



STRATEGI PEMANFAATAN KAPAL LATIH FRANS KAISIEPO SEBAGAI KAPAL PERINTIS UNTUK Mendukung PROGRAM TOL LAUT

Oleh

**Suroyo¹, Bernard Ferdinan Nugroho Laim², Dimas Yosep Milanda³, Annas Aji
Nurdiantoro⁴**

*Politeknik Pelayaran Sorong¹, Politeknik Pelayaran Sorong², Politeknik Pelayaran Sorong³,
Politeknik Pelayaran Sorong⁴*

ABSTRAK

Angkutan laut merupakan salah satu sarana yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi fisik Kapal Latih Frans Kaisiepo, menganalisis persyaratan dokumen dan sertifikat kapal sebagai kapal perintis, serta menilai kesiapan manajemen operasional Politeknik Pelayaran Sorong. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan deskriptif kualitatif dengan pengumpulan data melalui observasi langsung di kapal, analisis dokumen dari KSOP Kelas I Sorong, dan data dari Politeknik Pelayaran Sorong. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi fisik kapal terjaga baik, namun terdapat kendala pada alat navigasi dan keselamatan yang sudah kadaluwarsa. Dokumen dan sertifikat kapal perlu disesuaikan agar memenuhi standar kapal penumpang. Politeknik Pelayaran Sorong belum memiliki izin operasional sebagai penyelenggara kapal niaga. Kesimpulannya, perlu perbaikan pada alat navigasi dan keselamatan, penyesuaian dokumen, serta pengurusan izin operasional agar Kapal Latih Frans Kaisiepo dapat berfungsi efektif sebagai kapal perintis sesuai program tol laut.

Kata kunci : Strategi, Kapal Latih, Kapal Perintis, Tol Laut.

1. PENDAHULUAN

Angkutan laut merupakan salah satu sarana yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi laut dalam mendukung pembangunan nasional di bidang perekonomian, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan (Kemenhub, 2020).

Sebagai negara maritim, penguatan konektivitas transportasi laut melalui pengembangan jaringan tol laut harus dilaksanakan secara konsisten tidak hanya sebagai konsep transportasi, tetapi juga sebagai perencanaan ekonomi regional (Satria Collins

& Diansari, 2018). Tol Laut dapat menghasilkan solusi agar pelayanan kapal perintis tidak terputus meskipun kapal yang melayani trayek tersebut masuk perawatan atau *docking*. (Bappenas, 2019)

Priadi, Antoni Arif (2021) menyatakan bahwa untuk menunjang perkembangan daerah-daerah terpencil, pemerintah telah menerapkan kebijakan dalam menyediakan sarana angkutan perintis dalam meningkatkan aksesibilitas masyarakatnya yang diharapkan dapat memacu perkembangan perekonomian daerah terpencil. Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan laut perintis diatur dalam pasal 24 bahwa angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal atau wilayah terpencil wajib dilaksanakan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah dengan pelayaran perintis dan penugasan dengan biaya yang disediakan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah.

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkomitmen untuk terus meningkatkan pelayanan angkutan laut melalui sinergi dan kolaborasi dengan stakeholder. Kegiatan penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik angkutan laut Kementerian Perhubungan pada tahun anggaran 2023 meliputi: (1) kapal perintis sebanyak 117 trayek dengan rincian trayek diberikan penugasan kepada PT. Peln sebanyak 42 trayek dan lelang kepada swasta sebanyak 74 trayek, (2) kapal barang tol laut sebanyak 39 trayek dengan diberikan penugasan kepada PT. Peln sebanyak 20 trayek dan lelang sebanyak 19 trayek, (3) kapal khusus angkutan ternak terdiri 6 trayek yaitu penugasan kepada PT. Peln sebanyak 2 trayek dan lelang umum sebanyak 4 trayek. (4) kapal rede sebanyak 16 trayek yang semuanya diberikan penugasan kepada PT. Peln. Berdasarkan data di atas diketahui bahwa trayek kapal perintis yang diselenggarakan oleh pihak swasta melalui pelelangan umum adalah sebanyak 74 trayek, sehingga menjadikan peluang bagi kapal-kapal diluar penugasan PT. Peln untuk berpartisipasi dalam penyelenggaraan angkutan laut kapal perintis. (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2022).

