



Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat Dari Karakteristiknya *Empowering of People Shipping by its Characteristics*

Syafril K.A. *

*Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat, 10110*

Diterima 18 J 2018; Disetujui 14 Juni 2018; Diterbitkan 21 Juni 2018

Abstrak

Pelayaran rakyat (Pelra) pernah memegang peran sangat penting dalam sejarah angkutan laut nasional. Sampai awal tahun 2000-an armada Pelra berhasil mengangkut 35% muatan general cargo angkutan laut dalam negeri. Seiring dengan perkembangan teknologi transportasi laut dan peningkatan terhadap penertiban *illegal logging*, armada pelra semakin terpuruk. Kajian ini bertujuan untuk meningkatkan peran angkutan laut Pelra dalam sistem angkutan laut nasional, terutama untuk melayani daerah-daerah terpencil perbatasan, dan pedalaman. Analisis yang digunakan secara komprehensif, dengan pendekatan deskriptif baik kuantitatif maupun kualitatif, yang ditunjang oleh data primer hasil pengukuran, pengamatan, dan wawancara serta data sekunder berupa kepustakaan dan peraturan perundang-undangan. Hasil kajian menggambarkan bahwa Kendala dalam pengembangan Pelra antara lain adalah dari aspek Muatan, aspek Peremajaan Armada, aspek Permodalan/ Pembiayaan, aspek Manajemen dan Sumber Daya Manusia.

Kata kunci: Pelayaran rakyat, pemberdayaan, daerah terpencil, deskriptif kualitatif.

Abstract

People shipping (Pelra) has held a very important role in the history of national sea transportation. Until the early 2000s the Pelra fleet managed to transport 35% of the general cargo of domestic sea freight cargo. Along with the development of marine transportation technology and increasing the curbing of illegal logging, pelra fleets are getting worse. This study aims to improve the role of Pelra sea transport in the national sea transportation system, especially to serve remote border areas, and inland. The analysis is used comprehensively, with both quantitative and qualitative descriptive approaches, which are supported by primary data from measurement results, observations, and interviews and secondary data in the form of literature and legislation. The results of the study illustrate that Constraints in the development of Pelra are, among others are aspects of content, aspects of Fleet Rejuvenation, Capital / Financing aspects, Management aspects, and Human Resources.

Keywords: People shipping, empowering, remote area, descriptive qualitative.

1. Pendahuluan

Dalam Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah RI No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan diamanatkan, bahwa pembinaan angkutan laut pelayaran-rakyat dilaksanakan agar kehidupan usaha dan peranan penting angkutan laut Pelayaran-Rakyat tetap terpelihara sebagai bagian dari potensi angkutan laut nasional yang merupakan satu kesatuan sistem transportasi nasional.

Secara lebih rinci peraturan perundangan tersebut mengatakan, bahwa pengembangan angkutan laut Pelayaran-Rakyat dilaksanakan untuk: (1) meningkatkan pelayanan ke daerah-daerah pedalaman dan/ atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau; (2) meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja; dan (3) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional.

Berdasarkan amanat tersebut, pemerintah sebagai pelaksana dari Undang-Undang berkewajiban untuk melakukan pembinaan dan pemberdayaan terhadap angkutan laut Pelayaran-Rakyat. Pembinaan tersebut ditujukan agar eksistensi

* Corresponding author. Tel: +62 21 3483 2967
E-mail: buyung55@yahoo.com

Pelayaran-Rakyat tetap dipertahankan sebagai warisan budaya bangsa. Selain itu keberadaan Pelayaran-Rakyat akan membantu sistem transportasi nasional, terutama untuk daerah pedalaman, terpencil, dan terisolir.

Sejarah menunjukkan, bahwa angkutan laut Pelayaran-Rakyat pernah menguasai pangsa pasar untuk angkutan barang-barang umum (general cargo) domestik sekitar 35 % dari total muatan general cargo melalui laut (Dephub-Lemhannas-1992). Pelayaran-Rakyat mempunyai jaringan trayek dari Sabang-Merauke, kapal-kapal Pelayaran-Rakyat dapat masuk ke pelabuhan-pelabuhan yang tidak dapat dimasuki oleh kapal-kapal konvensional.

Namun kejayaan tersebut mulai pudar seiring dengan perkembangan teknologi transportasi khususnya transportasi laut, semakin baiknya kondisi prasarana dan sarana dibidang transportasi laut, serta semakin meningkatnya pemberantasan terhadap *illegal logging*.

Meningkatnya pemberantasan terhadap *illegal logging*, menambah parahnya kondisi Pelayaran-Rakyat, padahal muatan kayu, selama ini merupakan primadona muatan bagi kapal-kapal Pelayaran-Rakyat. Kelangkaan kayu juga menjadi penyebab sulitnya bagi peremajaan armada Pelayaran-Rakyat. Padahal, kebutuhan akan peremajaan kapal tradisional juga sangat diperlukan mengingat rata-rata usia kapal tradisional Pelayaran-Rakyat yang beroperasi saat ini banyak yang sudah tua (Alfarizi dan Achmadi, tanpa tahun)

Menurut berbagai penelitian, terdapat berbagai kendala dalam pengembangan Pelayaran-Rakyat. Kendala tersebut antara lain adalah dari: (1) aspek Muatan; (2) aspek Peremajaan Armada; (3) aspek Permodalan/ Pembiayaan; (4) aspek Manajemen; dan (5) Sumber Daya Manusia (SDM).

Kajian ini, berupaya mengungkapkan pemberdayaan Pelayaran-Rakyat dengan studi kasus Pelabuhan Sampit di Kabupaten Kota Waringin Timur (Kotim) Provinsi Kalimantan Tengah (Kalteng), dengan melihat kondisi eksisting/ keberadaan angkutan laut Pelayaran-Rakyat di daerah.

Tujuannya kajian adalah untuk meningkatkan peran angkutan laut Pelayaran-Rakyat dalam sistem angkutan laut nasional, terutama untuk melayani daerah-daerah terpencil perbatasan, dan pedalaman.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas, maka ruang lingkup kajian mencakup:

1. Inventarisasi dan identifikasi peraturan perundangan terkait dengan kebijakan Pelayaran-Rakyat;
2. Inventarisasi dan identifikasi wilayah sebaran angkutan laut Pelayaran-Rakyat yang masih eksis;
3. Inventarisasi dan identifikasi jumlah dan kondisi armada Pelayaran-Rakyat di daerah basis Pelayaran-Rakyat (pelra), berdasarkan jenis dan ukuran;
4. Inventarisasi dan identifikasi muatan dominan armada Pelayaran-Rakyat;
5. Inventarisasi dan identifikasi tentang kebijakan terkait dengan pangsa muatan kapal Pelayaran-Rakyat
6. Analisis dan evaluasi pemberdayaan dan pengembangan angkutan laut Pelayaran-Rakyat

2. Landasan Teori

2.1. Landasan Hukum

Terdapat beberapa peraturan perundangan yang merupakan landasan kajian ini, antara lain:

1. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas;
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan;
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan;
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan;
6. *Instruksi Presiden* Republik Indonesia. *Nomor 5 Tahun 2005*. Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;
7. Peraturan Menteri Perhubungan No.93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut yang terachir dirubah dengan KM.74 Tahun 2016;
8. Peraturan Menteri Perhubungan No.KM.65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensi (Non Convention Vessel Standar) Berbendera Indonesia;

2.2. Pengertian dan Definisi

Dalam Peraturan Pemerintah RI. No.20 Tahun Tentang Angkutan di Perairan, dikatakan bahwa angkutan laut terdiri dari: angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.

