

## Studi Kelayakan Dermaga Kapal Latih Menunjang Badan Layanan Umum (BLU)

Irwan Jaya<sup>1</sup>, Sugiyono<sup>2</sup>, Fahri Ihsan<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Politeknik Pelayaran Barombong 1

<sup>2</sup> Politeknik Pelayaran Barombong 2

<sup>3</sup> Politeknik Pelayaran Barombong 3

---

### Info Artikel :

Diterima 27 Januari, 2021

Direvisi 10 Februari, 2021

Dipublikasikan 21 April 2021

---

### Keyword:

Karaeng Galesong Pier

Training ship

Ship crew

### Kata Kunci:

Dermaga Karaeng Galesong

Kapal latih

Kru kapal

---

### ABSTRACT

Abstract One of the government's programs is to optimize the distribution of goods, on the other hand, the existence of the Karaeng Galesong Barombong pier has not been optimized for the public, be it for commercial ports or popular ports. For this reason, this study aims to determine the feasibility of the Karaeng Galesong Barombong Pier as a public vessel. The population for this research is all sailors who have worked on the ship, while the sample in this study is the crew of the training ship and the users of the training ship at the Karaeng Galesong pier, up to 50 respondents. The research was carried out through observations and questionnaires, then the data obtained was tabulated and then analyzed by means of a cross table through a simple regression test. The results showed that the operation of the Karaeng Galesong pier by other parties would be 100% if it was supported by data availability, hence warehouse availability, meanwhile up to 80% if supported by a field availability as a place for loading / unloading of goods and only 20% will continue to operate the Karaeng Galesong pier elsewhere even though the loading and unloading field is not available. To be more optimal, it is expected that the competent parties will always update the data so that the Karaeng Galesong pier can be widely used by other parties.

### ABSTRAK

Salah satu program pemerintah adalah mengoptimalkan pendistribusian barang, di sisi lain keberadaan Dermaga Karaeng Galesong Barombong selama ini belum dioptimalkan untuk umum, baik itu untuk pelabuhan niaga ataupun pelabuhan Rakyat. Untuk itu maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kelayakan Dermaga Karaeng Galesong Barombong sebagai tempat sandar kapal untuk umum. Populasi penelitian ini adalah seluruh pelaut yang pernah bekerja di atas kapal, sementara sampel dalam penelitian ini adalah kru kapal latih dan pengguna kapal latih di Dermaga Karaeng Galesong sebanyak 50 orang responden. Penelitian dilakukan melalui observasi dan kuesioner, selanjutnya data yang diperoleh ditabulasi secara sederhana kemudian dianalisis dengan table silang melalui uji regresi sederhana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengoperasian Dermaga Karaeng Galesong oleh pihak lain akan 100% bila ditunjang dengan ketersediaan data, demikian ketersediaan gudang, sementara itu sebanyak 80% bila ditunjang dengan ketersediaan lapangan sebagai tempat bongkar/muat barang dan hanya 20% yang akan tetap mengoperasikan dermaga karaeng Galesong oleh pihak lain sekalipun lapangan tempat bongkar muat barang tidak tersedia. Untuk itu agar lebih optimal, diharapkan agar pihak yang berkompeten senantiasa melakukan update data agar dermaga karaeng galesong dapat dimanfaatkan secara luas oleh pihak lain.



This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. ©2019 by author.

---

### Koresponden:

Irwan Jaya, Sugiyono, Fahri Ihsan

Email: [irwanjaya@poltekpelbarombong.ac.id](mailto:irwanjaya@poltekpelbarombong.ac.id), [sugiyono@poltekpelbarombong.ac.id](mailto:sugiyono@poltekpelbarombong.ac.id), [fahriihsan@poltekpelbarombong.ac.id](mailto:fahriihsan@poltekpelbarombong.ac.id)

---

### Pendahuluan

Secara maritim Indonesia dikelilingi oleh perairan yaitu Samudera Pasifik, samudera Hindia dan laut Cina Selatan. Berdasarkan data dari badan Informasi geospasial menunjukkan bahwa secara keseluruhan luas wilayah Indonesia adalah 5.180.053 km<sup>2</sup> dimana 1.922.570 km<sup>2</sup> adalah

daratan dan 3.257.583 km<sup>2</sup> perairan (Nia, 2020). Dengan wilayah berbentuk kepulauan,

Indonesia mempunyai lautan yang lebih luas dibandingkan daratannya, sehingga Indonesia memiliki potensi yang sangat besar untuk mengembangkan aktivitas perikanan, pelayaran dan pelabuhan (Lubis, 2019).

