

Integrasi Pelayaran Tradisional dalam Logistik Nasional: Menentukan Strategi Prioritas dan Manajemen Pelabuhan

Vega Fonsula Andromeda^{*1}, Andi Prasetiawan², Derma Watty Sihombing¹

¹Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
Jl. Marunda Makmur Cilincing Jakarta Utara, Jakarta 14150, Indonesia

²Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan
Jl. Singosari No.2A, Kota Semarang, Jawa Tengah 50242, Indonesia

E-mail: *vega.meida@gmail.com

Diterima: 24 Oktober 2023, disetujui: 27 November 2023, diterbitkan online: 29 Desember 2023

Abstrak

Penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui integrasi bisnis pelayaran tradisional dalam logistik nasional dan mengetahui peluang pelayaran tradisional Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam logistik nasional. Penentuan prioritas pengelolaan dilakukan dengan menggunakan analisis AHP yang didukung dengan observasi, wawancara, angket, dan studi dokumen untuk mengungkap faktor-faktor internal dan eksternal pada bisnis pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam logistik nasional. Prioritas ditentukan oleh indeks yang diperoleh dari analisis. Berdasarkan data yang diperoleh, analisis menghasilkan tingkat inkonsistensi sebesar 0,02% yang mengindikasikan tingginya konsistensi pendapat para ahli tentang prioritas pengelolaan, *policy support*, *competitiveness*, *market insurance*, *human resource capacity*, *business incentives*, *infrastructures & facilities*, dan *management*. Berdasarkan prioritas pengembangan pelayaran tradisional, hanya tiga dari tujuh aspek yang memperoleh perhatian tinggi. Aspek *Policy support*, *human resource capacity*, dan *market* tersebut memiliki indeks yang jauh lebih tinggi dengan dukungan program tol laut. Hasil analisis AHP sangat menekankan perlunya dukungan kebijakan dalam integrasi usaha pelayaran tradisional ke tol laut. Hasil analisis SWOT menunjukkan tujuh prioritas pengembangan pelayaran tradisional dengan bisnis pelayaran tradisional membutuhkan dukungan. Sebagian besar faktor internal dan eksternal berdampak rendah terhadap integrasi. Hanya ada dua peluang, yaitu paradigma baru transportasi laut dan posisi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai pelabuhan pengumpan yang berdampak tinggi terhadap rencana pengelolaan strategis. Bisnis pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang saat ini berada pada posisi oportunistik yang kuat. Pengembangan pelayaran tradisional harus diutamakan terutama pada dukungan kebijakan yang diikuti dengan peningkatan daya saing dan penjaminan pasar.

Kata Kunci: *human resource capacity* ;logistik nasional; *market* ; pelayaran tradisional; *policy support*.

Abstract

Integration of Traditional Shipping in National Logistics: Determining the Priority Strategy and Port Management: *This study aimed to determine the integration of traditional shipping business in national logistics and the large opportunities for traditional shipping at Tanjung Emas Port, Semarang in national logistics. The determination of management priorities was carried out using AHP analysis supported by observations, interviews, questionnaires, and document studies to reveal internal and external factors in the traditional shipping business at Tanjung Emas Port, Semarang in the National Logistics. Priority was determined by the index obtained from the analysis. Based on the data obtained, the analysis resulted in an inconsistency level of 0.02 percent, indicating the high consistency of expert opinion on management priorities, policy support, competitiveness, market insurance, Human Resource Capacity, Business Incentives, Infrastructures & Facilities, Management. Based on the development priorities of traditional shipping, only three of the seven aspects have received high attention. These aspects of Policy support, Human Resource Capacity, and Market have a much higher index with the support of the sea highway program. The results of the AHP analysis strongly emphasize the need for policy support in the integration of traditional shipping businesses into sea tolls. The results of the SWOT analysis show that the seven priorities for the development of traditional shipping and the traditional shipping business need support. Most of the internal and external factors have low impact on integration. There are only two opportunities, namely a new paradigm of sea transportation and the position of Tanjung Emas Port, Semarang as a high-impact feeder port for strategic management plans. The traditional shipping business at Tanjung Emas Port, Semarang is currently in a strong opportunistic position. The development of traditional shipping should prioritize especially on policy support, followed by increasing competitiveness and market assurance.*

Keywords: *human resource capacity* ;logistik nasional; *market* ; pelayaran tradisional; *policy support*.