Berdasarkan Surat Kepala BPSDM Perhubungan Nomer: AL.504/1/1 Set.BPSDMP-2023 tentang legalitas kapal

latih menjadi kapal perintis dalam rangka berpartisipasi dalam lelang operator angkutan laut perintis. Kapal latihan Frans Kaisiepo merupakan Kapal latihan milik Politeknik Pelayaran Sorong di bawah BPSDMP Kementerian Perhubungan yang berfungsi sebagai tempat pendidikan dan pelatihan dalam rumpun ilmu pengetahuan dan teknologi pelayaran niaga (<https://dephub.go.id/>). Kapal latihan Frans Kaisiepo saat ini berupaya memenuhi persyaratan sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: KPDJPL 661 Tahun 2022 tentang persyaratan kualifikasi teknis minimum dan pernyataan pemenuhan persyaratan kualifikasi oleh penyedia dalam dokumen pemilihan Operator Angkutan Laut.

Dalam menghadapi persaingan pemilihan angkutan laut, Kapal latihan Frans Kaisiepo perlu merencanakan dan merumuskan strategi dengan menggunakan analisis SWOT. Analisis SWOT membandingkan antara faktor internal yaitu kekuatan (*strengths*), dan kelemahan (*weaknesses*) dengan faktor eksternal yaitu peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*) (Rangkuti, 2018). Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, penulis tertarik untuk melakukan studi dan pendalaman terhadap strategi pemanfaatan Kapal latihan Frans Kaisiepo sebagai kapal perintis untuk mendukung program tol laut, dengan menggunakan pendekatan analisis SWOT, analisis ini dapat memberikan informasi tentang kondisi perusahaan dan menyusun strategi perusahaan yang akan datang.

2. METODE

Penelitian ini dilaksanakan di Kapal latihan Frans Kaisiepo sebagai obyek utama penelitian dan Politeknik Pelayaran Sorong sebagai pemilik kapal. Penelitian juga dilakukan di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Sorong selaku regulator dalam pelayaran kapal perintis. Waktu penelitian ini dilaksanakan pada bulan April sampai dengan September 2023.

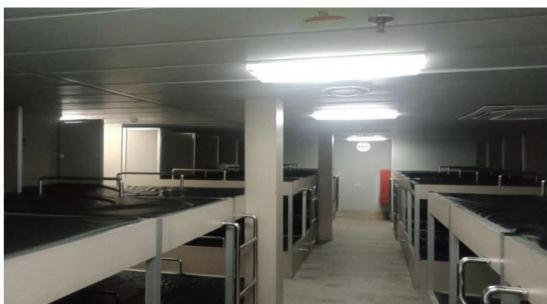
Penelitian ini menggunakan pendekatan diskriptif kualitatif melalui rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau memotret situasi yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam. Diskriptif dilakukan dengan cara mengumpulkan data, menyusun,

mengklarifikasikan dan menganalisis data yang bertujuan untuk memaparkan, menggambarkan keadaan riil terutama dengan masalah yang dibahas, kemudian dianalisis untuk ditarik kesimpulan (Suardi, 2017). Pendekatan kualitatif ini bertujuan untuk mendapatkan informasi lengkap tentang strategi pemanfaatan Kapal latih Frans Kaisiepo sebagai kapal perintis.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Kondisi Kapal Latih Frans Kaisiepo

Berdasarkan pengamatan peneliti secara langsung di atas Kapal Latih Frans Kaisiepo penulis menemukan bahwa kapal dalam kondisi bersih, terawat dan nyaman. Akomodasi kapal meliputi ruang makan, aula, kafeteria, kamar tidur awak kapal, kamar VVIP, kamar instruktur dan kamar untuk penumpang dalam kondisi lengkap dan layak untuk digunakan, dengan total kapasitas awak kapal dan penumpang adalah 136 orang.



Gambar 1 Kamar Tidur Penumpang



Gambar 2 Ruang Makan

Kapal latih Frans Kaisiepo dilengkapi dengan alat keselamatan diantaranya sekoci sejumlah 2 unit dengan kapasitas 45 orang, rakit penolong (liferaft) 10 unit kapasitas 25 orang, rubber boat 1 unit, lifejacket 225 buah, lifebouy 8 buah dan EEBD 10 tabung semua dalam kondisi baik. Namun untuk liferaft perlu

di lakukan pemeriksaan ulang (re-inspection) pada Hydrostatic Release Unit (HRU) karena sudah expired.



Gambar 3 Sekoci dan Rakit Penolong

Alat keselamatan berikutnya adalah Search and Rescue Transponder (SART) dan Emergency Position-Indicating Radio Beacon (EPIRB) dan Breathing Apparatus ditemukan dalam kondisi sudah expired. Alat pemadam kebakaran di atas kapal Frans Kaisiepo terbagi menjadi 2 bagian yaitu alat pemadam kebakaran portable (portable fire extinguisher) terdiri dry powder 18 tabung, CO2 4 tabung, foam 3 tabung dan alat pemadam kebakaran tersistem (fixed fire installations) meliputi CO2 fix installations sejumlah 7 tabung dan hydrant sejumlah 7 unit keseluruhan dalam kondisi baik dan layak untuk digunakan.