Berdasarkan pengertian pada PP.20 Tahun 2010 tersebut, angkutan laut Pelayaran-Rakyat tidak termasuk dalam sub sistem angkutan laut dalam negeri, namun merupakan sub sistem tersendiri dalam sistem angkutan laut nasional.

Sesuai Undang-Undang RI. No.17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran, terdapat beberapa definisi yang terkait dengan pelayaran rakyat, yaitu:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim;
2. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal;
3. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah 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;

2.3. Sejarah Panjang Pelayaran-Rakyat

Pelayaran-Rakyat mempunyai sejarah panjang dalam mempersatukan rakyat dan bangsa Indonesia. Dengan adanya kapal/ armada, yang melayari laut, selat, dan teluk untuk menghubungkan pulau-pulau, merupakan urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan negara Indonesia. Sejarah kebesaran Sriwijaya, Majapahit, dan Demak menjadi bukti nyata, bahwa kejayaan suatu negara di Nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan maritim.

Kapal kayu Pinisi, Lambo, Lete, dan Nade telah digunakan di Indonesia sejak beberapa abad yang lalu, diperkirakan kapal pinisi sudah ada sebelum tahun 1500-an. Menurut naskah Lontarak I Babad La Lagaligo pada abad ke 14, Pinisi pertama sekali dibuat oleh Sawerigading, Putera Mahkota Kerajaan Luwu untuk berlayar menuju negeri Tiongkok hendak meminang Putri Tiongkok yang bernama We Cudai. Sawerigading berhasil ke negeri Tiongkok dan memperisteri Puteri We Cudai. Setelah beberapa lama tinggal di negeri Tiongkok, Sawerigading kembali kekampung halamannya dengan menggunakan Pinisinya ke Luwu. Menjelang masuk perairan Luwu kapal diterjang gelombang besar dan Pinisi terbelah tiga yang terdampar di desa Ara, Tanah Beru dan Lemo-lemo. Masyarakat ketiga desa tersebut kemudian merakit pecahan kapal tersebut menjadi perahu yang kemudian dinamakan Pinisi.

Sejarah telah mencatat peran dan kekuatan armada kapal PELRA di Indonesia, baik sebagai alat transportasi dan perdagangan maupun sebagai armada perang.

Sebagai alat transportasi (angkutan laut), pada awalnya Pelayaran-Rakyat berfungsi sebagai alat pengangkut barang-barang para saudagar (pedagang) dalam berniaga ke seluruh pelosok Nusantara, bahkan sampai ke mancanegara. Perkembangan selanjutnya Pelra sebagai moda transportasi laut penghubung antar pulau. Masyarakat dapat memanfaatkannya sebagai transportasi perorangan ataupun mengangkut barang.

Keberadaan Pelra terus berkembang, dan puncak perkembangannya terjadi pada kurun waktu antara 1975 sampai dengan akhir tahun 80an, dengan adanya program motorisasi armada Pelayaran-Rakyat pada tahun 1974, sebagai tindaklanjut Seminar Pelayaran-Rakyat di Makassar.

Seiring dengan perkembangan zaman, kemajuan teknologi perkapalan, konstruksi pelabuhan, dan adanya tuntutan pengguna jasa akan transportasi laut yang selamat, aman, nyaman, efektif dan efisien peran PELRA mulai memudar.

Melihat semakin lesunya industri pelayaran nasional, termasuk angkutan laut Pelayaran-Rakyat, pada tahun 2005 Pemerintah menerbitkan Inpres No. 5 Tahun 2005 Tentang. Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Kapal-kapal pelayaran rakyat yang merupakan bagian dari industri pelayaran nasional juga termasuk untuk diberdayakan, sebagaimana diamanatkan dalam Inpres No. 5 Tahun 2005 tersebut dan juga terutama amanat Undang-Undang Pelayaran No.17 Tahun 2008.

Kebijakan tersebut merupakan kewajiban, karena sejak dahulu rakyat dan bangsa Indonesia telah mempunyai jiwa bahari, yang terkenal dengan pelautnya yang trampil dan cakup mengarungi laut dan samudera sampai ke Afrika Selatan. Artinya sejak dahulu nenek moyang bangsa Indonesia sudah memanfaatkan laut sebagai mata pencaharian sekaligus prasarana transportasi.

2.4. Penelitian Terkait

1. M Khairan Zakky Alfarizi (1), Tri Achmadi (2), Analisis Pembiayaan Armada Kapal Pelayaran Rakyat (Studi Kasus Kalimas Surabaya), Surabaya, Tanpa Tahun;
2. Sulfadly, Alham Djabbar, Andi Haris Muhammad, Ketersediaan Peralatan Keselamatan Transportasi Kapal Layar Motor Di Pelabuhan Paotere, Makassar
3. Trizkia Woro Astiti, Revitalisasi Armada Pelayaran Rakyat Dengan Menggunakan Kapal Baja Lambung Pelat Datar, Depok, 2015
4. Departemen Perhubungan dan Lemhannas, Kajian Pengembangan Pelayaran Rakyat, Jakarta, 1992
5. Badan Litbang Perhubungan, Studi Peningkatan Peran Pelayaran Rakyat dalam Memperoleh Pangsa Pasar, Jakarta, 2002

3. Metode

3.1. Kerangka Pemikiran

Dalam pemberdayaan angkutan laut Pelayaran-Rakyat dapat ditinjau dari aspek: Muatan, armada, kepelabuhanan, dan sumber daya manusia (SDM).

Dari aspek muatan, dilihat tentang jenis muatan yang diangkut, kemitraan terutama dengan pengguna jasa, dan kebijakan pemerintah dalam mendukung eksistensi angkutan laut Pelayaran-Rakyat.

Dari aspek armada, dilihat tentang:

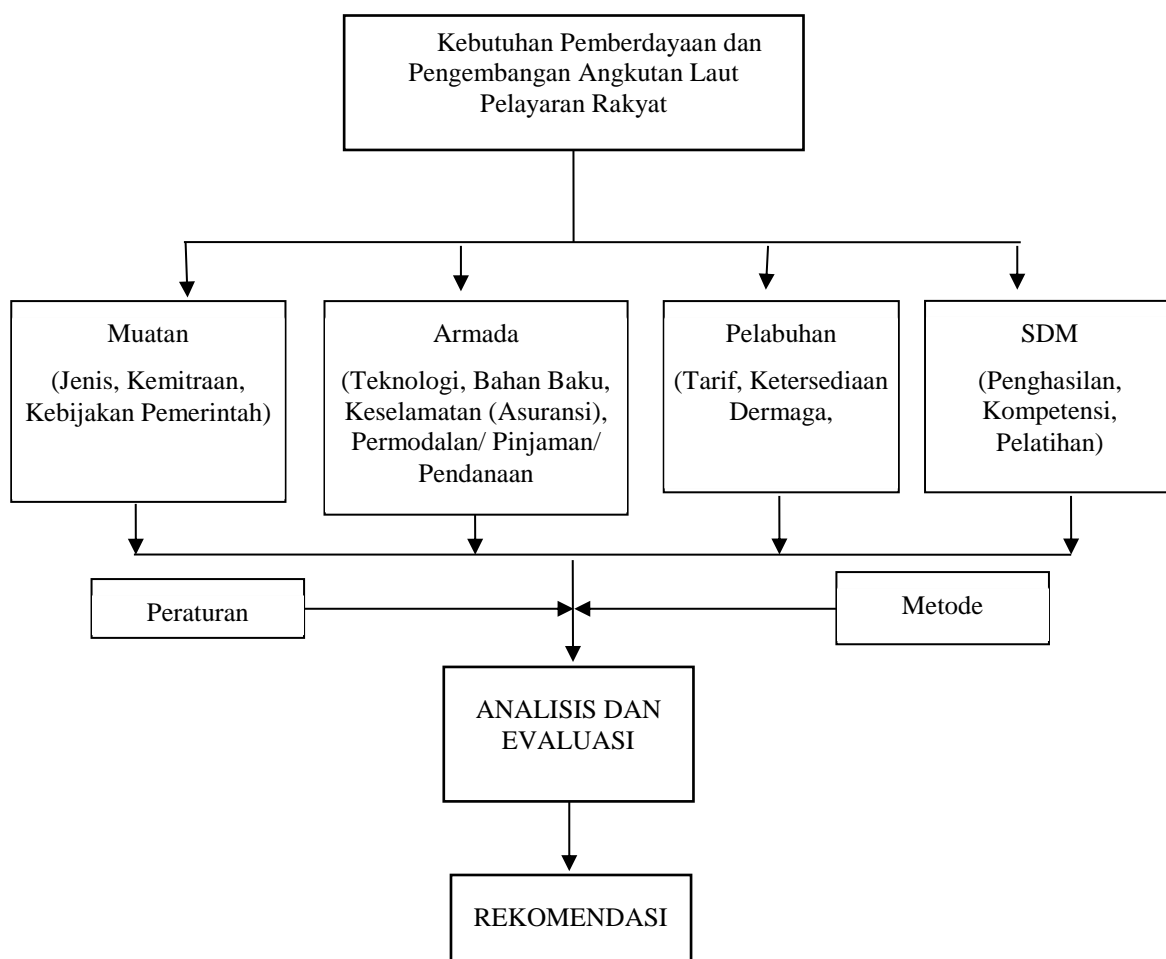
- Teknologi yang menyangkut kecepatan, peralatan, klasifikasi, dan dok/ galangan kapal;
- Bahan baku yang menyangkut: ketersediaan bahan, alternatif bahan, kemudahan memperoleh bahan;
- Keselamatan yang menyangkut: asuransi armada dan muatan, dan alat perlengkapan keselamatan di kapal;
- Permodalan yang menyangkut: modal usaha, pengadaan/ peremajaan armada, pinjaman bank/ lembaga pendanaan.