1. Pendahuluan

Sejarah menunjukkan bahwa angkutan laut Pelayaran Rakyat sempat memahami pangsa pasar untuk angkutan beberapa barang universal (*general cargo*) dalam negeri dekat adalah 35% dari total muatan

umum melalui laut [1]. Pelayaran Rakyat memiliki jaringan trayek dari Sabang-Merauke. Kapal-kapal Pelayaran Rakyat bisa masuk ke pelabuhan-pelabuhan yang tidak bisa dimasuki oleh kapal-kapal konvensional. Namun, saat ini untuk pemasaran Pelayaran Rakyat masih menggunakan konvensional sehingga dalam pemasarannya perlu dikembangkan dan dioptimalkan. Pengakuan pemerintah terhadap peranan berartinya Pelayaran Rakyat untuk melancarkan logistik nasional dan meningkatkan kesejahteraan warga butuh ditindaklanjuti dengan aksi konkret. Contohnya dengan membuka kesempatan kepada Pelayaran Rakyat supaya dapat membangun armada dengan konstruksi modern yang selaras dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi sehingga sanggup meningkatkan energi saingnya sejajar dengan faktor pelayaran dalam negara yang lain [2][3]. Upaya pemerintah tersebut bisa membagikan nuansa baru terhadap Pelayaran Rakyat [4].

Faktanya hingga saat ini terdapat beberapa kelemahan, antara lain keterbatasan modal sehingga sulit bersaing dengan jenis pelayaran lainnya, sistem pengelolaan kapal umum masih berdasarkan sistem tradisional yang struktur organisasinya terkesan sangat buruk (sederhana tanpa pembagian formal dan tertulis), serta penugasan dan otorisasi serta model sistem pelayaran dengan *tramp* yang mempercayai atau menyesuaikan sumber dan tujuan muatan [5]. Untuk meningkatkan peran rakyat dalam pelayaran, model manajemen yang baik perlu dipelajari dengan perencanaan bisnis yang tepat sasaran dan sistematis, perhitungan keuangan perusahaan yang akurat, pemilihan strategi pemasaran bisnis yang tepat, dan pemantauan dan promosi kelangsungan usaha. Oleh karena itu, Pelayaran Rakyat diasumsikan memainkan peran penting tidak hanya dalam pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dalam keberlanjutan nasional negara tersebut [6]. Dalam rangka penguatan pelayaran nasional, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 118 Tahun 2000 tentang Daftar Industri dan/atau Badan Hukum Asing yang Tertutup Kepemilikan Asing. Salah satu industri tersebut adalah angkutan penumpang. Dasar dari kepentingan ini adalah untuk melindungi investasi asing masyarakat di bidang pelayaran, yaitu untuk melindungi pengusaha lokal agar persaingan yang kuat di sektor pelayaran tidak membuat masyarakat keluar dari kapal [7][8]. Selain itu, pada tanggal 28 Maret 2005, Presiden mengeluarkan Perintah Eksekutif Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Kebijakan ini mendukung pengembangan pelayaran manusia termasuk peluang finansial, peningkatan kualitas kapal, sumber daya manusia, manajemen bisnis dan pengembangan infrastruktur, dan peralatan pelabuhan pelayaran manusia [9].

