

**SISTEM SOSIAL DALAM INDUSTRI GALANGAN KAPAL
TRADISIONAL DI KARANGASEM UTARA KABUPATEN
BATANG**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Sosial (S. Sos)



Disusun Oleh:

RIZKI WAHYU AJI
(1506026070)

**PROGRAM STUDI SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO
SEMARANG
2021**

NOTA PEMBIMBING

Lampiran : 5 (lima) eksemplar
Hal : Persetujuan Naskah Skripsi
Kepada,
Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
UIN Walisongo Semarang
di Tempat.

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, mengadakan koreksi dan perbaikan sebagaimana mestinya, maka kami menyatakan bahwa skripsi saudara:

Nama : Rizki Wahyu Aji

NIM : 1506026070

Jurusan : Sosiologi

Judul Skripsi : Sistem Sosial Dalam Industri Galangan Kapal Tradisional Di
Karangasem Utara Kabupaten Batang

Dengan ini telah saya setuju dan mohon agar segera diujikan. Demikian, atas perhatiannya saya ucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Bidang Substansi Materi



Drs. Sugiarto, M. Si
NIP: 195710131986011001

Semarang, Desember 2020
Pembimbing,
Bidang Metodologi dan Tata Tulis



Ririh Megah Safitri, M.A
NIP: 199209072019032018

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI
SISTEM SOSIAL DALAM INDUSTRI GALANGAN KAPAL TRADISIONAL
DI KARANGASEM UTARA KABUPATEN BATANG

Disusun Oleh:
Rizki Wahyu Aji
1506026070

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi pada tanggal 23 Desember 2020
dan dinyatakan LULUS
Susunan Dewan Penguji

Ketua/Penguji I



Dr. Misbah Zulfa Elizabeth, M. Hum.
NIP. 196201071999032001

Sekretaris/Penguji II



Drs. Sugiarto, M. Si.
NIP. 195710131986011001

Penguji III



Dr. Moh. Fauzi, M. Ag.
NIP. 197205171998031003



Penguji IV



Akhriyadi Sofyan, M. A.
NIDN. 2022107903

Pembimbing I



Drs. Sugiarto, M. Si.
NIP. 195710131986011001

Pembimbing II



Ririh Megah Safitri, M. A.
NIP. 199209072019032018

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul Sistem Sosial Dalam Industri Galangan Kapal Tradisional Di Karangasem Utara Kabupaten Batang telah dibuat guna melengkapi persyaratan menjadi Sarjana Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang. Sejauh yang saya ketahui, skripsi ini bukan merupakan tiruan, duplikasi dari publikasi lainya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan, maupun yang belum atau tidak diterbitkan, sumbernya sudah disebutkan sumbernya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Semarang, 14 Desember 2020



Rizki Wahyu Aji

1506026070

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat, karunia dan ridho-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul Sistem Sosial Dalam Industri Galangan Kapal Tradisional Di Karangasem Utara Kabupaten Batang. Sholawat dan salam semoga selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW sebagai suri tauladan bagi manusia.

Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan, arahan, dan dukungan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada semua pihak, diantaranya:

1. Prof. Dr. H. Imam Taufiq, M. Ag., selaku Rektor UIN Walisongo dan segenap pimpinan di UIN Walisongo Semarang
2. Dr. Hj. Mishbah Zulfa Elizabeth, M. Hum., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang
3. Dr. H. Mochamad Parmudi, M. Si., selaku Ketua Jurusan Sosiologi
4. Akhriyadi Sofian, M. A., selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi
5. Drs. Sugiarso, M.Si., selaku Pembimbing 1 bagi peneliti yang telah memberikan pengarahan
6. Ririh Megah Safitri, M.A selaku Pembimbing 2 yang senantiasa meluangkan waktu, memberikan pengarahan dan bimbingan selama penyusunan skripsi
7. Segenap dosen yang telah mendidik dan memberikan ilmu kepada peneliti
8. Segenap civitas akademik yang telah membantu secara administratif
9. Pemilik galangan kapal di Karangasem Utara yang telah memberikan ruang bagi penelitian yang dilakukan
10. Segenap para pekerja di sektor galangan kapal Karangasem Utara selaku informan

11. Bapak Thohir Yuli Kusmanto (alm) yang telah mendidik dan pengarahan tentang penelitian selama pembelajaran di fisip UIN Walisongo.
12. Ibu Khona'ah dan Bapak Syaiful Hadi, yakni orang tua yang senantiasa memberikan dukungan do'a, tenaga, kasih sayang, materi dan segalanya bagi peneliti yang selalu peneliti harapkan ridhonya
13. Zevi Candida Revoluta, S. Hum dan Rifqi Itsnaini Yusuf, M. A, sebagai kakak yang telah memberikan do'a, inspirasi dan dukungan kepada penulis untuk melangkah lebih jauh dalam mengejar mimpi
14. PMII RAYON FISIP KOMISARIAT WALISONGO yang telah memberikan pengalaman berorganisasi selama perkuliahan
15. Anggita Widya Rezanti, Bagus Nugroho Wicaksono, Ihsan Hermawan, SRI the gang of Sri yang selalu memberikan semangat yang luar biasa dan berjuang bersama menuju kesuksesan dan juga anggota kontrakan posko 69 yang setia melalui suka dan duka bersama. Terimakasih banyak teman-teman
16. Segenap keluarga dan semua pihak yang telah membantu peneliti yang tidak bisa peneliti sebutkan satu per satu

Demikian ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang berjasa, semoga Allah SWT membalas dengan kebaikan yang lebih melimpah. Akhir kata, semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Semarang, 10 Desember 2020

Penulis



Rizki Wahyu Aji

NIM 1506026070

LEMBAR PERSEMBAHAN

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas terselesainya skripsi ini dengan lancar. Skripsi ini saya persembahkan *pertama*, kepada kedua orang tua peneliti, bapak Syaiful Hadi dan ibu Khona'ah yang telah memberikan dukungan penuh dalam menjalani hidup. *Kedua*, skripsi ini saya persembahkan untuk Prodi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang yang telah memberikan kesempatan bagi saya untuk menuntut ilmu.

MOTTO

**“TANPA SASARAN DAN PERANCANGAN, ANDA SEPERTI KAPAL YANG
BERLAYAR TANPA TUJUAN”**

(Fitzhugh Dodson)

ABSTRAK

Kabupaten Batang merupakan tempat pembuatan kapal kayu terbesar di Jawa. Kelurahan Karangasem Utara adalah salah satu tempat pembuatan kapal di kecamatan Batang. Banyaknya galangan kapal di Karangasem Utara dapat membangkitkan perekonomian di wilayah tersebut meliputi: mata pencaharian, penyerapan tenaga kerja, pendapatan masyarakat. Hal ini dibuktikan dengan mayoritas masyarakat Karangasem Utara bekerja sebagai pekerja di industri galangan kapal.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sistem sosial para pekerja di industri galangan kapal. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif sedangkan pendekatan penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitik yaitu suatu cara bagaimana data yang diperoleh peneliti dapat ditampilkan secara jelas dan mudah diterima, ditafsirkan dan dipahami oleh orang lain. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukan bahwa hubungan para pekerja di industri galangan kapal terdapat pola hubungan fungsional dan struktural dengan tiga tingkatan yaitu kepala tukang/Bass, tukang dan tukang pemula/Catrik. sistem sosial para pekerja industri galangan kapal mampu memenuhi empat fungsi AGIL sebagai bentuk eksistensi sistem sosial di galangan kapal. (adaptasi) dalam galangan kapal di tunjukan dengan industri galangan kapal mampu mengadopsi teknik pembuatan kapal dari zaman dahulu hingga sekarang serta adaptasi yang mereka lakukan di tengah masyarakat pesisir yang didominasi nelayan, (Goal Attainment) ditunjukan melalui skala prioritas tujuan yang mereka terapkan sebagai masyarakat dalam komunitas galangan kapal, (Integration) ditunjukan dengan berbagai integrasi dalam bagian-bagian masyarakat seperti membentuk berbagai hubungan antar pelaku dalam komunitas pengrajin kapal seperti hubungan antara pemilik galangan satu dengan pemilik galangan lainnya, pekerja dengan pemilik galangan dan para pekerja dengan para pekerja, serta integrasi terlihat pada berbagai pranata sosial sebagai upaya kemandirian mereka sebagai pekerja galangan kapal dalam hal ini adalah paguyuban-paguyuban yang mereka miliki, (Latency) ditunjukkan dengan tradisi yang terus menerus dipertahankan guna sebagai upaya pelestarian keahlian dalam membuat kapal dan pembagian tugas dan fungsi dari masing-masing tingkatan pada pengelolaan tradisional, di dalamnya terdapat keterbukaan mobilitas yang turut mendorong lestarnya sistem sosial pada komunitas galangan kapal Karangasem Utara.

Kata Kunci: Sistem Sosial, Pekerja dan Galangan kapal

ABSTRACT

Batang Regency is the largest wooden shipbuilding site in Java. North Karangasem Village is one of the shipbuilding sites in Batang sub-district. The number of shipyards in North Karangasem can generate the economy in the region including: livelihoods, employment, community income. This is evidenced by the majority of the people of North Karangasem working as workers in the shipbuilding industry.

This study aims to determine the social system of workers in the shipbuilding industry. This study uses a qualitative research type while the research approach used is descriptive analytic, which is a way how the data obtained by the researcher can be displayed clearly and easily accepted, interpreted and understood by others. Data collection techniques using observation, interviews and documentation.

Based on the results of the study, it shows that the relationship between workers in the shipbuilding industry has a functional and structural relationship pattern with three levels, namely the head of the craftsman/bass, the craftsman and the beginner craftsman/carrier. the social system of shipbuilding industry workers is able to fulfill the four functions of AGIL as a form of the existence of a social system in the shipyard. (Adaptation) in shipbuilding is shown by the shipbuilding industry being able to adopt shipbuilding techniques from ancient times to the present and the adaptation they do in the midst of coastal communities dominated by fishermen, (Goal Attainment) is shown through the priority scale of goals they apply as a community in the shipbuilding community, (Integration) is indicated by various integrations in the parts of society such as forming various relationships between actors in the shipbuilding community such as the relationship between one shipyard owner and another shipyard owner, workers and shipyard owners and workers and workers, as well as integration. seen in various social institutions as an effort to be independent as shipyard workers in this case are the associations they have, (Latency) is shown by the tradition that is continuously maintained in order to preserve expertise in shipbuilding and shipbuilding. The duties and functions of each level in traditional management, in which there is an openness of mobility which also encourages the sustainability of the social system in the North Karangasem shipbuilding community.

Keywords: Social System, Workers and Shipyard

DAFTAR ISI

NOTA PEMBIMBING	i
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSEMBAHAN	vi
MOTTO	vii
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI.....	x
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	8
E. Tinjauan Pustaka	9
F. Metodologi Penelitian	14
BAB II.....	18
SISTEM SOSIAL DAN INDUSTRI GALANGAN KAPAL	18
A. Sistem Sosial	18
1. Konsep Sistem Sosial	18
2. Perdebatan Mengenai Sistem Sosial.....	19
3. Unsur-unsur dalam Sistem Sosial.....	24

4. Hubungan Fungsional Struktural dalam Sistem Sosial	28
B. Industri Galangan Kapal.....	32
1. Konsep Industri Galangan Kapal	32
2. Jenis-jenis Industri Galangan Kapal	36
BAB III	40
INDUSTRI GALANGAN KAPAL TRADISIONAL KARANGASEM UTARA	40
A. Gambaran Umum Wilayah Karangasem Utara	40
1. Kondisi Geografis.....	40
2. Kondisi Topografis	41
3. Kondisi Demografis	42
4. Kondisi Sosial Ekonomi	46
5. Kondisi Sosial Budaya	48
B. Profil Industri Galangan Kapal Tradisional Karangasem Utara	52
1. Sejarah Berdirinya	52
2. Struktur Organisasi	57
3. Program dan Kegiatan	59
BAB IV	69
PEMBAGIAN PERAN DAN TUGAS DALAM INDUSTRI GALANGAN KAPAL TRADISIONAL DI KARANGASEM UTARA.....	69
A. Proses Pembuatan Kapal di Galangan Kapal Karangasem Utara	69
1. Tahap Pra-Pembuatan.....	69
2. Pengerjaan Galangan Kapal	74
3. Pembuatan Kapal Tradisional Kayu	86
4. Penjualan Galangan Kapal	96

B. Proses Pengelolaan Usaha	100
1. Tugas Manajerial dan Administrasi.....	100
2. Tugas Produksi	101
3. Tugas Pemasaran	108
BAB V.....	110
RELASI SOSIAL TERPOLA DALAM MASYARAKAT GALANGAN KAPAL KARANGASEM UTARA.....	110
A. Gagasan Dasar dalam Sistem Kerja di Industri Galangan Kapal	110
1. Adaptasi.....	110
2. Goal Attainment	116
3. Integritas	117
4. Latensi	121
B. Mobilitas Sosial	125
1. Kompetensi.....	125
2. Motivasi.....	127
3. Terbukanya Peluang dan Kesempatan.....	129
BAB VI	133
PENUTUP.....	133
A. Kesimpulan	133
B. Saran	135
Daftar Pustaka.....	136
LAMPIRAN.....	140
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	144

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1 Wilayah Kelurahan Karangasem Utara	41
GAMBAR 2 Tabel Kepadatan Penduduk Di Kecamatan Batang.....	43
GAMBAR 3 Diagram Perbandingan Sekolah Guru dan Murid Di Kecamatan Batang	49
GAMBAR 4 Lunas kapal.....	90
GAMBAR 5 Linggi kapal.....	92

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Jumlah Penduduk Kelurahan Karangasem Utara.....	44
Tabel 2 Jumlah Penduduk Menurut Umur	45
Tabel 3 Mata Pencaharian Masyarakat Karangasem Utara	46
Tabel 4 Sarana Perekonomian.....	47
Tabel 5 Tingkat Pendidikan Masyarakat di Kelurahan Karangasem Utara	48
Tabel 6 Jumlah Penganut Agama di Kelurahan Karangasem	50
Tabel 7 Jumlah Tempat Ibadah di Kelurahan Karangasem Utara	51
Tabel 8 Jumlah Galangan Kapal Di Kelurahan Karangasem Utara.....	54

DAFTAR BAGAN

Bagan 1 Struktur Organisasi Kelurahan Karangasem Utara..... 35**Error! Bookmark not defined.**

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam dunia maritim, Indonesia (dahulu disebut Nusantara) memegang peran penting dalam hubungan lintas budaya antara satu komunitas dengan komunitas lain. Hubungan antar daerah maupun antar pulau ini menjadi dasar proses integrasi yang dalam perjalanan waktu akhirnya menjadi satu bangsa Indonesia, hal itu dimungkinkan mengingat wilayah Indonesia merupakan gugusan kepulauan yang menempatkan laut sebagai penghubung bukan pemisah. Pelayaran bangsa Indonesia berlangsung sejak dulu, bahkan boleh dikatakan bahwa pelayaran bangsa Indonesia berjalan bersamaan dengan sejarah Indonesia oleh karena bangsa Indonesia datangnya dari seberang lautan yaitu benua Asia bagian tenggara (Yijing, 2014).

Melalui informasi di atas dapat dipahami bahwa kapal adalah bagian terpenting sebagai sarana utama kegiatan maritim. Tanpa kapal, kegiatan yang berhubungan dengan perdagangan, maupun pelayaran yang menghubungkan arus pertukaran budaya tidak bisa terjadi. Letak geografis yang strategis pun akan menjadi sia-sia tanpa penemuan kapal, sehingga dapat dikatakan selain kapal adalah penemuan manusia yang terpenting, kapal telah merevolusi interaksi manusia dan berpengaruh dalam segala aspek kehidupan politik, sosial, maupun ekonomi. Dengan terus berkembangnya jaman para pelaut dan pengrajin perahu tradisional telah secara terus menerus mengubah dan mengembangkan perahu-perahu dan kapal mereka, bahkan perahu tradisional dalam pembuatan perahu rakyat masih eksis hingga kini. Mereka berperan secara signifikan dan mampu bersaing dalam makrostruktur ekonomi Indonesia (Marsetio, 2018). Pembahasan mengenai para pelaut dan pengrajin perahu tradisional nusantara menarik untuk dibahas berkaitan dengan manfaatnya mengenai kemaritiman Indonesia yang tangguh dalam keberlangsungan hidup masyarakat sekitarnya. Selain itu bagi para pelaut membangun atau melayarkan sebuah perahu tradisional sampai hari ini merupakan suatu kesatuan dari elemen-elemen

kepercayaan, ritual, pengalaman dan pengetahuan teknis yang saling terkait dan biasanya diterangkan dan diwujudkan dalam metafor-metafor, ritual dan kepercayaan. Jadi, informasi yang didapatkan dari sumber-sumber ini perlu dibandingkan dengan kenyataan lingkungan sosial-budaya dan realitas teknis, suatu hal yang memerlukan pengetahuan luas dalam bidang kemaritiman. Hal itu dapat menjelaskan betapa sedikitnya tulisan maupun diskusi yang menyinggung masyarakat pengrajin kapal (Hanafi, 2009). Padahal sebagian besar penduduk yang mendiami pesisir pantai utara Jawa misalnya, memiliki mata pencaharian sebagai nelayan, yang mana untuk dapat menjalankan pekerjaannya diperlukan berbagai alat penangkap ikan salah satunya adalah perahu maupun kapal, untuk memenuhi kebutuhan tersebut di kabupaten Batang terdapat industri galangan kapal yang menyediakan jasa pembuatan kapal yang disesuaikan dengan kebutuhan nelayan. Sesungguhnya dalam Al Qur'an telah dijelaskan bahwa Allah telah menciptakan lautan luas didalamnya terdapat sumber kebutuhan manusia yang dapat mereka peroleh dengan caranya sendiri dan manusia diharuskan untuk bersyukur. Hal tersebut dijelaskan dalam surat An-Nahl ayat 14 sebagaimana berikut ini :

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ
فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

Artinya:

Dan Dialah, Allah yang menundukkan lautan (untukmu), agar kamu dapat memakan daripadanya daging yang segar (ikan) dan kamu mengeluarkan dari lautan itu perhiasan yang kamu pakai, dan kamu melihat bahtera berlayar padanya, dan supaya kamu mencari (keuntungan) dari karunia-Nya dan supaya kamu bersyukur.

Dalam ayat tersebut dijelaskan bahwa Allah telah menciptakan lautan dengan segala isinya yakni ikan, mutiara dan lain-lain agar manusia dapat memperolehnya dengan caranya sendiri dan mempergunakan lautan luas untuk memperoleh keuntungan dengan berlayar. Dari sumber kekayaan lautan tersebut manusia dapat

memanfaatkannya melalui cara yang baik, terlebih menciptakan lapangan pekerjaan untuk manusia lainnya dianjurkan oleh Allah agar manusia bersyukur atas pemenuhan hidup yang diperolehnya dari lautan.

Adanya lautan sebagai wujud atas nikmat Allah diberikan kepada manusia menjadi sarana kehidupan masyarakat pesisir untuk mencari hasil kebutuhan hidup dari lautan. Keberadaan galangan kapal di Indonesia menjadi wadah penting untuk mewujudkan kehebatan pergerakan maritim dengan memproduksi sarana dan prasarana kapal yang dibutuhkan hingga saat ini. Eksistensi dari galangan kapal dan sarana produksinya masih dibutuhkan dalam meningkatkan kemaritiman dan menambah Sumber Daya Manusia (SDM) unggul (Marsetio, 2018). Aktivitas sosial, ekonomi dan budaya masyarakat galangan kapal menjadi sebuah keunikan penting untuk ditelaah bagaimana relasi sosial antar pekerja dalam memproduksi kapal.

Kabupaten Batang terletak dipantai utara Jawa Tengah dengan luas daerah 788,642 km², Kabupaten Batang memiliki garis pantai yang cukup panjang yaitu 38,73 km² garis pantai tersebut terbentang dari Kecamatan Batang, Kecamatan Tulis, Kecamatan Subah, Kecamatan Limpung dan Kecamatan Gringsing (Sekda Kab Batang, 2020). Sebagian besar penduduk di kecamatan tersebut berada di pesisir pantai utara yang bermata pencaharian dibidang perikanan laut seperti nelayan, pengelolaan ikan laut dan lain-lain. Sehingga galangan kapal dianggap sebagai aset yang dapat dikembangkan di wilayah tersebut.

Salah satu galangan kapal tradisional berada di Kelurahan Karangasem Utara yang berlokasi di sepanjang Sungai Sambong. Galangan kapal wilayah Karangasem Utara termasuk kategori galangan kapal tradisional dengan menggunakan teknologi sederhana, mereka lebih banyak memproduksi serta melayani perawatan kapal kayu. Galangan tradisional berkaitan dengan cara pembuatannya yang masih sederhana dan hampir seluruhnya memanfaatkan tenaga manusia, berbeda dengan galangan kapal modern yang menggunakan teknologi sebagai peralatan utama dan lebih sering melayani perawatan dan perbaikan kapal baja. Perusahaan galangan kapal ini mulai berdiri dari tahun 1950 yang dirintis oleh Djajoeri dan Amat Taklim. Keduanya memelopori industri galangan kapal di Karangasem Utara. Dalam kurun waktu yang

panjang industri galangan kapal di Karangasem Utara berkembang pesat hingga saat ini, pada tahun 2018 terdapat 27 perusahaan galangan yang menempati Sungai Sambong (Trimulyono, 2018). Hal ini menjadi indikator perkembangan industri galangan kapal di Karangasem Utara. Produk kapal dari Karangasem Utara sudah dipasarkan di pulau Jawa, Kalimantan, Bali bahkan ke mancanegara seperti Korea, Tiongkok dan Jepang.

Adanya industri galangan kapal membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat Karangasem Utara dan sekitarnya karena industri ini memanfaatkan sumberdaya manusia dalam pembuatan kapal. Perkembangan industri galangan kapal merupakan kebanggaan tersendiri bagi masyarakat Karangasem Utara, karena keahlian pembuatan kapal adalah kebiasaan yang diwariskan turun-temurun oleh nenek moyang. Hal itu menjadikan masyarakat Karangasem Utara sebagian besar bekerja sebagai pembuat kapal. Bahkan para pengusaha kapal di wilayah tersebut berlatar belakang sebagai tukang kapal sebelum menjadi pengusaha galangan kapal. Keberhasilan para pengusaha tersebut menjadi motivasi baru bagi para pekerjanya, banyak para pekerja di galangan kapal yang bekerja dengan cita-cita menjadi pengusaha galangan. Mereka akan mempersiapkan modal, pengetahuan, keahlian atau ketrampilan dalam membuat kapal untuk mengikuti jejak para pengusaha galangan kapal. Hal itu dirintis melalui jenjang tahapan pekerjaan sebagai catrik, tukang, dan kepala tukang (*bass*). Masyarakat galangan kapal Karangasem Utara memilih produksi kapal kayu sebagai mata pencaharian yg cukup menjanjikan daripada menjadi nelayan. Pekerjaan nelayan bagi beberapa orang hanya mendapatkan sedikit hasil dan menggantungkan kerjanya pada cuaca, juga tidak memiliki keahlian apabila terjadi kerusakan kapal. Berbeda dengan pekerja galangan kapal, keahlian dalam memproduksi dan perawatan kapal selain bisa menghasilkan uang juga memungkinkan pekerja dapat mencari aktivitas sampingan lain seperti mencari ikan atau bekerja di kapal barang bagian permesinan. Pekerja galangan kapal lebih meningkat perekonomiannya daripada nelayan dikarenakan motivasi pekerja untuk memperbaiki hidup dan memiliki gaya hidup lebih tinggi yang akan tercapai melalui menabung. Para pekerja galangan kapal membelanjakan pendapatannya berupa

barang dan material mewah. Sedangkan kehidupan nelayan sederhana uang hasil tangkapannya hanya bisa untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, barang mewah dapat dibeli ketika hasil tangkapan banyak, kemudian pada waktu tertentu barang-barang tersebut dijual kembali untuk modal melaut. Aktivitas sosial masyarakat galangan kapal Karangasem Utara meliputi mata pencaharian beragam, tingkat pendidikan rendah dan keunikan pada stratifikasi sosial menonjol.

Interaksi sosial masyarakat di galangan kapal mempengaruhi terjadinya sistem sosial dan stratifikasi sosial kompleks, yang terjadi akibat keseluruhan komponen dalam struktur masyarakat saling mempertahankan sistemnya yakni galangan kapal sebagai mata pencaharian utama masyarakat Karangasem Utara. Sistem sosial merupakan hubungan sosial mempertahankan batas-batas atau bagian kesatuannya. Oleh karena itu, sistem tersebut seiring berjalannya waktu mencapai keseimbangan. Sistem sosial tergolong mapan apabila kesatuan masyarakat mengerjakan tugas dan fungsinya masing-masing untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan bersama. Tidak hanya berkaitan dengan tujuan sama keseluruhan individu memiliki ikatan masing-masing karena kesamaan termasuk kesamaan daerah dan tingkat keahlian, sehingga membentuk sistem sosial lain seperti mempertahankan berjalannya suatu pekerjaan. Hal demikian dapat terjadi karena melalui interaksi dalam industri galangan kapal, para pelaku yang terlibat dalam industri ini memiliki sistem sosial yang khas berdasarkan jenis pekerjaan dibandingkan dengan masyarakat pesisir lainnya (Hanafi, 2009). Interaksi khas dalam sistem sosial industri galangan kapal bisa di jelaskan secara umum bahwa tingkatan dalam industri ini harus disikapi dengan baik. *Catrik* (tukang pemula) memiliki kesempatan belajar dengan tingkatan atasnya, begitu pula sebaliknya. Interaksi ini khas karena, ketika para pekerja sadar dan melakukan hal ini dengan baik, bisa disimpulkan pola sistem tersebut sudah diterima di pribadi pekerja itu sendiri. Sedangkan dalam jenis pekerjaan lain seperti nelayan, tidak ada interaksi atau keterikatan seperti halnya dalam industri galangan kapal. Nelayan cenderung mempunyai pola dinamis dalam melakukan pekerjaannya, seperti cenderung berubah ubah tergantung dari berbagai faktor. Kepemilikan barang material, jenis pekerjaan, maupun keahlian ternyata berperan dalam mengkonstruksi

sistem sosial masyarakat Karangasem Utara. Melalui penelitian akan diketahui bagaimana konstruksi sistem sosial itu terjadi. Sejauh ini dapat diketahui bahwa sistem sosial yang ada tidak bersifat tertutup karena memungkinkan adanya mobilitas sosial yang dapat diraih melalui pekerjaan. Berdasarkan tingkatan kerjanya, masing masing tingkatan memiliki beban kerja yang berbeda sesuai keahlian dari tingkatan itu sendiri. *Catrik* atau tukang pemula memiliki beban kerja yang cukup ringan dikarenakan hanya sebagai pembantu tukang dalam pekerjaannya. Tukang dan *bass* memiliki beban kerja yang lebih dikarenakan keahlian dan pengalaman kerjanya, Tukang memiliki peranan penting dalam pengerjaan pembuatan kapalnya. Sedangkan kepala tukang/ *bass* memiliki tugas sebagai pengawasan para pekerja serta mencari pekerja baru serta mendesain kapal yang hendak dikerjakan. Relasi sosial antar pekerja di galangan kapal Karangasem Utara menghasilkan sistem kerja di mana pemilik tidak berperan penting dalam proses perekrutan pekerja melainkan kepala tukang lah yang lebih andil dalam hal tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut, Terdapat tiga hal penting yang melatar belakangi penelitian ini. *Pertama*, eksistensi galangan kapal menjadi sumber ekonomi utama bagi masyarakat Karangasem Utara. Masyarakat Karangasem Utara mayoritas lebih memilih bekerja dalam industri galangan kapal dibanding menjadi nelayan. Tidak hanya itu, perbedaan pekerjaan ini juga menciptakan adanya perbedaan gaya hidup yang berbeda antara masyarakat galangan kapal dengan masyarakat pesisir pada umumnya yang bekerja pada sektorlain.

Kedua, pola dan sistem kerja galangan kapal telah mengkonstruksi sistem sosial baru pada masyarakat Karangasem Utara. Pada sistem sosial lama status sosial masyarakat terbedakan berdasar pada kepemilikan barang material dan jenis pekerjaan, sedangkan sistem sosial baru didominasi oleh perbedaan status sosial berdasarkan tingkatan pekerjaan dalam galangan yakni kepala tukang/*Bass*, tukang dan tukang pemula/*Catrik*. Oleh karena itu ada perubahan pola pikir dalam sistem sosial tersebut, dimana selain terbedakan dari segi materiil saat ini juga terbedakan dengan strata sosial. Meskipun galangan kapal di Karangasem Utara tidak dapat dikatakan sepenuhnya merupakan galangan modern/tradisional, industri ini tetap

memiliki pengelolaan sistem kerja guna membuat pengerjaan kapal dapat efektif dan efisien, yang terkadang mengadopsi pola tradisional maupun modern. Proses pengelolaan usaha yang dimaksud terbagi menjadi beberapa aspek seperti: Pengelolaan pekerja, Bahan baku dan teknik pembuatan. Dengan dipetakannya beberapa aspek tersebut tercapai cara yang lebih efektif dan efisien karna lebih teratur dalam pengelolaan usaha di industri ini. Pola ini menciptakan adanya stratifikasi dalam pekerjaan yang meluas dalam kehidupan sosial masyarakat.

Ketiga, galangan kapal menjadi wadah untuk mendiseminasikan keahlian dan keterampilan pembuatan kapal nusantara. Keahlian membuat kapal merupakan salah satu hal penting yang harus dimiliki negara maritim, dan hal ini telah disadari oleh pelaku industri galangan kapal. Para pekerja menyadari bahwa pekerjaannya bukan semata-mata untuk menghasilkan uang, melainkan pekerjaan tersebut memberi andil yang besar bagi berlangsungnya tradisi maritim Indonesia. Para pekerja galangan terus mengasah kemampuan dengan menyesuaikan diri dengan perubahan kebutuhan, dan melanggengkan tradisi pembuatan kapal dengan mengajarkan ilmunya kepada para generasi penerus melalui industri galangan kapal. Oleh karena itu diperlukan kestabilan sistem maupun pola interaksi sosial, selain untuk menjaga agar selalu melahirkan generasi penerus, hal ini juga penting untuk menjaga hubungan satu sama lain. Selain itu, perlu adanya dorongan atau mobilitas satu sama lain agar memperkuat keyakinan pekerja dalam menjalani pekerjaannya dalam industri galangan kapal ini, hal tersebut membuat galangan kapal menjadi wadah untuk belajar dan mengasah keahlian.