Dari aspek kepelabuhanan dilihat tentang: ketersediaan tambat dan labuh, serta tarif yang wajar.

Dari aspek SDM dilihat tentang: penghasilan, kompetensi, dan diklat.

Kesemua aspek tersebut dilihat dari berbagai peraturan perundangan yang berlaku, yang selanjut dianalisis dengan menggunakan metode ilmiah yang ada.

Untuk selanjutnya dilakukan analisis dan evaluasi dengan metode pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Tahap akhir adalah memberikan rekomendasi dan kebijakan dalam rangka pemberdayaan dan pengembangan angkutan laut Pelayaran-Rakyat, khususnya di Pelabuhan Sampit. Secara diagram kerangka pikir tersebut terlihat pada gambar 1.



Gambar 1. Kerangka Pikir

3.2. Metode Dan Alat Analisis

Analisis dan evaluasi dilakukan secara komprehensif, dengan pendekatan deskriptif baik kuantitatif maupun kualitatif, yang ditunjang oleh data primer hasil pengukuran, pengamatan, dan wawancara serta data sekunder berupa kepustakaan dan peraturan perundang-undangan.

3.3. Rancangan Penelitian Dan Kebutuhan Data

Rancangan kajian terdiri dari; kebutuhan data dan informasi, serta metode pengumpulan data.

1. Kebutuhan Data dan Informasi.

Kebutuhan data terdiri dari kebutuhan data sekunder dan primer. Data sekunder adalah data atau informasi yang diperoleh dari studi literatur, sumber-sumber atau instansi terkait. Sedangkan data primer adalah data atau informasi yang akan diperoleh langsung dari hasil tinjauan di lapangan. Data primer berupa hasil wawancara atau pengisian kuesioner dari pihak-pihak yang terkait dengan kondisi ketersediaan jaringan yang ada.

2. Metode pengumpulan data.

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survei kepustakaan, meliputi dasar-dasar teori, referensi-referensi, serta peraturan perundang-undangan yang terkait dan relevan dengan kajian.

Data sekunder juga diperoleh dari sumber instansi terkait, seperti: (a) Masyarakat Pelra seperti: Pemilik Kapal, Nahkoda/ Juragan Kapal, ABK, Agen/ Kepala Cabang Perusahaan Pelayaran-Rakyat; dan (b) Pengguna jasa angkutan Pelayaran-Rakyat, seperti: Pemilik barang, EMKL,

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan di lokasi, dengan melakukan wawancara, pengamatan langsung/ observasi, penyebaran kuesioner yang telah disusun sebelumnya. Kuisisioner juga digunakan sebagai panduan pada saat wawancara.

3. Sumber Data dan Informasi.

Untuk memenuhi kebutuhan data dan informasi tersebut disusun seperangkat kuisisioner sebagai alat instrumen, yang akan disebarkan kepada instansi terkait dengan penelitian serta para operator dan pengguna jasa transportasi jika dipandang perlu dilakukan pula wawancara dengan berbagai pihak terkait.

Untuk melengkapi data data informasi tersebut juga dilakukan *Focus Group Discussion* dengan pihak-pihak yang relevan dengan penelitian.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1. Peran Armada Pelayaran Rakyat Di Pelabuhan Sampit

Kabupaten Kotawaringin Timur merupakan salah satu dari 14 kabupaten/kota yang ada di wilayah Provinsi Kalimantan Tengah dan beribukota di Sampit. Kabupaten Kotawaringin Timur terletak pada posisi 112o7'29" – 113o14'22" Bujur Timur dan 1o11'50" – 3o18'51" Lintang Selatan. Pelabuhan Sampit merupakan salah satu pelabuhan yang merupakan sentra kegiatan Pelra.

1. *Share* Kunjungan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sampit.

Pada tahun 2005 kapal-kapal dalam negeri berkunjung sebanyak 2.720 unit dan 70,22% merupakan armada Pelra. Namun pada tahun 2016 kapal-kapal Pelra yang berkunjung di Pelabuhan Sampit hanya 13,86% dari total kunjungan kapal sebanyak 2.923 unit.

Berdasarkan arus kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit selama kurun waktu 2005-2016 dapat ditarik kesimpulan bahwa:

- Tahun 2005 kapal-kapal Pelra masih mendominasi kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit yang mencapai sebesar 235,80% dibandingkan kapal-kapal nasional dalam negeri;
- Tahun 2016 kapal-kapal Pelra yang berkunjung di Pelabuhan Sampit menurun sangat drastis, yaitu hanya sekitar 16,08% dibandingkan kapal-kapal pelayaran nasional.