Perusahaan Pelayaran Rakyat biasanya identik dengan kapal kayu tradisional yang dikemudikan oleh pelaut alami dengan kontrol sederhana. Menurut Undang-Undang Kelautan Nomor 17 Tahun 2008 (Pasal 15, Pasal 1 dan 2), angkutan laut orang sebagai perdagangan masyarakat tradisional dan bagian dari angkutan air mempunyai ciri khas tersendiri [10]. Akibat perkembangan kapal dan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta semakin meningkatnya kebutuhan dan tuntutan masyarakat baik dari segi kualitas maupun kuantitas, keberadaan kapal rakyat semakin tergeser dan dihadapkan pada permasalahan pasar yang semakin meningkat yang nyatanya jumlahnya semakin berkurang [5][11]. Keadaan seperti ini tentu sangat memprihatinkan karena selama ini kapal rakyat mempunyai banyak keunggulan terutama dalam menjangkau wilayah dan pulau-pulau terpencil, bahkan mampu menjangkau daratan melalui sungai yang tidak bisa dilakukan oleh transportasi laut lain. Anggota Dewan Maritim Indonesia menyatakan bahwa pemberian izin kapal orang sangat mendesak, terutama untuk menjamin terdistribusinya kebutuhan pokok ke seluruh pulau-pulau terpencil di Indonesia [4]. Selain itu, dampak negatif dari berkurangnya jumlah penumpang adalah hilangnya pendapatan dan kesempatan kerja bagi awak kapal, *longliner*, dan pengusaha. satu unit kapal sebanyak 200 unit yang disita polisi dan bea cukai tersebar di seluruh Indonesia, menghilangkan sedikitnya 3.600 awak kapal, 500 pengemudi, dan 5.000 pekerja dermaga [12].

Berdasarkan struktur maritim dunia, saat ini Indonesia memiliki posisi strategis sebagai poros perantara. Namun, sejarah menunjukkan bahwa pada zaman dahulu Indonesia memiliki peran ganda, yaitu sebagai poros antara sekaligus poros pusat [13]. Aktivitas perdagangan yang kian meredup merupakan faktor yang secara dominan berkontribusi terhadap penurunan peran tersebut. Pada saat ini pemerintah sedang membangun tol laut yang merupakan konsep pengangkutan logistik kelautan yang dicetuskan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo. Program ini bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara. Adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini dapat menciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok sehingga pembangunan sarana dan prasarana di pelosok pulau menjadi prioritas utama dan dukungan kebijakan

pemerintah. Namun, integrasi belum dilakukan secara optimal terhadap bisnis pelayaran tradisional dalam logistik nasional dan peluang pelayaran tradisional sehingga faktor-faktor internal dan eksternal pada bisnis pelayaran tradisional perlu ditinjau dan dibahas untuk menentukan strategi prioritas dan manajemen khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

2. Metodologi

Analisis AHP metode pemecahan masalah diaplikasikan dengan memasukkan 8 aspek, yaitu pengelolaan pelabuhan, *policy support*, *competitiveness*, *market insurance*, *human resource capacity*, *business incentives*, *infrastructures & facilities*, *management* [14][15], dan melibatkan pendapat para ahli dan akademisi sehingga dalam penerapannya hanya melibatkan pihak-pihak yang berkompeten. AHP merupakan metode pendukung perumusan kebijakan secara hierarki [16]. Analisis AHP berfungsi untuk menyusun hierarki prioritas pengelolaan dan/atau penyelesaian permasalahan terkait upaya pengembangan usaha pelayaran rakyat di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Analisis AHP dilakukan dengan menggunakan perangkat lunak Expert Choice. Kemudian data kuantitatif dideskripsikan dengan mengukur analisis SWOT yang mengkaji posisi tawar kondisi pelayaran rakyat di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menunjang poros maritim Indonesia. Faktor internal meliputi kekuatan dan kelemahan yang dimiliki suatu usaha, sedangkan faktor eksternal meliputi peluang dan ancaman. Untuk melakukan analisis SWOT, dibutuhkan penilaian dari berbagai pemangku kepentingan mulai dari pelaku usaha, pengelola, pemerintah, akademisi, dan ahli. Analisis SWOT tidak membutuhkan perangkat khusus, tetapi diperlukan pembobotan dan penilaian terhadap faktor-faktor internal dan eksternal yang memengaruhi usaha yang akan dilakukan sehingga dapat ditemukan rumusan strategi yang tepat. Data dihimpun melalui observasi, wawancara, studi dokumen, dan kuisioner.