Berdasarkan pada tiga hal tersebut, maka peneliti melakukan penelitian dengan judul “Sistem Sosial Dalam Industri Galangan Kapal Tradisional Di Karangasem Utara Kabupaten Batang” dalam penelitian ini akan dibahas bagaimana eksistensi galangan kapal serta sistem sosial yang berjalan di galangan kapal Karangasem Utara.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pembagian peran dan tugas pada industri galangan kapal di Karangasem Utara Kabupaten Batang?
2. Bagaimana struktur sosial dalam industri galangan kapal di Karangasem Utara Kabupaten Batang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan utama dalam penelitian ini adalah untuk menemukan jawaban kualitatif terhadap pertanyaan-pertanyaan yang sudah disimpulkan dalam rumusan masalah.

Adapun tujuan dari penulisan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pembagian peran dan tugas pada industri galangan kapal di Karangasem Utara.
2. Untuk mengetahui struktur sosial industri galangan kapal di Karangasem Utara.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memberi manfaat, kontribusi dan memperkaya khasanah sosiologi, penelitian ini memiliki kegunaan yang dibagi kedalam dua manfaat besar yaitu teoritis dan praktis:

1. Secara Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan menambah khasanah ilmu pengetahuan bagi pengembangan ilmu sosiologi khususnya pengembangan ilmu sosiologi industri.
 - b. Dapat dijadikan bahan referensi bagi penulis lain yang bermaksud mengadakan penelitian selanjutnya.
2. Secara Praktis
 - a. Penelitian ini diharapkan sebagai sarana mengembangkan kemampuan peneliti serta menambah wawasan dalam ilmu sosiologi, khususnya sosiologi industri.

- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan kepada masyarakat sehingga masyarakat dapat mengetahui tentang sistem sosial pada industri galangan kapal Karangasem Utara.

E. Tinjauan Pustaka

Sebelum melakukan penelitian ini lebih dalam, penulis melakukan kajian pustaka terhadap beberapa penelitian terdahulu dan sumber lain yang memiliki keterkaitan dengan pembahasan penulis. Sejauh ini pembahasan terkait sistem sosial dalam industri galangan kapal sangat minim dan belum banyak dibahas dalam karya ilmiah. Dari hasil penelusuran penulis terkait penelitian yang dilakukan setidaknya ada beberapa referensi yang bisa dijadikan rujukan, kajian-kajian terdahulu yang ada relevansinya antara lain:

Penelitian yang dilakukan oleh Nurdianto dalam *jurnal* (2017) yang berjudul “*Gaya Hidup Pekerja Industri Galangan Kapal Di Kelurahan Karangasem Utara Kecamatan Batang*”. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan gaya hidup pekerja industri galangan di kelurahan Karangasem utara. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Hasil penelitian dari Nurdianto menunjukkan bahwa gaya hidup para pekerja galangan 47%, Gaya hidup penampilan sebanyak 4%, iklan gaya hidup sebanyak 10%, gaya hidup *public relations* sebanyak 25%, dan gaya hidup hedonisme sebanyak 14% dari jumlah sample penelitian 51 orang. Adapun dampak perkembangan industri yang meliputi, meningkatkan pendapatan, mengurangi kemiskinan, membuka lapangan pekerjaan dan munculnya kerjasama.

Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu sama-sama meneliti tentang para pekerja di galangan Karangasem Utara namun perbedaannya terletak pada teori yang digunakan untuk menganalisis para pekerja di galangan kapal. Penelitian tersebut menggunakan teori gaya hidup yang dikemukakan oleh David Chaney sedangkan penelitian yang akan dilakukan menggunakan teori Fungsionalisme Struktural Talcott Parsons.

Terdapat karya lain yang dilakukan oleh Nurul Ilmi Jaya dalam *jurnal* (2018) yang berjudul “*Analisis Pola Hubungan Kerja Dan Sistem Bagi Hasil Pada Pembuatan Kapal Pinisi Di Kabupaten Bulukumba*” fokus penelitian yang dilakukan Nurul untuk mengetahui hubungan antara pemilik usaha dengan para pekerja pada usaha pembuatan kapal Pinisi. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode kualitatif dan teknik pengumpulan data dengan wawancara mendalam. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pola hubungan kerja pada pembuatan kapal Pinisi mencirikan pola hubungan struktural dan hubungan fungsional dengan tiga status hubungan yaitu: *juragan*, *punggawa*, dan *sawi*. Sistem bagi hasil pembuatan kapal Pinisi yaitu biaya operasional dari pemesan akan menghasilkan keuntungan bersih setelah kapal jadi, nantinya keuntungan dari hasil pembuatan kapal dibagi tiga, *juragan* mendapatkan total dari keuntungan pembuatan kapal, *punggawa* mendapatkan 10% dari kontrak pembuatan kapal belum termasuk bonus prestasi kerja dan *sawi* akan mendapatkan sesuai dengan jumlah hari kerja juga mendapatkan bonus prestasi kerja. Pendapatan yang diperoleh dari *juragan*, *punggawa* dan *sawi* ditentukan dengan melihat tugas, peran dan fungsi dari masing-masing, hal ini dikarenakan perbedaan yang mencolok diantaranya: jabatan kerja, prestasi kerja dan pengalaman kerja.

Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu mengenai pola hubungan struktural dan hubungan fungsional pada pekerja pembuat kapal. Namun perbedaan pada skripsi Nurul Ilmi Jaya dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada sistem yang dijalankan skripsi tersebut membahas mengenai sistem bagi hasil pada pekerja pembuat kapal dengan tampilan tiga status kedudukan dalam pelaksanaannya. Pada penelitian ini fokus analisis terletak pada sistem gaji yang ditentukan dari status para pekerja yaitu *catrik*/tukang pemula, *tukang* dan kepala tukang/*bass*.

Tinjauan pustaka yang ketiga yaitu penelitian yang dilakukan oleh Reza Mayendra dalam *jurnal* (2016) yang berjudul “*Hubungan ABK dan Toke Kapal*” penelitian ini dilatarbelakangi oleh banyaknya masyarakat Sibolga yang menggantungkan hidupnya sebagai nelayan, sehingga menimbulkan suatu pola

hubungan antara nelayan ABK dan toke kapal. Hubungan tersebut memunculkan suatu aspek berupa sosial, ekonomi dan budaya antara nelayan ABK dan toke kapal. Selain itu ada suatu komunitas kecil dalam suatu tangkahan yang memunculkan terjadinya solidaritas, pelapisan sosial dan pola hubungan yang terjadi antara nelayan ABK dan toke kapal maupun dari sistem pembagian kerja di tangkahan UD. Budi Jaya Kota Sibolga. Penelitian yang dilakukan Reza Mayendra menggunakan metode etnografi, adapun teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi dan wawancara mendalam. Hal ini bertujuan untuk mengetahui secara mendalam tentang sistem pembagian kerja, hubungan ABK dengan toke kapal dan pembagian upah di tangkahan UD. Budi Jaya Kota Sibolga. Hasil penelitian Reza Mayendra menunjukkan bahwa adanya sistem yang terjadi antara sesama nelayan ABK dan toke kapal yang menyebabkan munculnya tingkatan antar jabatan dari masing-masing nelayan. Sebagaimana tingkatan tersebut berpengaruh dalam proses menjalin suatu hubungan antara nelayan ABK dan toke kapal. Tidak bisa dipungkiri, hubungan yang terjadi tidak terlepas dari hubungan sosial, ekonomi dan budaya. Hubungan tersebut dapat mempengaruhi dalam menjalin suatu proses pekerjaan dikarenakan adanya hubungan tersebut bisa mempengaruhi penghasilan yang didapat oleh nelayan ABK dan toke kapal.

Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu sama-sama menyebabkan munculnya tingkatan jabatan, yang mana tingkatan tersebut dapat mempengaruhi pekerjaan dan penghasilan sedangkan perbedaan skripsi tersebut dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada jabatan yang ada, skripsi Reza Mayendra hanya ada dua jabatan dalam tangkahan yaitu nelayan ABK dan toke kapal sedangkan penelitian yang akan dilakukan mempunyai empat jabatan yaitu pemilik galangan, kepala tukang/*bass*, tukang, dan *catrik*/tukang pemula.

Tinjauan pustaka yang keempat yaitu penelitian yang dilakukan oleh Nahdiyah Ika Rahmah dalam skripsi (2017) yang berjudul “*Stratifikasi Sosial Masyarakat Nelayan di Desa Tanjungsari Kabupaten Pematang*” penelitian ini dilatar belakangi karena adanya kelas-kelas tinggi dan kelas yang lebih rendah di desa Tanjungsari Kabupaten Pematang yang terdiri dari juragan, buruh nelayan dan penjual ikan.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, teknik pengumpulan data yang digunakan dengan wawancara, observasi dan dokumentasi. Teknik pengumpulan data menggunakan model interaktif Milles&Huberman. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa stratifikasi yang terjadi di Desa Tanjungsari dengan menggunakan ukuran kekayaan dan ukuran ilmu pengetahuan terbentuk menjadi dua stratifikasi sosial, yakni stratifikasi masyarakat juragan dan stratifikasi masyarakat buruh nelayan. Stratifikasi yang terbentuk di Desa Tanjungsari mempunyai faktor-faktor yang mempengaruhi sistem stratifikasi dalam masyarakat yaitu kedudukan (status) dan peran, ukuran ilmu pengetahuan untuk buruh nelayan yang mempunyai keterampilan bukan diukur dari jenjang pendidikan formal akan tetapi karenaketerampilan dalam menguasai bagaimana keadaan alam dilaut dan memperbaiki pada kapal. Stratifikasi sosial dalam masyarakat nelayan membutuhkan satu sama lain dan cara kerja yang timbal balik satu sama lain.

Persamaan *skripsi* Nahdiyah Ika Rahmah dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu sama-sama membahas mengenai stratifikasi sosial yang terjadi dimasyarakat pesisir namun perbedaanya terletak pada objek penelitian jika penelitian sebelumnya mengenai masyarakat pesisir yang bekerja sebagai nelayan, sedangkan penelitian yang akan dilakukan objek pembahasan mengenai masyarakat pesisir yang bekerja di galangan kapal.

Tinjauan pustaka yang kelima yaitu penelitian yang dilakukan oleh Laila Fitriyah dalam *skripsi* (2006) yang berjudul “*Stratifikasi Sosial dan Hubungan Kerja Nelayan Desa Jatimalang Kecamatan Purwodadi Kabupaten Purworejo*” penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi keadaan sosial, ekonomi dan budaya nelayan Desa Jatimalang serta mengetahui fenomena stratifikasi dan hubungan kerja. Penelitian ini menggunakan metode studi kasus, pengumpulan data dilakukan dengan wawancara menggunakan kuisisioner semi terstruktur dan wawancara mendalam. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa stratifikasi sosial nelayan didasarkan atas kriteria obyektif (penguasaan alat produksi penangkapan, penguasaan lahan pertanian dan usia) dan subyektif (persepsi nelayan). Nelayan berdasarkan penguasaan alat produksi penangkapan terbagi menjadi 2 strata, yaitu nelayan yang menguasai alat produksi

penangkapan (juragan) dan yang tidak menguasai (buruh), sedangkan berdasarkan penguasaan lahan pertanian tidak ada strata, karena nelayan hanya menguasai lahan rata-rata 2500m². Nelayan yang berusia diatas 30 tahun mayoritas nelayan jaring dan nelayan sungai, sedangkan nelayan yang dibawah usia 30 tahun mayoritas nelayan perahu motor tempel. Nelayan berdasarkan kriteria subyektif terbagi menjadi 2 strata. Nelayan berstrata tinggi apabila menguasai lahan luas, ternak yang banyak, atau berjasa di masyarakat dan sebaliknya untuk nelayan berstrata rendah, nelayan bekerja secara individual sebelum adanya perahu motor tempel.

Persamaan *skripsi* Laila Fitriyah dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu sama-sama membahas mengenai stratifikasi sosial pada masyarakat pesisir, namun perbedaan *skripsi* tersebut dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada tempat penelitian dan stratifikasi sosial yang terjadi dalam masyarakat karena perbedaan tempat juga mempengaruhi strata dalam masyarakat.

Tinjauan pustaka yang keenam yaitu penelitian yang dilakukan oleh Denar Septian Arifin dalam *skripsi* (2015) yang berjudul “*Dampak Peralihan Mata Pencarian Terhadap Mobilitas Sosial*” penelitian ini di latar belakang masyarakat Lampon yang tinggal di pesisir pantai bermatapencarian sebagai nelayan. Pada tahun 2008 masyarakat mulai beralih mata pencarian dari nelayan ke penambang emas ilegal. Penelitian ini menggunakan metode analisis yang digunakan yaitu menggunakan metode analisis kualitatif, metode pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi dan pengumpulan dokumen. Teknik analisis data dilakukan dengan menggunakan metode induktif. Hasil penelitian Denar Septian Arifin menunjukan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan peralihan mata pencarian masyarakat Lampon dari nelayan menjadi penambang emas ilegal adalah (1) keinginan untuk meningkatkan taraf hidup, masyarakat nelayan yang subsisten dan hanya cukup untuk kebutuhan sehari-hari (2) perbandingan pendapatan, hasil tambang yang lebih besar dibandingkan dengan nelayan (3) banyaknya hambatan sebagai nelayan yang meliputi keterbatasan sarana dan monopoli usaha perikanan (4) tidak adanya dukungan dari pemerintah untuk nelayan Lampon. Dampak peralihan mata pencarian tersebut terhadap mobilitas sosial masyarakat Lampon adalah (1)

terbentuknya struktur mata pencaharian baru, adanya pertambangan membentuk struktur baru di Lampon tanpa menghapus struktur nelayan dan (2) mobilitas sosial yang lebih dinamis, masyarakat Lampon sektor usaha tidak lagi hanya dikuasai oleh juragan ikan.

Persamaan *skripsi* tersebut dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu sama-sama membahas mengenai mobilitas pada masyarakat pesisir, namun perbedaan *skripsi* tersebut dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada pola di masyarakat pesisir jika penelitian sebelumnya membahas mengenai mobilitas masyarakat yang berpindah mata pencaharian dari nelayan ke penambang emas ilegal sedangkan dalam penelitian yang akan dilakukan, akan membahas mengenai mobilitas yang terjadi dalam satu pekerjaan yaitu pekerja pembuatan kapal.

F. Metodologi Penelitian

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Berdasarkan judul yang sudah dipaparkan maka penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif, penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif yang berlaku bagi pengetahuan humanistik atau interpretatif yang secara teknis, yang penekanannya lebih pada teks (Bogdan, dkk, 1992). Sedangkan pendekatan penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitik yaitu suatu cara bagaimana data yang diperoleh peneliti dapat ditampilkan secara jelas dan mudah diterima, ditafsirkan dan dipahami oleh orang lain. Penulis akan menggambarkan mengenai sistem sosial di galangan kapal dan pelestarian keahlian para pekerja galangan kapal Karangasem Utara dalam pelestarian industri kapal nusantara.

2. Sumber Data

Secara umum dalam penelitian data dibedakan menjadi dua yaitu data yang diperoleh secara langsung dengan objek penelitian di lapangan dan data yang diperoleh dari bahan pustaka. Data yang diperoleh langsung di lapangan disebut dengan data primer atau data dasar dan data yang didapatkan dari bahan pustaka disebut dengan data sekunder (Soekanto, 2014).

a. Data Primer

Data primer merupakan data langsung hasil dari penelitian dilapangan yang berhubungan dengan objek penelitian. Data primer diperoleh dengan proses observasi dan wawancara dengan pekerja di galangan kapal yang akan dijadikan sebagai informan.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang dihimpun oleh penulis dari sumber-sumber telah yang ada, data ini dapat diperoleh dari buku-buku, arsip, jurnal, maupun dokumentasi berupa foto yang dapat mendukung dalam penelitian ini. Foto yang nantinya digunakan dalam penelitian ini adalah foto yang didapatkan waktu penelitian berlangsung maupun foto awal berdirinya galangan kapal karena dalam penelitian ini membahas sejarah dari galangan kapal Karangasem Utara.

3. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Metode observasi merupakan metode pengumpulan data yang paling umum dilakukan dimana peneliti mengadakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap objek yang diteliti (Muhidin, 2007). Metode ini digunakan untuk mengungkap fenomena subjek dari kacamata informan, dalam hal ini penulis melakukan observasi langsung dengan para pekerja dan pemilik galangan di Kelurahan Karangasem Utara untuk mengamati perilaku para pekerja dan penerapan sistem sosial di galangan milik H. Nur Abadi dan H. Slamet Urip, dikarenakan skala produksi yang lebih besar dibandingkan dengan industri galangan kapal lain serta reputasi yang lebih baik dalam upaya pencapaian ekspor barang ke luar negeri.

b. *Indept Interview* (wawancara mendalam)

Wawancara mendalam yang dilakukan pada penelitian ini dengan cara memperoleh keterangan atau tatap muka langsung dengan narasumber guna memperoleh informasi dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan berdasarkan tujuan tertentu (Mulyana, 2001). Wawancara yang digunakan oleh penulis dengan menggunakan wawancara mendalam karena wawancara ini bersifat luwes serta susunan pertanyaan-pertanyaan dan susunan kata-kata dalam setiap pertanyaan dapat

diubah pada saat wawancara, disesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan saat wawancara. Wawancara ini dilakukan dengan bertemu langsung dengan pemilik galangan dan 4 pekerja dari masing-masing galangan kapal meliputi 1 kepala tukang/bass, 2 tukang dan 1 tukang pemula/*catrik* di galangan kapal milik H. Nur Abadi dan H. Slamet Urip. Jadi jumlah total informan ada 10 orang untuk memperoleh informasi yang berkaitan dengan sistem sosial yang ada di galangan kapal tersebut.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan pembuatan dan penyimpanan bukti-bukti melalui gambar, tulisan dll. Terhadap segala hal baik objek atau juga peristiwa yang terjadi (Soetanto 2013). Dalam hal ini dokumentasi digunakan untuk memperoleh data-data yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Peninggalan tertulis atau dokumen-dokumen yang berkaitan dengan tujuan untuk memperoleh data sekunder yang tidak dapat diperoleh dari para pekerja di galangan kapal seperti monografi kelurahan Karangasem Utara. Penelitian ini juga menggunakan foto sebagai sumber data yang dapat memberikan gambaran dengan jelas peristiwa yang diamati dan sebagai bukti bahwa penelitian ini dilaksanakan informan dan subjek dari penelitian.

4. Teknik Analisis Data

Sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan penulis maka teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data induktif. Analisis data yaitu proses pencarian dan menyusun secara sistematis dari data yang diperoleh dari wawancara, penemuan lapangan dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah dipahami (Sugiyono, 2009). Sebuah analisis biasanya akan melahirkan fakta berdasarkan data yang dihasilkan di lapangan, dalam pengertian lain sebuah fakta akan muncul setelah diadakan analisis terhadap data-data yang terkumpul. Maka, fakta merupakan hasil pemikiran analisis terhadap data-data (Basri, 2006).

a. Reduksi data

Reduksi data (*data reduction*) merupakan proses seleksi data dengan cara merumuskan, memilih memilih hal-hal pokok yang relevan, menfokuskan pada hal-hal penting, dan membuat kategorisasi. Data tersebut diperoleh dari catatan peneliti

dilapangan yang relevan dengan sistem sosial yang dijalankan di galangan kapal sehingga memberikan gambaran yang jelas serta mempermudah peneliti dalam menganalisis data. Selanjutnya, langkah-langkah yang dilakukan yaitu informasi wawancara yang diperoleh dari sejumlah informan dicatat dan dituangkan dalam bentuk tabulasi dan data yang telah dicatat dan ditabulasi, diseleksi sehingga yang diambil hanya yang dianggap paling representatif untuk disajikan sebagai data. Proses reduksi data berlangsung sampai akhir penelitian ini ditulis.

b. Penyajian data

Penyajian data merupakan sebagai susunan informasi yang dipaparkan oleh peneliti dengan memberikan kesimpulan riset yang telah dilakukan. Penyajian data berfungsi dalam memberikan informasi yang terjadi dengan aspek yang diteliti. Dengan melihat suatu penyajian data, peneliti dapat mengerti apa yang terjadi dan memungkinkan untuk mengerjakan suatu analisis ataupun tindakan lain. Berdasarkan pengertian tersebut dalam hal ini display meliputi tabel, gambar atau sekema, kegiatan yang berkaitan dengan penelitian, semuanya dirancang guna memberikan informasi secara teratur supaya mudah dilihat dan dimengerti.

c. Penarikan kesimpulan

Setelah menyajikan data kemudian melakukan kegiatan akhir analisis yaitu penarikan kesimpulan. Kesimpulan dapat diambil berdasarkan analisa-analisa peneliti dengan fakta atau keadaan yang terjadi. Peneliti akan menarik sebuah kesimpulan untuk menjawab rumusan masalah dan memberikan saran-saran berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang diambil. Langkah-langkah yang dilakukan yaitu mendeskripsikan fokus masalah yang telah di interperetasi dan dilakukan penarikan kesimpulan, kesimpulan sementara direlevansikan dengan hasil observasi lapangan, sehingga memperoleh pemahaman masalah yang sesuai dengan kajian teoritis. Melakukan penyimpulan akhir dan mendeskripsikan sebagai hasil penelitian.

BAB II

SISTEM SOSIAL DAN INDUSTRI GALANGAN KAPAL

A. Sistem Sosial

1. Konsep Sistem Sosial

Sistem sosial pada hakekatnya merupakan pola interaksi antar individu atau aktor untuk menjalankan fungsinya masing-masing sehingga fungsi secara keseluruhan sebagai suatu kelompok, masyarakat, negara, dan lain-lain dapat berjalan. Raho mengatakan bahwa sistem sosial berarti beberapa jaringan relasi terbentuk atas sejumlah orang atau elemen yang memiliki hubungan satu sama lain secara tetap (Raho, 2014). Dengan menekankan pada pengertian jaringan relasi sosial yang tetap. Sistem sosial tumbuh berkembang diantara individu, kelompok-kelompok sosial atau masyarakat yang berinteraksi tetap mengikuti pola-pola tertentu. Menurut Muadz dalam Kusmanto & Elizabeth (2018) sistem sosial adalah kesatuan keutuhan dari entitas sosial yang tergabung atas organisasi relasi dari komponen-komponen. Lawan daripada sistem sosial adalah kumpulan atau kerumunan yang merupakan komponen-komponen secara kebetulan berada di tempat yang sama atau kebetulan berdekatan.

Sistem sosial adalah buatan manusia yang selalu mempertahankan batas-batasnya yang berbeda dengan sistem sosial lainnya sehingga ia harus mempertahankan keseimbangan berjalannya sistem untuk bertahan hidup. Menurut Talcot Parsons dalam Nasikun, sistem adalah ketergantungan antar bagian, komponen dan proses yang mengatur adanya hubungan tersebut. Oleh karena itu, apabila terdapat satu sistem yang tidak andil dalam bagian sistem lainnya akan mengalami keguncangan sehingga sistem harus berintegrasi satu sama lain menciptakan keseimbangan (Nasikun, 2006).

Dalam teori sibernetika sistem sosial menjadi energi satu sama lain dalam sub sistem yang mengalami ketergantungan dan keterkaitan. Sistem sosial sebagai

struktur sosial yang didalamnya terdapat status dan peran, stratifikasi sosial dan kelompok sosial. Terdapat banyak ruang yang berfungsi mendistribusikan posisi sosial dengan mengembangkan tujuan sistem secara terarah yang menitikberatkan pada distribusi posisi sosial dan komponen sosial. Instrumen dalam masyarakat yang dimiliki masing-masing akan mempengaruhi hubungan perannya dalam sistem sosial yang berfungsi membedakan posisi sosial. Dengan menggunakan dua parameter yakni parameter nominal yang membagi masyarakat bersifat diskrit tanpa membedakan jenjang dan parameter graduasi dimana masyarakat terbagi ke dalam status sosial yang berjenjang seperti pendidikan, kekayaan, kekuasaan dan kewenangan.

2. Perdebatan Mengenai Sistem Sosial

Sistem Sosial dijelaskan banyak ahli sosiologi melalui teori fungsionalisme struktural. Robert Nisbet menyatakan bahwa teori fungsionalisme struktural dapat dipercayai tanpa keraguan apapun, dan menyatakan bahwa fungsionalisme struktural adalah himpunan teori satu-satunya yang paling signifikan di dalam ilmu-ilmu sosial pada abad kedua puluh (J Turner dan Maryanski, 1979). Kingsley Davis berpendirian bahwa fungsionalisme structural untuk segala maksud dan tujuan, bersinonim dengan sosiologi. Alvin Gouldner (1970) secara tersirat mengambil pendirian yang sama ketika menyerang sosiologi Barat sebagian besar melalui analisis kritis atas teori-teori fungsionalisme-struktural Talcot Parsons.

Sebagai sebuah teori, fungsionalisme struktural memiliki hegemoni yang tidak diragukan dalam ilmu-ilmu sosial, namun pada pertengahan 50an telah mulai banyak muncul kritik dalam teori tersebut. Bahkan Wilbert Moore seorang yang dikaitkan dengan teori tersebut berargumen bahwa fungsionalisme struktural telah menjadi kurang di dalam sosiologi teoretis kontemporer. Turner dan Maryanski juga menyatakan bahwa fungsionalisme sebagai suatu penjelasan teoretis harus ditinggalkan demi perspektif-perspektif teoretis yang lebih menjanjikan. Namun muncul tokoh bernama Nicholas Demerath dan Richard Peterson yang mengambil pandangan lebih positif, yang menyatakan bahwa fungsionalisme struktural; bukanlah

landasan perlintasan. Akan tetapi mereka mengakui bahwa fungsionalisme kemungkinan berkembang perlahan menjadi teori sosiologis yang lain sebagaimana teori itu dulu berkembang dari organisme yang lebih awal. Perhatian utama pada fungsionalisme struktural adalah struktur-struktur sosial dan lembaga-lembaga masyarakat berskala besar, antarhubungannya, dan efek-efeknya yang memaksa kepada para aktor.

Dalam subab ini perlu dibahas utamanya teori yang dikemukakan oleh Talcott Parsons. Dalam karyanya ini Parson membangun teori sosiologinya melalui “analytical realism”, maksudnya adalah teori sosiologi harus menggunakan konsep-konsep tertentu yang memadai dalam melingkupi dunia luar. Konsep-konsep ini tidak bertanggungjawab pada fenomena konkret, tetapi kepada elemen-elemen di dalamnya yang secara analitis dapat dipisahkan dari elemen-elemen lainnya. Oleh karenanya, teori harus melibatkan perkembangan dari konsep-konsep yang diringkas dari kenyataan empiris, tentunya dengan segala keanekaragaman dan kebingungan-kebingungan yang menyertainya. Dengan cara ini, konsep akan mengisolasi fenomena yang melekat erat pada hubungan kompleks yang membangun realita sosial. Keunikan realisme analitik Parson ini terletak pada penekanan tentang bagaimana konsep abstrak ini dipakai dalam analisis sosiologi. Sehingga yang di dapat adalah organisasi konsep dalam bentuk sistem analisis yang mencakup persoalan dunia tanpa terganggu oleh detail empiris.

Sistem tindakan diperkenalkan parson dengan skema AGILnya yang terkenal. Parson meyakini bahwa terdapat empat karakteristik terjadinya suatu tindakan, yakni *Adaptation, Goal Attainment, Integration, Latency*. Sistem tindakan hanya akan bertahan jika memenuhi empat kriteria ini. Dalam karya berikutnya, *The Social System*, Parson melihat aktor sebagai orientasi pada situasi dalam istilah motivasi dan nilai-nilai. Terdapat berberapa macam motivasi, antara lain kognitif, *chatectic*, dan *evaluative*. Terdapat juga nilai-nilai yang bertanggungjawab terhadap sistem sosial ini, antara lain nilai kognisi, apresiasi, dan moral. Parson sendiri menyebutnya sebagai *modes of orientation*. Unit tindakan oleh karenanya melibatkan motivasi dan

orientasi nilai dan memiliki tujuan umum sebagai konsekuensi kombinasi dari nilai dan motivasi-motivasi tersebut terhadap seorang aktor.

Akhir dari analisis ini adalah visi metafisis yang besar oleh dunia yang telah menimpa eksistensi manusia. Analisis parson merepresentasikan suatu usaha untuk mengkategorisasikan dunia kedalam sistem, subsistem, persyaratan-persyaratan system, generalisasi media dan pertukaran menggunakan media tersebut.

Selain Talcott Parsons, muncul tokoh fungsionalisme lain yakni Merton, Pembahasan mengenai fungsionalisme Merton diawali pemahaman bahwa pada awalnya Merton mengkritik beberapa aspek ekstrem dan keteguhan dari fungsionalisme struktural, yang mengantarkan Merton sebagai pendorong fungsionalisme kearah marxisme. Hal ini berbeda dari sang guru, Talcott Parson mengemukakan bahwa teorisasi fungsional struktural sangatlah penting. Parson mendukung terciptanya teori yang besar dan mencakup seluruhnya sedangkan Metron lebih terbatas dan menengah.

Seperti penjelasan singkat sebelumnya, Merton mengkritik apa yang dilihatnya sebagai tiga postulat dasar analisis fungsional, hal ini pula seperti yang pernah dikembangkan oleh Malinowski dan Radcliffe Brown. Adapun beberapa postulat tersebut antara lain:

Kesatuan fungsi masyarakat, seluruh kepercayaan dan praktik sosial budaya standard bersifat fungsional bagi masyarakat secara keseluruhan maupun bagi individu dalam masyarakat, hal ini berarti sistem sosial yang ada pasti menunjukkan tingginya level integrasi. Dari sini Merton berpendapat bahwa, hal ini tidak hanya berlaku pada masyarakat kecil tetapi generalisasi pada masyarakat yang lebih besar.

Fungsionalisme universal, seluruh bentuk dan stuktur sosial memiliki fungsi positif. Hal ini di tentang oleh Merton, bahwa dalam dunia nyata tidak seluruh struktur, adat istiadat, gagasan dan keyakinan, serta sebagainya memiliki fungsi positif. Dicontohkan pula dengan stuktur sosial dengan adat istiadat yang mengatur individu bertingkah laku kadang-kadang membuat individu tersebut depresi hingga bunuh diri. Postulat structural fungsional menjadi bertentangan.