Penulis mengikuti pelayaran di Kapal Latih Frans Kaisiepo dan ditemukan bahwa terjadi beberapa kendala pada saat melakukan dinas jaga di anjungan khususnya pada saat berlayar di alur pelayaran. Terdapat kerusakan salah satu alat navigasi Gryo Compas yang berfungsi untuk menentukan arah kapal yang tepat pada saat pelayaran dan Auto Pilot yang berfungsi sebagai penunjuk arah secara otomatis juga tidak dapat dioperasikan. Akibat kerusakan alat navigasi tersebut mengganggu proses navigasi kapal.



Gambar 4 SART & EPIRB



Gambar 5 Gyro Compass



Gambar 6 Auto Pilot

3.2 Hasil Observasi di KSOP Kelas I Sorong

Berdasarkan data yang penulis ambil dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong dan Surat Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) Nomer UM.002/35/10/DK/2023 terkait Kelaiklautan kapal latih di lingkungan Badan Pengembangan SDM Perhubungan (BPSDMP) agar dapat digunakan sebagai kapal perintis untuk mengangkut penumpang maka dokumen dan sertifikat Kapal latih Frans Kaisiepo perlu disesuaikan, sebagaimana ketentuan yang berlaku sebagai kapal penumpang. Daftar dokumen dan sertifikat kapal adalah sebagai berikut.

Tabel 1 Daftar Dokumen dan Sertifikat Kapal

No.	Dokumen & Sertifikat	
	Kapal Perintis	Kapal Latih
1	Surat Ukur Internasional	Sudah Ada
2	Gross Akta, Tanda Selar	Diperlukan halamantambahan
3	Surat Laut	Tipe surat laut dirubah menjadi kapal

4	Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang	Sertifikat keselamatan dirubah menjadi kapal
5	Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran	Sudah ada
6	Buku Kesehatan Kapal	Sudah ada
7	Sertifikat Garis Muat Internasional	Sudah ada
8	<i>Document of Compliance (Doc)</i>	Tidak ada
9	<i>Safety Managemet Certificate (SMC)</i>	Tidak ada
10	<i>Anti Fouling System</i>	Tidak ada
11	<i>Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect Of Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage</i>	Tidak ada
12	<i>Safe Manning</i>	Sudah ada
13	Sertifikat Nasional Manajemen Air Ballas	Tidak ada
14	Sertifikat Klasifikasi Mesin	Sudah ada
15	Sertifikat Klasifikasi Lambung	Sudah ada
16	<i>Certificate of Inspection Inflatable Raft</i>	<i>Re-Inspection</i>
17	<i>Certificate of Inspection</i>	Sudah ada

	<i>Fixed CO2 System</i>	
18	<i>Certificate of Inspection Dry Powder, CO2 Portable, Foam</i>	Sudah ada
19	<i>Certificate of Inspection Breathing Apparatus</i>	<i>Re-Inspection</i>

Sumber. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan DJPL Kemenhub

Berdasarkan tabel 1 di atas ditemukan bahwa terdapat dokumen Kapal latih Frans Kaisiepo yang harus disesuaikan menjadi dokumen kapal penumpang diantaranya adalah Gross Akta Tanda Selar, Surat Laut dan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang. Pengurusan dokumen baru diantaranya adalah Document of Compliance (DoC) dan Sertifikat Safety Management Certificate (SMC), Anti Fouling System, Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect Of Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage serta Sertifikat Nasional Manajemen Air Ballas. Peralatan keselamatan yang tersedia di atas Kapal latih Frans Kaisiepo juga perlu dilakukan pemeriksaan ulang (re-inspection) diantaranya adalah Certificate of Inspection Inflatable Raft, Certificate of Inspection Breathing Apparatus. Dokumen dan sertifikat di atas merupakan standar minimum yang wajib dipenuhi agar Kapal Latih dapat dioperasikan sebagai kapal perintis.