Tabel 1. Analisis SWOT usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang berdasarkan metode AHP

No	Aspek	Dukungan Internal/Ekternal	SWOT	
			Strengths (S) Weaknesses (W) Opportunities (O) Threats (T)	Keterangan
1	Pengelolaan Pelabuhan (I)	Internal	Lokasi strategis (S)	Posisi geografis yang menguntungkan dalam rantai logistik nasional
			Infrastruktur lama dan kurang efisien (W)	Perlu pembaruan dan modernisasi infrastruktur
2	<i>Policy Support</i> (E)	External	Dukungan pemerintah untuk pengembangan pelayaran tradisional (O)	Peluang untuk mendapatkan dukungan kebijakan pemerintah
			Persaingan ketat dengan moda transportasi lainnya (T)	Ancaman dari pesaing yang lebih efisien
3	<i>Competitiveness</i> (E)	External	Keahlian lokal dalam operasi pelayaran (S)	Keunggulan kompetitif dalam pelayanan tradisional
			Keterbatasan teknologi dan efisiensi operasional (W)	Perlu pembaruan teknologi dan peningkatan efisiensi
4	<i>Market Insurance</i> (E)	External	Potensi pertumbuhan ekonomi dan perdagangan (O)	Peluang untuk meningkatkan volume bisnis
			Risiko lingkungan dan perubahan iklim (T)	Ancaman terhadap keberlanjutan operasional
5	<i>Human Resource Capacity</i> (I)	Internal	Tenaga kerja yang terampil dan berpengalaman (S)	Keunggulan SDM yang dapat dioptimalkan
			Ketidakpastian terkait peraturan dan keamanan (W)	Perlu kejelasan dalam regulasi dan keamanan
6	<i>Business Incentives</i> (E)	External	Potensi kerjasama dengan lembaga keuangan untuk investasi (O)	Peluang untuk mendapatkan dukungan finansial
			Ketidakpastian regulasi dan kebijakan (T)	Ancaman terhadap keberlanjutan operasional

7	<i>Infrastructures & Facilities (I)</i>	Internal	Potensi pengembangan pelabuhan dan infrastruktur terkait (S)	Kesempatan untuk meningkatkan efisiensi operasional
			Keterbatasan investasi dalam pembaruan infrastruktur (W)	Perlu dukungan finansial untuk pembaruan infrastruktur
8	<i>Management (I)</i>	Internal	Pengelolaan yang efektif dan efisien (S)	Manajemen yang baik sebagai kekuatan internal
			Ketergantungan pada kebijakan yang tidak konsisten (W)	Perlu kebijakan yang konsisten dan dapat diandalkan

Sumber: Data peneliti

Metode AHP dilakukan sebagai pembandingan relatif antara subkomponen dalam setiap kategori SWOT sehingga prioritasnya dapat ditentukan. Misalnya, seberapa penting *potential development of port and related infrastructure* dibandingkan dengan *investment constraints in infrastructure renewal* dalam mendukung integrasi pelayaran tradisional di pelabuhan [17]. Metode AHP membantu dalam memecah situasi tersebut menjadi komponen-komponen yang lebih teratur dan hierarkis untuk memudahkan pengambilan keputusan. Oleh karena itu, situasi dapat terbagi menjadi dua aspek besar yaitu Internal (I) dan Eksternal (E). Hal ini membantu dalam membedakan antara faktor-faktor yang dapat dikendalikan langsung oleh Pelabuhan Tanjung Emas (internal) dan faktor-faktor yang merupakan pengaruh eksternal yang tidak bisa langsung dikendalikan. Dengan demikian, prioritas yang lebih tepat dapat diberikan pada faktor-faktor yang memiliki pengaruh lebih besar terhadap integrasi pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

3. Hasil Dan Pembahasan

Identifikasi dan penilaian faktor internal dan eksternal dengan analisis SWOT dan metode AHP yang menggunakan analisis deskriptif terkait bisnis pelayaran tradisional menunjukkan adanya variasi pendapat ahli. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui faktor internal dan eksternal yang berhubungan dengan usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang seperti pada Tabel 1 dan Tabel 2.