Indispensability, aspek standard masyarakat tidak hanya memiliki fungsi positif namun juga merespresentasikan bagian bagian yang tidak terpisahkan dari keseluruhan. Hal ini berarti fungsi secara fungsional diperlukan oleh masyarakat. Dalam hal ini pertentangan Merton pun sama dengan parson bahwa ada berbagai alternatif struktural dan fungsional yang ada di dalam masyarakat yang tidak dapat dihindari.

Terdapat pula pendapat-pendapat dari sosiolog fungsionalisme struktural yang kemudian mendapat kritik dari para sosiolog yang muncul setelahnya. Davis dan Moore misalnya, mereka berpendapat bahwa posisi-posisi yang berjenjang tinggi di dalam stratifikasi adalah yang dianggap merupakan posisi yang kurang menyenangkan untuk diduduki, tetapi lebih penting untuk kelestarian masyarakat dan memerlukan kemampuan dan talenta paling besar. Selain itu masyarakat harus memberikan penghargaan-penghargaan yang cukup bagi posisi-posisi itu agar cukup banyak orang berusaha mendudukinya dan agar para individu yang pada akhirnya benar-benar mendudukinya akan bekerja dengan rajin. Hal yang semestinya disiratkan oleh Davis dan Moore tetapi tidak didiskusikan, yakni posisi-posisi berjenjang rendah di sistem stratifikasi yang dianggap lebih menyenangkan dan kurang penting dan kurang memerlukan kecakapan dan talenta. Juga, masyarakat kurang perlu untuk diyakinkan bahwa para individu yang menduduki posisi-posisi itu melaksanakan kewajiban-kewajibannya dengan rajin.

Davis dan Moore tidak menyatakan bahwa suatu masyarakat mengembangkan secara sadar suatu sistem stratifikasi agar dapat yakin bahwa posisi-posisi berlevel tinggi terisi, dan dipenuhi dengan cara yang memadai, serta diisi oleh orang-orang berkualitas. Lebih tepatnya menurut Davis dan Moore, masyarakat menunjukkan dengan jelas bahwa stratifikasi adalah suatu “alat yang dikembangkan perlahan-lahan secara tidak sadar”. Akan tetapi stratifikasi adalah alat yang harus dilaksanakan dan harus dikembangkan setiap masyarakat jika mereka ingin lestari. Untuk memastikan adanya orang-orang yang akan menduduki posisi-posisi berjenjang lebih tinggi, masyarakat harus memberikan berbagai penghargaan kepada para individu tersebut, termasuk prestise yang besar, gaji yang tinggi, dan waktu luang yang memadai.

Contohnya, untuk memastikan jumlah dokter yang cukup untuk masyarakat kita, kita perlu memberi mereka penghargaan, menyiratkan bahwa kita tidak dapat mengharapkan orang menjalani proses pendidikan medis “yang memberatkan” dan “mahal” jika kita tidak memberi mereka penghargaan semacam itu. Implikasinya adalah bahwa orang-orang yang ada di puncak harus menerima penghargaan untuk hal yang mereka kerjakan. Jika mereka tidak menerimanya, posisi-posisi itu akan selalu kekurangan orang atau tidak terisi dan masyarakat akan hancur.

Kritik dasar terhadap teori fungsionalisme ialah karena menyiratkan kekalnya posisi istimewa orang-orang yang mempunyai kekuasaan, prestise, dan uang. Teori fungsionalisme struktural melakukan hal itu dengan menyatakan bahwa orang-orang tersebut pantas mendapat penghargaan, sungguh mereka perlu diberi penghargaan demikian untuk kebaikan masyarakat. Sedangkan sebaliknya tidak disinggung oleh Davis dan Moore bagaimana bisa disebut posisi-posisi yang berada di bawah orang-orang berprestise itu kurang penting perannya dalam masyarakat, serta tidak lebih sulit dalam menjalani kehidupan maupun peran di dalam suatu masyarakat. Kurang pentingnya posisi-posisi bawah dalam teori Davis dan Moore, menyiratkan bahwa masyarakat tidak perlu memberikan keuntungan-keuntungan atau penghargaan-penghargaan terhadap posisi-posisi tersebut. Pandangan lain menganggap bahwa teori-teori yang disampaikan Davis dan Moore tidak ramah terhadap golongan marjinal maupun rakyat kelas bawah, yang terkadang justru dalam kesehariannya, perannya justru lebih dan amat sangat berat dibanding posisi-posisi tinggi yang menurut Davis tidak lebih menyenangkan. Posisi tenaga kebersihan misalnya, tidak kalah penting kedudukannya dalam masyarakat, dan amat layak mendapatkan apresiasi, meskipun pada kenyataannya posisi serupa tidaklah begitu dihargai di dalam masyarakat.

Muncul teori lain dalam sosiologi yakni neofungsionalisme. Neofungsionalisme digunakan untuk menandai kelangsungan hidup fungsionalisme struktural, tetapi juga sekaligus menunjukkan bahwa sedang dilakukan upaya memperluas fungsionalisme struktural dan mengatasi kesulitan utamanya. Jeffrey Alexander dan Paul Colomy menyebutkan bahwa neofungsionalisme sebagai rangkaian kritik diri teori fungsional

yang mencoba memperluas cakupan intelektual fungsionalisme yang sedang mempertahankan inti teorinya (Jeffrey Alexander, 1985). Meskipun neofungsionalisme mungkin bukan teori yang maju, Alexander menguraikan beberapa orientasi dasar neofungsional:

Pertama, neofungsionalisme bekerja dengan model masyarakat deskriptif. Kedua, neofungsionalisme memusatkan perhatian yang sama besarnya terhadap tindakan dan keteraturan. Ketiga, neofungsionalisme tetap memperhatikan masalah integritas, tetapi bukan dilihat sebagai fakta sempurna melainkan lebih dilihat sebagai kemungkinan sosial. Keempat, neofungsionalisme tetap menerima penekanan personsian kepribadian, kultur, dan sistem sosial. Kelima, neofungsionalisme memusatkan perhatian pada perubahan sosial dalam proses diferensiasi di dalam sistem sosial, kultural, dan kepribadian. Keenam, neofungsionalisme secara tidak langsung menyatakan komitmennya terhadap kebebasan dalam mengonseptualisasikan dan menyusun teori berdasarkan analisis sosiologi pada tingkat lain.

Pemikiran Alexander dan Colomy mengindikasikan pergeseran menjauh dan tendensi parsonsian untuk melihat fungsionalisme struktural sebagai teori besar. Sebaliknya, mereka menawarkan teori yang lebih terbatas dan sistesis, namun tetap holistik. Akan tetapi seperti ditunjukkan pada awal abad ini, masa depan neofungsionalisme diragukan karna fakta pendiri dan eksponen utamanya.

3. Unsur-unsur dalam Sistem Sosial

Menurut Alvin L Betrand, terdapat sepuluh unsur yang terkandung dalam sistem sosial, yakni sebagai berikut:

a. Keyakinan (Pengetahuan)

Keyakinan merupakan unsur sistem sosial yang dianggap sebagai pedoman dalam melakukan penerimaan suatu pengetahuan dalam kehidupan kelompok sosial dalam masyarakat. Keyakinan ini secara praktis biasanya digunakan dalam kelompok masyarakat yang masih tergolong terbelakang segi pengetahuannya, sehingga dalam menilai suatu kebenaran dirumuskan melalui

keyakinan bersama. Misalnya, dalam menilai berbahaya atau tidak dalam menerima anggota baru pada suatu kelompok atau organisasi sosial, dinilai berdasarkan kekuatan keyakinan

b. Perasaan (Sentimen)

Perasaan menurut Alvin menunjuk pada bagaimana perasaan pada anggota suatu sistem sosial (anggota kelompok) tentang hal-hal, peristiwa-peristiwa serta tempat-tempat tertentu. Unsur perasaan sangat membantu dalam rangka menjelaskan pola-pola tingkah laku yang tidak dapat dijelaskan melalui cara-cara lain. Suatu keberhasilan suatu sistem juga tergantung bagaimana perasaan para anggotanya secara umum. Jika di dalam suatu sistem terdapat banyak anggota saling menaruh perasaan dendam, benci dan iri antara satu sama lainnya, maka bisa diketahui bahwa hubungan kerja samanya tidak akan berhasil dengan baik.

c. Tujuan, sasaran atau cita-cita

Cita-cita, tujuan, atau sasaran, di dalam suatu sistem sosial merupakan pedoman bertindak agar program kerja yang telah ditetapkan dan disepakati bersama dapat tercapai secara efektif.

d. Norma

Norma-norma sosial, menurut Alvin, dapat dikatakan sebagai patokan tingkah laku yang diwajibkan atau dibenarkan di dalam situasi-situasi tertentu. Unsur norma ini merupakan komponen sistem sosial yang dianggap paling kritis untuk memahami serta meramalkan aksi atau tindakan manusia. Norma-norma menggambarkan tata tertib atau aturan-aturan permainan yang dapat memberikan petunjuk tentang standar untuk bertingkah laku dan di dalam menilai tingkah laku. Contohnya, tentang kejujuran, tata tertib suatu permainan, tata tertib hukum, dan sebagainya. Alvin kemudian menggambarkan bahwa dengan berpegang pada norma, sebenarnya dimaksudkan sebagai landasan untuk dapat menilai tingkah laku individu-individu dan juga kelompok. Apabila tingkah laku seseorang dipandang wajar dan sesuai dengan norma-norma yang berlaku dalam kelompoknya, maka

interaksi dalam kelompok tersebut akan berlangsung dengan wajar sesuai dengan ketetapan-ketetapan bersama.

e. Status dan Peranan

Dengan status, seseorang dapat menentukan sifat dan tingkatan kewajiban serta tanggungjawab di dalam suatu kelompok masyarakat, disamping juga menentukan hubungan antara atasan dan bawahan terhadap anggota lain dalam anggota kelompok masyarakat. Menurut Alvin, status merupakan serangkaian tanggung jawab, kewajiban serta hak-hak yang sudah ditentukan dalam suatu masyarakat. Sedangkan pola tingkah laku yang diharapkan dari orang-orang pemangku suatu status, dinamakan peranan. Peranan-peranan sosial saling berpadu sedemikian rupa, sehingga saling tunjang menunjang secara timbal-balik di dalam hal yang menyangkut tugas, hak dan kewajiban. Oleh karena itu suatu penampilan peranan status (status role performance) adalah proses penunjukan atau penampilan dari status dan peranan sebagai unsur structural di dalam sistem sosial.

f. Tingkatan atau Pangkat (rank)

Tingkatan atau pangkat merupakan unsur sistem sosial yang berfungsi menilai perilaku-perilaku anggota kelompok. Sebaliknya suatu proses penilaian terhadap perilaku-perilaku anggota kelompok, dimaksudkan untuk memberikan kepangkatan (status) tertentu yang dianggap sesuai dengan prestasi-prestasi yang telah dicapai. Orang yang dianggap berhasil dalam melakukan tugasnya, bisa dinaikkan pangkatnya (status) ke jenjang yang lebih tinggi. Begitu seterusnya sehingga berbagai aktivitas tampak saling bergantung, sehingga dengan demikian dapat dikategorikan sebagai sistem sosial.

g. Kekuasaan atau Pengaruh (power)

Istilah kekuasaan menunjuk pada kapasitas penguasaan seseorang terhadap anggota-anggota kelompok atau organisasi. Kekuasaan seseorang dalam mengawasi anggota kelompok biasanya dapat dilihat dari status yang dimiliki. Pengaruhnya sangat besar dalam pengambilan suatu keputusan,

biasanya pemegang kekuasaan mempunyai wewenang dan kemampuan untuk memengaruhi para anggota kelompoknya. Dalam analisis sistem sosial suatu kekuasaan merupakan patokan bagi para anggota suatu kelompok atau organisasi dalam menerima berbagai perintah dan tugas.

h. Sanksi

Sanksi merupakan ancaman hukum yang biasanya ditetapkan oleh masyarakat terhadap anggota-anggotanya yang dianggap melanggar norma-norma sosial kemasyarakatan. Penerapan sanksi oleh masyarakat ditujukan agar pelanggarnya dapat mengubah perilakunya ke arah yang lebih baik sesuai dengan norma-norma sosial yang berlaku

i. Sarana atau Fasilitas

Secara umum sarana dimaksudkan sebagai cara yang digunakan untuk mencapai tujuan dari sistem sosial. Yang paling penting dari unsur sarana adalah terletak dari kegunaannya bagi suatu sistem sosial. Dalam analisis sistem sosial pada prinsipnya mengutamakan fungsi dari suatu sarana agar dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin, betapa pun sederhananya sarana tersebut.

j. Tekanan Ketegangan (Stress-strain)

Dalam sistem sosial senantiasa terjadi ketegangan, sebab dalam kehidupan masyarakat tidak ada satupun anggotanya yang mempunyai perasaan dan interpretasi sama terhadap kegiatan dan masalah yang sedang dihadapi bersama. Itulah sebabnya, maka suatu ketegangan hubungan antaranggota kelompok masyarakat pada batas tertentu dapat terjadi . Ketegangan erat kaitannya dengan taraf tekanan yang diterima oleh seorang individu dari individu lain atau kelompok. Ketegangan itu terjadi oleh karena adanya konflik peranan sebagai akibat dari proses sosial yang tidak merata. Jika dalam suatu sistem sosial dapat tumbuh dan berkembang dengan langgeng, itu karena tingkat toleransi di antara anggotanya relatif tinggi. Atau dengan kata lain bahwa, suatu sistem sosial yang dapat hidup secara terorganisir tergantung pada sedikit banyaknya unsur tekanan

kegiatan bagi anggota-anggota kelompok sehubungan dengan usaha pencapaian tujuan-tujuan dari kelompok tersebut.

4. Hubungan Fungsional Struktural dalam Sistem Sosial

Teori fungsionalisme struktural Talcott Parson digunakan untuk mengkaji sistem sosial dalam industri galangan kapal tradisional di Karangasem Utara. Teori Fungsionalisme Struktural Talcott Parsons relevan dengan permasalahan dalam penelitian ini. Dalam pandangan ilmu-ilmu sosial, sistem sosial diartikan sebagai hubungan antara bagian-bagian (elemen-elemen) di dalam kehidupan masyarakat terutama tindakan manusia, lembaga sosial, dan kelompok-kelompok sosial yang saling mempengaruhi. Hubungan antar elemen tersebut menghasilkan produk-produk interaksi yakni nilai dan norma yang selalu dinamis (Elly, 2011). Dalam pandangan umum demikian, suatu masyarakat atau organisasi sosial atau kelompok, dimana dan kapanpun ia berada merupakan suatu sistem sosial yang didalamnya dapat mengandung subsistem dan pola sistematis yang sangat beragam. Dalam faham fungsionalisme sistem sosial merupakan sistem interaksi yang berlangsung antara 2 (dua) pelaku atau lebih, yang masing-masing mengandung fungsi dalam masyarakat. Sistem sosial menjadi aspek penting dimana masyarakat secara luas selalu mempertahankan batas – batas yang membedakan atau memisahkan dari sistem sosial itu sehingga harus mempertahankan keseimbangan kegiatan agar tetap hidup. Pemahaman lain mengenai sistem sosial terdapat dalam fakta sosial yang mempengaruhi tingkah laku manusia. Menurut Talcott Parsons dalam Muhidin, sistem sosial mengandung elemen – elemen yang bersifat *self maintaining and stabilizing*. Sistem sosial menekankan setiap masyarakat untuk selalu memelihara dan melestarikan keseimbangan dalam kehidupan bermasyarakat. Terlebih dalam teorinya, fungsionalisme struktural berorientasi pada kondisi dimana sistem dalam masyarakat harus selalu menjaga keseimbangannya (Muhidin, 2007). Maka tak heran jika dalam konsep fungsionalisme struktural dalam

masyarakat tidak melihat adanya konflik yang memungkinkan terjadi di masyarakat.

Menurut Talcott Parson dalam Ritzer (2012) suatu fungsi adalah kumpulan kegiatan yang ditunjukkan kearah pemenuhan kebutuhan tertentu atau kebutuhan sistem. Dengan menggunakan definisi ini Parson yakin bahwa ada empat fungsi penting yang diperlukan semua sistem, yaitu: (A) *Adaptation*, *Goalattainment* (G), *Integration* (I), dan *Latency* (L). Keempat imperatif fungsional ini dikenal dengan sekema *AGIL* agar tetap lestari, suatu sistem harus melaksanakan empat fungsi ini (Ritzer, 2012).

Adaptation (adaptasi) merupakan suatu kondisi dimana sistem harus mengatasi kebutuhan mendesak yang bersifat situasional eksternal. Dengan kata lain, Sistem harus beradaptasi dengan lingkungan dan mengadaptasikan lingkungan dengan kebutuhan-kebutuhannya (Hamilton, 1990). Pada konteks ini, adaptasi merujuk pada kondisi dimana para pekerja di galangan kapal harus bisa menyesuaikan diri dengan sistem kerja di galangan kapal yang telah memiliki tiga level stratifikasi yakni kepala tukang/*bass*, tukang, dan *catrik*/tukang pemula supaya dapat menjalankan perannya dengan baik.

Goal attainment (pencapaian tujuan) merupakan suatu kondisi dimana sistem harus mendefinisikan dan mencapai tujuan utamanya. Pencapaian tujuan ini didahului upaya untuk menetapkan prioritas diantara tujuan sistem yang ada, selanjutnya sumber sistem dimobilisasi untuk mencapai tujuan tersebut (Hamilton, 1990). Pada konteks ini, pencapaian tujuan merujuk pada kondisi dimana galangan kapal mempunyai tujuan kolektif diantaranya menyelesaikan pembuatan kapal. Selain itu sektor ini memungkinkan para pekerja untuk mempunyai tujuan (*goals*) individu untuk bisa mengikuti jejak para pemilik galangan kapal. Mobilisasi untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut dilakukan melalui tahapan sistem berjenjang dimulai dari *catrik*, *bass*, kepala tukang dan pemilik galangan,

Integration (integrasi) merupakan suatu kondisi dimana sistem sosial harus mengatur antar hubungan bagian-bagian dari komponennya. Dengan

kata lain, sistem juga harus mengelola hubungan diantara tiga imperatif fungsional lainnya (A,G, I, L) (Hamilton, 1990). Pada konteks ini, integrasi merujuk pada kondisi dimana sistem di galangan kapal harus mengatur antara bagian-bagian agar para pekerja dapat menyesuaikan diri (adaptasi) di lingkungan mereka bekerja, untuk mencapai suatu tujuan, serta harus bisa memelihara, memperbaiki dan melengkapi bagian-bagian dari sistem yang saling membutuhkan dan ketergantungan.

Latensi (pemeliharaan pola) merupakan suatu kondisi dimana sistem sosial harus memahami, memelihara, dan memperbaiki, baik memotivasi individual maupun pola-pola kultural yang menciptakan dan menopang motivasi (Hamilton, 1990). Pada konteks ini, latensi merujuk pada kondisi dimana sistem kerja galangan kapal menciptakan pola yang disesuaikan melalui hubungan yang dibalut semangat kekeluargaan, pola kekeluargaan tersebut terpelihara dengan baik sehingga menciptakan dan menopang motivasi. Para pekerja saling melengkapi, memotivasi satu sama lain dan memperbaiki ketika terjadi ketidak sesuaian antar bagian-bagian dalam sistem galangan kapal.

Parsons mendesain sekema AGIL ini untuk digunakan disemua tingkatan dalam sistem teoritisnya. Pada konteks ini AGIL digunakan untuk melihat fenomena sistem sosial di galangan kapal. Organisme behavioral adalah sistem tindakan yang menangani fungsi adaptasi dengan menyesuaikan dan mengubah dunia luar. Sistem kepribadian menjalankan fungsi pencapaian tujuan dengan mendefinisikan tujuan sistem dan memobilisasi sumber daya yang digunakan untuk mencapainya. Sistem sosial menangani fungsi integrasi dengan mengontrol bagian-bagian yang menjadi komponennya, akhirnya, sistem kultur menjalankan fungsi latency dengan membekali aktor dengan norma dan nilai-nilai yang memotifasi mereka untuk bertindak (Ritzer, 2012).

Cara agar dapat memahami aplikasi *adaptation*, *goal attainment*, *integration* dan *latensi* yang dilakukan masyarakat pekerja galangan kapal

penulis perlu melihat praktik-praktik yang dilakukan di lapangan, yang mana bisa dilihat melalui sistem kerja di Galangan Kapal di Karangasem Utara. Teori ini akan membantu penulis dalam melihat bagaimana masyarakat melakukan *adaptation*, *goalataiment*, *integration*, dan *latensi* di Galangan Kapal Karangasem Utara dalam rangka menyesuaikan terhadap sistem kerja di tempat mereka, baik dari sisi pengusaha maupun pekerjaanya dalam rangka pembentukan sistem sosial.

Berdasarkan uraian di atas masyarakat merupakan suatu sistem yang memiliki fungsi untuk memenuhi kebutuhan hidup saling bergantung dan membutuhkan satu sama lain dalam menjalankan fungsi masing-masing. Hal tersebut seperti yang terjadi pada para pekerja di galangan kapal Karangasem Utara yang merupakan suatu sistem sehingga suatu sistem harus memenuhi empat fungsi AGIL di atas.

Sistem ini memelihara keselarasan kehidupan masyarakat yang dirawat selama bertahun-tahun, tak jarang terdapat mobilitas yang dihasilkan dari pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan dalam sektor usaha Galangan Kapal ini, sehingga tidak bisa dipisahkan dari sistem sosial yang sedang diteliti. Mobilitas sosial adalah perubahan, pergeseran, peningkatan, ataupun penurunan status dan peran anggotanya. Kata mobilitas berasal dari bahasa latin mobilitas yang berarti mudah dipindahkan atau banyak bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Kata sosial yang ada pada istilah tersebut mengandung makna gerak yang melibatkan seseorang atau sekelompok warga dalam kelompok sosial. Mobilitas sosial merupakan perpindahan/gerak sosial yang dilakukan seseorang atau sekelompok masyarakat dengan tujuan memperbaiki kualitas hidup. Mobilitas yang dilakukan oleh seseorang akan menempatkan seseorang tersebut pada suatu kelas sosial (stratifikasi sosial) yang berbeda dari sebelumnya. Pada stratifikasi sosial terdapat pengkategorian kelas-kelas yang disebut dengan *class system* yang menempatkan mereka masuk pada kelas yang sesuai dengan kondisi yang mereka miliki. Menurut Suyanto (2004), mobilitas

sosial adalah suatu gerak perpindahan dari satu kelas sosial ke kelas sosial lainnya atau gerak pindah dari strata yang satu ke strata yang lainnya baik itu berupa peningkatan atau penurunan dalam segi status sosial dan (biasanya) termasuk pula segi penghasilan, yang dapat dialami oleh beberapa individu atau oleh keseluruhan anggota kelompok.

B. Industri Galangan Kapal

1. Konsep Industri Galangan Kapal

Pengertian industri menurut Undang-Undang No 3 Tahun 2014 adalah seluruh bentuk kegiatan ekonomi yang mengolah bahan baku dan memanfaatkan sumber daya industri sehingga menghasilkan barang yang mempunyai nilai tambah atau manfaat lebih tinggi, termasuk jasa industri. Menurut I Made Sandi, industri merupakan usaha untuk memproduksi barang jadi dengan bahan baku atau bahan mentah melalui proses produksi penggarapan dalam jumlah besar sehingga barang tersebut dapat diperoleh dengan harga serendah mungkin tetapi dengan mutu setinggi tingginya (Sandi, 1985). Berdasarkan pengertian diatas maka dapat diperoleh pengertian industri merupakan suatu kegiatan ekonomi yang mengolah bahan baku, bahan mentah untuk diproses menjadi hasil lain yang bernilai lebih tinggi.

Proses awal dalam bisnis pembuatan kapal dimulai dengan konstruksi galangan kapal. Untuk membuat galangan kapal dibutuhkan modal skala yang cukup besar. Titik awal konstruksi kapal adalah merencanakan tata letak galangan kapal. Untuk itu industri pembuatan kapal sangatlah memerlukan tempat pembuatan yang besar yang disebut juga dengan galangan kapal. Selain pengertian galangan kapal sebagai tempat pembuatan atau merekonstruksi kapal, galangan kapal juga berarti industri pembuat kapal yang kemudian akan menjual hasil produksinya.

Galangan kapal atau juga disebut dok adalah sebuah area yang dirancang khusus sebagai tempat untuk mengerjakan bangunan bangunan

kapal baru dan perbaikan kapal lama. Galangan kapal biasanya dibangun di area yang luas karena objek pengerjaan yang begitu besar. Di dalam galangan ini, para pekerja akan diberikan fasilitas pendukung guna menunjang aktivitas yang terkait dengan pembangunan ataupun perbaikan kapal.

Galangan kapal adalah suatu badan usaha yang dapat dimiliki oleh pemerintah atau swasta yang bergerak dalam bidang jasa bangunan baru kapal atau reparasi kapal (Bimo, 2015). Mengacu pada pengertian diatas maka dapat diperoleh pengertian galangan kapal merupakan suatu usaha yang bergerak dibidang pembuatan atau reparasi kapal dimana galangan itu sendiri harus memiliki lahan serta mempunyai sarana pokok dan sarana penunjang.

Untuk dapat beroperasi galangan kapal harus memiliki fasilitas dan perlengkapan yang dapat menunjang pekerjaan pembuatan atau reparasi kapal. Beberapa bagian pokok fasilitas kapal antara lain sebagai berikut:

1. *Slipway* atau dok tarik, merupakan salah satu fasilitas yang harus ada untuk proses reparasi kapal. *Slipway* ini berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan kapal yang akan direparasi. Untuk mengoperasikannya, *slipway* terbuat dari konstruksi rel yang dipasang pada landasan beton dengan sebagiannya menjorok ke dalam laut seperti pada building berth dan kereta (*cradle*) di atasnya. *Cradle* dapat dinaikturunkan di atas rel dengan bantuan tali baja (*slink*) yang ditarik oleh mesin derek (*winch*) sehingga dapat digunakan untuk menarik kapal yang berada di permukaan laut agar bisa naik ke daratan.
2. Dok kolam/ dok gali, adalah tempat untuk membangun atau mereparasi kapal dimana bentuknya seperti kolam dengan konstruksi beton yang terletak di tepi pantai/laut sehingga sangat kokoh. Antara konstruksi kolam dan laut tersebut disekat dengan pintu yang kedap air. Cara kerja dari graving dock ketika akan

dibangun kapal baru adalah dengan cara menutup pintu kemudian air di dock dikosongkan dengan cara memompa air keluar. Sedangkan ketika proses reparasi, kapal dimasukkan, kemudian pintu ditutup, air dipompa keluar dan di bawah kapal diberikan penumpu penumpu yang digunakan untuk menopang berat kapal. Fasilitas ini harus dibangun dengan konstruksi dinding yang kokoh, karena saat dok dalam kondisi kosong, dok akan menerima tekanan yang cukup kuat dari sekitarnya. Sementara itu saat kapal masuk ke dalam dok beban berat dari air akan menekan dinding dan lantai kolam dok.

3. *Floating Dock* atau dok apung, merupakan *dock portable* sehingga dapat dengan mudah dipindahkan. *Floating dock* terbuat dari baja sehingga membutuhkan biaya perawatan yang cukup mahal. Proses pengedokan menggunakan prinsip hukum Archimedes, yaitu dengan cara menenggelamkan dan mengapungkan *dock* pada sarat air tertentu dibantu dengan pompa pompa pengisi. Saat pengedokan yang perlu diperhatikan adalah urutan pengisian air ke dalam kompartemen atau pontoon. Hal ini untuk menghindari terjadinya defleksi yang berlebihan pada konstruksi *floating dock* tersebut. Keuntungan sarana penunjang berupa *floating dock* adalah biaya pembuatan untuk kapasitas kapal yang sejenis akan jauh lebih murah dari pada graving dock. Selain itu, dengan menggunakan *floating dock* kapal dapat dengan mudah dipindahkan ke tempat lain. Sementara itu kerugian penggunaan *floating dock* adalah biaya perawatan yang mahal, lebih cocok untuk digunakan pada pekerjaan reparasi kapal. Penggunaan *floating dock* memerlukan perairan yang tenang agar stabilitas kapal di atas dock tetap terjaga serta memerlukan perairan yang dalam.

Sedangkan di luar tempat merekonstruksi kapal, sebuah industri galangan juga membutuhkan fasilitas-fasilitas penunjang lain seperti.

1. Kantor, merupakan pusat dilakukannya proses administrasi segala kebutuhan yang dibutuhkan di galangan. Katakanlah seperti mengatur keluar masuknya keuangan dan seluruh kegiatan yang hubungannya dengan manajemen perusahaan.
2. Tempat perancangan, inilah yang digunakan untuk menghitung harga, material-material yang dibutuhkan dan hal lainnya yang diperlukan untuk proses fabrikasi.
3. Di tempat ini kapal-kapal melalui proses fabrikasi. Diantaranya seperti plat lunas, pembuatan sekat kapal, pembuatan gading kapal, dan lain sebagainya
4. Bengkel pipa, ini merupakan tempat yang di dalamnya terdapat proses pemotongan dan pembentukan pipa yang sesuai dengan gambar kerja. Baik itu pipa yang digunakan untuk kebutuhan pembuatan kapal baru atau untuk keperluan reparasi. Selain proses pemotongan pipa, di bengkel pipa ini juga terdapat proses pengelasan. Pipa-pipa yang dipotong tersebut kemudian di las sehingga terbentuk sebuah bagian konstruksi kapal.
5. Bengkel listrik, digunakan sebagai tempat untuk memasang listrik dan panel-panel listrik yang ada di kapal. Selain itu, bengkel ini juga bertugas memperbaiki dan memasang motor-motor listrik generatornya.
6. Bengkel mesin bertugas sebagai tempat mengerjakan pekerjaan yang berkaitan dengan permesinan kapal, seperti bubut, skrap, frais, bor dan lain-lain.
7. Gudang tempat penyimpanan material, tempat ini merupakan tempat disimpannya berbagai macam bahan baku atau material yang dibutuhkan di bengkel dan proses pembuatan, pemeliharaan serta perbaikan kapal-kapal lama.