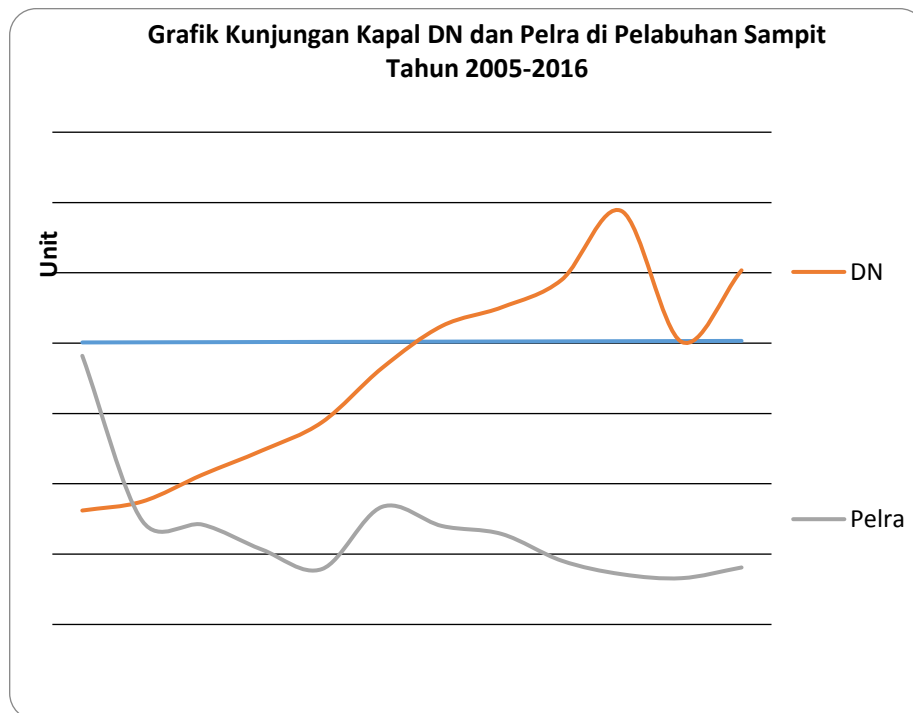
Gambaran lebih jelas tentang kunjungan kapal di pelabuhan Sampit dapat dilihat pada tabel 1 dan gambar 2.

Tabel 1
Kunjungan Kapal di Pelabuhan Sampit Berdasarkan Jenis Pelayaran Tahun 2005-2016

Tahun	Jumlah Kunjungan Kapal	Pelayaran Konvensional		Pelra	
		Ship Call		Ship Call	
		(Unit)	(%)	(Unit)	(%)
2005	2.720	810	29,78	1.910	70,22
2006	1.610	874	54,29	736	45,71

2007	1.774	1.064	59,98	710	40,02
2008	1.769	1.237	69,93	532	30,07
2009	1.832	1.438	78,49	394	21,51
2010	2.659	1.823	68,56	836	31,44
2011	2.822	2.122	75,19	700	24,81
2012	2.898	2.255	77,81	643	22,19
2013	2.904	2.451	84,40	453	15,60
2014	3.296	2.939	89,17	357	10,83
2015	2.338	2.009	85,93	329	14,07
2016	2.923	2.518	86,14	405	13,86

Sumber : KSOP Sampit diolah



Gambar 2. Grafik Kunjungan Kapal DN dan Pelra di Pelabuhan Sampit Tahun 2005-2016

2. Pertumbuhan Muatan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sampit.

Selama 12 tahun terakhir yaitu sejak tahun 2005 sampai dengan tahun 2016 terjadi penurunan muatan yang diangkut oleh kapal-kapal Pelra dari dan ke Pelabuhan Sampit yang sangat signifikan, yaitu sebesar (78,59).

Pada tahun 2005 jumlah muatan yang diangkut armada Pelra sebanyak 868.973 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 9.374 ton (8,30%) dan muat sebanyak 859.599 ton (91,70%). Angka tersebut menggambarkan bahwa selama 12 tahun terakhir atau turun rata-rata sebesar (5,08%) per tahun

Pada tahun 2016 jumlah muatan yang diangkut armada Pelra turun menjadi 186.045 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 156.548 ton (84,15%) dan muat sebanyak 29.497 ton (15,85%).

3. Share Muatan Kapal Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sampit.

Seiring dengan berjalannya waktu, berkembangnya teknologi perkapalan, dan semakin baiknya fasilitas alur pelayaran serta pelabuhan, pangsa (*share*) muatan yang diperoleh angkutan laut Pelra semakin berkurang.

Pada tahun 2005 jumlah muatan yang diangkut armada Pelra sebanyak 868.973 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 9.374 ton (8,30%) dan muat sebanyak 859.599 ton (91,70%).

Pada saat itu jumlah muatan angkutan laut dalam negeri yang keluar-masuk Pelabuhan Sampit sebanyak 1.545.420 ton, dan angkutan laut Pelra memperoleh pangsa sebanyak 868.973 ton atau sebesar 56,23 %.

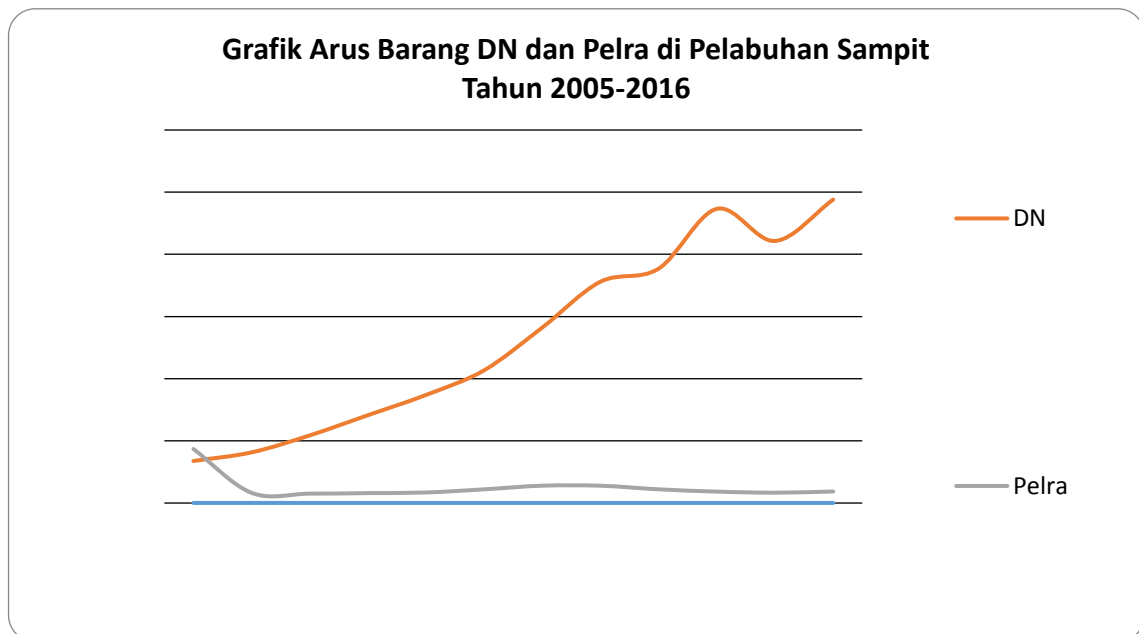
Pada tahun 2016 jumlah muatan angkutan laut di dalam negeri sebanyak 4.880.459 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 1.240.172 ton dan muat sebanyak 3.640.287 ton. Sedangkan kapal-kapal Pelra mengangkut sebanyak 186.045 ton dengan komposisi bongkar sebanyak 156.548 ton (84,15%) dan muat sebanyak 29.497 ton (15,85%).

Angka-angka tersebut menggambarkan bahwa pada tahun 2016, angkutan laut Pelra hanya mengangkut sebesar 3,67% dari total angkutan laut perdagangan dalam negeri sebanyak 5.066.504 ton. Secara lebih jelas share perolehan muatan kapal pelayaran dapat dilihat pada tabel.2 dan gambar 3.