Tabel 2. Kondisi faktor internal usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

No.	Faktor Internal	Dampak	
		Nilai Indeks	Kategori
A.	Kekuatan		
1.	Kapal tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sudah sebatasnya mendukung aktivitas tol laut tersebut.	1,71	Rendah
2.	Pengawasan pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terdiri dari sumber daya manusia yang profesional.	2,75	Cukup
3.	Pengelolaan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang mendukung kegiatan pelayaran tradisional.	0,17	Sangat rendah
4.	Aktivitas pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki kinerja yang baik.	2,33	Cukup
5.	Biaya jasa pengiriman tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang kompetitif.	0,88	Sangat rendah
6.	Biaya jasa pelabuhan yang rendah di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.	0,96	Sangat rendah
7.	Modal yang dibutuhkan untuk bisnis pelayaran tradisional rendah.	0,58	Sangat rendah
8.	Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki infrastruktur yang tepat mendukung bisnis pelayaran tradisional.	0,21	Sangat rendah
9.	Ada berbagai ukuran kapal pelayaran tradisional yang tersedia di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.	2,92	Cukup

10.	Bisnis pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki rute destinasi yang beragam.	0,58	Sangat rendah
	Indeks Kekuatan	1,31	
B.	Kelemahan		
1.	Bahan baku untuk pembuatan kapal tradisional saat ini terbatas.	2,21	Cukup
2.	Fasilitas pendukung usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang tidak tepat.	0,08	Sangat rendah
	Indeks Kelemahan	1,15	
	Indeks Fakor Internal	0,16	

Sumber: Data peneliti

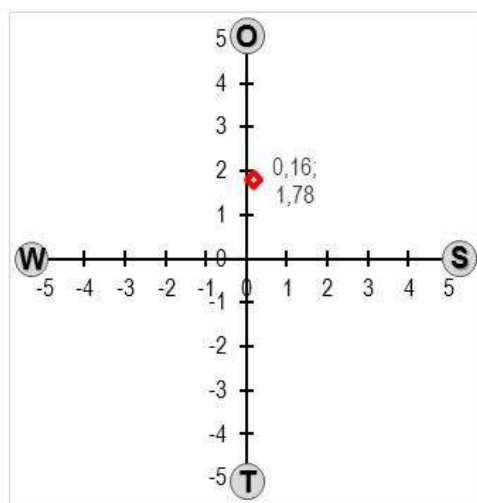
Tabel 3. Kondisi faktor eksternal usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

No.	Faktor Eksternal	Dampak	
		Indeks	Kategori
A.	Peluang		
	Paradigma baru bahwa transportasi laut/air sebagai sarana untuk menghubungkan daratan.	3,38	Tinggi
	Pelabuhan Tanjung Emas Semarang bertindak sebagai pelabuhan pengumpan yang menghubungkan pelabuhan utama (<i>hub</i>) dan pelabuhan tradisional.	3,83	Tinggi
	Izin usaha pelayaran tradisional mudah didapatkan.	0,71	Sangat rendah
	Pelayaran tradisional terlibat dalam distribusi logistik regional.	1,67	Rendah
	Pajak rendah untuk bisnis pelayaran tradisional.	0,79	Sangat rendah
	Pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terintegrasi ke moda transportasi lain.	2,38	Cukup
	Kegiatan pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki fungsi/pemanfaatan yang beragam.	1,08	Rendah
	Indeks Kesempatan	1,98	
B.	Ancaman		
	Pelayaran tradisional memiliki persaingan bisnis yang lemah.	0,54	Sangat rendah
	Tidak ada insentif dari pemerintah untuk mendukung pertumbuhan industri pelayaran tradisional.	0,04	Sangat rendah
	Akses ke sumber pinjaman usaha sulit dilakukan.	0,13	Sangat rendah
	Komponen pembuatan kapal untuk pelayaran tradisional tidak mencukupi.	0,04	Sangat rendah
	Kegiatan pelayaran tradisional tidak terintegrasi dengan kegiatan pelayaran lainnya.	0,21	Sangat rendah
	Indeks Ancaman	0,19	
	Indeks Faktor Eksternal	1,79	