8. Gudang tempat menyimpan peralatan, tempat ini merupakan tempat yang digunakan untuk menyimpan peralatan-peralatan yang digunakan dalam proses produksi, pemeliharaan serta perbaikan kapal-kapal.

2. Jenis-jenis Industri Galangan Kapal

Menurut Soeharto dan Soejitno (2013) galangan kapal dapat dibedakan berdasarkan letak geografis serta aktifitasnya. Berdasarkan letak geografisnya galangan kapal dibagi menjadi 2 macam yaitu:

1. Galangan kapal daerah terbuka

Merupakan suatu galangan yang dibangun menghadap langsung ke perairan terbuka. Dengan demikian dalam pembangunan kapal baru maupun reparasi semua tempat peluncuran baik pada landasan pembangunan (*building berth*) maupun landasan tarik (*slip way*) dapat dibangun menggunakan sistem menjenjang atau melintang.

2. Galangan kapal daerah tertutup

Merupakan suatu galangan yang dibangun ditepi kanal atau sungai yang mana mempunyai daerah pengepungan terbatas. Dalangan jenis ini hanya dapat dibangun dengan landasan bangun melintang sehingga jenis galangan ini hanya dapat melayani pembangunan atau reparasi kapal yang berukuran kecil.

Sedangkan pembagian jenis kapal berdasarkan aktifitasnya dapat dibedakan menjadi 3 macam (Soeharto dan Soejitno, 2013) yaitu:

1. Galangan kapal khusus bangunan baru

Merupakan galangan kapal yang membangun kapal baru. Jangka waktu pembangunan kapal baru relatif panjang, perbandingan antara volume pekerjaan dan jumlah tenaga kerja tidak selalu konstan. Diawal dan diakhir proses produksi jumlah pekerjaan lebih sedikit dibanding dengan jumlah tenaga kerja yang tersedia. Hal ini menyebabkan

galangan menjadi kurang efisien ditambah lagi jumlah pesanan yang relatif sedikit.

2. Galangan kapal khusus reparasi

Merupakan galangan kapal yang khusus melakukan pekerjaan reparasi kapal. Galangan khusus reparasi dapat menerima pekerjaan beberapa kapal dalam kurun waktu yang singkat. Hal ini mengingat banyaknya kapal-kapal yang memerlukan jasa reparasi maka galangan jenis ini terjamin kelangsungan hidupnya.

3. Galangan kapal gabungan bangunan baru dan reparasi

Merupakan galangan kapal yang memiliki aktifitas ganda. Galangan jenis ini yang paling banyak terdapat di Indonesia karena tenaga kerja yang tidak digunakan di bangunan baru dapat dialihkan untuk pekerjaan reparasi kapal. Jadi kontinuitas pekerjaan dan kelangsungan galangan lebih terjamin.

Untuk membangun sebuah galangan kapal perlu adanya perhitungan yang cermat. Karena proses pembangunan mulai dari pengadaan material supply hingga mencapai proses erection haruslah berjalan dengan lancar. Salah satu hal yang penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan galangan adalah tata letaknya. Dengan tata letak galangan kapal yang tepat dapat membantu kelancaran alur produksi dari proses pembangunan atau perbaikan kapal nantinya.

Dalam menentukan tata letak galangan, kontraktor perlu memperhatikan prinsip-prinsip dasar sebagai berikut:

1. Menjaga agar arus lintasan/urutan dari setiap pengadaan material atau produk tidak terpotong
2. Menjaga batas minimum pada jumlah perpindahan material atau produk.
3. Memperhatikan fleksibilitas dan pengembangan untuk pembuatan atau perbaikan kapal di masa yang akan datang.

4. Memberikan lingkungan kerja yang memenuhi prinsip K3 pada setiap area produksi khususnya ditinjau dari segi keselamatan, kenyamanan dan kerja efisien.

Cara pengaturan tata letak galangan kapal dapat digunakan kombinasi proses lay-out yaitu tata letak di mana semua mesin atau peralatan sejenis diletakkan pada area yang sama. Juga terdapat proses product lay-out, tata letak di mana semua mesin atau peralatan produksi disusun berurutan sesuai dengan aliran material.

Terdapat beberapa tipe layout dalam industry galangan kapal. **Pertama**, Tipe tata letak galangan “I” adalah tipe tata letak yang mempunyai bentuk lurus dimana bengkel produksi utamanya segaris, sehingga alur material dari *steel stockyard* sampai *dock* dalam satu jalur. Tipe tata letak galangan ini cocok untuk lokasi tanah yang memanjang, baik itu memanjang sejajar dengan bibir pantai maupun tegak lurus dengan bibir pantai. Tipe layout I dan T ini memerlukan fasilitas sanitasi dan juga alat pengangkutan di beberapa tempat untuk mengurangi banyaknya kehilangan waktu.

Kedua, Tipe tata letak “L” adalah tipe galangan kapal dimana bengkel produksinya disusun sedemikian rupa sehingga seperti membentuk huruf L. Cara menyusun tata letak galangan tipe L ini adalah biasanya untuk *steel stockyard* sampai bengkel assembly disusun segaris, sedangkan *dock* tegak lurus dengan bengkel assembly. Keuntungan penggunaan layout tipe L yaitu terletak pada penggunaan area yang lebih pendek dan terkonsentrasi.

Ketiga, Tipe tata letak galangan U adalah galangan kapal yang disusun dengan cara penempatan bengkel produksi disusun memutar seperti huruf U, namun tetap memprioritaskan alur produksi. Tipe layout galangan kapal U ini memiliki kelemahan pada waktu produksi yang lebih lama karena adanya pengembalian arus material.

Keempat, tipe tata letak Z adalah tipe tata letak yang cukup jarang dipakai, dimana bengkel produksi tidak disusun sejajar, namun alur produksi dan material dibuat seperti huruf Z. Adapun keuntungan dari layout galangan tipe Z ini adalah lebih mudah ketika akan dilakukan pengembangan atau perluasan pada bengkel-bengkel di kemudian hari.

BAB III

INDUSTRI GALANGAN KAPAL TRADISIONAL KARANGASEM UTARA

A. Gambaran Umum Wilayah Karangasem Utara

1. Kondisi Geografis

Kabupaten Batang terletak pada 6° 51' 46" sampai 7° 11' 47" Lintang Selatan dan antara 109° 40' 19" sampai 110° 03' 06" Bujur Timur di pantai utara Jawa Tengah dan berada pada jalur utama yang menghubungkan Jakarta-Surabaya. Luas daerah 78.864,16 Ha. Batas-batas wilayahnya sebelah utara Laut Jawa, sebelah timur Kabupaten Kendal, sebelah selatan Kabupaten Wonosobo dan Kabupaten Banjarnegara, sebelah barat Kota dan Kabupaten Pekalongan (Batangkab.go.id, 2016).

Posisi tersebut menempatkan wilayah Kabupaten Batang, utamanya Ibu Kota Pemerintahannya pada jalur ekonomi pulau Jawa sebelah utara. Arus transportasi dan mobilitas yang tinggi di jalur pantura memberikan kemungkinan Kabupaten Batang berkembang cukup prospektif di sektor jasa transit dan transportasi.

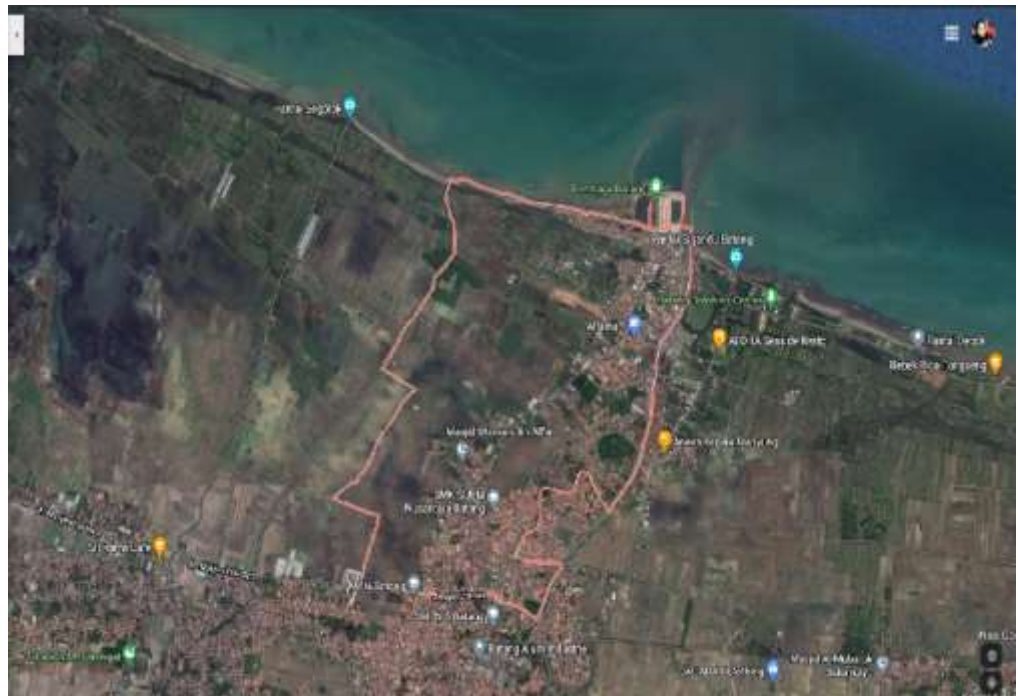
Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Batang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Pembentukan Kecamatan Kabupaten Batang, jumlah kecamatan di Kabupaten Batang yang semula 12 kecamatan berubah menjadi 15 kecamatan antara lain: Wonotunggal, Blado, Bawang, Gringsing, Subah, Batang, Kandeman, Banyuputih, Bandar, Reban, Tersono, Limpung, Tulis, Warungasem, dan Pecalungan (Batangkab.co.id, 2016). Kecamatan Batang adalah salah satu kecamatan yang terletak di Utara dan memiliki garis pantai, yakni di Kelurahan Karangasem Utara. Kelurahan Karangasem Utara mempunyai luas wilayah seluas 287.31 Ha.

2. Kondisi Topografis

Kondisi wilayah yang merupakan kombinasi antara daerah pantai, dataran rendah dan pengunungan di Kabupaten Batang merupakan potensi yang amat besar untuk dikembangkan pembangunan daerah bercirikan agroindustri, agrowisata dan agrobisnis. Wilayah Kabupaten Batang sebelah selatan yang bercorak pegunungan misalnya sangat potensial untuk dikembangkan menjadi wilayah pembangunan dengan basis agroindustri dan agrowisata, Sedangkan bagian utara sangat potensial dengan basis perikanan maupun industri bercirikan pesisir.

GAMBAR 1

Wilayah Kelurahan Karangasem Utara



Kelurahan Karangasem Utara dilihat dari satelit
sumber: (Batangkab.go.id, 2018).

Garis pantai tersebut mempengaruhi mata pencaharian masyarakat sekitar, yang cenderung memilih bekerja pada sektor perikanan, maupun industri perkapalan. Dengan kondisi Pantai Utara Jawa yang cukup stabil masyarakat bisa memanfaatkannya, jika dilihat dari satelit terlihat pula sawah dan payau yang menandakan pesisir Kelurahan Karangasem tidak hanya bisa dimanfaatkan lautnya saja. Secara administratif Kelurahan Karangasem Utara dapat di uraikan sebagai berikut:

Sebelah Utara: Laut Jawa

Sebelah Timur: Kelurahan Kidang Lor

Sebelah Selatan: Kelurahan Karangasem Selatan

Sebelah Barat: Kelurahan Payonanggan

3. Kondisi Demografis

Jumlah penduduk yang besar serta sumber daya manusia yang potensial dan produktif menjadi modal dasar dari suatu pembangunan perekonomian masyarakat desa. Perhatikan gambar tabel berikut:

GAMBAR 2

Tabel Kepadatan Penduduk di Kecamatan Batang

Tabel 3.5 Kepadatan Penduduk per Hektar dan Kilometer Persegi di Kecamatan Batang, 2016

Desa	Luas Desa		Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk	
	Ha	Km ²		per Ha	per Km ²
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1 Rowobelang	203.06	2,031	2 117	0.01	1.04
2 Cepokokuning	186.50	1,865	2 536	0.01	1.36
3 Pasekaran	156.97	1,570	4 271	0.03	2.72
4 Kalisalak	144.99	1,450	3 058	0.02	2.11
5 Kauman	303.29	3,033	14 261	0.05	4.70
6 Kecepak	112.62	1,126	2 128	0.02	1.89
7 Sambong	205.46	2,054	6 546	0.03	3.19
8 Klidang Wetan	135.00	1,350	3 045	0.02	2.26
9 Klidang Lor	114.66	1,146	4 201	0.04	3.67
10 Kasepuhan	505.00	5,050	13 953	0.03	2.76
11 Watesalit	67.60	0,676	3 827	0.06	5.66
12 Kalipucang Wetan	47.65	0,477	2 010	0.04	4.21
13 Kalipucang Kulon	48.61	0,486	1 877	0.04	3.86
14 Karanganyar	100.98	1,010	1 625	0.02	1.61
15 Denasri Kulon	317.76	3,178	5 465	0.02	1.72
16 Denasri Wetan	216.33	2,163	4 465	0.02	2.06
17 Proyonanggan Tengah	72.30	0,723	8 589	0.12	11.88
18 Proyonanggan Utara	42.30	0,423	7 099	0.17	16.78
19 Proyonanggan Selatan	83.05	0,831	7 946	0.10	9.56
20 Karangasem Utara	287.31	2,873	14 031	0.05	4.88
21 Karangasem Selatan	83.10	0,831	11 943	0.14	14.37
Jumlah	3 434,54	29,899	124 993		

Sumber : Proyeksi Penduduk Hasil SP2010

Sumber: Kecamatan Batang dalam Angka 2017

Melalu tabel kepadatan penduduk di atas (Kabupaten Batang Dalam Angka, 2017), dapat diperoleh informasi bahwa Kelurahan Karangasem Utara merupakan salah satu Kelurahan dengan kepadatan tertinggi keempat di Kecamatan Batang. Sedang perinciannya di Kelurahan Karangasem Utara terdapat 17 dukuh, 9 RW serta 44 RT, dengan jumlah penduduk sekitar 5.973 KK, dengan perincian sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 1
Jumlah Penduduk Kelurahan Karangasem Utara

No.	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki-laki	9.753
2	Perempuan	8.770
3	Kepala Keluarga	5.973

Sumber: Kantor Kelurahan Karangasem Utara tahun 2020

Tabel diatas menunjukkan bahwa jumlah penduduk laki-laki lebih banyak dibandingkan dengan penduduk perempuan. Penduduk laki-laki di Kelurahan Karangasem Utara berjumlah 9.753 jiwa, sedangkan penduduk perempuan berjumlah 8.770 jiwa, kondisi tersebut menjadi salah satu faktor penunjang partisipasi laki-laki dalam konteks industri galangan kapal. Pada umumnya, pekerja di galangan kapal didominasi oleh pekerja berjenis kelamin laki-laki, sedangkan perempuan hanya beberapa yang bekerja di galangan kapal, itupun hanya dibagian tertentu seperti di bagian administrasi dan perpajakan. Selain berdasarkan jenis kelamin, para pekerja di galangan kapal juga membatasi usia untuk menjadi pekerja di galangan kapal, sebab pekerjaan di galangan kapal dapat dikategorikan sebagai pekerjaan berat. Maka dari itu, para pekerja galangan di Karangasem Utara tidak boleh berusia kurang dari 20 tahun. Pengelompokan

penduduk berdasarkan umur di Kelurahan Karangasem ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 2
Jumlah Penduduk Menurut Umur

No.	Kelompok Umur	L	P	L+P
1	00 – 04	738	938	1.676
2	05 – 09	978	767	1.745
3	10 – 14	999	865	1.864
4	15 – 19	940	777	1.717
5	20 – 25	792	738	1.530
6	26 – 29	891	661	1.552
7	30 – 34	682	874	1.556
8	35 – 39	772	622	1.394
9	40 – 44	943	501	1.444
10	45 – 49	436	400	836
11	50 – 54	339	400	739
12	55 – 59	319	300	619
13	60 – 64	454	400	854
14	65 – 69	381	400	781
15	70 +	89	127	216
Jumlah		9.753	8.770	18.523

Sumber: Kantor Kelurahan Karangasem Utara tahun 2017

Tabel di atas jumlah penduduk kelurahan Karangasem Utara yang paling banyak berada pada klompok usia 10-14 dengan jumlah 1.864 jiwa sedangkan penduduk terendah berada pada klompok usia 70+ dengan jumlah 216 jiwa. Data penduduk di Kelurahan

Karangasem Utara sangat variatif namun kebanyakan para pekerja di kalangan kapal berusia 20 tahun sampai 55 tahun.

4. Kondisi Sosial Ekonomi

a. Mata Pencaharian Penduduk

Mata pencaharian penduduk sangat bergantung pada jumlah penduduk dan lapangan pekerjaan yang tersedia. Idealnya, makin banyak penduduk maka semakin besar lapangan pekerjaan yang tersedia, lapangan pekerjaan yang tersedia dijadikan sarana untuk mencari sumber kehidupan. Di bawah ini tabel pembagian penduduk berdasarkan pekerjaan.

Tabel 3

Mata Pencaharian Masyarakat Karangasem Utara

No	Mata Pencaharian	Jumlah Orang
1.	Petani sendiri	90
2.	Buruh Tani	300
3.	Nelayan	2.780
4.	Pengusaha	470
5.	Buruh Industri	1.575
6.	Buruh Bangunan	611
7.	Buruh Angkutan	160
8.	Pedagang Sendiri	175
9.	Pegawai Negri & ABRI	215
10.	Pensiunan	60
11.	Lain-lain	-
	Jumlah total:	6.436

Sumber: Kantor Kelurahan Karangasem Utara tahun 2020

Tabel diatas menunjukan bahwa mata pencaharian penduduk Karangasem Utara paling banyak adalah nelayan sedangkan buruh industri menempati posisi paling banyak kedua. Buruh industri disini merupakan buruh di galangan kapal, para pekerja di galangan kapal kebanyakan warga asli Karangasem Utara ada juga para pekerja dari wilayah lain namun masih dalam Kecamatan Batang seperti Karangasem Selatan dan Kelurahan Kidang Lor.

b. Prasarana Ekonomi

Prasarana merupakan kelengkapan penunjang yang penting untuk meningkatkan perkembangan ekonomi. Prasarana ekonomi berupa alat transportasi, komunikasi dan lain-lain. Sara perekonomian yang ada di Karangasem Utara sebagi berikut

Tabel 4 Sarana Perekonomian

No	Sarana Perekonomian	Jumlah
1.	Koperasi	3
2.	Bank Pemerintah Daerah	1
3.	Toko/kios/rumah makan	102
4.	Industri Kecil/Sedang	72
5.	Industri Besar	21
6.	Industri Rumah Tangga	130
7.	Pasar	2
8.	Usaha Angkutan	2
	Jumlah Total:	333

Sumber: Kantor Kelurahan Karangasem Utara tahun 2020

Tabel di atas menunjukan bahwa sarana perekonomian di Kelurahan Karangasem Utara paling banyak adalah industri rumah

tangga. terdapat industri kecil/sedang dan industri besar. Industri kecil meliputi industri pengasapan ikan, industri pengeringan ikan, tepung ikan dan industri pembuatan krupuk ikan. Adapun industri menengahnya berupa pengolahan ikan filet dan rumah makan sedangkan industri besar meliputi galangan kapal dan industri mebel.

5. Kondisi Sosial Budaya

a. Pendidikan

Melalui data yang diambil dari kelurahan, perincian tingkat pendidikan masyarakat di Kelurahan Karangasem Batang dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 5 Tingkat Pendidikan Masyarakat di Kelurahan Karangasem Utara

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah (orang)
1	Tidak / Belum Sekolah	960
2	Belum Tamat SD	1.868
3	Tidak Tamat SD	1.800
4	Tamatan SD	5.453
5	Tamatan SLTP	2.875
6	Tamatan SLTA	1.808
7	Tamatan Akademi / PERTI	295
	Jumlah Total:	15.059

Sumber: Kantor Kelurahan Karangasem Utara tahun 2017

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa penduduk Karangasem Utara berdasarkan tingkat pendidikan paling banyak lulusan SD dengan jumlah 5.453 sedangkan angka paling rendah yakni Tamatan Akademi/PERTI dengan jumlah 295. Namun pendidikan tidak berpengaruh bagi para pekerja di galangan kapal sebab ilmu/teknik pembuatan kapal tidak diperoleh dari bangku

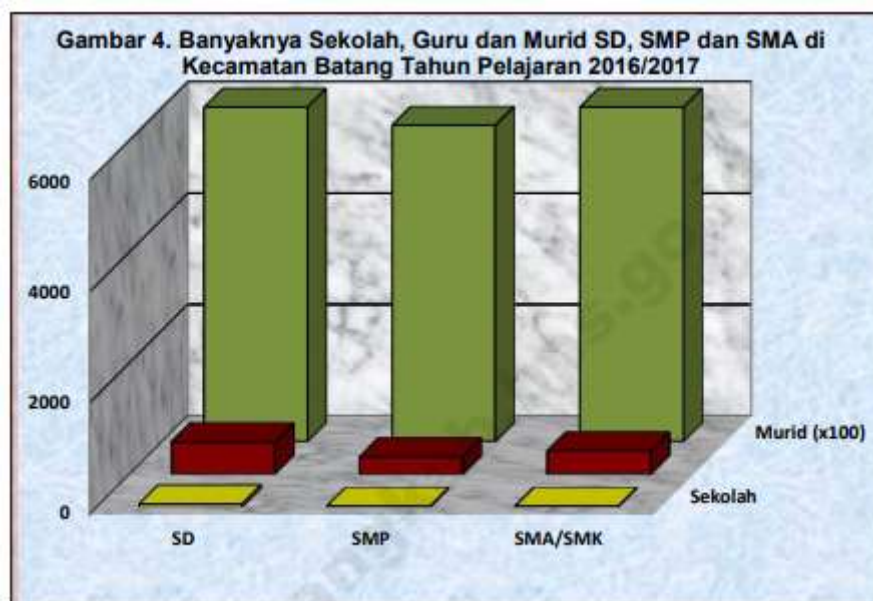
pendidikan formal melainkan terlebih dahulu melalui dari menjadi *Catrik*/tukang pemula, Tukang dan Kepala tukang/*bass*.

Meskipun masyarakat pendukung usaha galangan kapal didominasi oleh masyarakat berpendidikan rendah, kesadaran mereka akan pendidikan bagi anak-anaknya cukup tinggi. Para pekerja galangan tidak semuanya mengharapkan anaknya akan meneruskan usaha atau pekerjaan di bidang yang sama dengannya, namun bagi yang mengharapkan anak-anaknya dapat meneruskan galangan pun, pendidikan tetaplah penting, sehingga banyak yang menamatkan sekolah hingga tingkat menengah atas.

Agaknya hal ini tidak hanya dipengaruhi oleh kesadaran pribadi, melainkan kesadaran kolektif yang turut mendorong para pekerja galangan kapal untuk ikut menjamin pendidikan anak-anaknya. Pada tuntutan zaman yang semakin kompleks orang dari berbagai lapisan sosial memandang pendidikan semakin penting bagi bekal masa depan. hal itu dapat dilihat pada tabel berikut:

GAMBAR 3

Diagram Perbandingan Sekolah Guru dan Murid di Kec. Batang



Sumber: Kecamatan Batang Dalam Angka Tahun 2017

Berdasarkan diagram di atas jumlah murid SD, SMP, dan SMA/SMK kurang lebih tidak menunjukkan angka ketimpangan yang tinggi, diagram menunjukkan jumlah murid SD dan SMA/SMK hampir sejajar, dan murid SMP sedikit di bawahnya. Diagram tersebut tidak membedakan sekolah negeri dan swasta. Sama halnya dengan daerah-daerah lain di Jawa Tengah, di Kecamatan Batang banyaknya sekolah, guru dan murid di berbagai tingkat pendidikan berada di angka yang tidak mengecewakan. Hal ini membuktikan adanya kesadaran kolektif masyarakat terhadap pentingnya pendidikan.

b. Agama

Masyarakat pesisir terutama di pesisir Jawa dikenal sebagai masyarakat santri yang sangat taat dalam menjalankan agamanya. Salah satu indikator ketaatan dalam menjalankan perintah agama adalah adanya sarana dalam menjalankan ibadah seperti musola dan masjid. Dalam hubungan bermasyarakat penduduk Karangasem Utara mempunyai toleransi yang tinggi, hal ini dibuktikan dengan tidak pernah terjadi konflik antar agama. Angka penganut agama di Kelurahan Karangasem ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 6 Jumlah Penganut Agama di Kelurahan Karangasem

No.	Agama	Jumlah
1.	Islam	14.400
2.	Hindu	8
3.	Buddha	13
4.	Kristen Katholik	48
5.	Kristen Protestan	81
	Jumlah Total:	14.550

Sumber: Kelurahan Karangasem Utara tahun 2017

Tabel di atas menunjukkan bahwa mayoritas penduduk di Kelurahan Karangasem Utara beragama Islam. Meskipun masyarakat Karangasem Utara mayoritas beragama Islam namun warga minoritas di wilayah tersebut tetap dapat menjalankan ajaran agamanya tanpa adanya tekanan. Adapun tempat ibadah di Kelurahan Karangasem Utara dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 7 Jumlah Tempat Ibadah di Kelurahan Karangasem Utara

No.	Tempat Ibadah	Jumlah
1.	Masjid	5
2.	Musholla	35
3.	Gereja	-
4.	Kuil	-
	Jumlah Total:	40

Sumber: Kantor Kelurahan Karangasem Utara tahun 2017

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah masjid sebanyak 5 buah, musholla sebanyak 35 buah dan tempat ibadah selain islam belum ada. Warga Karangasem Utara yang beragama Kristen Katholik melaksanakan peribadatannya ke gereja di jalan Jendral Sudirman sedangkan bagi umat Kristen Protestan melaksanakan peribadatannya ke gereja di kalisari.

Pada masyarakat yang bekerja dalam sektor pembuatan galangan kapal, semuanya beragama Islam. Tidak ada warga dari agama lain yang tertarik untuk menggeluti usaha galangan kapal ini dalam waktu puluhan tahun.

B. Profil Industri Galangan Kapal Tradisional Karangasem Utara

1. Sejarah Berdirinya

Daerah Karangasem utara pada masa lalu adalah kawasan pesisir yang dihuni mayoritas nelayan, beberapa keterampilan membuat perahu dan kapal sederhana dimiliki oleh beberapa orang, tujuan pembuatan pada awalnya adalah untuk kepentingan sendiri maupun sifatnya berbentuk pertolongan untuk menunjang kebutuhan kapal antar beberapa orang. Hingga pada tahun 1950-an, kakak beradik kandung bernama Djajuri dan Taklim merintis galangan kapal untuk tujuan komersialisasi. Sejak tahun 1950an hingga tahun 1980 keduanya memproduksi kapal berbahan kayu yang awalnya hanya dipasarkan dengan mengandalkan pasar lokal di wilayah Batang dan sekitarnya.

Permintaan demi permintaan berkembang jumlahnya dengan lambat, namun lambat laun informasi mengenai adanya galangan kapal di wilayah Karangasem menyebar di wilayah pantura. Informasi tersebut juga beriringan dengan kepercayaan masyarakat bahwa kualitas kapal produksi Karangasem Utara merupakan kapal dengan kualitas yang bisa bersaing, selain itu harga juga bisa dinegosiasi. Dalam perjalanannya, wilayah pantura memanglah strategis dan mendukung perkembangan usaha ini di kemudian hari.

Usaha galangan kapal yang semula hanya dirintis oleh Djajuri dan Taklim, kemudian menginspirasi beberapa orang yang lebih dulu menjadi pekerja di tempatnya. Para pekerja yang kemudian memiliki keahlian membuat kapal dan memiliki modal yang cukup, akhirnya membangun sendiri usaha galangan kapalnya. Seiring berjalannya waktu, galangan kapal semakin diikuti lebih banyak orang dan menjadi usaha yang menjamur di wilayah Karangasem Utara. Kini orang mengenal daerah itu sebagai daerah pemroduksi kapal.

Kelurahan Karangasem Utara secara geografis dilalui sungai Sambong yang bermuara ke laut Jawa. Dengan kondisi tersebut Karangasem Utara

sangat strategis untuk dijadikan tempat usaha galangan kapal sebab sarat untuk mendirikan galangan kapal salah satunya yaitu penentuan lokasi galangan kapal (prodjosoewito, 2002). Kriteria dalam pemilihan lokasi galangan kapal antara lain sebagai berikut:

- a. Kebutuhan akan suatu jenis kapal
- b. Posisi lokasi terhadap alur pelayaran
- c. Kondisi alam lokasi setempat
- d. Dukungan industri penunjang atau infrastruktur

Mengacu pada kriteria diatas kelurahan Karangasem Utara cocok untuk dijadikan usaha galangan kapal sebab:

- a. Masyarakat Karangasem Utara mayoritas berprofesi sebagai nelayan maka dari itu galangan kapal Karangasem Utara memproduksi kapal jenis pursine. Kapal pursine merupakan kapal yang secara khusus dirancang untuk menangkap ikan plagis seperti ikan cakalang, ikan tongkoldan ikan layar dengan alat tangkap jenis puresein atau pukot cincin.
- b. Wilayah Karangasem Utara terdapat tempat pelelangan ikan (TPA) dan pelabuhan, oleh sebab itu pertimbangan pembangunan galangan kapal ditinjau dari aspek ekonomi yang paling dominan hal ini dimaksudkan sebagai usaha untuk mendekatkan diri bahwa galangan kapal sebagai basis penjual jasa terhadap pasar. Dengan demikian, usaha usaha untuk mendapatkan sebanyak-banyaknya langganan untuk reparasi kapal maupun pemesanan kapal baru dapat maksimal. Dalam suatu proses produksi pasar menentukan keberlangsungan usaha sehingga dengan cara pendekatan seperti ini produktifitas galangan kapal dapat berjalan lancar serta dapat menekan biaya pemasaran.
- c. Wilayah Karangasem Utara dilalui sungai Sambong maka dari itu galangan kapal dibangun menghadap langsung ke sungai agar peluncuran maupun penarikan lebih mudah.

