

Manajemem Usaha Pelayaran Rakyat

Asmiati

Politeknik Maritim AMI Makassar

Corresponding Author: Asmiati

Penulis Pertama: Telp: 0811415391

E-mail: mia.savvy@gmail.com

Abstrak

Instruksi presiden nomor 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional memberi dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat antara lain; fasilitas pendanaan, peningkatan kualitas kapal, sumber daya manusia, manajemen usaha serta pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan pelayaran rakyat. Penelitian ini bertujuan mengetahui: (1) kondisi operasional sistem pengelolaan perusahaan pelayaran rakyat; (2) pengelolaan sumber daya manusia dan (3) sistem pemasaran dan sistem pembiayaan pada perusahaan pelayaran rakyat. Penelitian ini dilaksanakan di dua pelabuhan pelayaran rakyat yakni pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta dan pelabuhan Paotere Makassar. Pengambilan data diperoleh melalui survey terhadap perusahaan pelayaran rakyat dan juga Pengurus DPD dan DPC pelayaran rakyat dengan menyebarkan angket untuk diisi oleh responden terpilih. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan analisis statistik melalui uji validitas dan signifikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan hasil pengujian regresi logistik untuk semua variabel diperoleh nilai 0,000 dengan kata lain $\text{sig } 0,000 < 0,05$ dengan nilai Nagerkelke (R^2) adalah sebesar 0,876 atau konstribusi semua variabel (perencanaan, pembiayaan, pengawasan, SDM, pemasaran dan ekstern dan intern) terhadap kinerja transportasi (Y) adalah sebesar 87,6 persen. Sisanya adalah 12,4 persen yang tidak menjadi variabel dalam penelitian ini.

Kata Kunci: usaha transportasi, pelayaran rakyat, Sunda Kelapa, Paotere

1. PENDAHULUAN

Berbagai jenis usaha pelayaran yang ada di Indonesia saat ini, kapal pelayaran rakyat (Pelra) adalah sebagai salah satu sub sistem angkutan laut yang dikelola oleh masyarakat secara sederhana yang digunakan untuk mengangkut muatan baik barang maupun penumpang dari pedalaman yang tidak terjangkau oleh kapal besar, menggunakan perahu tradisional yang memakai layar, yang saat ini telah dilengkapi dengan tambahan motor (Jinca, 202). Peran pelayaran rakyat adalah sebagai angkutan rakyat yang dapat memberikan kontribusi bagi penyeberangan barang konsumsi khususnya ke pulau-pulau terpencil dan terisolasi dari jangkauan infrastruktur pembangunan pada umumnya

Perusahaan pelayaran rakyat pada umumnya identik dengan kapal kayu tradisional yang dioperasikan oleh pelaut alami dengan manajemen sederhana. Berdasarkan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran (pasal 15 ayat 1 dan 2), kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan diperairan mempunyai karakteristik tersendiri (Sembiring, 2009).

Seiring dengan perkembangan zaman dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang transportasi perkapalan, serta meningkatnya kebutuhan dan tuntutan masyarakat, baik kualitas maupun kuantitas, keberadaan kapal pelayaran rakyat semakin tersingkirkan dan menghadapi tantangan pasar yang semakin besar, bahkan jumlahnya cenderung semakin berkurang (Jinca, 2011). Selanjutnya dapat dilihat dari perkembangan jumlah kapal pelayaran rakyat pada tahun 1997 tercatat sebanyak 2.973 unit, tetapi pada tahun 2001-2005 jumlah kapal pelayaran rakyat menurun menjadi

2.530 unit, selain itu jumlah perusahaan pelayaran dari tahun 2001-2005 jumlahnya tetap atau tidak ada penambahan sama sekali yaitu sebanyak 760 perusahaan (Dirjen Hubla 2005). Walaupun pada tahun 2006 sampai dengan 2010 perusahaan pelayaran rakyat dan jumlah armada pelayaran rakyat

mengalami pertumbuhan akan tetapi relatif kecil yaitu; pertumbuhan angkutan laut perusahaan pelayaran rakyat sebesar 507 (2006) menjadi 632 (2010) atau rata-rata pertumbuhan 5,71 persen pertahun (Dirjen Hubla, 2010).