Sumber: Data peneliti

Berdasarkan Tabel 3, bisnis pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki lebih banyak *kelebihan* daripada kelemahan. Akan tetapi, juga memiliki lebih banyak ancaman daripada peluang. Namun, berdasarkan data yang diperoleh, dampaknya relatif rendah. Hasil penilaian menunjukkan bahwa faktor kekuatan dan kelemahan memiliki pengaruh yang sangat rendah hingga

cukup. Faktor peluang berdampak sangat rendah hingga tinggi, sedangkan semua faktor ancaman berdampak sangat rendah. Berdasarkan perhitungan pengaruh faktor internal dan eksternal diperoleh posisi SWOT pengelolaan pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang pada koordinat +0,16; +1,79. Dengan demikian, bisnis pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang kuat dan berpeluang untuk terintegrasi dengan kegiatan tol laut. Gambar 1 menunjukkan posisi usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam program tol laut.



Sumber: Data peneliti

Gambar 1. Posisi bisnis pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang saat ini dalam kebijakan tol laut

Mengacu pada posisinya, strategi agresif harus diterapkan dalam integrasi pelayaran tradisional ke dalam program tol laut. Kekuatan tersebut harus dimanfaatkan untuk meraih peluang. Namun, karena indeks kekuatan dan peluang yang rendah, maka kondisi faktor internal dan eksternal perlu menjadi perhatian. Penentuan prioritas pengelolaan dilakukan dengan menggunakan analisis AHP. Prioritas ditentukan oleh indeks yang diperoleh dari analisis. Berdasarkan data yang diperoleh, analisis menghasilkan tingkat inkonsistensi sebesar 0,02 yang mengindikasikan tingginya konsistensi pendapat para ahli tentang prioritas pengelolaan. Gambar 2 menunjukkan indeks prioritas masing-masing aspek pengelolaan integrasi usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ke tol laut.



Sumber: Data peneliti

Gambar 2. Prioritas pengembangan pelayaran tradisional

Berdasarkan hasil analisis sebagaimana disajikan pada Gambar 2, hanya tiga dari tujuh aspek yang memperoleh perhatian tinggi. Dukungan kebijakan merupakan aspek terpenting dalam integrasi pelayaran tradisional ke dalam program tol laut yang kemudian diikuti oleh aspek daya saing dan penjaminan pasar.

Dibandingkan dengan aspek lainnya, aspek tersebut memiliki indeks yang jauh lebih tinggi. Namun demikian, indeks yang diperoleh dari aspek dukungan kebijakan membuat jarak yang signifikan dengan daya saing sebagai prioritas kedua. Hal ini menunjukkan perannya yang sangat penting dalam keberhasilan integrasi pelayaran tradisional ke dalam program tol laut. Mengacu pada hasil analisis SWOT dan AHP, tampaknya ada keterkaitan antara kedua hasil tersebut. Hasil analisis AHP sangat menekankan perlunya dukungan kebijakan dalam integrasi usaha pelayaran tradisional ke tol laut. Untungnya, hasil analisis SWOT menunjukkan berbagai komponen yang terkait dengan bisnis pelayaran tradisional membutuhkan dukungan kebijakan. Implikasinya, pengambilan kebijakan harus dipertimbangkan dan difokuskan untuk mengatasi kelemahan dan ancaman serta meningkatkan kekuatan dan peluang.

Tujuan utama program tol laut adalah meningkatkan konektivitas darat melalui laut (transportasi air). Sebagai negara kepulauan dengan hampir 13.466 pulau, dibutuhkan kapal dalam jumlah yang banyak dengan berbagai ukuran. Oleh karena itu, pelaksanaan program tol laut harus melibatkan berbagai pemangku kepentingan. Pelayaran tradisional merupakan salah satu sektor yang dilibatkan untuk mendukung program tol laut. Namun demikian, beberapa penyesuaian perlu dilakukan agar kegiatan pelayaran tradisional dapat diintegrasikan secara optimal ke dalam program tol laut. Usaha pelayaran tradisional harus dipandang sebagai usaha jasa angkutan laut, khususnya dalam program tol laut. Pelayaran tradisional merupakan salah satu moda alternatif angkutan logistik laut pendek yang meliputi berbagai kegiatan seperti angkutan perairan darat hingga laut pendek sehingga dapat mendistribusikan logistik hingga ke pelosok. Menurut Popa et al. Pasar pelayaran tradisional terdiri dari empat komponen utama, yaitu pasar perdagangan kapal, pasar pembuatan kapal, pasar *scrapping*, dan pasar pengangkutan. Setiap komponen memainkan peran penting dalam mengembangkan lingkungan bisnis. Namun, dalam pengintegrasian pelayaran tradisional ke dalam program tol laut, lebih banyak komponen yang dapat dilibatkan [18][19].