- d. Wilayah Karangasem Utara dekat dengan pemasok kayu, pemotongan kayu dan dekat dengan jalan Pantura. Hal tersebut membuat biaya oprasional pembuatan kapal dan transportasi menjadi lebih murah, sebab dalam pembuatan kapal penangkap ikan bahan baku utama menggunakan kayu, tanpa tersedianya kayu yang cukup proses produksi galangan kapal bisa terhenti

Dengan kondisi tersebut banyak pengusaha galangan kapal di Karangasem Utara. Berikut jumlah galangan kapal di Kelurahan Karangasem Utara sebagai berikut:

Tabel 8Jumlah Galangan Kapal Di Kelurahan Karangasem Utara

No	Nama pemilik/galangan	Alamat
1.	BINA USAHA SEJATI (Her Susanto)	Jl. Yos Sudarso Wukirsari Karangasem Utara - Batang
2.	DIDI ROHIMIN (Didi Rohimin)	Jl. Yos Sudarso Gg. Piala I Karangasem Utara - Batang
3.	CV. BERKAH ALAM JAYA (Aji P)	Jl. Yos Sudarso Karangsari Karangasem Utara - Batang
4.	WARYOTO (Waryoto)	Jl. Yos Sudarso Karangsari Karangasem Utara - Batang
5.	UD. CAIL (Muhamad Hanif AR)	Jl. Yos Sudarso Karangsari Karangasem Utara - Batang

6.	PT. SATRIA LAKSANA ABADI (H. Nur Abadi)	Jl. Yos Sudarso Karangwido Karangasem Utara - Batang
7.	CV. LAKSANA ABADI (Kiswanto)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
8.	CV. NUR MARINE (H. Slamet Urip)	Jl. Yos Sudarso Rt 01 Rw 04 No 58 Karangasem Utara - Batang
9.	B R (Basuki)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
10.	ALONG (Along)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
11.	CV, PRAMONO JATI (Sumiyati)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
12.	CV. MAULANA BAHARI (Budiono)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
13.	CV. TJ RIZKI MAULANA (Mustajab)	Karangasem Utara Rt 08 Rw 06 – Batang
14.	MUJIONO (Mujiono)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang

15.	SAHURI (Sahuri)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
16.	PENDI (Pendi)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
17.	JA'UN (Ja'un)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
18.	RASMONO (Rasmono)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
19.	RASYONO (Rasyono)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
20.	SUGI (Sugi)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
21.	URIP (Urip)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
22.	MUNIR (Munir)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
23.	TUMANTO (Tumanto)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang

24.	DARMUJI (Darmuji)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang
25.	WARDAN (Wardan)	Jl. Yos Sudarso Karangasem Utara - Batang

Sumber: Dinas Perindustrian, Perdagangan, koperasi dan UMKM kab. Batang. 2018

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah galangan kapal di Karangasem Utara kini terdapat 25 galangan termasuk didalamnya industri galangan besar dan galangan sedang. Kategori galangan kapal sedang yaitu galangan yang mempekerjakan 10 orang sampai 50 orang sedangkan galangan kapal besar mempekerjakan 50 orang sampai 120 orang lebih.

2. Struktur Organisasi

Organisasi dalam hal ini menggambarkan bagan-bagan atau pola menunjukan garis perintah kedudukan pekerja dan hubungan-hubungan yang ada, dalam hal ini perlu adanya proses penghubungan orang-orang dan menyatu padukan fungsi dan tugas-tugas dalam organisasi. Selain itu, sumber daya manusia yang ada juga berpengaruh penting dalam pencapaian tujuan organisasi yang dipengaruhi kemampuan pemimpin dalam pengorganisasiannya serta peran institusi pemerintah yang memberikan arah dan menjembatani usaha galangan kapal (Sukarna, 2013).

Karena objek penelitian dalam skripsi ini tidak mengacu pada salah satu Galangan Kapal, maka dalam subbab ini akan dijelaskan bagian-bagian dalam struktur organisasi tersebut pada umumnya di Karangasem Utara. Sumber daya yang ada di galangan kapal terdiri dari pemilik galangan serta keluarga dan pekerja. Seperti yang disampaikan oleh H. Nur Abadi selaku salah satu pemilik galangan kapal sebagai berikut:

“Sumber daya manusia disini terdiri dari saya sendiri serta keluarga dan para pekerja, pengorganisasian disini juga sudah berjalan dengan baik selama ini belum ada kendala karena para pekerja disini juga paham tugas-tugas mereka. di bawah komando saya selaku pemilik, ada bass, kemudian tukang, lalu ada asisten tukang. Kalo peran pemerintah disini menurut saya sih tidak terlalu berkontribusi dalam galangan”. (H. Nur Abadi, pemilik galangan di Abadi Group Shipyard).

Pengelolaan usaha yang dijalankan para pemilik usaha galangan kapal di Karangasem Utara menggunakan pengelolaan tradisional. Dalam hal ini, berorientasi pada garis keturunan pemilik galangan. Pengelolaan usaha galangan kapal lebih banyak dilakukan oleh kepala keluarga atau anak tertua dari pemilik galangan, hampir semua pemilik galangan kapal di Karangasem Utara sebelum menjadi pengusaha mereka merintis sebagai tukang pemula/Catrik, tukang, kepala tukang/Bass. Biasanya penerus galangan kapal tidak melalui proses menjadi tukang pemula/Catrik, tukang dan kepala tukang/Bass selama bertahun melainkan para pemilik galangan mengkader anaknya untuk meneruskan usaha yang telah dirintisnya atau belajar keterampilan membuat kapal melalui para pekerja. Sistem manajemen keluarga sebenarnya menjadi rawan terkait masalah kepemilikan atau hak waris. Sebenarnya mereka mampu menerapkan sistem manajemen modern yang sifatnya terbuka namun para pemilik galangan tidak mau berpikir rumit dalam pengelolaan usaha yang dijalanannya, sebab yang terpenting bagi para pemilik usaha ini adalah memperoleh keuntungan.

3. Program dan Kegiatan

Industri galangan kapal tradisional di Kelurahan Karangasem Utara tentunya memerlukan pengelolaan program dan kegiatan yang baik. Sehingga dapat meningkatkan kualitas produksi kapal yang berkualitas baik, karena dengan pengelolaan yang baik industri galangan kapal dapat mempengaruhi kesejahteraan para pengusaha dan para pekerja.

Bila dilihat melalui program dan kegiatan yang ada di galangan kapal Karangasem Utara, maka dapat dibagi menjadi beberapa jenis kegiatan yaitu perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengawasan. Demikian pula pada pengelolaan industri galangan kapal yang dapat dilihat dalam manajemen pengelolaan, dalam industri galangan kapal perlu menerangkan fungsi-fungsi manajemen dalam pengelolaannya agar pelaksanaannya senantiasa merujuk pada upaya pencapaian organisasi.

a. Kegiatan Mencari Pembeli

Beberapa kegiatan yang dilakukan pada galangan ini terbagi menjadi kegiatan yang berkaitan dengan proyek kapal dan kegiatan yang tidak berkaitan dengan proyek. Misalnya, kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan proyek kapal antara lain: Mencari calon pembeli, galangan kapal di Karangasem Utara memang tidak mengiklankan dengan cara massive, namun perusahaan mengetahui dan mempunyai pasarnya tersendiri yang dapat menjadi mitra maupun menjadi konsumen dari produk-produknya, beberapa perusahaan yang memesan kapal bukanlah pihak yang akan menggunakan kapal tersebut, melainkan menjadi pihak yang menyalurkan perusahaan pengguna kapal dengan galangan. Tim galangan kapal juga memiliki paguyuban yang mewadahi adanya sharing pesanan, baik full maupun pembuatan bagian-bagian tertentu saja dari keseluruhan kapal. Paguyuban ini aktif dalam mengenalkan galangan kapal di

Karangasem utara melalui pertemuan dengan perusahaan-perusahaan penting maupun pihak-pihak yang bergelut dalam penjualan kapal.

Tentu saja kegiatan mencari pembeli ini tidak dilakukan seorang diri oleh pemilik galangan kapal, melainkan dibantu beberapa orang. Biasanya terdapat tim yang mengiklankan di sosial media terutama facebook, yakni asisten pemilik yang merupakan anggota keluarga. Selain itu, di hari-hari ketika belum ada pesanan kapal, tim galangan juga mencari pembeli dengan cara mendatangi sendiri calon pembeli kemudian melakukan penawaran. Informasi mengenai calon pembeli didapatkan dari jaringan networking yang selama ini telah terjalin antara pengguna jasa galangan kapal dan pengusaha.

Dalam beberapa kasus, kapal dibuat tanpa pesanan terlebih dahulu sehingga terdapat kegiatan penjualan dari pemilik galangan dan tim. Kegiatan pemasaran tersebut dilakukan sesuai dengan sasaran dan juga spesifikasi kapal, meskipun penjualan kapal dengan cara ini sangat jarang dilakukan.

b. Kegiatan Perencanaan

Perencanaan kegiatan yang berkaitan dengan perencanaan program yang didalamnya memuat segala sesuatu yang akan dilaksanakan, penentuan tujuan, arahan, prosedur dan metode yang akan dilakukan dalam usaha pencapaian tujuan (Sukarna, 2011). Untuk mencapai tujuan dalam suatu usaha galangan perlu adanya suatu perencanaan, perencanaan tersebut dijalankan oleh pemilik galangan. Dalam hal ini, perencanaan memegang peranan penting untuk mencapai tujuan yang ditetapkan dalam suatu organisasi. Seperti yang disampaikan oleh H. Nur Abadi selaku pemilik galangan kapal sebagai berikut:

“Proses perencanaan yang dilakukan di galangan kapal ini ya panjang mas, mulai dari tahapan paling awal dalam membuat kapal, pengadaan

bahan baku sampai pemasaran. Pengadaan bahan baku tidak bisa sembarangan soalnya untuk pembuatan kapal ini dibuat dari kayu khusus”. (H. Nur Abadi, pemilik galangan di Abadi Group Shipyard)

Terdapat pula kegiatan yang sangat penting yaitu bertemu calon pemesan kapal, mengadakan kontrak dan serangkaian persiapan yang bisa disetujui oleh keduanya, ditambah dengan bass sebagai asisten ahli dalam pembuatan kapal, persyaratan dan spesifikasi harus dijelaskan sejak awal sehingga antara calon pemesan kapal dengan pemilik galangan menemui kesepakatan, hal ini dapat menghindarkan kedua pihak dari adanya kesalahpahaman di kemudian hari. Dalam pertemuan tersebut ada pakem-pakem yang harus dipatuhi kedua pihak, ataupun ada hal-hal yang sifatnya fleksibel tercantum dalam perjanjian.

Dari keterangan yang di sampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa perencanaan yang dilakukan melalui beberapa tahapan mulai dari membuat tahapan awal yang direncanakan yakni membuat kapal, membeli bahan baku dan penjualan. Tahapan paling awal dalam membuat kapal yaitu membuat desain kapal, desain dibuat berdasarkan pesanan dari pelanggan atau pembeli kapal. Pengadaan bahan baku ini dipilih berdasarkan jenis kayu dan ketersediaan bahan baku, misalnya jenis kayu Merbau dan kayu Bangkrei banyak tersedia di pemasok kayu dari wilayah jawa timur. Selain itu terdapat persiapan galangan dan tenaga kerja, serta jadwal yang dibuat dari awal secara disiplin sebelum semuanya dikerjakan.

c. Pengarahan dalam kegiatan produksi

Pengarahan dalam hal ini merupakan usaha dalam mengintegrasikan suatu kelompok sedemikian rupa sehingga dengan

selesainya tugas-tugas yang diserahkan mereka dapat memenuhi tujuan-tujuan individu maupun kelompok (Sukarna, 2013). Dalam industri galangan kapal pengarahan yang dilakukan oleh pemilik galangan sesuai dengan rencana yang dilakukan dalam proses produksi kapal. Adapun bentuk pengarahan dalam industri galangan kapal sebagai berikut:

“Dalam proses produksi saya hanya mengarahkan pada kepala tukang/Bass seperti pengarahan dalam pembuatan desain kapal, tetapi untuk mengkordinir tukang pemula/Catrik dan tukang dilakukan oleh kepala tukang/Bass” (H. Nur Abadi, pemilik galangan di Abadi Group Shipyard)

Keterangan yang disampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa pengarahan dilakukan oleh pemilik galangan secara langsung sedangkan untuk pembagian tugas kerja dalam proses produksi para pemilik galangan memberi kepercayaan kepada seorang kepala tukang/Bass. Para tukang bekerja menurut perintah kepala tukang/Bass dan para tukang pemula/Catrik bekerja menurut perintah kepala tukang/Bass dan tukang.

Cara yang terbilang tradisional ini tetap bertujuan memaksimalkan produktivitas dengan cara tersendiri. Pengertian produktivitas bukanlah ukuran produksi atau keluaran yang diproduksi, akan tetapi produktivitas adalah ukuran seberapa baik kita menggunakan sumber daya dalam pencapaian tujuan yang diinginkan (Sedarmayati, 2004). Industri galangan kapal di kelurahan Karangasem Utara biasa menerapkan target atau penyelesaian pembuatan kapal sesuai dengan waktu yang telah ditentukan melalui kesepakatan kerja antara pemilik

galangan kapal dengan kepala tukang/Bass. Indikator para pekerja dapat dikatakan produktif apabila dapat menyelesaikan pekerjaan tepat waktu. Seperti yang disampaikan oleh H. Slamet Urip selaku pemilik galangan kapal sebagai berikut:

“Menurut saya pekerja yang produktif yaitu mereka yang bisa bekerja sesuai dengan jobdesnya masing-masing dan penyelesaian pembuatan kapal sesuai dengan waktu yang telah di sepakati sebab ketepatan waktu dalam penyelesaian pembuatan kapal berpengaruh terhadap kepuasan para pemesan kapal”
(H. Slamet Urip, pemilik galangan di CV. Nur Marine)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa pekerja dapat dikatakan produktif apabila mereka mengerti dan paham tugas- tugas dari pekerja sesuai dengan tingkatan dari para pekerja. Para pekerja juga harus menyelesaikan pembuatan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan misalnya dalam membuat satu buah kapal membutuhkan waktu enam bulan pengerjaan maka dari itu para tukang harus menyelesaikan pembuatan kapal dalam waktu enam bulan apabila para tukang menyelesaikan pembuatan kapal kurang dari waktu yang telah ditetapkan maka para tukang dianggap memiliki produktifitas tinggi dan para tukang melaksanakan pekerjaan sesuai dengan tugasnya masing-masing.

Kegiatan yang terpenting dalam pengarahan dan pengerjaan kapal, di dalamnya terdapat perencanaan yang melibatkan keseluruhan unsur dalam produksi galangan. Sejak awal seperti desain gambar, persiapan galangan termasuk mempersiapkan tenaga kerja, pembelian material

dan bahan baku, kemudian pengerjaan pembangunan kapal dari proses yang sangat awal hingga jadi, tak lupa setelah itu harus dilakukan pengujian terlebih dahulu sebelum penyerahan kepada pihak pemilik. Karena adanya keterbukaan dalam pekerjaan, galangan kapal mengkomunikasikan semua hal kepada pekerja dari berbagai tingkatan sesuai dengan pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya. Calon pemesan kapal juga bisa ikut mengontrol pengerjaan pembangunan kapal.

Para pekerja mendapatkan apresiasi dari para pemilik galangan atas pekerjaan yang dilakukan dapat menambah motivasi para pekerja untuk belajar mengasah ketrampilan dalam membuat kapal. Diketahui dengan semakin bertambahnya pengetahuan dan ketrampilan dalam membuat kapal, secara otomatis hal itu akan mempengaruhi pendapatan para pekerja galangan kapal. Sebagaimana yang telah dijelaskan dalam poin organisasi, pendapatan para pekerja di ukur dari tingkatan dan keahlian dalam membuat kapal.

Seperti yang disampaikan oleh Kamto selaku kepala tukang/Bass di galangan kapal sebagai berikut:

“Para pekerja di galangan mendapatkan upah berbeda-beda sesuai dari tingkatan para pekerja mas, dengan jabatan saya selaku kepala tukang biasanya mendapatkan bayaran 250 ribu per hari, bayaran kepala tukang dengan tukang maupun catrik juga berbeda-beda” (Kamto, kepala tukang/Bass).

Keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukan bahwa upah para pekerja di galangan kapal di bedakan berdasarkan tingkatan dari para pekerja. Kepala tukang/Bass memiliki jabatan tertinggi dari para pekerja mendapatkan upah 250 ribu per hari sebab

tugas dan ketrampilan kepala tukang/Bass berbeda dengan tukang dan tukang pemula/Catrik.

Lain halnya dengan tingkatan kedua yaitu tukang. Tukang di galangan kapal juga mendapatkan upah berdasarkan level keahlian yang dimiliki, upah dibedakan berdasarkan keahlian antara tukang satu dengan tukang yang lainnya. Seperti yang disampaikan oleh bapak Danuri selaku tukang di galangan kapal CV. Nur Marine sebagai berikut:

“keahlian saya dalam membuat kapal bisa dikatakan belum terlalu bisa mas jika dibandingkan dengan bapak Faizin karena saya menjadi tukang belum lama jadi belum menguasai beberapa teknik pembuatan kapal. Makanya upah saya dengan upah bapak faizin jelas berbeda, saya mendapatkan upah sebesar 120 ribu seangkan bapak faizin mendapatkan upah 150 ribu” (Danuri, tukang).

Berdasarkan keterangan yang disampaikan tukang menunjukan bahwa upah tukang pembuat kapal dapat berbeda antara tukang satu dengan tukang lainnya hal ini dikarenakan keahlian dari masing-masing tukang berbeda. Keahlian para tukang juga tidak bisa diukur seberapa lama mereka bekerja sebagai tukang, melainkan seberapa cepat para tukang belajar dan mengasah keahlian dalam membuat kapal seperti ketepatan para tukang dalam memasang linggi dan lunas kapal. Hal serupa juga diungkapkan oleh bapak Basir selaku tukang di galangan kapal Abadi Group Shipyard sebagai berikut:

“Saya menjadi tukang di galangan kapal sudah hampir lima tahun namun saya belum bisa

memasang lunas kapal dengan sempurna maka dari itu bayaran saya masih 120 ribu, berbeda dengan bapak Soleh walaupun bekerja sebagai tukang lebih dulu saya namun bayaran beliau lebih tinggi dibanding dengan saya karena dalam memasang lunas pak soleh lebih ahli ketimbang saya. Hal ini tidak masalah bagi saya sebab pekerjaan yang dilakukan dinilai oleh mereka yang lebih ahli jadi saya mengetahui kemampuan saya sendiri” (Basir, tukang).

Semakin bagus hasil kerja tukang maka tukang tersebut dianggap pantas mendapatkan upah yang lebih dibandingkan dengan tukang lain dengan level keahlian yang lebih rendah. Penilaian pekerjaan dari masing-masing tukang dilakukan oleh kepala tukang/Bass. Hal ini dilakukan guna memantau perkembangan dan ketrampilan yang dimiliki bawahannya dan meminimalkan resiko kerusakan ketika kapal di jalankan.

Sedangkan upah para tukang pemula/Catrik disamaratakan antara catrik satu dengan catrik yang lain yaitu mendapatkan upah sebesar 90 ribu per hari hal ini dikarenakan tukang pemula/Catrik dianggap sebagai tukang dengan tingkatan paling bawah yang belum menguasai teknik pembuatan kapal dan pekerjaan tukang pemula/Catrik hanya melayani para tukang dalam membuat kapal. Jika catrik dapat mengasah ketrampilan dan bisa menguasai teknik dalam membuat kapal maka mereka tidak lagi disebut sebagai tukang pemula/Catrik melainkan sudah naik tingkatan menjadi Tukang dengan bayaran lebih tinggi yaitu dengan kisaran upah 120 ribu-150 ribu tergantung seberapa menguasai teknik dalam membuat kapal.

Sistem pengupahan berdasarkan level keahlian ini digunakan sebagai pendorong dan penggerak bagi para pekerja supaya maksimal dan menghargai proses belajar dalam pembuatan kapal. Pemilik galangan mengakui bahwa cara ini telah turun temurun dipraktikkan dan terbukti melahirkan para pengrajin yang andal dan berkeahlian mumpuni.

d. Pengawasan

Dalam hal ini controlling merupakan pengawasan agar semua tugas dilakukan dengan baik dan sesuai dengan deskripsi kerja masing-masing personal. Tindakan tersebut dilakukan oleh seorang pemimpin untuk menilai dan mengendalikan jalanya suatu kegiatan yang mengarah pada tujuan yang telah ditetapkan (Sukarna, 2013). Pada industri galangan kapal Karangasem Utara pemilik ikut terjun langsung untuk mengawasi semua pekerja agar proses produksi sesuai dengan rencana yang dilakukan. Seperti yang disampaikan oleh H. Nur Abadi selaku pemilik galangan kapal sebagai berikut:

“Ya semua pemilik galangan kapal di Karangasem Utara ikut terjun langsung untuk mengawasi semua kegiatan di galangan. Pengawasan dalam produksi saya memberikan kepercayaan kepada Bass untuk mengawasi para pekerja karena saya yakin kepala tukang/Bass sudah mengetahui betul tugas anak buahnya”. (H. Nur Abadi, pemilik galangan di Abadi Group Shipyard)

Dari keterangan yang di sampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa pengawasan kerja dilakukan pemilik galangan untuk mengetahui semua kegiatan di galangan sedangkan dalam proses

produksi pengawasan dilakukan oleh kepala tukang/Bass. Kepala tukang/Bass mengawasi anak buahnya untuk mengetahui cara kerja tukang dan tukang pemula/Catrik agar mengetahui ketrampilan dari masing-masing anak buahnya dalam pembuatan kapal.

Selain memanfaatkan tenaga kerja dalam kegiatan produksi, galangan kapal di Karangasem Utara juga seringkali melibatkan pemesan atau calon pemilik kapal untuk turut melakukan pengawasan untuk beberapa kesempatan selama pembuatan kapal berlangsung. Hal ini dilakukan agar proses pembuatan dapat dilakukan sesuai dengan keinginan pemesan dan tidak terjadi kesalahan fatal dalam pembuatannya.

BAB IV

PEMBAGIAN PERAN DAN TUGAS DALAM INDUSTRI GALANGAN KAPAL TRADISIONAL DI KARANGASEM UTARA

A. Proses Pembuatan Kapal di Galangan Kapal Karangasem Utara

1. Tahap Pra-Pembuatan

Kontrak kerjasama berisi persetujuan-persetujuan yang disepakati antara pemesan (owner) dengan pihak galangan dalam melaksanakan kegiatan pembangunan. Antara lain sebagai berikut:

- a. Persyaratan–persyaratan umum yang ditentukan oleh pengguna jasa yang bersifat mengikat pihak penyedia jasa dalam hal ini galangan dan pihak pengguna jasa yakni perusahaan maupun pihak yang memesan
- b. Spesifikasi teknis kapal yang akan dibangun yang berisi penjelasan dan penjabaran yang lebih detail menyangkut karakteristik kapal yang meliputi ukuran utama kapal, aspek-aspek kelaikan kapal, keselamatan dan kenyamanan awak kapal, material dan perlengkapan kapal.
- c. Gambar Rencana Umum (General Arrangement Plan) merupakan gambaran umum kapal yang akan dibangun.
- d. Jadwal waktu penyelesaian pekerjaan yang terhitung sejak dikeluarkannya Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK) hingga serah-terima kepada pihak pengguna jasa.

Pihak galangan yang telah menandatangani kontrak selanjutnya membuat perencanaan kerja yang berpatokan pada isi kontrak dan mengambil batasan waktu puncak penyelesaian, lalu dihitung mundur

hingga didapatkan waktu ideal untuk segera memulai proses produksi. Hal ini akan lebih baik dalam pengaturan waktu sehingga keterlambatan bisa diminimalisir. Seluruh perencanaan ini biasanya ditangani oleh owner maupun bass, yang merupakan otak dari sebuah proyek. Berikut ini adalah kegiatan perencanaan tersebut, antara lain:

- a. Pengorganisasian pelaksanaan pekerjaan yang berkaitan dengan penugasan personil terutama kepada pimpinan proyek (*Project Engineer*) atau Kepala Pelaksana Lapangan yang bertanggung jawab dalam pembangunan kapal, yang meliputi estimasi kebutuhan material dan peralatan berdasarkan daftar kuantitas, jadwal pelaksanaan pekerjaan, dan pengaturan jam orang dan personil lain yang dimiliki pihak galangan maupun diserahkan sebagian pekerjaan kepada pihak lain (sub-kontraktor) sepanjang masih berada dalam koridor ikatan kontrak, biasanya ketika suatu galangan sedang mengerjakan beberapa kapal, maka pengerjaannya bisa dilakukan bersama dengan galangan kapal milik owner lain.
- b. Perhitungan kebutuhan material, perlengkapan dan permesinan kapal. Pengadaan material, perlengkapan dan permesinan baik untuk persiapan pembangunan maupun untuk kapal. Pengadaan material, perlengkapan serta permesinan untuk kapal selanjutnya sesuai persetujuan pengguna jasa dan disetujui oleh owner maupun bass.
- c. Persiapan bengkel kerja, area kerja & perakitan serta menyangkut penyiapan bengkel-bengkel kerja dimana konstruksi kapal akan dibuat membentuk blok-blok.
- d. Pembuatan *network planning* dan jadwal pengerjaan yang berkaitan dengan rencana kerja, pembidangan dan penugasan staff,

serta penyusunan jadwal penyelesaian pekerjaan agar tidak melampaui batas waktu yang telah disepakati dalam kontrak. Biasanya dalam pembuatan kontrak, akan memuat beberapa hal mendasar seperti: rencana umum/ rencana dasar, pembuatan gambar produksi, pemesanan material, pemesanan material paket (mesin induk, mesin bantu, dan lain lain), rencana pengerjaan konstruksi baja lambung, rencana pengerjaan konstruksi out-fitting lambung, diantaranya pekerjaan perpipaan, pemasangan perlengkapan tambat, jangkar, permesinan geladak, perlengkapan geladak termasuk perlengkapan penyelamat, perlengkapan tangka muat, perlengkapan akomodasi, peralatan navigasi, serta rencana pengerjaan bagian permesinan seperti mesin induk, generator, perlengkapan untuk kamar mesin, adapula rencana bagian pengerjaan listrik, misalnya sistem pembangkit tenaga listrik, pembuatan rangkaian panel, pemasangan dan penyambungan kabel, perlengkapan penerangan, perlengkapan radio dan sistem navigasi, serta sistem alarm dan komunikasi, suku cadang dan perlengkapannya. terakhir adalah perencanaan bagian finishing, pemeriksaan, dan pengujian, meliputi pengecatan, dan inspeksi.

Berdasarkan dokumen kontrak yang termasuk di dalamnya adalah pemilik dan kesepakatan beberapa rencana, mereka selanjutnya melakukan pembuatan Rancangan awal yang merupakan pekerjaan pengulangan (*Repeated Order*) dari kapal-kapal sejenis yang pernah dibangun. Rancangan pengulangan ini tidak mutlak mengikuti rancangan lama akan tetapi dilakukan modifikasi dan penyempurnaan-penyempurnaan sehingga dapat memenuhi seluruh kriteria yang ditetapkan oleh pengguna jasa. Di beberapa proyek, pemesan menggunakan jasa konsultan dalam pembuatan gambar desain sehingga

pihak galangan hanya bertindak sebagai pelaksana proyek pembangunan. Pekerjaan pada tahap ini banyak dilakukan oleh *Engineering Department*, termasuk perhitungan stabilitas. Adapun pekerjaan pokok yang dilakukan pada tahap ini adalah pembuatan rencana kunci, detail rencana, serta gambar rencana produksi.

Gambar/ rencana kunci merupakan gambar-gambar utama kapal. Merupakan output dari proses design kapal yang terdiri atas: rencana garis, rencana umum, rencana irisan melintang gading tengah, rencana profil konstruksi dan geladak, Sekat-sekat melintang, dan perencanaan dalam kamar mesin.

Kemudian gambar detail rencana merupakan pengembangan dari rencana kunci yang mencakup: rencana konstruksi body, bukaan kulit, konstruksi gading tengah, konstruksi kamar mesin, konstruksi buritan, konstruksi haluan, konstruksi rumah geladak, konstruksi gading buritan dan kemudi.

Gambar rencana produksi merupakan tahap awal dalam jadwal waktu pelaksanaan pekerjaan. Pekerjaan sudah bisa dilaksanakan setelah gambar rencana garis sudah disetujui. Gambar-gambar ini digunakan untuk disetujui oleh pihak pengguna jasa/ calon pemilik kapal bersama pemilik galangan kapal. Dalam tahapan rancangan disamping dibuatkan gambar-gambar rancangan, juga ditentukan metode pembangunan kapal. Pemilihan metode ini berdasarkan tipe kapal, ukuran pokok kapal, jumlah kapal yang akan dibangun, dan terkadang program pada galangan kapal memperhatikan aspek-aspek ekonomis yang meliputi pembuatan kapal secara keseluruhan. Metode ini sangat tergantung pada tipe dan kapasitas perlengkapan dalam bengkel, ruang kerja yang tersedia, tipe, jumlah dan perlengkapan serta ukuran basin peluncuran/ pengapungan. Tingkat kerjasama antara galangan ini dengan perusahaan lain (apabila ada pihak ketiga), atau institusi rancang bangun dalam memproduksi bagian-

bagian konstruksi kapal. Faktor ini perlu dipertimbangkan bila ada komponen lain yang dibangun di perusahaan lain.

Fabrikasi juga dilakukan, Untuk melakukan fabrikasi material dibutuhkan gambar-gambar produksi yang merupakan pengembangan dari Rencana kunci/utama dan detail rencana. Gambar-gambar ini adalah gambar-gambar detail per sub-komponen yang merupakan kelanjutan dari detail rencana setelah diberi informasi teknis untuk pengerjaan di lapangan. Gambar-gambar ini setelah dirancang, dibuatkan daftar komponen lengkap dengan ukurannya masing-masing. Gambar desain produksi selain digunakan untuk pekerjaan praktis di lapangan, juga untuk mengontrol pekerjaan produksi kapal. Setelah gambar-gambar produksi selesai dibuat, selanjutnya diestimasi jumlah material yang dibutuhkan untuk pembuatan kapal tersebut yang meliputi: Pelat baja lembaran, Profil (flat bar, angle section dan rolled section), Expanded metal Cat (primer, anti corrosion (AC), anti fouling (AF), coating), Kayu, vinyl, plywood, dan lain-lain.