Konektivitas antar pulau di Indonesia adalah salah satunya ditunjang dengan ketersediaan pelabuhan menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.17 tahun 2008 tentang pelayaran. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu. Sebagian tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penumpang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Data jumlah pelabuhan khususnya yang di Sulawesi berjumlah 17 pelabuhan (Indonesia & No, 2008).

Pelabuhan yang beraktivitas untuk daerah Makassar yaitu pelabuhan Soekarno-Hatta untuk kapal-kapal niaga, pelabuhan ini terdiri dari beberapa dermaga diantaranya dermaga untuk penumpang, barang, kontainer dan minyak. Untuk mengatasi masalah yang sering terjadi di pelabuhan yaitu masalah kapal sandar (waktu tunggu) saat ini pelindo IV akan menambah lagi dermaganya dengan nama pelabuhan "New Port"(HAYAT, 2020).

Selain itu ada salah satu pelabuhan tertua di Indonesia yaitu Pelabuhan Paotere, yang merupakan warisan dari Kerajaan Gowa-Tallo, pada abad ke-14. Pelabuhan Paotere terletak di Kec. Ujung Tanah, Makassar, Sulawesi Selatan. berjarak 5 km dari pusat Kota Makassar.

Pelabuhan ini merupakan Pelabuhan Rakyat yang berfungsi sebagai tempat persinggahan berbagai kapal layar masyarakat Sulawesi yang datang dari berbagai wilayah di Indonesia. Selain sebagai pelabuhan perahu-perahu rakyat, seperti Phinisi dan Lambo, pelabuhan ini juga masih dipakai untuk bongkar muat barang dan pusat niaga para nelayan.

Disisi lain keberadaan Dermaga Karaeng Galesong Barombong belum dioptimalkan untuk umum, baik itu untuk pelabuhan niaga ataupun pelabuhan Rakyat. Sebagaimana diketahui bahwa salah satu program pemerintah adalah mengoptimalkan pendistribusian barang. Bila terjadi tumpukan kapal yang akan sandar, tentu saja akan menghambat program pemerintah tersebut. Untuk itu Dermaga Karaeng Galesong Barombong dapat di manfaatkan untuk umum agar dapat membantu perekonomian khususnya di kota Makassar dan program pemerintah pada umumnya.

Jika Dermaga Karaeng Galesong tersebut digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang maka masyarakat yang tinggal di sekitar dermaga juga dapat memiliki penghasilan tambahan dengan

menjadi buruh ataupun kuli pelabuhan. Dermaga tersebut akan digunakan oleh para taruna ataupun taruni untuk melakukan praktek terutama dalam prodi manajemen transportasi laut dan akan diketahui kekurangan apa saja di dermaga Sehingga pada akhirnya dapat memberikan sumbangan pemikiran demi perbaikan pelayanan di Dermaga Karaeng Galesong Berdasarkan hal tersebut, penulis melakukan penelitian tentang Studi Kelayakan Dermaga Menunjang Badan Layanan Umum (BLU) dengan harapan dapat digunakan sebagai masukan bagi pengambil kebijakan tentang layak tidaknya dermaga karaeng Galesong digunakan untuk menunjang Badan Layanan Umum.

Mengingat akan banyaknya perkembangan yang bisa ditemukan dalam penelitian ini, maka diperlukan adanya batasan-batasan masalah yaitu: (1) Lokasi yang akan menjadi obyek penelitian terbatas pada Dermaga Karaeng Galesong Barombong. (2) Analisis kajian terbatas pada kelayakan Dermaga Karaeng Galesong Barombong sebagai tempat sandar kapal untuk umum dalam penelitian ini adalah bagaimana kelayakan Dermaga Karaeng Galesong Barombong sebagai tempat sandar kapal untuk umum, dan tentang kelayakan suatu pelabuhan dapat beraktifitas jika ditunjang oleh beberapa prasarana, di antaranya: dermaga, terminal gudang, lapangan Container/penimbun, navigasi dan telekomunikasi, peralatan bongkar muat, dan perkantoran (Nasution, 2004).

Dari segi penggunaannya, dermaga karaeng Galesong selama ini sering digunakan sebagai pelabuhan barang. Menurut (Kurnia, 2013)), pelabuhan barang adalah tempat berlangsungnya aktivitas perpindahan moda transportasi, yaitu dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya. Selanjutnya barang tersebut akan melalui proses pengangkutan ke tempat tujuan melalui sarana transportasi lainnya atau disimpan di gudang penyimpanan barang atau lapangan penumpukan sebelum dikirim ke tempat tujuan. Selain sebagai pelabuhan barang, dari segi penggunaannya pelabuhan juga sering digunakan sebagai pelabuhan penumpang.

