersaing dengan angkutan laut jenis lain. Kalau teknologi kapal, ada yang merupakan kekuatan dan ada juga yang menjadi kelemahan. Namun yang terpenting di sini adalah bahwa perlu juga dilihat dari perspektif kinerja operasional pelayanan-rakyat yang dapat bertolak belakang dengan kinerja pelayanan. Jika kinerja operasional buruk, maka bisnis pelayanan-rakyat sulit untuk meningkatkan kinerja pelayanan bahkan mempertahankannya sekalipun.

## VII. DAFTAR PUSTAKA

- Clarkson Research Studies. 2004. *The Tramp Shipping Market*. [www.pfri.uniri.hr](http://www.pfri.uniri.hr) [1 April 2004]
- David, Fred R. 2009. *Manajemen Strategis, Konsep*. Buku 1 Ed. 12. Salemba Empat. Jakarta
- Metaxas, B. N. 1972. The Future of the Tramp Shipping Industry. *Journal of Transport Economics and Policy*, Volume VI, No. 3: 271-280
- Pusat Kajian Kemitraan dan Pelayanan Jasa Transportasi. 2011. *Kajian Pemberdayaan Armada Pelayaran Rakyat Nasional* (Laporan Akhir). Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan
- Rochmah & Nugroho. 2009. *Metode Penelitian Sosial, Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif Dalam Penelitian Bidang Administrasi Publik*. Intimedia dan Lembaga Penerbitan dan Dokumentasi Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang. Malang
- Suharsaputra, Uhar. 2012. *Metodologi Penelitian, Kuantitatif, Kualitatif dan Tindakan*. Refika Aditama. Bandung
- Sukirno, Sadono. et al. 2006. *Pengantar Bisnis*. Ed. 1. Kencana. Jakarta
- Sukmadi. 2012. *Pengantar Ekonomi Bisnis*. Humaniora Utama Press. Bandung
- Syafriharti, Romeiza, et. al. 2012. *Pemberdayaan Pelayaran-Rakyat di Jawa Barat Berdasarkan Karakteristik Supply dan Demand*. Laporan Hasil Penelitian Strategis Nasional Tahun ke-1. Ditjen Dikti Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
- Yamit, Zulian. 2010. *Manajemen Kualitas Produk dan Jasa*. Ekonisia. Yogyakarta
- Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 22 Tahun 2010 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 30 Tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut
- Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM.14 Tahun 2002 Tanggal 25 Februari 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal
- Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM. 33 Tahun 2001 Tanggal 4 Oktober 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KM.12 Tahun 1989 tentang Pembinaan Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor PY 68/1/5-6 tentang Surat Kecakapan Mualim/Juru Motor Pelayaran Rakyat
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Nomor: PY.66/1/2-02 tentang Persyaratan Keselamatan Kapal Layar Motor (KLM) Berukuran Tonase Kotor Sampai Dengan GT 500
- Peraturan Kepala Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Nomor SK. 225/DL.002/II/ Diklat – 2010 tentang Standar Pelatihan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training / BST*) Khusus Awak Kapal dan Pekerja Pada Kapal Layar Motor (KLM) dan Kapal Penangkap Ikan Dalam Negeri