Pimpinan Proyek (Pimpro) atau Kepala Pelaksana lapangan adalah pemilik galangan dibantu oleh *bass*, mereka membuat daftar kebutuhan material ini kemudian dikoordinasikan dengan bagian pengadaan material (yang biasanya merupakan pihak keluarga pemilik galangan), dan bagian pembelian untuk pengelolaan dan akhirnya penjadwalan pemakaian material tersebut. Penentuan kebutuhan material ini adalah dengan cara manual, yaitu dengan menghitung: Untuk pelat, panjang dan lebar. Untuk profil, panjang. Cat, berdasarkan luas permukaan yang akan dicat dengan memperhitungkan jumlah cat yang digunakan satu satuan luas. Faktor pengalaman juga dikaitkan dengan estimasi jumlah cat yang dibutuhkan berdasarkan pemakaian cat pada kapal-kapal yang telah dibangun. Jumlah mesin, pompa disesuaikan dengan yang dibutuhkan berdasarkan rancangan (gambar). Jumlah kayu dan perlengkapan akomodasi disesuaikan dengan kebutuhan (dihitung dari gambar).

2. Pengerjaan Galangan Kapal

2.1. Fabrikasi

Fabrikasi merupakan tahapan awal dalam proses produksi konstruksi kapal, dan menghasilkan sebagian besar komponen yang membentuk struktur kapal tersebut. Jenis pengerjaan dalam proses fabrikasi adalah: Penyesuaian gambar, penandaan, pemotongan, dan pembentukan.

- a. Penyesuaian gambar-gambar rancangan umumnya digambarkan dengan skala 1: 50 hingga 1: 100 sehingga kesalahan akan lebih mudah terjadi bila komponen kapal difabrikasikan secara langsung dalam ukuran sebenarnya. Oleh sebab itu, diperlukan suatu tahapan pengerjaan yang merupakan media antara pekerjaan rancangan dan fabrikasi yang dalam istilah teknik perkapalan dilakukan dalam proses ini.
- b. Penandaan adalah proses menandai komponen berdasarkan data dari bengkel penyesuaian gambar-gambar rancangan, sebelum melakukan pemotongan terhadap komponen. Berdasarkan peralatan yang digunakan, penandaan dibedakan atas: penandaan secara manual, penandaan dengan metode proyeksi, penandaan dengan menggunakan mesin electro photo, maupun penandaan secara numeric.

Dengan penandaan manual, seluruh penandaan penggambaran komponen diatas permukaan material dilakukan secara manual dengan menggunakan peralatan sederhana. Pada penandaan proyeksi proses penandaan dibantu dengan

peralatan optik sehingga gambar komponen dapat diskalakan. Sementara penandaan electro photo merupakan pengembangan dari penandaan proyeksi. Proses penandaan ini tidak membutuhkan pengerjaan awal pada pelat baja yang akan di tandai, sedangkan penandaan numeric dibantu dengan peralatan komputer (CNC) dimana data inputnya hanya merupakan data numeric. Selama penandaan pelat ini terlebih dahulu dicatat nomor pelat/identifikasi pelat dan dibuat daftar pemakaian dan penempatannya di kapal tersebut untuk keperluan telusur material.

Dalam proses penyesuaian gambar, konstruksi kapal digambarkan dengan metode skala 1: 1, 1: 10 sampai 1: 25 di atas lantai gambar yang terbuat dari papan atau plywood. Terdapat juga metode yang digunakan untuk proses pemotongan menggunakan mesin CNC. Keuntungan penerapan numeric menggunakan komputer adalah bahwa data gambar rancangan maupun penyesuaiannya tersimpan dalam memori komputer untuk jangka waktu yang sangat lama selama tidak terjadi kerusakan pada data tersebut. Data ini sewaktu-waktu dapat dimanfaatkan kembali bila dibutuhkan untuk membangun kapal dengan tipe dan ukuran yang sama. Pelaksanaan penyesuaian dengan gambar untuk konstruksi dapat dilakukan setelah ada gambar dari bagian rancang bangun bass terkadang dibantu engineer yang disetujui oleh pemilik galangan. Schedule utama ($\pm$ 1 bulan) pada tahap ini adalah mendapatkan bentuk gading-gading tiap jarak gading dan selebihnya adalah perbaikan dan bentuk-bentuk lain pada konstruksi kapal.

- c. Pemotongan, merupakan tahapan fabrikasi setelah penandaan di mana pemotongan dilakukan mengikuti kontur garis marking dengan toleransi sebagaimana yang ditetapkan di dalam rencana pemotongan pelat. Pemotongan dengan oxygen cutting dengan memperhatikan jarak dari nozzle ke pelat agar menghasilkan pemotongan yang efektif dan kesalahan material yang kecil. Untuk kayu pemotongan dilakukan dengan cara manual. Berdasarkan jenis peralatan yang digunakan untuk pemotongan pelat, maka pemotongan dibedakan atas: Pemotongan manual dengan menggunakan gas dan pemotongan otomatis dengan menggunakan gas.
- d. Pembentukan, dalam proses ini dilakukan proses *roll*, *press* dan *bending* yang merupakan kelanjutan proses-proses sebelumnya. Roll adalah proses pembentukan pelat dimana pelat akan berubah bentuk secara radial dengan tekanan dan gerakan antara round bar. Press adalah proses penekanan pelat untuk pelurusan dan perataan permukaan pelat yang bergelombang. Bending adalah proses pembentukan pelat atau profil hingga membentuk seksi tiga dimensi (frame/profil) sesuai yang dibutuhkan. Metode pembentukan dibedakan menjadi 2 yaitu: Pembentukan dingin, adalah proses pembentukan pelat atau profil dalam keadaan temperatur normal (suhu kamar) tanpa efek suhu dari luar. Pembentukan panas, adalah proses pembentukan pelat atau profil dengan bantuan pemanasan dari luar untuk memudahkan pengerjaan pembentukan.
- e. Pengelasan, proses pengelasan dilakukan setelah material siap dan telah sesuai dengan gambar disain yang melalui tahap penandaan dan pemotongan baik secara manual maupun

menggunakan mesin potong CNC. Sistem pembangunan yang menerapkan sistem blok, salah satunya bertujuan agar memudahkan proses pengelasan untuk meminimalkan posisi pengelasan atas dan lebih mengutamakan pengelasan mendatar. Posisi-posisi yang sulit dijangkau pada saat blok dalam posisi selanjutnya akan diselesaikan pada saat blok di sambung dengan blok yang lain dan berada pada posisi dari bawah ke atas.

- f. Perakitan, merupakan tahapan lanjutan dari proses fabrikasi. Seluruh material yang telah difabrikasi, baik pelat baja maupun profil-profil digabungkan dan dirakit menjadi satu unit tiga dimensi yang lebih besar dan kompak. Proses ini didahului oleh proses perakitan perbagian yang merupakan tahapan perakitan awal yang fungsinya adalah untuk mengurangi volume kerja. Pekerjaan ini meliputi antara lain penyambungan pelat, perakitan pelat dengan konstruksi penguat, perakitan profil-profil I, T, siku, dan sebagainya yang akan membentuk panel-panel untuk posisi vertikal dan horizontal.

Perakitan komponen dimaksudkan untuk: Meningkatkan produktivitas dan memperkecil volume kerja serta mempersingkat waktu kerja dengan mengurangi pekerjaan diatas blok utama. Meningkatkan kemampuan kerja dan keselamatan kerja khususnya untuk pekerjaan penyesuaian luar seperti perpipaan dan kelistrikan dan pengecatan karena dapat dilaksanakan selama perakitan. Ukuran blok/seksi yang dirakit sepenuhnya tergantung kepada dimensi kapal yang dibangun serta kapasitas crane bagi galangan yang mempunyai/menggunakan crane. Selain perakitan pelat, dalam

bengkel assembling juga dilakukan perakitan komponen out-fitting (perpipaan dan kelistrikan).

2.2. Pemasangan Lunas Pertama

Kegiatan pemasangan lunas pertama merupakan ceremonial yang dilakukan pada setiap proyek pembangunan kapal dengan ketentuan pemilik galangan kapal dan kesepakatan yang ditandatangani dalam kontrak. Kegiatan ini dilakukan setelah pembangunan kapal mencapai 1% dari total berat dan dihadiri oleh pihak pemesan, pihak galangan kapal yang dan berbagai pihak yang terlibat dalam proyek pembangunan. Kegiatan simbolik ini ditandai dengan pengelasan pada salah satu bagian pelat lunas oleh pihak pemesan.

2.3. Penyambungan Blok

Ereksi adalah proses penyambungan blok-blok/seksi konstruksi yang telah dirakit, pada tempat pembuatan utama dengan posisi tegak. Urutan peletakan blok ditentukan dalam tahapan rancangan. Blok atau seksi pada kamar mesin yang berhubungan dengan pekerjaan konstruksi tongkat kemudi, daun kemudi, dan poros baling-baling dan parameter untuk penyambungan blok-blok tersebut dipakaikan di daerah paralel atau bagian tengah kapal dengan lebar yang sama. Sebagai master blok dilanjutkan dengan penyambungan blok-blok atau seksi ke arah haluan dan buritan kapal. Setelah penyambungan blok, dilakukan pengecatan pemasangan primer anti korosi dan anti kotor (*zinc anode*) sebagai pelindung baja lambung dan kemudi dari korosi pada bagian lambung yang tercelup air.

2.4. Peluncuran

Proses peluncuran dilakukan setelah pemasangan fisik kapal telah mencapai lambung dan bangunan atas, serta tes terhadap las-lasan

yang lokasi dan jumlahnya ditentukan oleh tes kebocoran. Sisa pekerjaan fisik pembangunan selanjutnya diselesaikan dalam keadaan terapung di atas permukaan air.

Berdasarkan tipe bengkel utama maka metode peluncuran kapal dibedakan atas: Metode peluncuran membujur, metode peluncuran melintang, metode peluncuran dengan pengapungan. Pada peluncuran membujur dan melintang, kapal biasanya dibangun diatas pelabuhan pembangunan utama di atas slipway. Jika kapal dibangun dengan posisi membujur atau sejajar panjang slipway, maka peluncuran dilakukan dengan metode peluncuran melintang.

Sementara pada peluncuran dengan pengapungan, kapal dibangun di dalam dock gali atau galangan terapung. Proses pengapungan dilakukan dengan memompa air ke dalam dok gali atau dok apung hingga konstruksi kapal akan terapung dengan sendirinya, selanjutnya pintu dok dibuka (pada dok gali) dan kapal ditarik keluar dari dock dengan bantuan kapal Tarik.

Peluncuran kapal yang sering diterapkan di galangan pada umumnya adalah metode peluncuran membujur dengan menggunakan balon berisi udara untuk kapal jenis tug boat. Metode ini dipandang lebih efisien dan fleksibel karena tidak diperlukan slipway untuk meluncurkan kapal dan pelabuhan pembangunan utama yang digunakan untuk membangun bisa dipilih ditempat yang ideal sehingga pemanfaatan tempat digalangan bisa maksimal. Sedangkan untuk Ferry maka kegiatan launching menggunakan metode melintang.

2.4.1. Instalasi Permesinan dan Propulsi

Instalasi permesinan harus sesuai dengan peraturan badan klasifikasi dan persyaratan keselamatan dari Departemen Jenderal Perhubungan Laut dan peraturan pemerintah lain yang berlaku. Instalasi mesin induk dan mesin bantu dapat dilaksanakan setelah blok-blok sampai geladak disambung dengan baik. Karena perkiraan kedatangan permesinan tersebut memerlukan waktu lama melebihi jadwal peluncuran maka instalasi permesinan tersebut dilaksanakan setelah peluncuran kapal dan setelah melalui prosedur pengujian seperti pengujian di pabrik pembuat. Penyetelan mesin induk ini dengan mempertimbangkan sudut kemiringan poros propeller dan persyaratan ketebalan bantalan dudukan mesin.

Instalasi sistem propulsi pada kapal perintis, pemasangan poros dan ukurannya sesuai dengan peraturan badan klasifikasi dimana tabung poros terbuat dari cast steel/ atau pipa besi hitam. Sedangkan pada Tug Boat, sistem propulsi menggunakan tipe SRP (*Steerable Rudder Propeller*) dengan instalasi terdiri dari 2 macam, yaitu melalui bottom (bawah) pada saat kapal diletakkan di dok, dan yang tipe kedua melalui atas dek dengan menggunakan *crane*. Metode pemasangan pertama menggunakan teknik katrol secara perlahan dengan posisi SRP di letakkan dibawah lambung hingga terpasang secara vertikal.

2.5. Instalasi Perlengkapan

- a. Pemasangan perlengkapan lambung terdiri dari: yaitu pemasangan pipa untuk pengaliran keluar masuknya methanol dari pelabuhan (kilang methanol) ke dalam kapal, kemudian pemasangan suatu pipa yang berfungsi sebagai ventilasi yang letaknya di atas tangki kapal.
- b. Pemasangan sebagian pipa. sistem perpipaan atau katub berfungsi untuk menyekat atau mengeluarkan gas bertekanan

dari tangki. Kemudian pemasangan pada sistem pengukuran volume tangki, akses bagasi dan tangga masuk ke tangki methanol di lambung kapal, atau tangga yang menghubungkan dasar lambung kapal dengan panel dek utama. Terdapat pula pemasangan ruang pompa. Dek utama dan lubang tangki atas yaitu lubang untuk masuk dan keluarnya orang yang berada diatas geladak utama. Pemasangan tempat menggulungnya tali penambat. Tangga vertikal, tempat jalannya kabel listrik. Lubang yang terletak di pagar untuk jalannya tali guna menambat di dermaga. Fondasi pompa yang berada di dalam ruang pompa. Pintu kedap air yang berfungsi sebagai pintu keluar masuknya ruang pompa. Jendela kedap air yang terdapat di ruang pompa.

c. Instalasi Sistem Perpipaan

Peralatan dalam sistem perpipaan terdiri dari pipa, katup, flen, filter, fitting, pompa, dan lain-lain. Jadwal pemasangan sistem perpipaan ini dimulai setelah penyambungan antar blok. Sistem perpipaan pertama yang dipasang adalah sistem bilga dan ballast, sea chest dan cross pipe-nya dan sistem ini terpusat di kamar mesin dan selanjutnya sistem pipa pendingin, pemadam kebakaran dan lain-lain. Tahapan instalasi pipa mulai dari persiapan muka las, penyetelan, dan pengelasan. Penyambungan antar pipa dengan flen harus memperhatikan perapihan las-lasan di sekitar flen dan ujung pipa yang disambung, digerinda agar tidak menambah hambatan aliran fluida dan mengurangi tingkat laju korosi di daerah tersebut. Fungsi dan kekedapan katup di tes secara individu sebelum disambung dengan sistem perpipaan.

Untuk pompa dilakukan tes kapasitas sesuai dengan aturan pengujian tekanan.

d. Instalasi Sistem Kelistrikan dan Navigasi

Jaringan listrik dan panel-panelnya mulai dipasang setelah peluncuran kapal dan bertahap mengikuti pemasangan blok rumah kemudi. Instalasi peralatan dan perlengkapan navigasi mengikuti panduan teknisi dari pabrik pembuat atau supplier dan dilaksanakan setelah instalasi blok rumah kemudi dan sebagian interiornya. Penetrasi kabel-kabel yang menembus sekat dibuat rapih dan kedap.

e. Instalasi Peralatan Perlengkapan Geladak

Instalasi-instalasi ini mencakup: Jangkar, rantai, dan tali temali, mesin jangkar (*hydraulic system*), peralatan tambat, peralatan kemudi (*baik hydraulic dan manual untuk emergency*), perlengkapan komunikasi dan navigasi *radio, radar transponder, NAVTEX Receiver, EGC Receiver, Two-way VHF Receiver*. Serta dilengkapi dengan GPS, *Echosounder*, dan berbagai peralatan pemetaan dan navigasi manual (Jangka, peta, kaca pembesar, dll).

Perlengkapan Keselamatan seperti sekoci penolong, rakit penolong, gelang pelampung, baju penolong, peralatan pelempar tali otomatis, dan peralatan lain yang memenuhi persyaratan. Perlengkapan pemadam kebakaran, instalasi lampu-lampu penerangan di tiap dek dan ruangan, serta instalasi lampu-lampu navigasi sesuai ketentuan.

f. Pengecatan Akhir

Sebelum pelat dan profil digunakan pada proses fabrikasi terlebih dulu dicat primer dengan alat spray ketebalan 25 mikron. Semua permukaan pelat lambung dan geladak terbuka harus di dibersihkan sebelum pelaksanaan pengecatan. Cat yang digunakan adalah dengan mutu yang baik jenis marine. Spesifikasi teknis cat maupun teknis pelaksanaan pengecatan harus sesuai dengan rekomendasi dari pabrik pembuat cat yang digunakan dengan menggunakan alat spray atau alat lain yang sesuai. Merk, jenis dan warna dari cat yang digunakan harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari pihak pemesan, sebelum order dilaksanakan. Khusus bagian dalam dari tangki minyak harus benar-benar bersih dan dilap dengan minyak. Ketebalan dari setiap lapisan harus sesuai dengan standar pembuat cat yang digunakan.

2.6. Penyelesain Interior

Jadwal pelaksanaannya adalah setelah instalasi saluran kabel, perpipaan dan saluran udara selesai. Kriteria isolasi sekat-sekat ini mengikuti spesifikasi material dari spesifikasi teknis dan peraturan yang berlaku. Pekerjaan pada tahap ini adalah pemasangan interior tiap ruangan akomodasi, pelapisan dinding dan pelapisan geladak.

2.7. Pengujian (Test)

Di bawah ini merupakan runtutan kerja dari bagian kontrol kualitas yang dibuat untuk sebuah kapal. Dalam pelaksanaannya tes ini dikenal

dengan *Inspection Test Plan* (ITP) dibuat dan disetujui oleh badan klasifikasi beserta pemilik pada saat pemasangan lunas. ITP ini juga dapat berubah sesuai dengan kebutuhan dari pembangunan kapal itu sendiri serta regulasi yang berkaitan. Adapun beberapa penjelasan dari tes di atas antara lain.

- a. Identifikasi material dilaksanakan pada material yang akan dipasang di kapal pelat, profil, bahan, peralatan, dan perlengkapan
- b. Percobaan Dok, sebelum pelaksanaan percobaan berlayar, percobaan dok harus dilakukan terlebih dahulu meliputi percobaan mesin induk dan mesin bantu, percobaan pompa-pompa dan perlengkapan kamar mesin lainnya, kemudi dan mesin kemudi dan uji beban.
- c. Selain percobaan dok, terdapat pula percobaan di laut. Item pemeriksaan dan pengujian pada saat pengujian di laut diantaranya, yang dilakukan untuk mengetahui kecepatan kapal pada beberapa kondisi kekuatan mesin. Uji coba kecepatan akan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan nilai revolusi mesin induk, dilakukan untuk searah arus dan berlawanan arus. Tes untuk mengetahui kinerja permesinan kemudi. Dilakukan secara Elektro-Hidrolik Kapal dioperasikan dan melaju, kemudian kemudi digerakkan, juga dilakukan secara kemudi manual, kapal dioperasikan dan melaju. Tes memutar yang bertujuan untuk mengetahui diameter minimum putaran kapal. Ketika kapal melaju, kemudi kapal digerakkan kearah kanan 35° dan dipertahankan sampai kapal berputar 360° dari perjalanan semula. Untuk putaran kearah kiri dilaksanakan dengan cara yang sama. Kemudian dilakukan pula tes manuver ZIG – ZAG. Untuk mengetahui kemampuan olah gerak kapal. Kapal melaju kedepan

kemudian diputar 20° kearah kanan dan dipertahankan sampai haluan kapal berubah 20° dari arah semula, kemudian secara segera putar kemudi 20° kearah kiri, kemudian segera putar lagi kemudi 20° kearah kanan dan tahan sampai haluan kapal mencapai 20° kearah kanan, kemudian putar lagi kemudi 20° kearah kiri dan tahan sampai haluan kapal kembali kearah seperti dimulainya percobaan. Untuk operasi gerakan dari 20° kiri dilaksanakan sama dengan diatas, tetapi dimulai dari 20° kiri.

Terkadang pemesan yang berasal dari luar negeri juga memerlukan tes tambahan, misalnya untuk mengetahui besar pergeseran kapal dan diameter kapal dalam proses manuver penyelamatan. Kapal dioperasikan diputar 20° kearah kanan sampai haluan kapal berubah 60° , kemudian diputar kearah kiri sampai haluan berubah 180° . Adapula tes Untuk mengetahui perubahan kelurusan arah kapal saat mundur dengan cara kapal dijalankan mundur selama 3 menit, saat mundur kemudi dipertahankan pada kondisi center.

Yang tidak ketinggalan adalah tes untuk mengetahui jarak tempuh pemberhentian peluncuran. Ketika kapal melaju kedepan pamesin diberhentikan sampai kapal berhenti. Ada pula tes untuk mengetahui gerakan menghindar kapal dan tes untuk mengetahui gerakan kapal pada kecepatan rendah. Sedangkan tes untuk mengetahui kinerja permesinan jangkar dilakukan dengan cara kapal dibawa keperairan yang relatif tenang, sebelum dimulai pengetesan kapal dihadapkan kearah datangnya angin, tes dilaksanakan pada kedalaman tidak kurang dari 28m.

Dari sisi badan kapal, dites pula untuk mengetahui besarnya getaran yang diterima oleh badan kapal. Cara pengujiannya adalah

putaran mesin ditentukan sesuai kebutuhan, kemudian vibration meter diukur pada tempat-tempat yang telah ditentukan dek, badan kapal, akomodasi, dan pada tempat yang dianggap perlu. Kebisingan tiap ruang juga perlu dites untuk mengetahui kemampuan isolasinya, pengujian dilakukan dengan cara pada saat kapal berjalan, semua pintu dan jendela pada tiap kamar dan ruangan ditutup. Selain vibrasi dan kebisingan besaran tegangan yang ditimbulkan oleh getaran akibat putaran mesin utama juga perlu diketahui.

- d. Percobaan Kemiringan, percobaan kemiringan dilakukan untuk mengetahui berat dan letak titik berat kapal kosong. Perhitungan stabilitas dilakukan kembali berdasarkan hasil tes tersebut, selain perhitungan stabilitas saat perhitungan awal percobaan ini dilakukan menurut prosedur yang dibuat oleh pihak galangan dan pemesan.

Setelah setiap proses di atas selesai serah terima kapal dilakukan ditempat sesuai yang ditetapkan dalam kontrak. Serah terima dilaksanakan sesuai rencana dalam jadwal pelaksanaan pekerjaan (*time schedule*) dan biasanya direncanakan tidak lebih dari 450 hari kalender. Mobilisasi kapal ke tempat serah terima menjadi tanggung jawab pihak galangan.

3. Pembuatan Kapal Tradisional Kayu

3.1. Pengadaan Bahan Baku

Industri merupakan suatu kegiatan ekonomi yang mengolah bahan baku, bahan mentah untuk diproses menjadi hasil lain yang bernilai lebih tinggi. Bahan baku kapal berasal dari berbagai jenis kayu sesuai dengan permintaan pembeli dan harga kapal. Seperti yang dijelaskan oleh Bapak H. Slamet Urip selaku pemilik di galangan kapal CV. Nur Marine melalui wawancara sebagai berikut:

“Walaupun bahan utama pembuatan kapal disini menggunakan kayu namun, tidak semua jenis kayu bisa dibuat menjadi kapal karena jenis dan kualitas kayu berbeda-beda. Kalo beli kayunya tidak dibeli langsung dari Kalimantan melainkan kita ambil di wilayah tertentu kalo langsung diambil dari Kalimantan selain repot juga ongkosnya mahal mas”.
(H. Slamet Urip, pemilik galangan di CV. Nur Marine)

Berdasarkan keterangan diatas menunjukan bahwa dalam pembuatan kapal menggunakan kayu khusus, kayu ini disesuaikan dengan bagian dari kapal yang akan dibuat. Sebagian besar kayu yang digunakan berasal dari Kalimantan yang di datangkan melalui pemasok. Jenis-jenis kayu yang digunakan untuk membuat kapal di industri galangan kapal Karangasem Utara adalah sebagai berikut:

a. Kayu merbau

Merupakan kayu jenis keras yang berasal dari Kalimantan namun jenis kayu ini banyak dijual di Gresik, Surabaya dan Semarang. Kayu ini biasanya digunakan sebagai linggi muka, linggi belakang dan lunas. Para pengusaha galangan kapal di Karangasem Utara biasa mengambil kayu ini di Semarang dan Surabaya.

b. Kayu bangkrai

Merupakan kayu jenis keras yang berasal dari Kalimantan Timur namun jenis kayu ini banyak dijual di daerah jawa timur seperti gresik dan Surabaya serta Semarang. Kayu ini biasanya digunakan sebagai juru mudi dan kamar

mesin. Para pengusaha galangan kapal di Karangasem Utara biasa mengambil kayu ini di Semarang dan gresik.

c. Kayu laban

Merupakan kayu jenis keras yang berasal dari Kalimantan namun jenis kayu ini banyak dijual di Banten. Kayu ini biasanya digunakan sebagai bahan baku membuat gading dan keprok. Para pengusaha galangan kapal di Karangasem Utara biasa mengambil kayu ini dari pemasok Batang dan Pekalongan.

d. Kayu jati

Merupakan kayu jenis keras penyebarannya hampir di seluruh wilayah Indonesia, dahulu kayu ini digunakan sebagai bahan utama pembuatan kapal namun dengan menurunnya kualitas atau kelangkaan kayu jati dengan ukuran besar. Maka dari itu, penggunaan kayu jati pada masa sekarang hanya digunakan untuk membuat Dek atau tempat menampung ikan. Sebagian besar pengusaha galangan kapal di Karangasem Utara mengambil kayu ini dari wilayah batang sendiri.

Jenis-jenis kayu di atas setelah diambil dari pemasok biasanya tidak langsung dibawa kelokasi galangan melainkan harus ke tempat pemotongan kayu di Batang terlebih dahulu sebab kayu yang diambil dari pemasok masih glondongan belum berbentuk lempengan.

3.2. Teknik Pembuatan Kapal

Kapal-kapal di Karangasem Utara dibuat oleh kelompok masyarakat Karangaasem Utara dan sekitar Karangasem yang memiliki keahlian dalam pembuatan kapal. Mayoritas galangan kapal di Karangasem Utara memproduksi kapal kayu yang disebut *pursein*, kapal jenis ini dibagi menjadi tiga jenis yaitu *pursein* besar, *pursein*

sedang dan *pursein* kecil dilihat dari bentuk kapal, kapal ini mempunyai bentuk yang sama namun yang membedakan ketiga jenis ini yaitu ukuran lunas pada kapal tersebut. Kapal *pursein* besar ukuran lunasnya 30 meter dan lebar 10 meter. Kapal *pursein* sedang ukuran lunasnya 14 meter dan lebar 6 meter. Sedangkan kapal *pursein* kecil ukuran lunasnya 12 meter dan lebar 4 meter.

Sebelum membuat kapal biasanya diperlukan sebuah desain agar para tukang mengetahui bentuk kapal yang akan dibuat. Desain kapal dibuat berdasarkan pesanan pembeli biasanya desain kapal dibuat oleh Bass/kepala tukang. Seperti yang dijelaskan oleh pak Trisno selaku Bass di galangan kapal Abadi Group Shipyard melalui wawancara sebagai berikut:

“iya mas, yang membuat desain kapal saya sendiri, namun saya tidak asal bikin melainkan diarahkan terlebih dahulu oleh manager atau orang kepercayaan pak Haji kadang juga pak H. Nur Abadi langsung yang mengarahkan saya karena beliau bukan semata-mata pemilik galangan ini beliau juga lebih senior dalam hal pembuatan kapal yang pasti lebih mengetahui tentang teknik pembuatan kapal terutama desain kapal. Setelah desain kapal jadi kemudian saya serahkan ke tukang yang dibantu para Catrik. Untuk kontruksi awal menggunakan papan kayu yang kemudian dipersiapkan balok-balok kayu dengan macam-macam ukuran. Biasanya untuk papan ini menggunakan kayu bangkrai, jati dan kayu Kalimantan lainnya sedangkan untuk balokan menggunakan kayu merbau”. (Trisno, kepala tukang/Bass)

Berdasarkan keterangan diatas menunjukan bahwa langkah paling awal dalam membuat kapal yaitu membuat desain kapal sesuai dari pembeli atau pemesan. Gambar desain dibuat dengan sketsa kasar yang dibuat oleh kepala tukang/Bass dalam membuat desain kapal para kepala tukang/Bass dibimbing oleh pemilik galangan kapal dikarenakan para pemilik galangan kapal dianggap lebih senior dalam hal membuat kapal dan lebih menguasai teknik pembuatan kapal. Teknik pembuatan kapal *pursein* ini sebagai berikut:

a. Lunas kapal

Lunas merupakan bagian paling dasar dari badan kapal yang berbentuk balokan-balokan. Lunas ini berfungsi sebagai penyangga badan kapal, muatan kapal dan tempat menempelnya lambung atau gading kapal, oleh karena itu material untuk membuat lunas harus terbuat dari kayu yang kuat.

GAMBAR 4 Lunas kapal



Sumber: dokumen pribadi

Berdasarkan gambar di atas menunjukan bahwa bahan untuk lunas kapal menggunakan jenis kayu merbau, biasanya balok untuk ukuran lunas mempunyai ketebala mencapai 50 cm

sedangkan untuk panjang lunas tergantung dari ukuran kapal. Kapal dengan panjang lunas 30 meter umumnya kapal yang memiliki lebar 10 meter.

b. Membuat kaprok

Kaprok merupakan sambungan gading sebelah kanan dengan gading sebelah kiri. Dengan adanya kaprok maka dinding kapal menjadi lebih kuat dan tidak mudah memuai, pemasangan kaprok tidak boleh sembarangan karena mempengaruhi kondisi kapal saat digunakan. Bahan untuk membuat keprok menggunakan jenis kayu laban. Setelah kaprok jadi kemudian pemasangan gading.

c. Pemasangan gading

Fungsi gading atau rangka kapal bertujuan untuk menempelkan papan kayu sebagai lambung kapal atau dinding kapal, untuk pembuatan gading digunakan kayu jenis laban yang bentuknya bengkok. Setelah gading jadi selanjutnya yaitu membentuk papan lengkung, papan kayu yang akan digunakan untuk membuat kapal harus di lengkungkan terlebih dahulu. Alat yang digunakan untuk melengkungkan kayu yaitu oven, pengovenan ini membutuhkan waktu kurang lebih 3 jam dan saat proses pelengkungan papan dikasih pemberat agar hasil pelengkungan maksimal juga disirami air agar papan tidak terbakar. Setelah membuat papan lengkung tahap selanjutnya adalah pemasangan linggi.

d. Linggi

Merupakan bagian atas dari ujung lunas yang cukup tinggi dan besar. Fungsi dari linggi yaitu untuk menahan semburan air agar tidak masuk kapal ketika kapal dijalankan di laut.