Selain kondisi tersebut tentu sangat mencemaskan, karena selama ini kapal-kapal pelayaran rakyat telah memberikan banyak manfaat khususnya dalam menjangkau daerah dan pulau-pulau terpencil, bahkan mampu masuk ke pedalaman melalui sungai-sungai yang tidak dapat dilakukan oleh angkutan laut lainnya. Salah seorang anggota Dewan Maritim Indonesia, (Soloestomo, 2006), dalam (Manurung, 2006) menyatakan bahwa pemberdayaan kapal pelayaran rakyat sudah sangat mendesak, khususnya dalam mengamankan distribusi kebutuhan pokok ke seluruh pulau terpencil di Indonesia. Selain itu dampak buruk akibat dari berkurangnya kapal pelayaran rakyat adalah hilangnya penghasilan dan kesempatan kerja bagi ABK (anak buah kapal), buruh bongkar muat dan pengusaha. Menurut Sekretaris Jenderal DPP Perla (Gani, 2003), dalam (pasong, 2009), bahwa dari 200 unit kapal pelayaran rakyat yang ditahan oleh aparat kepolisian dan bea cukai yang tersebar di seluruh Indonesia, telah berdampak paling sedikit menghilangkan 3.600 ABK (anak buah kapal), 500 sopir, serta 5.000 buruh pelabuhan.

Dalam rangka penguatan kapal pelayaran rakyat pemerintah telah mengeluarkan Keputusan Presiden No.118/2000 tentang “Daftar bidang usaha yang tertutup untuk penanaman modal oleh kepemilikan warga asing dan atau badan hukum asing”, salah satu bidang usaha tersebut adalah pelayaran rakyat. Dasar kepentingan tersebut adalah untuk memproteksi terhadap investasi asing di sektor angkutan pelayaran rakyat yaitu melindungi usaha rakyat dari tersingkirnya kapal pelayaran rakyat dari arus persaingan yang kuat dibidang perkapalan (DPP Perla, 2010). Selanjutnya pada tanggal 28 Maret 2005 Presiden telah mengeluarkan instruksi nomor 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional. Kebijakan tersebut memberikan dukungan untuk pengembangan pelayaran rakyat antara lain fasilitas pendanaan, peningkatan

kualitas kapal, sumber daya manusia, manajemen usaha serta pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan pelayaran rakyat (Nikijuluw, 2007).

Pengakuan pemerintah terhadap peranan pentingnya pelayaran rakyat untuk melancarkan logistik nasional serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat perlu ditindak lanjuti dengan tindakan kongrit membuka peluang kepada pelayaran rakyat agar bisa membangun armada dengan konstruksi modern selaras dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi sehingga mampu meningkatkan daya saingnya sejajar dengan unsur pelayaran dalam negeri lainnya (Dirjen Hubla, 2011)

Upaya pemerintah tersebut dapat memberikan nuansa baru terhadap pelayaran rakyat. Kenyataan selama ini telah ditemukan beberapa kelemahan meliputi terbatasnya permodalan sehingga sulit bersaing dengan jenis pelayaran lainnya, sistem pengelolaan pelayaran rakyat masih bertumpu pada sistem tradisional dengan struktur organisasi terkesan sangat sederhana dengan tidak adanya pembagian tugas dan wewenang secara formal dan tertulis, dan sistem pelayaran dengan model tramper yang mengandalkan atau menyesuaikan sumber dan tujuan muatan (Jinca, 2011).

Untuk meningkatkan peranan pelayaran rakyat perlu dilakukan kajian dalam pengelolaan model manajemen yang baik dengan perencanaan bisnis yang terarah dan sistematis, perhitungan pembiayaan bisnis yang akurat, pemilihan strategi pemasaran bisnis yang tepat, serta pengawasan dan pembinaan bisnis yang kontinuitas. Dengan begitu diharapkan transportasi pelayaran rakyat dapat memberikan peranan yang besar tidak hanya terhadap pertumbuhan perekonomian tetapi juga terhadap ketahanan nasional negara ini (Manurung, 2006).