(Triatmodjo, 2009) mengemukakan bahwa pelabuhan penumpang digunakan oleh orang-orang yang bepergian dengan menggunakan kapal penumpang. Salah satu hal yang terpenting dalam analisa kelayakan pelabuhan adalah pemilihan lokasi pelabuhan. Beberapa kondisi fisik harus diperhatikan dalam pemilihan lokasi pelabuhan yang meliputi: aksesibilitas (kondisi jalan menuju lokasi), daerah pengaruh (hinterland), ketersediaan

lahan, kondisi oceanografi, dan fasilitas pendukung (Triatmodjo, 2009).

Beberapa penelitian sebelumnya tentang kelayakan dermaga telah dilakukan diantaranya oleh (Wirata, 2008) yang mengemukakan bahwa dalam strategi atau kebijakan pengembangan pelabuhan perlu dilakukan analisis Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), identifikasi kondisi, potensi hinterland, dan permasalahan wilayah dengan aspek-aspek terkait mengenai kelayakan lokasi pelabuhan.

Menurut (Triyono, 2014), dalam melakukan penelitian dan menentukan strategi berdasarkan pada kekuatan, kelemahan, peluang dan risiko yang ada sehingga pedoman yang tepat dengan menggunakan analisis regresi linier. Sementara itu Prof. N.J. Polak dalam teori mikro mengemukakan modal usaha adalah sebagai kekuasaan untuk menggunakan barang-barang yang ada dalam perusahaan yang belum digunakan.

(Triatmodjo, 2009) menyatakan kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang). pengaruh kualitas pelayanan terhadap kualitas pelanggan, yaitu semakin baik kinerja pelayanan semakin bertambah pula pendapatan.

Dermaga karaeng galesong adalah salah satu aset dari Politeknik Barombong di bawah kementerian perhubungan yang belum dikelola secara maksimal. Jika Dermaga Karaeng Galesong dapat beroperasi dan dijadikan pelabuhan umum, maka laju perekonomian makassar akan meningkat dan aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan makassar menjadi lancar. Dermaga karaeng galesong akan membantu pendapatan bagi Poltekpel Barombong. Untuk itu sangat perlu diperhitungkan biaya-biaya operasional baik untuk operasional kapal dan biaya operasional pelabuhan.

## Metode

Penelitian ini dilakukan Observasi di Dermaga Karaeng Galesong selama 1 (satu) minggu. Dengan observasi tersebut diperoleh gambaran tentang kedalaman air dan panjang dermaga Karaeng Galesong. (1) Data Primer yang diperoleh dari Wawancara (interview) dan (2) Data Sekunder dengan menggunakan alat ukur kuesioner.

Penggunaan penarikan sampel yang digunakan yaitu Sampling purposive. Sampling purposive adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Pemilihan sekelompok subjek dalam purposive sampling, didasarkan atas ciri-ciri tertentu yang di pandang mempunyai

sangkut paut yang erat dengan kata lain, unit sampel yang dihubungi disesuaikan dengan kriteria-kriteria tertentu yang diterapkan berdasarkan tujuan penelitian atau permasalahan penelitaian (Maharani & Bernard, 2018).

Pemilihan teknik pengambilan sampel berdasarkan, reliabilitas dan efisiensi. Sampel yang reliable adalah sampel yang memiliki reliabilitas tinggi. Hal tersebut dapat diartikan bahwa semakin kecil kesalahan sampling, reliabilitas sampling semakin rendah. Jika dikaitkan dengan varian nilai statistiknya berlaku kriteria bahwa semakin rendah varian, maka reliabilitas sampel yang diperoleh semakin tinggi pula (Endah & Farista, 2018).

Untuk menganalisis data mengenai Studi Kelayakan Dermaga Menunjang Badan Layanan Umum (BLU), peneliti menggunakan analisis kuantitatif.