3.3 Hasil Observasi di Politeknik Pelayaran Sorong

Data yang peneliti peroleh dari Politeknik Pelayaran Sorong ditemukan bahwa, Politeknik Pelayaran Sorong selaku pemilik Kapal Latih Frans Kaisiepo belum memiliki ijin manajemen operasional untuk penyelenggaraan kapal niaga yaitu surat ijin usaha perusahaan angkutan laut (SIUPAL). SIUPAL adalah Surat Izin Usaha Perusahaan

Angkutan Laut yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan kepada badan usaha yang bergerak dibidang transportasi laut dan telah memiliki kapal atas nama sendiri. SIUPAL ini wajib diurus atau dimiliki oleh perusahaan yang akan melakukan kegiatan usahanya di bidang maritim.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 dalam Pasal 114 dan pasal 115 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Politik Pelayaran Sorong sebagai Badan Layanan Umum memiliki kewajiban untuk mengurus ijin perusahaan angkutan laut untuk mengoperasikan Kapal latih yang digunakan untuk komersil yaitu sebagai kapal perintis, untuk memberikan keamanan dalam berbisnis, agar usaha perdagangan mendapat legalitas oleh pemerintah, sehingga tidak banyak mendapat masalah dikemudian hari.

Peneliti juga menemukan bahwa Politeknik Pelayaran Sorong belum memiliki ijin keagenan awak kapal (SIUPAK) sebagaimana ketentuan yang dipersyaratkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomer PM 84 Tahun 2013 tentang perekrutan dan penempatan awak kapal. Usaha Keagenan Awak Kapal (Ship Manning Agency) adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang berbentuk badan hukum yang bergerak di bidang rekrutmen dan penempatan awak kapal di atas kapal sesuai kualifikasi. Sehingga berdasarkan ketentuan di atas Politeknik Pelayaran Sorong sebagai penyelenggara Kapal Latih Frans Kaisiepo tidak dapat melakukan kegiatan perekrutan dan penempatan awak kapal untuk kepentingan komersial yaitu sebagai kapal niaga.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terhadap Kapal Latih Frans Kaisiepo, dapat disimpulkan bahwa kondisi fisik kapal secara umum terjaga dengan baik, namun ditemukan kendala pada beberapa alat navigasi dan perlu perhatian khusus terhadap pemeliharaan alat keselamatan yang sudah expired. Selain itu, observasi terhadap KSOP Kelas I Sorong menunjukkan perlunya penyesuaian dokumen dan sertifikat kapal agar sesuai dengan standar sebagai kapal perintis. Selanjutnya, pada aspek manajemen operasional, Politeknik Pelayaran

Sorong perlu segera mengurus ijin SIUPAL dan SIUPAK untuk memastikan legalitas dan kemampuan operasional kapal sebagai kapal niaga. Rekomendasi yang diberikan mencakup perbaikan alat navigasi, pemeriksaan ulang alat keselamatan, penyesuaian dokumen, dan pemenuhan persyaratan ijin operasional guna meningkatkan keselamatan dan kelayakan kapal dalam menjalankan fungsinya sebagai kapal perintis dan sarana pelatihan.

Working Papers, 1(2), 248–263. <https://doi.org/10.47266/bwp.v1i2.24>
Suardi, W. (2017). Catatan kecil mengenai desain riset deskriptif kualitatif. *Jurnal EKUBIS*, 2(1), 1–11.
UUD RI UU RI No. 17. (2008). Pelayaran. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 1–205.

DAFTAR PUSTAKA

- Antoni Arif Priadi. (2021). evaluasi penyelenggaraan angkutan perintis di Indonesia Tahun 2015 -2022. <https://ojs.balitbanghub.depkes.go.id/index.php/warlit/article/view/2004>
- Bappenas. (2019). Rancangan Teknokratik Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2015–2019.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2022). Kemenhub Tingkatkan Pelayanan Angkutan Publik Kapal Perintis, Tol Laut, Kapal Ternak dan Kapal Rede di Tahun 2023.
- Perhubungan, K. (2020). Transportasi Laut Pegang Peranan Strategis untuk Merajut Keberagaman Indonesia dan Mendorong Pertumbuhan Ekonomi. [https://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-pegang-peranan-strategis-untuk-merajut-keberagaman-indonesia-dan-mendorong-pertumbuhan-ekonomi#:~:Text=Transportasi%20laut%20selain%20menjadi%20simpul,Transportasi%20Untuk%20Merajut%20Keberagaman%20Episode](https://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-pegang-peranan-strategis-untuk-merajut-keberagaman-indonesia-dan-mendorong-pertumbuhan-ekonomi#:~:Text=Transportasi%20laut%20selain%20menjadi%20simpul,Transportasi%20Untuk%20Merajut%20Keberagaman%20Episode.https://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-pegang-peranan-strategis-untuk-merajut-keberagaman-indonesia-dan-mendorong-pertumbuhan-ekonomi#:~:Text=Transportasi%20laut%20selain%20menjadi%20simpul,Transportasi%20Untuk%20Merajut%20Keberagaman%20Episode) 45
- Satria Collins, J., & Diansari, M. (2018). Connectivity Optimization through the Development of Feeder Ports for Small Islands in Indonesia. Bappenas