Sehubungan dengan berbagai permasalahan yang dialami oleh perusahaan pelayaran rakyat maka pada kajian ini masalah dapat dirumuskan bahwa “Bagaimana comparative/perdagangan manajemen pengelolaan usaha pelayaran rakyat Sunda Kelapa dan perusahaan pelayaran rakyat Paotere?”.

Tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji kinerja perusahaan pelayaran rakyat meliputi; Sistem operasional pengelolaan perusahaan pelayaran rakyat, mengetahui organisasi, tugas dan tanggung jawab serta kewenangan Sumber Daya Manusia (SDM) pada perusahaan pelayaran rakyat, Sistem pemasaran dan pembiayaan operasional pada perusahaan pelayaran rakyat.

2. METODE

Pada penelitian ini digunakan beberapa variabel bebas yang mempengaruhi tingkat kinerja perusahaan pelayaran rakyat yaitu ; Perencanaan (X1), Suatu perusahaan menunjukkan manajemen yang baik bilamana dalam pengelolaannya mempunyai target yang akan dicapai. Target tersebut tentu dirumuskan dalam perencanaan seperti ; target keuntungan, langkah-langkah operasional perusahaan, pembagian dan jumlah sumber daya dan variabel lainnya. Pembiayaan (X2), Variabel pembiayaan merupakan penggerak utama dalam menjalankan suatu perusahaan, sehingga sehat tidaknya suatu perusahaan dapat dilihat dari aktiva tetap dan aktiva lancarnya, kedua variabel ini ditentukan oleh modal, investasi, pendapatan, biaya operasional, dan biaya lainnya. Pengawasan (X3), Efisiensi dan efektifitas kegiatan perusahaan bila didukung oleh pengawasan terhadap pelaksanaan operasional perusahaan seperti pengawasan lapangan, pengawasan penggunaan dana, perangkutan, dan SDM.

Sumber Daya Manusia/SDM (X4), Sumber daya pengelolaan perusahaan ditentukan oleh organisasi dan skill tenaga kerja yang melaksanakan setiap tanggung jawab masing-masing bidang. Indikator ini ditentukan dari tingkat pendidikan dan kesesuaian keahlian pada bidangnya. Pemasaran (X5), Kepastian adanya angkutan setiap perusahaan pelayaran ditentukan oleh kemampuan memasarkan produksi jasa angkutan kepada pelanggan mengingat jumlah saingan pada perusahaan yang sama semakin banyak. Indikator ini ditentukan dengan jumlah agen, jumlah trayek, kapasitas angkutan/trayek, lama waktu tunggu muatan kapal/ armada di pelabuhan. Variabel Ekstern dan Intern (X6),

Variabel ini diduga dapat berpengaruh pada persaingan terhadap pelaksanaan perusahaan, seperti kebijakan pemerintah dan kebijakan pada perusahaan tersebut.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Adapun hasil penelitian mengenai perencanaan, pembiayaan, pengawasan, SDM, pemasaran, ekstrem & intern, usaha transportasi dapat di lihat pada statistik hasil penelitian pada Gambar 1.

		Perencanaan	Pembiayaan	Pengawasan	SDM	Pemasaran	Ekstern & Intern	Usaha Transportasi
N	Valid	40	40	40	40	40	40	40
	Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean		35,83	51,08	71,35	38,78	58,35	55,90	,60
Median		36,00	53,00	69,00	39,00	58,00	55,50	1,00
Std. Deviation		3,265	5,215	5,895	3,324	9,065	4,835	,496
Range		12	16	18	12	31	17	1
Minimum		30	42	62	32	46	46	0
Maximum		42	58	80	44	77	63	1