Usaha pelayaran tradisional mengalami penurunan yang cukup signifikan karena berbagai aspek, seperti modernisasi teknologi kapal dan masifnya perkembangan transportasi darat dan udara. Namun, fakta bahwa Indonesia adalah negara kepulauan tidak bisa diabaikan begitu saja. Transportasi laut akan selalu memiliki nilai tambah bagi masyarakat. Integrasi pelayaran tradisional ke dalam tol laut menekankan pada karakter bangsa sebagai negara maritim. Namun, karena pelayaran tradisional adalah bisnis pelayaran kecil, terdapat keterbatasan kapasitas untuk mendukung program tersebut. Hal ini dibuktikan dengan hasil penilaian SWOT. Faktor internal menunjukkan bahwa walaupun kekuatannya dominan, tetapi secara umum berdampak rendah. Faktor eksternal di sisi lain memiliki indeks yang lebih tinggi, tetapi beberapa peluang juga menunjukkan indeks yang rendah.

4. Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa persoalan utama yang perlu diselesaikan adalah kebijakan terkait integrasi pelayaran tradisional ke tol laut. Rekonstruksi regulasi yang mendukung penting untuk menjamin legalitasnya. Regulasi hukum juga diharapkan menjadi landasan untuk tindakan selanjutnya. Untuk meningkatkan daya saingnya, perkapalan tradisional dapat meningkatkan kualitas layanannya. Integrasi layanan dan aktivitas perlu dioptimalkan, misalnya menggunakan teknologi informasi. Namun, keterbatasan bahan bangunan, kesulitan dalam mengakses modal, dan ketersediaan asuransi kapal yang terbatas menghambat perkembangan perkapalan tradisional di antara kelemahan tradisional. Integrasi bisnis pelayaran tradisional dalam logistik nasional membutuhkan banyak pekerjaan untuk meningkatkan posisi tawar dan mengoptimalkan kontribusinya. Delapan faktor internal dan delapan faktor eksternal analisis SWOT usaha pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang berdasarkan metode AHP pada Tabel 1 teridentifikasi terdiri dari 8 aspek, yaitu *policy support*, *competitiveness*, *market insurance*, *human resource capacity*, *business incentives*, *infrastructures & facilities*, dan *management*. Sebagian besar faktor internal dan eksternal berdampak rendah terhadap integrasi. Hal yang perlu diperhatikan adalah dua peluang, yaitu paradigma baru transportasi laut atau perairan dan posisi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai pelabuhan pengumpan yang berdampak tinggi terhadap rencana pengelolaan strategis. Secara keseluruhan, bisnis pelayaran tradisional di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang saat ini berada pada posisi oportunistik yang kuat. Hal tersebut meliputi: posisi geografis yang menguntungkan dalam rantai logistik nasional, pembaruan dan modernisasi infrastruktur, peluang

untuk mendapatkan dukungan kebijakan pemerintah, ancaman dari pesaing yang lebih efisien, keunggulan kompetitif dalam pelayanan tradisional, pembaruan teknologi dan peningkatan efisiensi, peluang untuk meningkatkan volume bisnis, ancaman terhadap keberlanjutan operasional, keunggulan SDM yang dapat dioptimalkan, perlu kejelasan dalam regulasi dan keamanan, peluang untuk mendapatkan dukungan finansial, ancaman terhadap keberlanjutan operasional, kesempatan untuk meningkatkan efisiensi operasional, perlu dukungan finansial untuk pembaruan infrastruktur, manajemen yang baik sebagai kekuatan internal, dan perlu kebijakan yang konsisten dan dapat diandalkan. Pengembangan pelayaran tradisional harus diutamakan terutama pada dukungan kebijakan, diikuti dengan peningkatan daya saing dan penjaminan pasar.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih atas Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang atas dukungannya finansialnya pada penelitian ini dan Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta atas dukungannya dalam keikutsertaan dalam kegiatan ilmiah ini.