Tabel 2
Arus Barang di Pelabuhan Sampit Berdasarkan Jenis Pelayaran Tahun 2005-2016

Tahun	Luar Negeri		Dalam Negeri			Pelra			Rasio Muat VS Bongkar (%)	Share Pelra Terhadap Muatan DN (%)
	Impor	Ekspor	Bongkar	Muat	Jumlah	Bongkar	Muat	Jumlah		
2005	15.400	37.431	254.608	421.839	676.447	9.374	859.599	868.973	91,70	128,46
2006	49.125	65.433	374.287	441.203	815.490	16.151	147.698	163.849	(81,14)	20,09
2007	55.135	1.391.982	454.859	633.496	1.088.355	38.674	112.501	151.175	(7,74)	13,89
2008	40.231	2.614.478	580.005	833.163	1.413.168	68.859	91.180	160.039	5,86	11,32
2009	7.811	2.504.394	693.114	1.046.100	1.739.214	68.179	101.792	169.971	6,21	9,77
2010	8.638	925.029	864.187	1.272.038	2.136.225	157.534	63.267	220.801	29,91	10,34
2011	15.321	254.703	972.806	1.851.656	2.824.462	216.341	63.007	279.348	26,52	9,89
2012	26.798	886.013	1.162.225	2.398.322	3.560.547	226.827	51.841	278.668	(0,24)	7,83
2013	34.665	20.431.456	1.139.629	2.631.203	3.770.832	180.182	40.777	220.959	(20,71)	5,86
2014	33.817	1.398.274	1.434.478	3.297.893	4.732.371	159.253	24.598	183.851	(16,79)	3,88
2015	30.310	764.901	1.322.277	2.893.104	4.215.381	151.450	15.004	166.454	(9,46)	3,95
2016	29.197	923.554	1.240.172	3.640.287	4.880.459	156.548	29.497	186.045	11,77	3,81

Sumber: KSOP Sampit



Gambar 3. Grafik Kunjungan Kapal DN dan Pelra di Pelabuhan Sampit Tahun 2005-2016

4.2 Karakteristik Umum Pelayaran Rakyat

Menurut Pasal 1, UU Nomor 17 tahun 2008, Pelayaran Rakyat adalah 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. Karakteristik tersebut antara lain adalah:

1. Aspek Jaringan/ Trayek Pelayaran Rakyat.

UU No 17 Tahun 2008 pada Pasal 16 ayat (3) mengatakan, bahwa armada angkutan laut pelayaran-rakyat dapat dioperasikan di dalam negeri dan lintas batas, baik dengan trayek tetap dan teratur (*reguler*) maupun trayek tidak tetap dan tidak teratur (*tramp*).

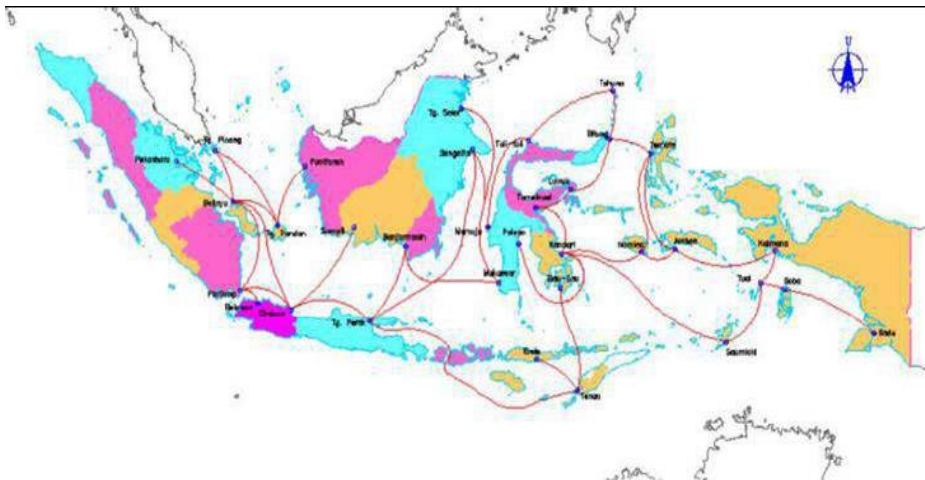
Untuk jaringan trayek dalam negeri, armada pelayaran berada di seluruh wilayah perairan Nusantara, dengan sentra/ *home base* di banyak pelabuhan. Pelabuhan yang menonjol menjadi sentra armada Pelra adalah: Muaro (Padang), Jambi, Palembang, Sunda Kelapa, Gresik, Pontianak, Sambas, Kumai, Sampit, Bima, Larantuka, Makassar, Ambon, dan pelabuhan-pelabuhan di Papua.

Untuk trayek lintas batas, banyak terdapat di Kepulauan Riau, Kalimantan Barat, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, NTT, dan Maluku Utara.

Rute Pelra sendiri mempunyai ciri khas yaitu biasanya kapal-kapal Pelra ini menyinggahi daerah-daerah yang tidak bisa di singgahi oleh kapal-kapal niaga lainnya, terlebih lagi untuk daerah Timur Indonesia yang harus melewati sungai. Kapal tradisional ini masih sangat diandalkan.

Menurut Prasetyo (2017) Kapal Pelra biasanya berupa Kapal Layar Motor (KLM) dengan ukuran s.d. GT.500 atau Kapal Motor (KM) sekurang-kurangnya GT.7 s.d. GT.35, dengan *draft* tertentu. Oleh sebab itu, *draft* kapal Pelra, kecepatan dan ukuran kapal Pelra menjadi pertimbangan kriteria dalam penentuan daerah pelayaran (Lugito Prasetyo, 2017).

Secara umum rute kapal Pelra dapat dilihat dalam gambar 4.



Gambar 4. Rute Pelayaran Rakyat secara umum

Dari gambar IV-3. di atas terlihat, bahwa rute Pelra hampir sama dengan pelayaran nasional, namun pelra lebih masuk ke daerah yang sulit atau bahkan tidak disinggahi kapal pelayaran nasional. Kapal Pelra biasanya mengangkut hasil hutan dan hasil perkebunan dari daerah yang sulit dijangkau dengan jalur darat.

Dengan masuknya kapal-kapal konvensional (non pelra) pada pelabuhan-pelabuhan tersebut, mengakibatkan armada Pelra banyak yang hanya melayani trayek pendek dan daerah pedalaman. Akibat lain, pelabuhan-pelabuhan yang awalnya merupakan sentra armada Pelra telah banyak pula disinggahi kapal-kapal konvensional, sehingga armada pelayaran-rakyat secara perlahan tapi pasti semakin tersisih, terutama pada pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan. Pelabuhan-pelabuhan tersebut, seperti: Jambi, Palembang, Sunda Kelapa dan lain-lain.

2. Aspek Armada Pelayaran Rakyat.

Armada Pelra, yang umumnya terbuat dari kayu, misalnya jenis Phinisi, membentuk mekanisme industri transportasi laut yang unik. Dilihat dari sisi populasi, umumnya kapal-kapal Pelra berukuran kecil, sehingga sering disebut armada semut. Kapal-kapal yang berukuran relatif kecil tersebut dapat masuk ke daerah-daerah pedalaman dan terpencil, dengan perairan yang dangkal dan fasilitas pelabuhan terbatas, atau daerah-daerah

yang tidak dapat diakses oleh kapal berukuran besar, baik karena alasan finansial (kurang menguntungkan) atau fisik (pelabuhan dangkal) seperti terlihat pada gambar 5.

Pada tahun 2008 diperkirakan sedikitnya terdapat sekitar 3.000 unit kapal, sedang yang terdaftar sebagai anggota PELRA hanya sekitar 1.200-an unit kapal. Armada Pelra tersebut melayari seluruh pelosok Nusantara. Kapal-kapal itu melayani pengangkutan barang hingga 10 juta ton per tahun (A.K Jaelani, 2008).



Gambar 5. Pelayaran Rakyat Sandar Di Tepian Sungai Barito

Menurut bentuk dan desainnya, kapal PELRA terdiri dari:

- Pinisi, yang dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Bugis dan Makasar;
- Lambo, dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Bugis, Buton, dan Nusa Tenggara;
- Lete, dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Madura;
- Nade, dibangun dan dioperasikan oleh orang-orang Riau.

Pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam pembuatan kapal Pelra masih sangat terbatas, kapal Pelra dibuat secara tradisional. Para pengrajin pembuat kapal tidak menggunakan gambar/ desain, melainkan hanya berdasarkan pengalaman turun temurun sesuai dengan ciri khas daerah masing-masing serta menggunakan bahan-bahan setempat. Walaupun demikian, ternyata konstruksi kapal tradisional tersebut cukup kuat digunakan.

Bentuk teknologi modern yang telah digunakan adalah radio komunikasi/GPS (*global positioning system*), derek/ boom dan motorisasi. Motor/ mesin tersebut dipasang disesuaikan dengan kemampuan teknis konstruksi kapal yang diatur dengan keputusan Dirjen Perhubungan Laut.

Menurut PP No. 20 Tahun 2010, Pasal 45 ayat (2) UU No.17 Tahun 2008 dikatakan, bahwa Penggunaan kapal angkutan laut pelayaran-rakyat berupa: (a) Kapal Layar (KL) tradisional yang digerakkan sepenuhnya oleh tenaga angin; (b) Kapal Layar Motor (KLM) berukuran tertentu dengan tenaga mesin dan luas layar sesuai ketentuan; atau (c) Kapal Motor (KM) dengan ukuran tertentu. Namun pada kenyataannya, banyak KLM yang sepenuhnya menggunakan mesin sebagai tenaga penggerak utama. Hal ini tentu akan mempengaruhi sambungan pada papan badan kapal yang diakibatkan oleh vibrasi (getaran) mesin kapal.

Dari aspek peremajaan, para pengusaha Pelayaran-Rakyat mengalami kesulitan antara lain disebabkan: (a) bahan baku (kayu); (b) dalam pembiayaan; (c) Mahalnya harga kapal; (d) kurangnya modal; (e) Pihak asuransi pun enggan menerima kapal-kapal pelayaran rakyat, karena rentan terhadap keselamatan pelayaran dan tidak di klas-kan pada BKI; (f) Pihak perbankan masih enggan memberikan pinjaman modal, karena tidak adanya anggunan. Biasanya bagi perusahaan pelayaran, anggunan adalah berupa kapal.

Dalam peraturan perundangan, baik itu Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maupun Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, secara implisit tidak disebutkan bahwa kapal-kapal pelayaran rakyat terbuat dari “**kayu**”, bahasa yang acap digunakan adalah “**pada umumnya terbuat dari kayu**”. Jadi untuk meningkatkan daya saing dan keselamatan pelayaran nampaknya armada pelayaran rakyat menggunakan bahan lain (misalnya: besi) sebagai bahan baku pembuatan armada. Salah satu contoh misalnya “menggunakan kapal baja lambung pelat datar” (**Trizkia Woro Astiti**).

3. *Pengusahaan/ Manajemen Pelayaran Rakyat.*

Untuk memberikan adanya kepastian usaha, PELRA diarahkan dalam bentuk badan hukum, seperti: PT, CV, Firma, atau Koperasi.

Kepemilikan kapal/modal PELRA adalah sendiri/keluarga, artinya belum ada saham yang dimiliki oleh pihak lain. Kewenangan dan tanggung jawab semuanya diatur oleh pemilik kapal.

Sistem pendapatan yang diterapkan pada perusahaan adalah bagi hasil, yaitu antara pengusaha dan awak kapal. Dalam sistem bagi hasil, ABK bukan buruh, tetapi mitra usaha bagi pengusaha PELRA.

Unsur pembagi sebelum era motorisasi adalah perahu (50%) dan ABK (50%), sedangkan pada era motorisasi ada tambahan unsur pembagi, yaitu mesin. Dengan demikian, untuk kapal/perahu yang mempunyai tenaga penggerak pembantu motor, unsur pembagi dalam sistem bagi hasil adalah kapal/perahu (33,33%), mesin (33,33%), dan ABK (33,33%).

Pada umumnya perusahaan PELRA masih mempunyai investasi yang relatif sederhana, baik untuk investasi pokok berupa armada, maupun investasi penunjang seperti kendaraan dan gedung perkantoran.

4. Aspek Permodalan/ Pembiayaan.

Dari aspek permodalan/ pembiayaan, para pengusaha Pelayaran-Rakyat sangat kesulitan dalam mengembangkan usaha, dan peremajaan armada.

Zakky dan Ahmadi mengatakan, bahwa untuk meningkatkan peran serta Pelayaran-Rakyat kembali dalam kegiatan pelayaran di Indonesia, salah satu cara yaitu dalam bidang pembiayaan armada kapal tradisional.

Aspek pembiayaan ini diperlukan, karena sangat sedikit sekali atau bahkan belum pernah ada lembaga keuangan yang menyentuh sektor ini dan turut membantu para pelaku usaha Pelayaran-Rakyat dalam pembiayaan pengadaan/peremajaan armada kapal tradisionalnya. Pada kondisi saat ini, pembiayaan pengadaan/ peremajaan armada kapal tradisional hanya berasal dari kantong para pelaku usaha Pelayaran-Rakyat itu sendiri, sehingga memakan waktu yang cukup panjang dalam pembangunan kapal kayu karena keterbatasan dana.

5. Aspek Muatan.

Kapal PELRA (PLM/KLM) dapat mengangkut muatan seperti: barang umum (*general cargo*), barang kebutuhan pokok, barang curah kering/dan atau curah air, barang-barang yang sejenis dalam jumlah tertentu sesuai dengan kondisi kapal.

Pasal 49 Peraturan Pemerintah No 20 Tahun 2010 mengatakan, bahwa Perusahaan pelayaran-rakyat dalam melakukan kegiatan angkutan laut secara tidak tetap dan tidak teratur dapat mengangkut muatan (a) Barang umum (*general cargo*); (b) Barang curah kering dan/atau curah cair; dan/atau (c) Barang yang sejenis, dalam jumlah tertentu, sesuai dengan kondisi kapal pelayaran-rakyat.

Pada zaman kejayaannya, armada pelayaran-rakyat mengangkut barang-barang BULOG untuk didistribusikan ke daerah-daerah pedalaman dan terisolir, dan/ atau daerah yang tidak dimasuki oleh kapal-kapal konvensional, baik karena alasan ekonomi (kurang menguntungkan) maupun alasan teknis (perairan dangkal). Artinya, pada saat itu kapal-kapal pelayaran-rakyat tidak kekurangan muatan.

Saat ini, armada pelayaran-rakyat sangat sulit untuk memperoleh muatan, karena para pemilik barang lebih memilih menggunakan kapal-kapal Ro-ro dan kapal-kapal modern lainnya. Untuk mencari muatan, kapal-kapal Pelayaran-Rakyat sering harus berlabuh dalam waktu yang lama dan menunggu barang yang akan diangkut.

Untuk meningkatkan muatan pemerintah hendaknya mendorong para pengusaha untuk melakukan:

- a. Kemitraan dan para pemilik barang, baik dengan kemitraan jangka pendek, menengah maupun jangka panjang;
- b. Mendorong barang-barang pemerintah dan BUMN untuk dikapalkan dengan armada Pelra;
- c. Diversifikasi usaha, misalnya untuk angkutan wisata

6. Sumber Daya Manusia (SDM).

Peningkatan SDM tertuang pula dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pada Pasal 16 ayat (2) butir.c. yang mengatakan bahwa pengembangan pelayaran rakyat ditujukan untuk meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut nasional. Peningkatan SDM dipertegas dalam PP No,20 Tahun 2010 sebagaimana tercantum pada pada Pasal 47 ayat (3) butir.a. yang mengatakan, bahwa peningkatan keterampilan sumber daya manusia bagi pengusaha dan awak kapal di bidang nautis, teknis, radio, serta pengetahuan kepelautan melalui pendidikan/pelatihan kepelautan yang diselenggarakan termasuk di pelabuhan sentra pelayaran-rakyat.