Ada beberapa istilah yang terdapat di dalam penelitian ini diantaranya : (a) Pelabuhan Karaeng Galesong: adalah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang (Nugraha, Budiarto, & Amiruddin, 2015). (b) Dermaga Karaeng galesong: Merupakan sebuah struktur bangunan yang dibuat di laut untuk menghubungkan bagian darat dan pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat merapat atau menambatkan kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat barang menaik turunkan penumpang (c) Dermaga tipe Wharf merupakan dermaga yang paralel dengan garis pantai dan biasanya berimpit dengan garis pantai (Mauluvi, 2016). Wharf juga dapat berfungsi sebagai penahan tanah yang ada di belakangnya (d) Dermaga tipe Pier merupakan dermaga yang berada pada pada garis pantai dan posisinya tegak lurus dengan garis pantai (berbentuk jari) (NGAINUNI'MAH & NI'MAH, 2006). (e) Dermaga tipe Jetty merupakan dermaga yang menjorok ke laut sedemikian sehingga sisi depannya berada pada kedalaman yang cukup untuk mencapai kapal (BUDILAKSONO & SISMIYANTO, 2009). Jetty digunakan untuk merapat kapal tanker atau kapal pengangkut gas alam, yang mempunyai ukuran sangat besar (ABIDIN, 2018) (f) Dead Weight Tonnage, yaitu besaran selisih displacement (berat air yang dipindahkan akibat terapungnya kapal) kapal yang penuh muatan (extreme weight) dan kapal kosong (light weight) dihitung dalam satuan Ton Metrik (Purwanto, Mar, Wiratno, & Baidowi, 2018). (g) Bollard adalah Adalah sebuah benda besar untuk menambatkan tali kapal yang sedang berlabuh di dermaga (Widiyati & Ridwan, 2014). Jumlah Bollard di dermaga tergantung panjang

dermaga. Untuk kekuatan tiap bollard juga berbeda beda disesuaikan dengan kebutuhan dermaga. (h) Fender adalah bumper yang digunakan untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kapal akan merapat ke dermaga atau pada saat kapal yang sedang ditambatkan tergoyang oleh gelombang atau arus yang terjadi di pelabuhan, Jumlah fender yang dibutuhkan setiap dermaga disesuaikan dengan panjang dermaga dan type fender yang akan digunakan juga disesuaikan dengan kebutuhan.

### Hasil dan Pembahasan

Dermaga Karaeng Galesong terletak di belakang Kampus Politeknik Pelayaran Barombong tepatnya di Lintang 05°12,320" Selatan dan di Bujur 119°Timur, berdekatan dengan Pelabuhan

Laut Soekarno yang berjarak sekitar 6 Mil, Dermaga karaeng Galesong mempunyai Panjang dermaga Kurang lebih 100 Meter, dan mempunyai border (alat untuk menambatkan tali kapal) sebanyak 10 Buah, fasilitas lain yang ada di sekitar Dermaga di antaranya adalah Lapangan dengan luas sekitar 500M2 dan mempunyai Gudang yang sekarang diberi nama Boat House.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, diperoleh gambaran tentang kelayakan dermaga karaeng Galesong yang meliputi variable eksternal dan internal yang dapat menunjang kelayakan dermaga karaeng Galesong. Berikut ini adalah gambaran tentang syarat bobot kapal untuk sandar di dermaga karaeng galesong.

Tabel 1: Syarat Bobot Kapal > 500 GT

Tanggapan Responden	Frekuensi	Persentase (%)
Ya	36	72
Tidak	14	28
Total	50	100

Sumber: olah data primer, 2020

Dari tabel 1 di atas tampak bahwa sebanyak 72% responden menyatakan bahwa syarat bobot kapal > 500 GT memenuhi syarat untuk sandar di Dermaga Karaeng Galesong dan sebanyak 28% responden menyatakan tidak memenuhi syarat

bobot kapal > 500 GT. Berikut ini adalah tanggapan responden tentang syarat bobot kapal < dari 500 GT untuk sandar di dermaga karaeng Galesong.

Tabel 2: Syarat Bobot Kapal < 500 GT

Tanggapan Responden	Frekuensi	Persentase (%)
Ya	49	98
Tidak	1	2
Total	50	100

Sumber: olah data primer, 2020

Dari tabel 2 di atas tampak bahwa sebanyak 98% responden menyatakan bahwa syarat bobot kapal < 500 GT memenuhi untuk sandar di dermaga Karaeng Galesong dan hanya 2% responden yang menyatakan syarat bobot kapal < 500 GT tidak

memenuhi syarat untuk sandar di dermaga karaeng Galesong. Berikut ini adalah tanggapan responden tentang panjang kapal yang dapat sandar di dermaga karaeng Galesong.