Daftar Pustaka

- [1] D. P. dan Lemhannas, *Kajian Pengembangan Pelayaran Rakyat*. Jakarta, 1992.
- [2] K. Perhubungan, "Direktorat Jenderal Perhubungan Laut," *Petunjuk Pelaks.*, 2006.
- [3] S. Fatimah, *Pengantar transportasi*. Myria Publisher, 2019.
- [4] A. Asmiati, "Manajemen Usaha Pelayaran Rakyat," in *Prosiding Seminar Nasional Sinergitas Multidisiplin Ilmu Pengetahuan dan Teknologi*, 2021, vol. 4, pp. 614–622.
- [5] M. Y. Jinca, "Sistem dan analisis Transportasi laut indonesia dan studi kasus," *Surabaya Penelit. Brilian Int.*, 2011.
- [6] L. Manurung, *Strategi dan inovasi model bisnis meningkatkan kinerja usaha: Studi empiris industri penerbangan Indonesia*. Elex Media Komputindo, 2010.
- [7] B. A. Setiono, "Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan," *J. Apl. Pelayaran dan Kepelabuhanan*, vol. 1, no. 1, pp. 39–60, 2010.
- [8] D. Perhubungan, "Buku Informasi 25 Pelabuhan Strategis Indonesia," *Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan*, 2006.
- [9] I. N. Suyasa, M. F. A. Sondita, V. P. H. Nikijuluw, and D. R. Monintja, "Status sumberdaya ikan pelagis kecil dan faktor penentu efisiensi usaha perikanan di Pantai Utara Jawa," *Bul. PSP*, vol. 16, no. 2, 2007.
- [10] S. Syafril, "Pemberdayaan pelayaran rakyat dilihat dari karakteristiknya," *J. Penelit. Transp. Laut*, vol. 20, no. 1, pp. 1–14, 2018.
- [11] W. P. Setiyono and D. Prapanca, "Buku Ajar Financial Technology," *Umsida Press*, pp. 1–195, 2021.
- [12] M. Rosyid, "Manajemen Berbasis Poros Maritim Kabinet Kerja Pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla." *Bisnis*, 2015.
- [13] M. Junef, "De Jure," *J. Penelit. Huk. Jure*, vol. 19, no. 3, pp. 303–322, 2019.
- [14] D. W. M. Chan, D. Abdul Hadi Sadeq, A. Mohammed Fadhil, M. Cristofaro, and H. Sarvari, "Barriers and solutions in adopting public-private partnerships in road transportation infrastructure projects for developing countries: Results of a Delphi survey in Iran," *J. Facil. Manag.*, 2022.
- [15] N. M. Ngoc and N. H. Tien, "Solutions for Development of High-Quality Human Resource in Binh Duong Industrial Province of Vietnam," *Int. J. Bus. Glob.*, 2023.
- [16] M. Rosmiati, F. Fandhilah, and R. Rousyati, "IMPLEMENTASI METODE ANALYTIC HIERARCHY PROCESS DALAM MENYELEKSI KARYAWAN BARU," *JOISIE (Journal Inf. Syst. Informatics Eng.*, vol. 6, no. 2, pp. 96–102, 2023.
- [17] M. D. Morecroft *et al.*, "Measuring the success of climate change adaptation and mitigation in terrestrial ecosystems," *Science (80-.)*, vol. 366, no. 6471, p. eaaw9256, 2019.
- [18] J. Malisan and M. Y. Jinca, "Kajian Strategi Peningkatan Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Tradisional," *War. Penelit. Perhub.*, vol. 24, no. 3, pp. 218–231, 2012.
- [19] U. Pascual *et al.*, "Valuing nature's contributions to people: the IPBES approach," *Curr. Opin. Environ. Sustain.*, vol. 26, pp. 7–16, 2017.