Hal ini menggambarkan bahwa pemerintah mempunyai kewajiban untuk melakukan peningkatan ketrampilan SDM pelayaran-rakyat melalui pendidikan dan pelatihan terhadap:

- a. Pengusaha atau manajemen angkutan laut pelayaran rakyat; dan
- b. Awak kapal di bidang nautis, teknis, radio, serta pengetahuan kepelautan.

7. Asuransi Kapal dan Muatan Pelayaran Rakyat.

Perusahaan Pelra tidak mengasuransikan kapal dan muatannya, karena belum ada perusahaan asuransi yang mau menjamin. Perusahaan asuransi masih menganggap kapal Pelra memiliki resiko tinggi karena terbuat dari kayu.

4.2 Upaya Peningkatan Peran Angkutan Laut Pelayaran Rakyat Di Sampit

Dalam upaya untuk meningkatkan peran angkutan laut Pelayaran Rakyat di wilayah sampit, beberapa usulan langkah-langkah perlu dilakukan, dapat terlihat pada tabel 3 dan lebih lanjut antara lain:

1. Fasilitas Kolam pelabuhan dan Dermaga
 - a. Dermaga yang dimiliki PT. Pelindo sudah kurang mampu menampung aktivitas kapal-kapal Pelra, karena itu perlu perluasan dermaga milik PT. Pelindo dan disediakannya tempat khusus untuk kapal pelra;
 - b. Sebagai akibat kurangnya dermaga yang dimiliki PT. Pelindo dan tingginya biaya sandar yang dikenakan, kapal-kapal Pelra pada umumnya sandar pada dermaga milik rakyat yang dibangun di dalam DLKr/DLKP Pelabuhan Sampit. Kebanyakan dermaga rakyat tersebut berada di lingkungan pemukiman penduduk.
 - c. Untuk itu maka harus dilakukan:
 1. Penambahan fasilitas dermaga agar dapat mengurangi antrian;
 2. Untuk itu agar pihak pemerintah mengevaluasi aturan tentang Tersus dan TUKS sehingga keberadaan pelabuhan rakyat ada dasar hukumnya
 3. Pelabuhan harus jauh dari pemukiman penduduk;
2. Peralatan bongkar muat di pelabuhan

Kegiatan bongkar muat dilakukan secara manual yang dilakukan oleh ABK atau kuli panggul dengan dipanggul dari kapal ke truk atau sebaliknya. Ada pula kapal dilengkapi dengan kran kapal sederhana.

Untuk mempercepat proses bongkar muat, hendaknya pengelola pelabuhan menyediakan peralatan bongkar/ muat sehingga pelayanan lebih cepat dan efisien dan kapal juga tidak terlalu lama sandar, yang berarti juga mengurangi biaya operasional kapal.
3. Gudang, lapangan penumpukan di pelabuhan

Para pemilik barang yang diangkut oleh kapal-kapal Pelra umumnya pedagang kecil dan menengah, yang rata-rata tidak memiliki gudang. Barang-barang mereka dari kapal langsung dibawa ke toko.

Untuk mempercepat proses bongkar muat, hendaknya pihak pengelola pelabuhan menyediakan gudang, sehingga kegiatan bongkar muat dapat dilakukan dalam 24 jam.
4. Produktivitas bongkar muat barang.

Saat ini produktivitas bongkar kapal-kapal Pelra relatif masih sangat rendah. Hal ini sebagai akibat kegiatan bongkar muat masih dilakukan secara manual, yang relatif kurang dibantu oleh peralatan bongkar muat. Akibatnya kapal harus lama sandar, yang berarti biaya operasional kapal menjadi tinggi.

Untuk itu maka perlu dilakukan:

 1. Memaksimalkan pelaksanaan kegiatan B/M agar waktu yang diperlukan dalam kegiatan dapat berjalan lancar;
 2. Tersedianya alat bongkar/muat yang memadai;
 3. Kesiapan tenaga kerja bongkar muat.
5. Informasi kedatangan dan keberangkatan kapal di pelabuhan

Informasi kedatangan dan keberangkatan kapal sebenarnya cukup baik, namun faktor cuaca sering menjadikan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal sering berubah.

Untuk itu maka perlu ditingkatkan Komunikasi antara nahkoda dengan petugas pelabuhan dan juga pemilik barang.
6. Tingkat Koordinasi antar Instansi terkait

Kordinasi antar instansi yang perlu ditingkatkan adalah antara KSOP. PT. Pelindo, Dinas Perhubungan, Kementerian/ Dinas Kehutanan, Kementerian/ Dinas Perdagangan, BULOG dan Kepolisian Negara
7. Tingkat kecukupan kapal untuk melayani barang dan masyarakat pengguna jasa Transportasi Laut

Secara umum kecukupan kapal untuk melayani barang dan masyarakat pengguna jasa Transportasi Laut di Sampit sudah sangat memadai. Kapal-kapal tersebut terutama menghubungkan Jakarta, Semarang, Surabaya, Pontianak, dan Banjarmasin. Hal ini mengakibatkan kapal-kapal Pelra kalah bersaing.

Untuk meningkatkan daya saing kapal-kapal Pelra, perlu dilakukan peningkatan teknologi perkapalan, terutama kecepatan dan keselamatan.
8. Transportasi lanjutan dari/ ke daerah menuju pelabuhan.

Angkutan lanjutan dari dan ke pelabuhan Sampit cukup memadai, namun pada banyak dermaga rakyat kondisi jalan sangat buruk, sehingga menghambat arus barang dari dan ke pelabuhan. Untuk itu perlu dilakukan:

 - a. Agar dilakukan peningkatan daya beban jalan untuk mendukung kecepatan B/M barang;
 - b. Agar dipasang rambu rambu petunjuk atau rambu rambu larangan di sekitar pelabuhan Pelra.

Tabel 3.

Kondisi, Harapan, Masalah, Rekomendasi dan Institusi Terkait dalam Pengembangan Pelayaran Rakyat