GAMBAR 5 Linggi kapal



Sumber: dokumen pribadi

Berdasarkan gambar di atas menunjukkan bahwa bahan untuk linggi kapal menggunakan kayu merbau. Bagian ujung linggi ini disatukan dengan lunas, untuk lunas yang panjangnya 12 meter maka linggi depan berukuran 8 meter dan linggi belakang sekitar 2 meter.

e. Dinding kapal

Kayu yang digunakan untuk dinding kapal menggunakan kayu bangkrei. Pemasangan dinding dilakukan dengan menyambungkan papan dengan papan dan menyambung papan dengan gading kapal.

GAMBAR 6 Dinding kapal



Sumber: dokumen pribadi

Berdasarkan gambar di atas menunjukkan bahwa bahan untuk dinding kapal menggunakan kayu bangkrei yang disambung antar papan. Agar sambungan tersebut rapat sela-sela sambungan tersebut disisipkan potongan kayu kecil yang dirapatkan menggunakan gelam perekat dan diperkuat dengan dempul. Selanjutnya membuat palka.

f. Palka

Merupakan tempat es batu dan wadah ikan, biasanya palka kapal terdiri dari beberapa lobang tergantung ukuran kapal jika kapal kecil jumlah palka ada 4 sedangkan kapal berukuran besar mempunyai 14 palka. Palka ini dibuat dengan cor fiber.

g. dek atau lantai kapal

Dek berfungsi untuk tempat mesin, setelah lambung kapal terpasang sempurna kemudian dek dipasang melintang dari sisi kiri ke sisi kanan. Biasanya kayu bangkrei yang digunakan untuk membuat dek dengan ketebalan papan 7 cm. setelah dek jadi selanjutnya memuat kamaran.

h. Kamaran

Kamaran merupakan tempat untuk nahkoda dan anak buah kapal yang posisinya diatas mesin, kamaran ini digunakan sebagai tempat istirahat dan tempat berteduh sewaktu hujan. Bahan baku dalam membuat kamaran menggunakan kayu jati, kamaran ini dibuat setelah dek dikerjakan dan umumnya dibuat setelah kapal diluncurkan ke sungai.

i. Memasang Tiang Kapal

Setiap kapal mempunyai dua tiang yaitu tiang belakang yang menjepit kamaran dan tiang iduk yang berada di depan. Kegunaan tiang tersebut untuk membawa layar dan memberikan ketinggian untuk lampu navigasi. Kayu yang digunakan untuk tiang kapal menggunakan kayu jenis merbau.

j. Pemasangan Kemudi Kapal

Pengemudi kapal digunakan untuk mengendalikan kapal ketika kapal berlayar. Kayu yang digunakan untuk kemudi kapal menggunakan kayu jenis bangkrei.

k. Pangkon Mesin

Pangkon mesin merupakan lantai dibagian bawah bawah yang digunakan untuk menaruh mesin kapal. Kayu yang digunakan untuk lantai mesin menggunakan kayu jenis merbau.

l. melapisi dempul dan pelapisan kapal menggunakan cat, biasanya pemilihan warna sesuai dengan keinginan pembeli sedangkan khusus untuk para pekerja mereka dibebaskan berkreaitivitas untuk hiasan atau ornament di bagian linggi para pemilik galangan atau pembeli tidak mempermasalkan hal tersebut sebab hiasan dari kapal merupakan kebanggan atau hasil seni para pekerja di galangan kapal Karangasem Utara Batang. Tingkatan kedua pekerja dalam galangan kapal yaitu tukang. Tukang merupakan pekerja teknis dalam pembuatan kapal yang

diperintahkan dan dalam pekerjaan diawasi langsung oleh kepala tukang/Bass. Seperti yang disampaikan tukang di galangan kapal sebagai berikut:

“Sebelum menjadi tukang dulu saya bekerja di galangan sebagai catrik selama 2 tahun. Selama menjadi catrik saya belajar dan selalu mengikuti arahan tukang dan kepala tukang. Tugas saya disini untuk membuat kapal secara menyeluruh mulai dari awal sampai kapal jadi dan membimbing para catrik agar kelak catrik juga bisa membuat kapal”.
(Soleh, tukang).

Berdasarkan keterangan yang disampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa teknik dalam pembuatan kapal di Karangasem Utara mengalami perubahan dari waktu ke waktu. Proses produksi galangan kapal di Karangasem Utara semula hanya menggunakan bahan kayu, namun saat ini dengan teknologi baru galangan kapal Karangasem Utara menggunakan teknik vacuum infusion atau bisa diartikan dengan menambahkan fiber pada proses pengerjaannya. Hal ini jelas berdampak pada hasil produksi, kualitas kapal menjadi semakin baik karena dengan menggunakan fiber kapal menjadi lebih ringan dan menjadi lebih tahan lama dan perawatan kapal menjadi lebih mudah serta meningkatkan daya jual kapal tersebut kisaran 15%-20% dari harga produksi awal sebelum menggunakan teknik vacuum infusion. Harga jual sebelum menggunakan fiber berkisar Rp 700.000.000 saat ini meningkat menjadi kisaran Rp 800.000.000-Rp850.000.000 per kapal.

Produksi pada galangan kapal dipengaruhi berbagai aspek seperti pemasaran dan tenaga kerja. Hal yang sangat penting bagi

proses kelancaran dan keberlangsungan usaha yaitu pemasaran, pemasaran merupakan kegiatan yang berhubungan erat dengan penyaluran barang dan jasa dari produsen kepada konsumen dalam rangka untuk mencapai tujuan (Sumarni, 1987). Pemasaran kapal kapal dari Karangasem Utara saat ini sudah menjangkau cukup luas bila dibandingkan dengan awal-awal berdirinya galangan kapal di Karangasem Utara. Awal mula galangan kapal di Karangasem Utara hanya memproduksi kapal berbahan kayu yang dipasarkan hanya mengadakan pasar lokal di wilayah sekitar batang namun semakin berkembangnya dan semakin banyaknya galangan kapal di Karangasem Utara pemasaran kapal-kapal produksi Karangasem Utara semakin meluas. Daerah pemasarannya meliputi Tegal, Pekalongan, Pati, Rembang, Tuban Surabaya, Jakarta, Bali bahkan sampai ke luar negeri seperti Australia, Korea Jepang dan Tiongkok.

4. Penjualan Galangan Kapal

Berdasarkan keterangan yang telah disampaikan sebelumnya pada bab III dapat diketahui bahwa total jumlah galangan kapal di Karangasem Utara terdapat 25 galangan termasuk didalamnya industri galangan besar dan galangan sedang. Kategori galangan kapal sedang yaitu galangan yang mempekerjakan 10 orang sampai 50 orang sedangkan galangan kapal besar mempekerjakan 50 orang sampai 120 orang lebih. Banyaknya galangan kapal menimbulkan adanya persaingan antar pengusaha kapal, hal ini menimbulkan dampak positif dan dampak negatif dari persaingan antar pengusaha. H. Nur Abadi selaku pemilik di galangan kapal di Karangasem Utara, menyampaikan melalui wawancara sebagai berikut:

“Dengan banyaknya galangan kapal di Karangasem saya rasa tidak ada persaingan justru saya malah senang semakin banyaknya galangan kapal malah berdampak positif bagi masyarakat Karangasem sendiri. Bagi saya persaingan adalah motifasi buat diri saya agar kualitas kapal buatan sini semakin bagus. Kalo dampak negatif dari banyaknya galangan kapal biasanya harga kapal menjadi murah bahkan banting harga. Biasanya banting harga dilakukan para pengusaha galangan kapal besar, galangan kapal besar berani banting harga yang penting usahanya tetap berjalan”. (H. Nur Abadi, pemilik galangan di Abadi Group Shipyard)

Dari keterangan yang di sampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa, banyaknya galangan kapal di Karangasem utara menimbulkan persaingan antar pemilik galangan dalam hal pemasaran. Persaingan tersebut memiliki dampak positif dan negatif namun dengan adanya persaingan antar galangan para pemilik galangan termotifasi agar kualitas produk yang dibuatnya menjadi lebih bagus. Hal serupa juga disampaikan dan H. Slamet Urip selaku pemilik di galangan kapal di Karangasem Utara sebagai berikut:

“Persaingan mungkin ada mas tetapi disini persaingan antar galangan ya persaingan sehat jadi saling memotivasi diri untuk meningkatkan kualitas sebab kualitas yang berbicara. Dampak negatifnya ya persoalan banting harga, karena galangan kapal besar

berani melakukan banting harga untuk menjual produksinya, maka biasanya galangan kecil akan menjadi korban dan bisa menghentikan usahanya, hal itu dapat terjadi karena usaha kecil tidak bisa melakukan hal serupa, jika galangan kapal kecil melakukan banting harga mereka bisa mengalami kebangkrutan”. Resikonya adalah pembeli atau konsumen akan membeli kapal yang harganya lebih murah, dan resiko harus ditanggung pengusaha yang menjual dengan harga normal sesuai dengan modal yang mereka keluarkan dalam produksi kapal. (H. Slamet Urip, pemilik galangan di CV. Nur Marine)

Dari keterangan yang disampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa industri galangan kapal skala besar dan kecil mempunyai banyak kendala, salah satunya adalah persaingan diantara para pengusaha galangan kapal di Karangasem Utara. Persaingan tersebut kadang-kadang menimbulkan dampak positif dan negatif dalam memasarkan produk. Sisi positif dari adanya persaingan adalah dapat meningkatkan usaha para pemilik galangan dalam menarik calon pembeli, para pengusaha galangan kapal berusaha bersaing dalam segi kualitas. Artinya, dengan meningkatkan kualitas yang lebih baik dapat mempengaruhi pemasaran, dan meningkatkan kepercayaan konsumen terhadap produk-produk Karangasem Utara. Sedangkan dampak negatif dari pemasaran adalah banting harga sebab dengan adanya banting harga dapat mempengaruhi industri galangan kapal skala kecil.

Pemasaran hasil produksi di galangan kapal Karangasem Utara memiliki strategi pemasaran berbeda-beda antara galangan satu dengan galangan lain. Sehingga jangkauan pembeli antara satu galangan dengan galangan yang lain juga berbeda. Seperti yang

dijelaskan oleh Bapak H. Nur Abadi selaku pemilik di galangan kapal di Karangasem Utara melalui wawancara sebagai berikut:

“Para pemesan kebanyakan dari daerah Jakarta, Jawa Timur, Tegal, bahkan sering juga dapat pesanan dari Australia. Hal itu karena dalam galangan saya juga mengiklankan lewat sosial media selain memanfaatkan jaringan networking yang sudah ada.”

Dari keterangan yang di sampaikan pemilik galangan menunjukan bahwa strategi pemasaran yang dilakukan dengan memanfaatkan sosial media untuk memasarkan produk yang dimiliki selain itu juga pemasaran dilakukan secara langsung seperti mencari para pembeli. Selain melalui social media, galangan kapal juga sudah terbiasa menggunakan jasa makelar untuk memasarkan produksinya, serta untuk merambah pasar yang lebih luas lagi supaya tidak hanya kapal jadi saja yang terjual melainkan calon pembeli dapat memesan supaya dibuatkan kapal sesuai dengan spesifikasi yang diinginkan.

Berdasarkan keterangan diatas pemasaran galangan kapal di Karangasem Utara masih menggunakan pemasaran secara tradisional dengan cara mendatangi langsung calon pembeli atau pemesan dan masih menggunakan jasa makelar. Konsekuensi menggunakan pemasaran tradisional biasanya kontroling terhadap galangan yang dikelola menjadi berkurang, untuk meyakinkan calon pembeli butuh waktu sehari-hari bahkan berminggu-minggu untuk berunding mengenai, spesifikasi kapal, harga dan pembayaran. Resiko dari kurangnya kontroling biasanya terjadi kesalahan teknis dalam proses pembuatan kapal, kesalahan dalam hal teknis dapat mengecewakan pelanggan/pemesan sebagai imbasnya kepercayaan dan berpengaruh pada pasar.

B. Proses Pengelolaan Usaha

Tenaga kerja di galangan Karangasem Utara merupakan faktor produksi yang istimewa karena terikat pada diri manusia yang melaksanakan pekerjaan tersebut, jadi yang penting bukan hanya hasil pekerjaan yang berupa barang dan jasa yang dihasilkan oleh tenaga kerja itu, tetapi juga adanya pekerjaan itu sendiri. Pekerjaan membuat kapal akan terus berlangsung selama ada proses produksi dan tenaga kerja yang mendukungnya. Kondisi ini berlangsung dalam waktu yang lama. Informasi akan kebutuhan tenaga kerja pembuat kapal di Karangasem Utara dapat diperoleh melalui hubungan pribadi secara langsung antara pemilik galangan dengan para pekerja melalui hubungan kekeluargaan.

1. Tugas Manajerial dan Administrasi

Dalam pengelolaan usaha keluarga, masing-masing memiliki peran penting seperti yang disampaikan oleh H. Slamet Urip selaku pemilik galangan kapal sebagai berikut:

“Pengelolaan usaha dipegang saya sendiri selaku kepala keluarga, tugas saya di galangan ya mengatur dan memimpin seluruh bagian dan semua pekerja agar mencapai tujuan bersama dan tujuan galangan ini. Kalo administrasi di galangan di pegang istri saya sendiri, tugas istri saya mengalokasikan dana yang berkaitan dengan galangan seperti pembayaran upah pekerja, transaksi dengan pembeli dan pembelian kayu. Untuk proses produksi saya serahkan kepada Bass. Pemasaran hasil produksi atau mencari pembeli biasanya saya terjun langsung mencari pembeli terkadang ya melalui makelar atau sodara-sodara saya atau para Bass”. (H. Slamet Urip, pemilik galangan di CV. Nur Marine).

Dari keterangan yang disampaikan pemilik galangan menunjukkan bahwa pengelolaan usaha di galangan kapal Karangasem Utara masih dilakukan secara tradisional. Pemilik galangan memberi kepercayaan lebih kepada anggota keluarganya dan orang-orang terdekatnya atau orang yang lama bekerja di galangan. Kepercayaan tersebut atas dasar hubungan emosional yang terjalin antara pemilik galangan dengan orang terdekat atau orang yang telah lama bekerja di galangan tersebut, sebab dari kedekatan tersebut para pemilik galangan mengetahui seluk beluk dan karakter dari orang-orang terdekatnya guna meminimalkan resiko kerugian dalam hal materi ketika pemilik galangan memberikan kepercayaan.

dijalankan oleh istri dari pemilik galangan kapal yang bertugas mencatat transaksi yang terjadi baik didalam galangan maupun antar bagian dalam pekerjaan seperti pembelian bahan baku, pembayaran upah pekerja dan penjualan kapal.

Berdasarkan keterangan yang disampaikan pemilik galangan diketahui bahwa sumber daya manusia yang ada dalam usaha tersebut baik pemilik galangan, keluarga dan para pekerja, masing-masing memiliki tanggungjawab penuh terhadap terhadap jalannya industri galangan kapal secara keseluruhan. Pemilik galangan kapal selain bertanggungjawab secara operasional, juga berperan memberi arahan-arahan dalam tujuan bersama. Dalam hal ini keluarga mempunyai fungsi sebagai administrasi dan akuntansi yang biasanya dijalankan oleh istri pemilik galangan dan para pekerja berfungsi dalam proses produksi.

2. Tugas Produksi

Tugas Produksi ini dijalankan oleh para pekerja yang telah mempunyai ketrampilan dalam membuat kapal. Para pekerja mempunyai pemimpin dalam pembuatan kapal, pemimpin para tukang disebut kepala tukang/Bass.

Biasanya Kepala tukang/Bass diberi kepercayaan lebih oleh pemilik galangan dalam merancang, membuat kapal, mengetes/menguji (bersama dengan calon pemilik kapal), dan juga memiliki wewenang untuk merekrut para pekerja.

2.1. Tugas Bass

Dalam pembuatan kapal dalam berbagai tahap-tahap tersebut, berdasarkan keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukkan bahwa syarat utama menjadi kepala tukang /Bass harus memiliki ketrampilan lebih dalam membuat kapal hal ini didapat melalui tahapan paling bawah yaitu menjadi catrik. Kepala tukang/Bass sebagai penanggung jawab utama dalam pembuatan kapal kepala tukang/Bass juga sebagai guru bagi para tukang. Adapun tugas kepala tukang/Bass sebagai berikut:

1. Mendesain kapal sebab kepala tukang/bas menguasai semua jenis pekerjaan dan memiliki kelebihan atas semua jenis pekerjaan.
2. Mengkoordinir semua pekerjaan agar hasilnya sesuai dengan keinginan para pemilik dan pembeli kapal.
3. Menampung dan menyelesaikan tuntutan para pekerja. Tuntutan para pekerja dalam hal ini seperti menyediakan makanan dan rokok kepada pengusaha kapal.

Berdasarkan keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukkan bahwa hubungan kerja antara pekerja dan pemilik galangan terjadi setelah adanya kesepakatan kerja. Setelah terjadi kesepakatan kerja barulah pekerjaan pembuatan kapal dimulai dengan ketentuan kedua belah pihak seperti kesepakatan pengupahan para pekerja, desain kapal, bahan baku dan waktu pengerjaan kapal. Jika kesepakatan tersebut tidak terjadi maka tidak terjadi pula hubungan kerja antara kepala tukang/Bass beserta anggota tukang lainnya. Dengan demikian hubungan yang terjadi antara pemilik galangan dengan para tukang pembuat kapal bersifat sementara yaitu hanya berlangsung jika terjadi kesepakatan kerja, dengan status sebagai pekerja

lepas maka kepala tukang/Bass bisa bekerja di galangan lain. Sehubungan dengan hal tersebut para tukang pembuat kapal dengan pemilik galangan kapal tidak terjadi hubungan patron-klien.

Patron-klien merupakan hubungan yang terjalin antara dua orang atau lebih, dimana hubungan tersebut salah satu orang tersebut mempunyai kedudukan yang lebih tinggi, sehingga dapat menggunakan kedudukannya untuk memberikan perlindungan terhadap pihak lain yang statusnya lebih rendah (Ardianto, 2009).

Jika para pemilik galangan dan para pekerja pembuat kapal tidak terjadi hubungan patron-klien lain halnya dengan para pekerja pembuat kapal yang menunjukkan hubungan patron-klien. Hal ini ditunjukkan dengan sifat hubungan kerja di galangan kapal menunjukkan kedudukan/status kerja dari pekerja pembuat kapal. Kepala tukang/Bass memiliki kedudukan lebih tinggi di banding dengan tukang dan tukang pemula/Catrik, kepala tukang/Bass berkedudukan sebagai panutan sebagai tempat meminta petunjuk dalam hal teknis pembuatan kapal. Selain sebagai panutan dalam petunjuk teknis para kepala tukang/bas menentukan siapa saja diantara para tukang dan tukang pemula/Catrik yang akan diajak bekerja. Seperti yang dijelaskan oleh pak Trisno selaku Bass di galangan kapal Abadi Group Shipyard melalui wawancara sebagai berikut:

“Di galangan kapal Karangasem Utara para pemilik galangan tidak ada yang mencari pekerja karena dalam mencari pekerja itu urusan saya (kepala tukang/Bass) para pemilik galangan juga tidak mengetahui siapa saja tukang dan tukang pemula/Catrik yang akan saya ajak, biasanya yang saya ajak ya orang-orang terdekat saya seperti

sodara, teman atau tetangga saya sendiri”. (Trisno, kepala tukang/Bass)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukkan bahwa untuk menentukan para pekerja yang akan diajak bekerja berasal dari orang-orang terdekat dari kepala tukang/Bass. Bagi para pengusaha galangan kapal tidak perlu mencari atau merekrut para tukang dan tukang pemula/Catrik untuk bekerja di tempat mereka, akan tetapi para pemilik galangan cukup menghubungi kepala tukang/Bass karena kepala tukang inilah yang mempunyai jaringan hubungan kerja dengan anak buahnya. Hal serupa juga disampaikan bapak Kamto selaku kepala tukang/Bass di galangan kapal CV. Nur Marine sebagai berikut:

“Kalau saya dalam mencari tukang dan tukang pemula/Catrik tidak ada kriteria khusus dan pendidikan formal untuk bekerja, kalau mencari tukang saya tidak sembarangan biasanya tukang yang saya ajak ya orang-orang yang saya kenal namun mereka yang memiliki keahlian dalam membuat kapal kalau tukang pemula/Catrik biasanya yang saya ajak ya para tetangga saya yang lagi nganggur/tidak bekerja”. (Kamto, kepala tukang/Bass).

Berdasarkan keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukkan bahwa tidak ada kriteria khusus dalam mencari pekerja melainkan orang-orang terdekat dari kepala tukang/Bass yang diajak bekerja. Para tukang yang di rekrut kepala tukang/Bass yaitu orang-orang yang memiliki keahlian khusus dalam membuat kapal sedangkan bagi para tukang

pemula/catrik berasal dari orang-orang di sekitar kepala tukang/Bass yang sedang tidak bekerja dimanapun.

2.2. Tugas Tukang dan Asisten Tukang (catrik)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan tukang menunjukkan bahwa tukang menjadi mesin pekerja dalam pembuatan kapal. Tugas dari tukang yaitu penyambungan lunas kapal, pemasangan linggi, pemasangan kapal dan lain-lain. Para tukang juga mempunyai kewajiban untuk mengajari para catrik dalam membuat kapal. Adapun tugas tukang sebagai berikut:

1. Mengerjakan pembuatan kapal seperti menyambung lunas linggi dan lain-lain seperti yang diarahkan kepala tukang/Bass.
2. Bekerjasama dengan tukang-tugang lainnya dalam satu klompok tukang dan dikoordinasikan oleh kepala tukang/Bass.

Tingkatan ketiga pekerja dalam galangan kapal yaitu tukang pemula/Catrik. Tukang pemula/Catrik merupakan pekerja baru atau mereka yang belum mempunyai pengalaman/keahlian dalam membuat kapal. Seperti yang disampaikan tukang pemula/Catrik di galangan kapal sebagai berikut:

“tugas saya dalam pembuatan kapal hanya melayani para tukang karena saya masih awam dalam membuat kapal. Saya bekerja menjadi catrik baru 1 tahun masih perlu belajar banyak. Selain melayani tukang biasanya saya melakukan pekerjaan yang mudah-mudah”. (Nofal, tukang pemula/catrik)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan tukang pemula/Catrik menunjukkan bahwa tukang pemula/Catrik bekerja sesuai arahan dari para tukang dan kepala tukang/Bass sebab mereka belum mempunyai keahlian dalam membuat kapal. Adapun tugas tukang sebagai berikut:

1. Melayani tukang dan kepala tukang/Bass dalam melakukan pekerjaan pembuatan kapal dan selalu dibimbing oleh tukang dan kepala tukang/Bass.
2. Mengerjakan pekerjaan yang mudah seperti memotong kayu dan mengecat kapal.

Selain menunjukkan kedudukan kerja dari pekerja pembuat kapal, hubungan patron-klien antara kepala tukang dengan para tukang hal ini juga dikuatkan dengan adanya persepsi dari kepala tukang bahwa tukang dan tukang pemula/Catrik adalah anak buah dari kepala tukang. Pada sisi lain para tukang dan tukang pemula/Catrik juga terdapat persepsi bahwa kepala tukang/Bass adalah panutan baik dalam pekerjaan maupun dalam kehidupan sehari-hari. Seperti yang disampaikan bapak Soleh selaku anak buah dari bapak Trisno sebagai berikut:

“Panutan saya di galangan ya kepala tukang/Bass sebab saya mendapatkan ilmu pembuatan kapal dari kepala tukang bahkan saya bekerja di galangan ini ya berkat jasa kepala tukang/Bass. Pernah saya diajak kepala tukang lain untuk bekerja bersama mereka namun saya tolak karena saya nggak mau ngecewain pak trisno”. (Soleh, tukang)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan tukang menunjukkan bahwa kepala tukang/Bass menjadi panutan dalam bekerja di galangan sebab para

tukang mendapatkan keahlian dalam pembuatan kapal dari seorang kepala tukang/Bass. Para tukang juga tidak mau meninggalkan pekerjaannya yang menjadi anak buah tukang untuk mengikuti kepala tukang lain sebab para tukang tidak mau merusak hubungan yang sudah dibangun antara para pekerja dengan kepala tukang/Catrik. Hal serupa juga diungkapkan oleh bapak Faizin selaku anak buah dari bapak Kamto sebagai berikut:

“Panutan dalam bekerja ya sudah pasti kepala tukang/Bass mas, karena kepala tukang yang mengajari saya dalam bekerja. Selain itu saya juga sangat berterimakasih kepada pak kamto karna beliau yang mengajak saya untuk bekerja di galangan kapal yang awalnya menjadi catrik sampai sekarang bisa menjadi tukang ya berkat kepala tukang maka dari itu saya selalu siap jika diajak atau diperintah kepala tukang/Bass dalam bekerja maupun diluar pekerjaan”. (Faizin, tukang)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan tukang menunjukan bahwa kepala tukang/Bass selalu menjadi panutan bagi para pekerja di galangan kapal. Para pekerja di galangan kapal menganggap bahwa jasa kepala tukang/bas sangat besar sebab pekerjaan mereka yang digeluti saat ini berkat kepala tukang/Bass maka dari itu para pekerja menganggap bahwa mereka harus membalas kebaikan kepala tukang/Bass dalam hal pekerjaan maupun kehidupan sehari-hari.

Dengan demikian hubungan kepala tukang/Bass dengan para tukang bersifat interpersonal (pribadi). Kepala tukang/Bass dijadikan panutan bagi para pekerjaannya baik dalam hal teknik kerja maupun dalam kehidupan sehari-hari, hal ini wajar karena kepala tukanglah yang mencarikan pekerjaan tukang dan tukang pemula/Catrik. Atas jasa baiknya itu maka wajib balas budi

menjadi wujud ketergantungan antara tukang dan tukang pemula/Catrik kepada kepala tukang/Bass.

3. Tugas Pemasaran

Pemasaran merupakan salah satu kegiatan pokok yang dilakukan perusahaan dalam rangka mencapai tujuan yaitu mempertahankan kelangsungan hidup untuk berkembang dan mendapatkan laba. Pemasaran juga merupakan faktor yang penting dalam memenuhi kebutuhan konsumen. Maka dari itu, kegiatan pemasaran harus memenuhi kepuasan konsumen jika perusahaan tersebut menginginkan usahanya berjalan terus menerus (Handoko, 2000).

dijalankan oleh pemilik galangan kapal beserta keluarganya dalam mencari pembeli, terkadang pemilik galangan juga menggunakan jasa makelar. Makelar tersebut biasanya berasal dari teman dekat pemilik galangan kapal maupun dari kepala tukang/Bass. Sesuai keterangan yang diberikan.

“Strategi saya untuk mencari calon pembeli biasanya saya sendiri ikut mengiklankan lewat facebook atau media sosial lainnya akan tetapi saya tetap mendatangi calon pembeli guna memberikan informasi kepada calon pembeli mengenai klasifikasi kapal, waktu pembuatan dan lain-lain. Selain pemasaran di internet saya memasrahkan kepada pak Dui selaku orang kepercayaan saya untuk mencari pembeli biasanya para kepala tukang/Bass juga ikut mencari para pembeli”. (H. Nur Abadi, pemilik galangan di Abadi Group Shipyard)

Dalam hal memasarkan produksi kepala tukang/Bass juga diperbolehkan mencari calon pembeli sebab kepala tukang/Bass mengetahui seluk-beluk kapal dan kualitas kapal yang dibuatnya. Hal serupa juga disampaikan H. Slamet Urip selaku pemilik di galangan kapal di Karangasem Utara sebagai berikut:

“Untuk pemasaran biasanya saya mencari sendiri mas, model penjualan saya hanya kepercayaan para pembeli sebab jika pernah mendapatkan pesanan dari suatu daerah maka kedepanya dari wilayah tersebut juga banyak yang membuat kapal disini, terkadang juga saya menggunakan jasa makelar. Biasanya saya yang jemput bola jika ada info ada calon pembeli saya langsung ke tempat calon pembeli, walaupun menggunakan jasa makelar namun belum tentu si makelar bisa meyakinkan calon pembeli agar membuat kapal disini. Kebanyakan pemesan dari wilayah Bali dan Jakarta namun ada juga pesanan dari Taiwan tetapi itu tidak mesti setiap tahunya ada”. (H. Slamet Urip, pemilik galangan di CV. Nur Marine)

BAB V

RELASI SOSIAL TERPOLA DALAM MASYARAKAT GALANGAN KAPAL KARANGASEM UTARA

A. Gagasan Dasar dalam Sistem Kerja di Industri Galangan Kapal

1. Adaptasi

Peninggalan budaya masa lampau dari situs-situs arkeologi di Indonesia telah memberikan informasi pada kita bahwa aktivitas maritim di Indonesia berlangsung sejak lama, namun tidak diketahui secara pasti kapan kegiatan pelayaran dan pembuatan kapal di Indonesia berlangsung. Hanya saja ada beberapa bukti yang menunjukkan bahwa pelayaran bangsa Indonesia berlangsung sejak zaman prasejarah, hal ini dibuktikan dengan adanya relief di Candi Borobudur berupa prau dengan memakai batang cadik, linggi lancip dengan dua tiang dan dua tiang layar, serta beberapa anak buah kapal. Teknologi pembuatan kapal juga sudah ada sejak dahulu hal ini dibuktikan dengan ditemukannya lukisan pre-histori di Pulau Kei Kecil yang terdapat di dinding gua atau batu karang berupa gambar sampan. Sampan tersebut diwakili oleh orang-orang yang menggunakan tutup kepala aneh atau mungkin bulu-bulu burung, sampan tersebut digambarkan dengan atap serta haluan dan buritan yang mencuat ke atas, lukisan sampan tersebut kemungkinan tidak hanya berkaitan dengan aspek religio-magis, tetapi juga menggambarkan kehidupan masyarakat dalam mengatasi lingkungannya yang berupa laut (Julianti, 2012).