Gambar 1. Statistik Hasil Penelitian

Dari Gambar 1, dapat di ketahui bahwa pada penelitian ini menunjukkan variabel pembiayaan diperoleh nilai signifikan sebesar 0,196 atau dengan kata lain $\text{sig } 0,196 > 0,05$ artinya data tersebut berdistribusi normal. Untuk variabel pengawasan diperoleh nilai signifikan sebesar 0,150 atau dengan kata lain $\text{sig } 0,150 > 0,05$ berarti data tersebut berdistribusi normal. Variabel sumber daya manusia diperoleh nilai signifikan sebesar 0,834 atau dengan kata lain $\text{sig } 0,834 > 0,05$ artinya data tersebut berdistribusi normal begitu juga untuk variabel pemasaran diperoleh nilai signifikan sebesar 0,572 atau dengan kata lain $\text{sig } 0,572 > 0,05$ berarti pula data tersebut berdistribusi normal dan untuk variabel ekstern dan intern diperoleh nilai signifikan sebesar 0,541 atau dengan kata lain $\text{sig } 0,541 > 0,05$ artinya data tersebut berdistribusi normal. Namun

untuk variabel usaha transportasi (variabel Y) diperoleh nilai 0,000 atau dengan kata lain $\text{sig } 0,000 < 0,05$ artinya data tersebut berdistribusi tidak normal.

Untuk mengetahui apakah variabel independen memiliki hubungan linier dengan variabel dependen. Pengujian linieritas didasarkan pada asumsi bahwa signifikan lebih kecil dari 0,05 ($P < 0,05$), maka hal ini menunjukkan hubungan yang linier. Hasil uji linieritas variabel perencanaan diperoleh nilai 0,004 (Sig 0,004 < 0,05). Hal ini menunjukkan bahwa variabel perencanaan dengan variabel kinerja perusahaan mempunyai hubungan yang linier. Hasil uji linieritas variabel pembiayaan diperoleh nilai 0,002 (Sig 0,002 < 0,05), hal ini menunjukkan bahwa variabel pembiayaan dengan variabel kinerja perusahaan mempunyai hubungan yang linier. Selanjutnya hasil uji linieritas variabel pengawasan diperoleh nilai 0,001 (sig 0,001 < 0,05), hal ini menunjukkan pula bahwa variabel pengawasan dengan variabel kinerja perusahaan mempunyai hubungan yang linier. Hasil uji linieritas variabel sumber daya manusia diperoleh nilai 0,061 (sig 0,061 > 0,05), hal ini menunjukkan bahwa variabel SDM dengan kinerja perusahaan mempunyai hubungan yang tidak linier. Sementara itu hasil uji linieritas variabel pemasaran diperoleh nilai 0,000 (Sig 0,000 < 0,05), hal ini menunjukkan bahwa variabel pemasaran dengan variabel kinerja perusahaan mempunyai hubungan yang linier, dan hasil uji linieritas variabel ekstern dan intern diperoleh nilai 0,219 (Sig 0,219 > 0,05). Hal ini menunjukkan bahwa variabel ekstern dan intern dengan variabel kinerja perusahaan mempunyai hubungan yang tidak linier.

Untuk mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel yang berpengaruh terhadap kinerja perusahaan pelayaran menggunakan regresi logistik. Uji regresi logistik ini didasarkan pada asumsi bahwa jika signifikan < atau $0,000 < 0,05$, berarti semua variabel X berhubungan dengan Y.

Berdasarkan hasil pengujian untuk semua variabel (perencanaan, pembiayaan, pengawasan, sumber daya manusia, pemasaran dan ekstern dan intern) diperoleh nilai 0,000, hal ini menunjukkan bahwa semua variabel X

memiliki hubungan dengan variabel Y (kinerja perusahaan) dengan nilai nagelkerke (R^2) adalah sebesar 0,876 atau kontribusi variabel perencanaan (X1), pembiayaan (X2), pengawasan (X3), SDM (X4), pemasaran (X5) dan ekstern dan intern (X6) terhadap kinerja transportasi (Y) adalah sebesar 87,6 persen. Dalam rangka meningkatkan peranan pelayaran rakyat, maka perlu adanya pengelolaan manajemen yang baik. Dengan begitu usaha transportasi pelayaran rakyat dapat memberikan peranan yang besar tidak hanya terhadap pertumbuhan perekonomian tetapi juga terhadap ketahanan nasional negara ini.

4. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan pada penelitian ini yaitu :

Pengaruh variabel bebas (perencanaan, pembiayaan, pengawasan, SDM, pemasaran, ekstern dan intern) dengan nilai nagelkerke (R^2) adalah sebesar 0,876 artinya kontribusi semua variable (perencanaan, pembiayaan, pengawasan, SDM, pemasaran, ekstern dan intern) terhadap kinerja transportasi (Y) adalah sebesar 87,6 persen. Sisanya adalah 12,4 persen yang tidak menjadi variabel dalam penelitian ini. Adapun hasil kajian tentang usaha transportasi pelayaran rakyat diperoleh : (1) Kondisi operasional sistem pengelolaan perusahaan pelayaran rakyat, berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif variabel pemasaran, pengawasan dan pemasaran yang berkategori buruk, sementara pembiayaan berkategori cukup baik dan variabel SDM serta variabel ekstern dan intern dalam kategori baik; (2) Hasil uji linieritas, tampak bahwa variabel SDM mempunyai hubungan yang tidak linier, nilai yang diperoleh adalah 0,61 (Sig 0,061 > 0,05). Pengelolaan SDM pada perusahaan pelayaran rakyat terbatas, hal ini disebabkan karena rata-rata pegawai tidak memiliki latar belakang pendidikan yang memadai. Selain itu juga rekrutmen pegawai tidak mengedepankan pengalaman kerja dan tidak adanya kesesuaian penempatan tugas dari masing-masing pegawai; (3) Dari hasil analisis statistik deskriptif menunjukkan bahwa pemasaran pada perusahaan pelayaran rakyat pada umumnya

berada pada kategori buruk, sedangkan pembiayaan para pengusaha transportasi pelayaran rakyat pada umumnya berada pada kategori cukup baik.

DAFTAR RUJUKAN

- [1] Hubla, (2005). Buku I Statistik Perhubungan 2005.
, (2010). Buku I Statistik Perhubungan 2010.
, (2011). Rakernas Pelra. Tabloid Maritim, Jakarta. DPP Perla, (2010). Himpunan Peraturan Pelayaran Rakyat, Jakarta.
- [2] Gani Rasyid, (2003). Dalam Pasong A, (2009). Analisis Pendapatan dan Distribusi angkutan Barang Pada Pelabuhan Paotere. Makassar : Tesis Universitas Sawerigading.
- [3] Jinca M. Y,(2002).Transportasi Laut kapal Layar Motor Pinisi, Makassar: Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin,
,(2011).Transportasi Laut Indonesia, Surabaya: Brilian Internasional, Ketahanan Nasional, (Studi Kasus Pelayaran Rakyat Pelabuhan Sunda Kelapa), Universitas Indonesia.
- [4] Nikijuluw,Jimmy AB.(2007).Kebijakan dan strategi Pengembangan industri Pelayaran Nasional, Banten: Penerbit Luna Kreasindo,
- [5] Prasetyo Bambang dkk,(2005). “Metode Penelitian Kuantitatif” PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- [6] Soloesmo, (2006). Peningkatan Peranan Pelayaran Rakyat Dalam Perspektif Ketahanan Nasional, (Studi Kasus Pelayaran Rakyat Pelabuhan Sunda Kelapa).Jakarta : Tesis Magister Sains–Universitas Indonesia.
- [7] Sembiring,Sentosa.(2009).Himpunan Peraturan Perundang–Undangan Republik Indonesia. Jakarta: Nuansa Aulia.
- [8] Manurung,Marihot.(2006). Skripsi Peningkatan Peranan Pelayaran Rakyat Dalam Perspektif