No.	Uraian Substansi	Kondisi	Harapan	Masalah	Rekomendasi	Institusi Yg Terlibat
1	Muatan • Bahan kebutuhan pokok • Bahan bangunan	Umumnya komoditi dengan nilai rendah;	Meningkatnya jumlah muatan yang diangkut	• Turunnya jumlah muatan • Kapal Sering menunggu muatan;	Diversifikasi usaha, misalnya untuk angkutan wisata	• Kementerian Perdagangan • Bulog
2	Jaringan/ Trayek • Reguler • Tramper	• Angkutan barang umumnya tramper, dan angkutan penumpang reguler • Jaringan umumnya hanya menghubungkan 2 titik simpul;	• Dapat menghubungkan seluruh titik simpul di Indonesia, terutama daerah pedalaman, terpencil dan terisolir • Tersedianya fasilitas sandar pada setiap pelabuhan	Banyak telah disinggahi oleh kapal-kapal konvensional, terutama jenis kapal Ro-ro dan LST.	Diarahkan mengisi jaringan daerah terpencil dan pedalaman.	Kemenuhub
3.	Armada • Jumlah • Kapasitas • Tipe • Jenis • Kecepatan • Teknologi • Bahan Baku • Asuransi • Klasifikasi	• 1.300 unit • .. GT • Phinisi • Lambo • Nade • PL • KLM • KM < 35 GT • 4 sd 6 knots • Tenaga penggerak utama layar, mesin sebagai tenaga bantu • Gambar dibuat setelah kapal jadi • Galangan berpindah-pindah • Kayu • Alat keselamatan sering terabaikan • Tidak ada • Tidak ada • Turun temurun; • Kekeluargaan dan bagi Hasil; • Pemasaran dari mulut ke mulut; • Segmen pasar tersendiri;	• Meningkatkan jumlah armada dan kapasitas angkut • Kecepatan mencapai 8 sd 12 knots • Alternatif bahan baku • Asuransi untuk kapal dg premi yg memadai • Adanya klasifikasi oleh BKI • Tingginya tingkat keselamatan	• Jumlah dan kapasitas selalu menurun; • Tingkat keselamatan rendah; • Asuransi enggan masuk; • Belum bisa diklasifikasi; • Kayu semakin sulit; • Layar hanya sebagai kamufase; • Sering terjadi musibah.	• Adanya pengawasan yang ketat oleh syahbandar; • Ukuran kapal; • Alat-alat keselamatan; • Redefinisi tradisional • Dispensasi penggunaan kayu untuk pembuatan armada; • Kayu-kayu hasil sitaan ilegal logging dijadikan bahan baku kapal;	Kemenuhub BKI BPPT Perindustrian Kehutanan Asuransi
5	Manajemen Pengelolaan Pemasaran	• ABK dapat melakukan kegiatan bongkar muat;	• Diklat manajemen • Diklat keterampilan • Diklat keselamatan			• Kemenuhub • Lembaga Manajemen/ Perguruan Tinggi
6.	SDM Pengusahaan Awak kapal	• Modal keluarga, perorangan	Pinjaman ringan oleh lembaga keuangan Kredit dengan anggunan kapal	• Kekurang modal terutama pada pengembangan armada • Sulit memperoleh pinjaman • Kapal tidak bisa dijadikan anggunan	Campur tangan pemerintah	Kemenuhub Perbankan Lembaga Pendanaan
	Modal/ Pendanaan • Pengembangan armada • Modal usaha					

Sumber : Diolah dari kuisioner

5. Kesimpulan

Dari analisis dan evaluasi pada bab-bab sebelumnya dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Terjadi penurunan kunjungan kapal-kapal Pelra yang sangat drastis di Pelabuhan Sampit. Pada tahun 2005 jumlah kunjungan kapal-kapal Pelra sekitar 14,51% dari total kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit. Pada tahun 2016 hanya sekitar 1,66 dari total kunjungan kapal di Pelabuhan Sampit.;
2. Pada tahun 2005 kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Sampit didominasi oleh angkutan laut Pelra, yang mencapai 128,46% lebih banyak dari angkutan laut pelayaran nasional dan pada tahun 2016 kegiatan bongkar muat angkutan laut Pelra hanya sekitar 3,81% dibandingkan angkutan laut nasional;
3. Berdasarkan hasil penilaian yang dilakukan oleh responden terdapat beberapa hal yang menjadi penyebab menurunnya kegiatan angkutan laut pelayaran di Pelabuhan Sampit, antara lain:
 - a. Tingkat keselamatan kapal-kapal Pelra yang rendah, yang berakibat pihak asuransi tidak mau untuk menerima asuransi baik kapal maupun barang;
 - b. Tingkat kecepatan dan kepastian kedatangan kapal.
4. Pada sisi lain para pengusaha Pelra merasa kesulitan dalam pengembangan usahanya, yang disebabkan:
 - a. Sulitnya memperoleh pendanaan dalam pengadaan armada dan dalam pengelolaan usaha;
 - b. Sulitnya dan mahalnya harga kayu sebagai bahan utama dalam pembuatan kapal;
 - c. Rendahnya tingkat keterampilan SDM baik pelaut maupun manajemen.
5. Jaringan trayek kapal-kapal Pelra yang singgah di pelabuhan Sampit relatif hanya tujuan Gresik/ Surabaya, Sunda Kelapa, dan Kalimas Semarang. Untuk jaringan tersebut seringkali berhimpit dengan jaringan/ trayek perintis dan kapal Ro-ro.
6. Ada pelabuhan khusus Pelra (Sunda Kelapa dan Gresik) digunakan untuk bertambatnya kapal-kapal lain. seringkali terjadi ketika armada Pelra sedang tambat, tiba-tiba ada kapal jenis lain yang datang, maka kapal Pelra harus pindah terlebih dahulu, sehingga menghambat kegiatan bongkar muat armada Pelra.
7. Sifat manajemen Pelra walaupun sudah berbentuk Perseroan Terbatas (PT), pada umumnya sangat tertutup dan dilaksanakan tanpa suatu perencanaan dan metode kerja yang rasional terutama untuk pengembangan usaha jangka panjang. Pemegang saham perusahaan umumnya terdiri dari lingkungan keluarga atau sanak famili si pemilik usaha awal.

Saran

1. Untuk meningkatkan dan pengembangan angkutan laut Pelra perlu dilakukan beberapa hal, antara lain:
 - a. Armada, melakukan modernisasi kapal terutama dari konstruksi, sehingga diperoleh kecepatan. Untuk itu perlu dipikirkan untuk mencari bahan alternatif, baik untuk keseluruhan maupun hanya sebagian konstruksi seperti lambung dengan menggunakan plat baja;
 - b. Melakukan redefinisi terhadap Pelra, sehingga tidak terpaku pada terminologi “terbuat dari kayu”;
 - c. Mengembalikan fungsi pelabuhan-pelabuhan Pelra atau membangun pelabuhan/ terminal baru yang dikhususkan untuk melayani kapal-kapal Pelra, dengan tarif sesuai dengan ketentuan yang berlaku bagi kapal Pelra;
 - d. Melakukan pendidikan dan pelatihan bagi masyarakat Pelra, terutama ABK dan manajemen perusahaan angkutan laut Pelra;
2. Perlu dilakukan suatu kajian yang lebih menyeluruh dan mendalam dengan lingkup nasional.

Ucapan Terimakasih

Penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis, sehingga kajian ini dapat diselesaikan dengan baik.

Daftar Pustaka

- Badan Litbang Perhubungan, Studi Peningkatan Peran Pelayaran Rakyat dalam Memperoleh Pangsa Pasar, Jakarta, 2002;
- Departemen Perhubungan dan Lemhannas, Kajian Pengembangan Pelayaran Rakyat, Jakarta, 1992;
- Lugito Prasetyo, Analisis Mitigasi Risiko Pengoperasian Kapal Tradisional: Studi Kasus Pelayaran Rakyat, Departemen Teknik Transportasi Laut Fakultas Teknologi Kelautan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, 2017
- M Khairan Zakky Alfarizi dan Tri Achmadi, Analisis Pembiayaan Armada Kapal Tradisional Pelayaran-Rakyat (Studi Kasus Kalimas Surabaya), Surabaya, Tanpa Tahun
- Sulfadly, Alham Djabbar, Andi Haris Muhammad, Ketersediaan Peralatan Keselamatan Transportasi Kapal Layar Motor Di Pelabuhan Paotere, Makassar

- Trizkia Woro Astiti, Revitalisasi Aramada Pelayaran Rakyat dengan Menggunakan Kapal Baja Lambung Pelat Datar, Program Studi Teknik Perkapalan, Departemen Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia, Depok, 2015
- UU RI No.17 Tahun 2008, Pasal 16, CV. Nuansa Aulia, Bandung, 2008.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan;
- Instruksi Presiden* Republik Indonesia. *Nomor 5 Tahun 2005*. Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;
- Peraturan Menteri Perhubungan No.93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut yang terachir dirubah dengan KM.74 Tahun 2016;
- Peraturan Menteri Perhubungan No.KM.65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standar*) Berbendera Indonesia;
- Keputusan Dirjen Perhubungan laut No. PY 66/1/2-02 tentang Persyaratan Keselamatan Bagi Kapal Layar Motor (KLM) Berukuran Tonase Kotor Sampai Dengan GT. 500.