Tabel 3. Syarat Panjang Kapal lebih dari 100 meter

Tanggapan Responden	Frekuensi	Persentase (%)
Ya	10	20
Tidak	40	80
Total	50	100

Sumber: olah data primer, 2020

### Kesimpulan

Dermaga Karaeng Galesong dapat digunakan oleh kapal lain, tidak hanya sebagai tempat sandarnya kapal latihan bagi taruna dan taruni karena

ketersediaan lapangan dan gudang memungkinkan dermaga karaeng gesong digunakan juga sebagai dermaga angkut dan bongkar muat barang. Keberadaan Dermaga Karaeng Galesong belum banyak digunakan oleh pihak lain disebabkan karena tidak terpenuhinya kebutuhan data penunjang pelayaran seperti data pasang surut, data-data kapal yang pernah sandar, data gelombang laut, dan data kedalaman laut yang update tidak ada.

## Referensi

- ABIDIN, M. Z. (2018). PERENCANAAN FENDER DERMAGA (Studi kasus Dermaga Pengangkut Minyak, Luwuk Banggai Provinsi Sulawesi Tengah). *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Teknik Sipil*, 1(1).
- BUDILAKSONO, O. B. O. P., & SISMIYANTO, D. (2009). PERENCANAAN PEMBANGUNAN DERMAGA PANGKALAN TNI ANGKATAN LAUT TARAKAN-KALIMANTAN TIMUR (*Development Planning Pier of Naval Indonesian National Army Base Tarakan-East Kalimantan*). F. TEKNIK UNDIP.
- Endah, E. J. F. S. A., & Farista, W. R. H. (2018). ANALISIS KOMPARATIF EFEKTIFITAS DAN EFISIENSI E-PROCEREMENT DALAM PROSES PENGADAAN BARANG DAN JASA. *Jurnal Riset Terapan Akuntansi*, 2(1), 16–24.
- HAYAT, B. (2020). TINJAUAN HUKUM TERHADAP KELAYAKAN KAPAL ANGKUTAN BARANG BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN PADA PERAIRAN SELAT RENGIT DESA SEMUKUT-SIALANG PASUNG KABUPATEN KEPULAUAN MERANTI. UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SULTAN SYARIF KASIM RIAU.
- Indonesia, U.-U. T. P. S., & No, U.-U. (2008). Tahun 2008. *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun*, (94).
- Kurnia, E. D. (2013). *Analisis Stabilitas Struktur Breakwater Menggunakan Batu Bronjong Di Serang Banten*. Universitas Kristen Maranatha.
- Lubis, E. (2019). *Pelabuhan perikanan*. PT Penerbit IPB Press.
- Maharani, S., & Bernard, M. (2018). Analisis hubungan resiliensi matematik terhadap kemampuan pemecahan masalah siswa pada materi lingkaran. *JPMI (Jurnal Pembelajaran Matematika Inovatif)*, 1(5), 819–826.
- Mauluvi, A. W. (2016). *Evaluasi Konstruksi Dermaga pada Pelabuhan Perikanan di IPP Pancer Kabupaten Banyuwangi*.
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen transportasi*.
- NGAINUNI'MAH, N., & NI'MAH, Z. (2006). PERANCANGAN DERMAGA BONGKAR BATUBARA PLTU CILACAP. F. TEKNIK UNDIP.
- Nia, A. (2020). ANALISIS KESIAPSIAGAAN TERHADAP BENCANA GEMPA BUMI PADA GURU DI SLB YPPLB KOTA PADANG TAHUN 2020. Universitas Andalas.
- Nugraha, W. A., Budiarto, U., & Amiruddin, W. (2015). Analisa Waktu Bongkar Muat Kapal Peti Kemas Pada Terminal III Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 3(4).
- Purwanto, C. E., Mar, M., Wiratno, D., & Baidowi, M. (2018). *Stabilitas Kapal Untuk Perwira Pelayaran Niaga: Vol. I (Vol. 5)*. Yayasan Bhakti Samudera Surabaya.
- Triatmodjo, B. (2009). Teknik Plabuhan. *Diterbitkan Oleh: Beta Offset Yogyakarta*.
- Triyono, A. (2014). *Pemberdayaan Masyarakat melalui community development program posdaya (pos pemberdayaan keluarga) PT. Holcim Indonesia Tbk Pabrik Cilacap*.
- Widiyati, E., & Ridwan, S. (2014). *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Penerbit LeutikaPrio.
- Wirata, I. (2008). *Kajian prospek perluasan pelabuhan Jambi*. program Pascasarjana Universitas Diponegoro.