Dari zaman ke zaman teknologi pembuatan kapal mengalami kemajuan. Tradisi pembuatan kapal Indonesia mengalami perubahan yang signifikan sejak kedatangan kapal-kapal Portugis di perairan

Indonesia, hal ini terjadi karena banyak orang Portugis bekerja sebagai penasehat dan arsitek kapal seperti yang dilakukan oleh Van Linsehotten pada abad ke 16 (Julianti, 2012).

Demikian juga dengan kapal-kapal yang dibuat para pengusaha di galangan kapal Karangasem Utara dengan mengadopsi teknologi pembuatan kapal di daerah lain. Hal ini dilakukan karena para pengusaha tidak mau produk kapalnya tidak laku di pasaran. Dengan demikian usaha galangan kapal di Karangasem Utara tidak lepas dari pengaruh teknologi pembuatan kapal sebelumnya dan teknologi pembuatan kapal dari daerah lain. Seperti yang disampaikan oleh Tiko selaku anak dari pendiri galangan kapal pertama di Karangasem Utara sebagai berikut:

“Awal mula berdirinya industri galangan kapal pada tahun 1950an yang dirintis oleh ayah saya Djajuri. pada periode tahun 1950 hingga 1980 bapak memproduksi kapal berbahan kayu yang dipasarkan hanya mengadakan pasar lokal di wilayah sekitar batang saja. dengan berjalanya waktu industri galangan kapal mengalami banyak perubahan seperti semakin bertambah dan berkembangnya galangan kapal di Karangasem Utara dan perubahan teknologi dalam teknik pembuatan kapal seperti perpaduan antara kayu dan fiber” (Tiko, pemilik galangan).

Berdasarkan keterangan dan penelitian yang dilakukan di masyarakat galangan kapal Karangasem Utara, masyarakat tetap mempertahankan warisan leluhur dalam usaha tersebut. Mereka meneruskan ilmu tradisional baik dalam hal pembuatan kapal maupun pengelolaan usaha tersebut. Mulai dari pemilihan bahan baku,

pembuatan kapal yang dilakukan dengan manual dan keterampilan tradisional, serta adaptasi terhadap tantangan-tantangan kehidupan di sekitarnya.

Sebagaimana yang telah diketahui sebelumnya, masyarakat Karangasem Utara tidak hanya terdiri dari masyarakat pekerja galangan kapal saja, melainkan memiliki beragam masyarakat pesisir dengan profesi yang berbeda-beda. Telah kita bahas pada bab iii bahwa kebanyakan masyarakat bekerja sebagai nelayan. Hal ini dapat dipahami seperti sepanjang pesisir Utara Jawa, masyarakat bekerja pada sektor perikanan. Hal ini lah yang kemudian memberi pembeda masyarakat Karangasem Utara dengan pesisir Utara Jawa yang lain. Kendati dihuni oleh masyarakat nelayan, Karangasem Utara juga ditinggali oleh masyarakat galangan kapal.

Tentunya hal ini menuntut adanya berbagai kondisi yang perlu diadaptasi oleh masyarakat. Baik pola interaksi, maupun secara kultur dalam masyarakat. Menurut Selo Soemardjan perubahan sosial merupakan suatu adaptasi atau perbaikan dalam cara bermasyarakat demi memenuhi kebutuhan-kebutuhannya, sedangkan faktor-faktor penyebabnya adalah difusi atau penemuan yang baru. Secara alamiah masyarakat senantiasa mengalami perubahan, baik perubahan secara fisik maupun secara pengetahuan. Perubahan secara fisik menyangkut pertambahan penduduk, sedangkan perubahan lingkungan dapat terjadi karena perubahan lingkungan alam maupun sosial yang bisa menyebabkan berubahnya cara memahami dan menginterpretasikan yang dipunyai oleh manusia. Selain itu ada pengenalan baru yang berupa teknologi, alat penangkapan ikan yang lebih canggih baik dari dalam masyarakat itu sendiri, maupun teknologi dari luar masyarakat yang dapat membuat system pengetahuan masyarakat mengalami perubahan.

Kehidupan masyarakat pesisir banyak yang masih berada dalam taraf sosial ekonomi yang sederhana, misalnya banyak nelayan yang masih mengandalkan alat penangkapan tradisional, hasil yang diperoleh sangat terbatas dan tidak mampu bersaing dengan nelayan yang memiliki alat tangkap lebih canggih. Keterbatasan pendidikan, kemampuan dan keterampilan serta teknologi yang dipunyai membuat mereka kurang mampu menghadapi tantangan alam yang tidak menentu. Akibatnya hasil tangkapan sangat bergantung pada musim dan cuaca. Meskipun sudah ada peralatan yang digerakkan oleh mesin semua itu belum mampu membuat masyarakat nelayan masih beraada tetap pada posisi garis kemiskinan secara ekonomi terutama pada buruh nelayan..

Hal tersebut membuat sebagian nelayan memilih mencari pekerjaan lain yang dianggap lebih stabil secara ekonomi, dan tidak tergantung pada musim. Salah satu pilihan yang diambil adalah bekerja pada galangan kapal. Mereka dapat melihat bahwa hampir dalam setiap perusahaan galangan, akan mengerjakan kapal pesanan sepanjang tahun, sehingga penghasilan bisa mereka dapatkan setiap harinya.

Oleh karena hal itu, sebagian mereka akan belajar keterampilan membuat kapal dengan merintis karir sebagai catrik di galangan kapal. Meskipun pekerjaan ini tidak begitu terbuka, namun memberi dampak pada masyarakat yakni adaptasi terhadap caranya memandang apa yang menjadi kepunyaannya. Serta memberi referensi system pengetahuan yang dinamis. Bahkan dapat dikatakan bahwa kemunculan-kemunculan galangan kapal adalah salah satu bentuk adaptasi masyarakat pesisir Karangasem Utara dalam menghadapi tantangan zaman, sekaligus tantangan untuk melestarikan system pengetahuan tradisional berupa pembuatan kapal. Tidak hanya dalam skala sempit, pembuatan kapal tradisional dianggap sebagai keahlian

maritim yang terus diusahakan supaya bertahan dengan berbagai cara. Pembuatan kapal modern dan orientasi masyarakat yang lebih “kedaratan” menantang masyarakat pesisir untuk terus beradaptasi mempertahankan jiwa maritim.

Adaptasi ini dilakukan masyarakat tanpa menghilangkan esensi tradisionalnya. Pada bab sebelumnya kita telah membahas bahwa masyarakat pengrajin kapal, bahkan nelayan menerapkan teknologi maupun pengelolaan yang sifatnya tradisional. Hal ini bukanlah tanpa sebab, Masyarakat lebih akrab dengan cara-cara mereka yang lama dibandingkan dihadapkan dengan teknologi supermodern yang bagi mereka asing dan memerlukan waktu untuk kembali belajar dari nol. Sehingga dalam menghadapi tantangan zaman, masyarakat beradaptasi tanpa meninggalkan hubungan-hubungan sosial yang tradisional, misalnya kekeluargaan dalam pembuatan kapal daripada hanya ikatan-ikatan professional belaka.

Di kalangan para pengrajin kapal, akan ditemukan gaya hidup yang berbeda dengan nelayan. Oleh karena penghasilannya dapat dibilang tetap jumlahnya, masyarakat pengrajin kapal umumnya tidak memiliki periode impulsif memberi barang seperti nelayan ketika hasil tangkapannya melimpah. Nelayan umumnya akan membeli barang-barang seperti perhiasan, sofa, lemari, TV, dan kulkas pada saat penghasilan meningkat, namun pada musim paceklik atau pada masa ikan tangkapan sulit diperoleh mereka akan kembali menjual barang-barang elektronik tersebut untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka sehari-hari. Hal itu umum dilakukan di kalangan nelayan dikarenakan penghasilan mereka yang tidak tetap. Pada masyarakat pengrajin galangan kapal, mereka cenderung bisa menyimpan uang mereka meskipun di tingkat paling bawah seperti catrik penghasilannya paling kecil. Masyarakat pengrajin galangan kapal memiliki kecenderungan menabung yang tinggi, hal ini dikarenakan mereka ingin terus

meningkatkan skill dan mengumpulkan modal guna membuka sendiri galangan milik mereka.

Meskipun demikian masyarakat dari dua sektor yang berbeda ini, karena tinggal di lingkungan yang sama, telah mempengaruhi satu sama lain dan memberikan corak tertentu pada system sosial yang berjalan. Adaptasi yang dilakukan keduanya pada akhirnya melahirkan sikap saling meniru dalam hal yang positif, misalnya dalam gaya hidup serta orientasi pendidikan. Pandangan masyarakat di Karangasem Utara terhadap pendidikan diketahui menjadi lebih baik setelah galangan kapal menjamur di pesisir Karangasem Utara, tidak hanya pada keluarga pengrajin galangan kapal, namun juga pada keluarga petani. Kemampuan mengembangkan sector galangan dilihat nelayan sebagai contoh bawa dengan keterampilan dan ilmu orang bisa hidup lebih stabil, apalagi jika disokong dengan pendidikan formal. Tak elak hal tersebut menjadi proses adaptasi menghadapi tantangan jaman. Masyarakat galangan kapal pun mengamati, meniru dan memodifikasi hubungan-hubungan sosial yang terjadi pada kehidupan nelayan, dan diterapkan pada sektor galangan kapal, seperti layaknya hubungan patron-klien, hal tersebut dianggap mampu menjaga kestabilan hubungan mereka yang tidak hanya diikat oleh hubungan professional belaka.

Para pengrajin galangan kapal juga turut merayakan upacara nyadran sebagai tradisi yang telah diturun temurunkan oleh nelayan pesisir. Hal itu dilakukan guna menghormati tradisi para pencari ikan. Sebenarnya nyadran sendiri tidak hanya dilihat sebagai upacara atau tradisi milik nelayan saja, melainkan masyarakat pesisir pada umumnya karena lautlah yang memberi banyak keberkahan dan sumber kehidupan bagi masyarakat pesisir. Hal inilah yang membuat tiada jurang atau tebing tinggi kesenjangan hubungan antara nelayan

dan masyarakat galangan kapal, mereka saling beradaptasi dan saling menyesuaikan serta mengisi satu sama lain sebagai makhluk sosial.

2. Goal Attainment

Sebagai makhluk sosial, masyarakat telah melakukan berbagai cara untuk mencapai tujuan bersama. Diantaranya adalah memiliki lingkungan tempat tinggal yang nyaman dan aman, Masyarakat memiliki penghasilan guna bertahan hidup, serta tujuan-tujuan lain seperti melaksanakan tradisi. Begitu pula dengan masyarakat di galangan kapal Karangasem Utara. Mereka menentukan pencapaian tujuan itu sebagai prioritas. Pada masyarakat pengrajin di galangan kapal hidup aman tentram dan guyub adalah salah satu tujuan kolektif mereka, selain itu mereka mengharapkan aman secara ekonomi dengan berharap pengerjaan kapal bisa selesai dengan baik, yang menjadi tujuan kolektif mereka.

Untuk tujuan kolektif, masyarakat secara bersama-sama menyadari bahwa guyub rukun haruslah dilakukan bersama-sama. Mereka mengadakan banyak kegiatan bersama baik yang dilakukan di tengah masyarakat pesisir dengan berbagai profesi, maupun yang sifatnya dilakukan di antara sesama pengrajin galangan kapal. Hal ini melahirkan organisasi sosial dan terlihat adanya hasil dari adaptasi masyarakat memodifikasi berbagai kultur Jawa pesisir untuk diterapkan di kalangan mereka.

Selain tujuan kolektif, terdapat tujuan individu yang khas dalam masyarakat pengrajin kapal. Hal inilah yang membedakan masyarakat pengrajin dan masyarakat pesisir lainnya. Mereka mengharapkan dapat mencapai mobilitas sosial melalui pencapaian karir di bidangnya. Dalam kehidupan nelayan jarang ditemui keinginan mobilitas sosial yang tertarget. Sementara pada masyarakat pengrajin kapal hal itu cukup terbuka dan dianggap memungkinkan

untuk dikejar. Meski ada hubungan patron-klien, tidak menutup kesempatan bagi mereka untuk terus belajar mengasah keterampilan dalam pembuatan kapal sembari mengumpulkan modal yang mereka miliki. Pada umumnya mereka memiliki keinginan untuk bisa membuka perusahaan galangan kapal milik mereka sendiri dan membuka pekerjaan bagi generasi penerusnya. Tujuan individu ini jugalah yang membedakan orientasi dan cara pikir masyarakat pengrajin kapal pada umumnya. Cara mereka belajar dan memandang sebuah sumberdaya memang dilatih dan disadari penuh bahwa hal tersebut tidaklah instan. Membentuk pola pikir sabar dan totalitas dalam mengerjakan sesuatu.

Tujuan kolektif dan tujuan individu ini akhirnya berpadu dan menggerakkan masyarakat untuk melakukan berbagai cara yang membentuk pola dan cara-cara hidup yang menjadi umum bagi masyarakat pengrajin galangan kapal. Mereka memiliki kultur tersendiri yang dapat dibedakan dari cara hidup dan pola pikir yang menarik.

3. Integritas

Sistem sosial mengatur hubungan antar komponen yang saling bergantung dalam system. Integrasi dalam hal ini adalah proses yang mengatur hubungan antar bagian atau komponen dalam system dalam sebuah masyarakat. Tentunya hal ini dapat dilihat dari fenomena integrasi yang muncul dalam masyarakat, antar-individu maupun sebagai kolektif. Hal ini tidak lepas adalah usaha masyarakat untuk mencapai prioritas tujuan mereka.

Masyarakat pengrajin kapal di galangan kapal Karangasem Utara merupakan bagian dari masyarakat pesisir pada umumnya. Mereka menjalankan tradisi kolektif ala masyarakat pesisir Jawa yang tak terpisahkan dari proses budaya masyarakat. Selama ini masyarakat

pesisir selalu diidentikkan dengan nelayan. Padahal terdapat masyarakat galangan kapal yang tidak jauh berbeda secara karakteristik seperti sikap egaliterisme yang tinggi dalam interaksi satu dengan lainnya dalam masyarakat. Meskipun terdapat pula hirarki dalam masyarakat pesisir, namun tidak setinggi jurang hirarki pada masyarakat pedalaman.

Tidak adanya pihak-pihak yang membantu secara total dan bersungguh-sungguh dalam membangun masyarakat pesisir, mendorong masyarakat pesisir biasa mengembangkan strategi kemandirian berdasarkan kemampuan sumberdaya yang dimiliki untuk menyelesaikan berbagai persoalan yang mereka hadapi. Kemandirian ini membangkitkan sikap-sikap otonom di kalangan mereka merupakan modal sosial yang sangat berharga sebagai basis kelangsungan hidup mereka. Manifestasi dari sikap-sikap otonom masyarakat pesisir terwujud dalam konstruksi pranata sosial, seperti perkumpulan simpan pinjam, arisan, dan jaringan sosial berfungsi untuk menggalang kemampuan sumberdaya ekonomi kolektif dalam relasi timbal balik sehingga eksistensi masyarakat pesisir tetap terjamin.

Masyarakat galangan kapal memiliki paguyuban galangan kapal sebagai wadah komunitas masyarakat pengrajin galangan kapal. Mereka memiliki kegiatan pertemuan rutin untuk membahas berbagai kepentingan mereka bersama guna memajukan sektor usaha mereka, serta menguatkan ikatan persaudaraan diantara masyarakat pengrajin kapal. Di dalamnya proses integrasi berjalan erat dengan proses saling belajar bersama. Mereka saling membagi keterampilan pembuatan kapal, bahkan kepada pengelolaan perusahaan. Hal ini membuat pengrajin di tingkat yang paling rendah pun dapat terus belajar dan mengembangkan diri sehingga kebutuhan terhadap paguyuban begitu tinggi. Begitupun antar sesama pemilik usaha galangan kapal,

paguyuban menjadi jembatan bagi persaingan yang sehat. Mereka sering saling berbagi pesanan kapal, sebagaimana diketahui bahwa biasanya satu perusahaan dalam satu tahun biasanya kuat mengerjakan dua sampai tiga pesanan kapal, tergantung pada bentuk dan ukuran kapal. Sehingga jika ada pesanan pembuatan kapal yang banyak dan lebih dari jumlah itu, mereka akan berbagi pada pengusaha lain melalui paguyuban. Hal ini efektif dalam membantu mengembangkan galangan kapal kecil menjadi lebih berkembang dan besar. Penyerapan tenaga kerja juga pada akhirnya menjadi lebih banyak. Jaringan sosial yang terbentuk di antara masyarakat galangan juga memperluas dan menggalang kekuatan masyarakat pesisir pada umumnya, karena banyak melahirkan kegiatan positif untuk kemajuan bersama. Seperti yang disampaikan oleh H. Slamet Urip selaku pemilik galangan kapal sebagai berikut:

“Banyaknya galangan di sini tidak melulu persaingan terus mas, sering juga kami antar pemilik galangan melakukan kerjasama dalam pembuatan kapal apalagi kalo pesenan lagi banyak biasanya kami melakukan kerjasama istilahnya ya berbagi rejeki mas”. (H. Slamet Urip, pemilik galangan di CV. Nur Marine)

Ikatan sosial dalam galangan kapal pun terbilang menarik, sebagaimana masyarakat nelayan, masyarakat galangan kapal juga memiliki hal yang mirip, ada kemungkinan terjadi modifikasi oleh masyarakat galangan kapal terhadap *way of life* yang selama ini berjalan di kalangan nelayan yakni hubungan patron-klien. Jaringan patron-klien merupakan wadah dan sarana yang menyediakan sumber daya jaminan sosial secara tradisional untuk menjaga kelangsungan

hidup masyarakat pesisir terutama nelayan. Kekuatan hubungan patron-klien ini biasanya dapat dilihat pada pola-pola relasi sosial antara (1) nelayan pemilik dengan nelayan buruh, (2) nelayan pemilik dengan penyedia modal usaha, (pedagang ikan/pedagang perantara, (3) nelayan (nelayan pemilik dan nelayan buruh) dengan pemilik toko yang menyediakan kebutuhan hidup dan kebutuhan melaut. Jika hasil tangkapan nelayan diberikan dalam bentuk ikan, biasanya hubungan patron-klien antara nelayan buruh dan pedagang ikan juga intensif. Pada masyarakat galangan kapal hubungan patron klien dapat dilihat pada pola-pola relasi sosial antara (1) catrik (pengrajin paling pemula) dan tukang (2) tukang dan Bass (kepala tukang) (3) Bass dan pemilik galangan. Seperti kita ketahui bahwa pemilik galangan tidak mengawasi secara langsung pembuatan kapal, melainkan akan terdapat leader yang mengatur segala sesuatu tergantung tingkatan-tingkatan tersebut dan menghasilkan hubungan patron-klien. Hubungan tersebut tidak hanya dalam pekerjaan, namun berimplikasi terhadap interaksi yang terjadi di luar pekerjaan mereka.

Intensitas hubungan patron –klien dapat menguat maupun melemah, tergantung pada kondisi yang dibutuhkan keduanya sebagaimana yang terjadi pada nelayan. Sehingga hubungan tradisional patron-klien inipun dapat dikatakan terkadang merupakan hubungan yang bersifat bersifat industrial. Seperti yang disampaikan oleh Trisno selaku kepala tukang/Bass galangan kapal sebagai berikut:

“Hubungan utama pengusaha dengan kami terkadang dapat dikatakan sebatas hubungan kerja mas sebab dalam industri ini kami tidak diikat tetap, kalau ada proyek untuk membuat kapal saya akan dipanggil, dan saya juga merekrut pada tukang atau catrik untuk ikut bekerja. Biasanya kesepakatan kerja melalui saya selaku kepala

tukang dengan pemilik galangan”. (Trisno, kepala tukang/Bass).

Sifat hubungan tersebut atas dasar kepentingan dari kedua belah pihak antara pengusaha dan pekerja dan jauh dari kesan feodal, pada suatu sisi para pengusaha berkepentingan mencari keuntungan dari usahanya sedangkan dari sisi lain para pekerja berkepentingan mencari penghasilan sesuai dengan keahlian mereka.

4. Latensi

Latensi merupakan suatu kondisi dimana sistem sosial harus memahami, memelihara, dan memperbaiki, baik memotivasi individual maupun pola-pola kultural yang menciptakan dan menopang motivasi (Hamilton, 1990). Dalam masyarakat pengrajin kapal di galangan kapal Karangasem Utara, latensi dalam sistem sosial erat kaitannya dengan kultur yang kemudian muncul dan dipelihara di antara komunitas masyarakat tersebut. Pemeliharaan pola dapat terlihat pada bagaimana sektor galangan kapal tetap mempertahankan pengelolaan tradisional di dalamnya, sebagaimana yang telah dibahas pada bab IV. setiap bagian di dalamnya tidak anti terhadap perubahan namun pola-pola manajemen tradisional tetap dipelihara.

Hal ini kemudian menjadi standar yang seolah diterapkan siapapun yang kemudian akan membuka galangan kapal di Karangasem Utara. Cara tersebut bertahan karena dipelihara baik secara vertical maupun horizontal. Secara vertical berarti system pengetahuan yang demikian itu diturun-temurunkan antar generasi, sedangkan secara horizontal berarti pada generasi yang sama saling menularkan dan mempertahankan cara dan system pengetahuan yang sama tersebut. Pemeliharaan pola vertical biasanya dilakukan pengusaha kepada generasi penerusnya seperti anak maupun keluarga

yang akan meneruskan perusahaan. Sementara pola horizontal bisa berjalan secara alami maupun disengaja, seperti sharing yang dilakukan di dalam paguyuban, maupun hasil belajar catrik/ bass pada saat bekerja dan kemudian menerapkan pola yang sama pada saat mereka membuka usaha mereka sendiri.

Latensi memastikan juga pelestarian pola pengelolaan tradisional serta keahlian dalam membuat kapal tidak hilang dari masyarakat. Berbicara mengenai keberadaan yang mengandung unsur bertahan galangan kapal harus melestarikan keahlian dalam pembuatan kapal agar baik pola maupun teknik pembuatan kapal tradisional berjalan terus menerus di Karangasem Utara. Keahlian masyarakat Karangasem Utara dalam membuat kapal akan terus ada sebab keahlian para pekerja dalam membuat kapal tidak diperoleh dari bangku sekolah melainkan turun-temurun dari pendahulu mereka sebab ilmu yang diperoleh dari para senior kepada para juniornya dan harus melalui tahapan paling bawah seperti menjadi Catrik, tukang dan Bass.

Sebelum mendirikan usaha galangan para pemilik galangan biasanya merintis menjadi tukang pemula/Catrik, tukang dan kepala tukang/Bass hal ini bertujuan agar ketika mereka bisa mendirikan usaha galangan kapal para pemilik galangan kapal tahu seluk beluk kapal sehingga dalam pemasaran mereka menguasai semua informasi mengenai kualitas kapal mereka, model kapal, jenis kayu dan jangka waktu pembuatan kapal.

Keahlian dalam membuat kapal para pekerja galangan kapal di Karangasem Utara tidak didapat secara instan, para pekerja harus berlatih terus menerus. Tak dipungkiri bahwa hirarki dalam masyarakat pengrajin kapal mampu mempertahankan tradisi dalam komunitas mereka karena setiap tingkatan memiliki peran dan

tanggungjawab dalam komunitas dan sifatnya bisa naik. Tingkatan paling bawah disebut Tukang pemula/Catrik yaitu tukang yang belum memiliki keahlian tinggi, artinya mereka harus berlatih menguasai ketrampilan membuat kapal dengan cara melayani tukang yang lebih senior. Tingkatan selanjutnya disebut tukang/anak buah kapal yaitu tukang yang telah memiliki ketrampilan yang memadai untuk membuat kapal. Tingkatan paling tinggi para pekerja disebut disebut kepala tukang/Bass yaitu tukang yang telah menguasai tingkat ketrampilan yang memadai untuk membuat kapal.

Ketiga tingkatan tersebut tidak diperoleh secara cepat, butuh waktu bertahun-tahun untuk meraih tingkatan yang lebih tinggi. Dibutuhkan waktu bertahun-tahun sebab tingkatan tersebut bukan semata-mata mengenai jabatan melainkan jabatan tersebut mendeskripsikan hirarki sosial yang ditentukan berdasarkan tugas dan keahlian dalam pembuatan kapal.

Tingkatan paling tinggi pekerja dalam galangan kapal yaitu kepala tukang/Bass. Tukang/Bass merupakan pemimpin dari para tukang dalam membuat kapal, dalam komunitas pengrajin kapal di galangan kapal Karangasem Utara jabatan kepala tukang tidak diperoleh dari pemilihan oleh para tukang melainkan diperoleh karena memiliki keahlian khusus di atas yang lain dalam membuat kapal seperti mendesain kapal hingga pembuatan kapal secara menyeluruh. Seperti yang disampaikan oleh Kamto selaku kepala tukang/Bass di galangan kapal sebagai berikut:

“Tradisi seperti ini sudah berlangsung lama dan memang membuat orang termotivasi untuk melestarikan. Sebelum saya menjadi kepala tukang awalnya saya bekerja menjadi catrik selama 2 tahun dan tukang 3 tahun soalnya kepala tukang/Bass

harus memiliki ketrampilan yang lebih dalam membuat kapal karena tugas dari seorang kepala tukang/Bass harus mengajari dan membimbing para dalam pembuatan kapal. Kini status sosial saya di sini sebagai kepala tukang/bass, selain mengatur anak buah saya, saya juga yang membuat perjanjian dengan pemilik galangan seperti berapa upah yang akan dibayarkan serta kebutuhan dari para tukang ketika bekerja”. (Kamto, kepala tukang/Bass)

Masyarakat pada galangan kapal menyadari bahwa system pengetahuan mengenai galangan kapal ini haruslah dipertahankan. Selain untuk melestarikan keterampilan pembuatan kapal, mereka meyakini bahwa masyarakat pengrajin tradisional tidak boleh tergerus zaman karena adanya pembuat kapal yang lebih modern. Sehingga dalam system sosialnya, masyarakat menyadari jika ada hal yang perlu diperbaiki maka haruslah diperbaiki, pola adaptasi dipelihara, tujuan dan proses integrasi pun dipelihara sedemikian rupa. Kultur ini berjalan dan digunakan sebagai *way of life* mereka sebagai masyarakat pengrajin galangan kapal. Di dalam kehidupan bermasyarakat, ketika ada perilaku yang menyimpang dari kebiasaan umum dalam masyarakat tersebut, maka system dalam masyarakat itu akan bekerja dengan sendirinya. Sanksi sosial tetaplah ada meskipun tidak berlaku secara formal. Misalnya terhadap perilaku tidak etis seseorang di tengah komunitas pengrajin galangan kapal dan sebagainya. Meski begitu, sikap egaliter dan terbuka sebagaimana karakteristik mereka, tidaklah terlalu memusingkan perilaku individu di dalam masyarakat. Mereka memiliki norma-norma sosial yang berfungsi memelihara pola dalam suatu kultur masyarakat namun berjalan dengan lebih santai.

B. Mobilitas Sosial

Masyarakat Karangasem Utara mayoritas bekerja pada sektor industri yaitu industri galangan kapal. Para pekerja di industri galangan kapal mengalami mobilitas vertikal. Mobilitas sosial vertikal ke atas (*social Climbing*) merupakan perpindahan individu atau objek-objek sosial dari suatu kedudukan sosial rendah ke dalam kedudukan sosial yang lebih tinggi. Perpindahan kedudukan sosial tersebut mengacu pada perbedaan status antara pekerja satu dengan pekerja yang lain, terjadinya mobilitas sosial pada pekerja diraih melalui jenjang yang panjang melalui tingkatan paling bawah yaitu tukang pemula/Catrik, tukang dan kepala tukang/Bass. Faktor pendukung mobilitas para pekerja galangan kapal dalam mendapatkan status sosial di galangan kapal merupakan faktor yang dapat mempercepat seseorang dalam mencapai tingkatan atau jabatan para pekerja. Beberapa faktor pendukung para pekerja meraih tingkatan sosial antar pekerja di industri galangan kapal sebagai berikut:

1. Kompetensi

Kemampuan para pekerja merupakan nilai utama untuk mendapatkan tingkatan para pekerja di galangan kapal. Para pekerja harus mempunyai skill dalam teknik membuat kapal yang membuat mereka berbeda dari tingkatan sebelumnya. Semakin bagus kompetensi yang dimiliki pekerja semakin besar pula peluang mereka meraih tingkatan tersebut. Seperti yang dijelaskan oleh pak Trisno selaku Bass di galangan kapal Abadi Group Shipyard melalaui wawancara sebagai berikut:

“untuk mendapatkan tingkatan yang ada di galangan kapal ini tidak didapat secara mudah mas,

harus menguasai dan memiliki keahlian dalam membuat kapal misalnya catrik agar bisa naik tingkatan menjadi tukang ya harus bisa memasang gading membuat kaprok dan lain-lain. Maka dari itu tujuan para tukang mengajari catrik dalam membuat kapal ya agar catrik bisa naik tingkatan menjadi tukang dan upah mereka bisa lebih banyak dibandingkan saat mereka menjadi catrik” (Trisno, kepala tukang/Bass)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukan bahwa kompetensi dari para pekerja dapat mendukung para pekerja untuk dapat naik tingkatan ke tingkatan diatasnya hal itu dilakukan dengan cara tingkatan paling bawah belajar teknik pembuatan kapal dengan dibimbing para tukang yang lebih senior hal ini bertujuan agar keahlian dalam membuat kapal akan terus ada dan berpengaruh terhadap pendapatan para pekerja itu sendiri. Hal serupa juga disampaikan bapak Kamto selaku kepala tukang/Bass di galangan kapal CV. Nur Marine sebagai berikut:

“jika tukang tidak mau belajar semua teknik pembuatan kapal khususnya dalam membuat desain ya maka mereka tidak bisa menjadi kepala tukang/Bass sebab untuk menjadi bas juga harus menguasai teknik dan mengetahui seluk beluk kapal. Jika skill mereka masih biasa-biasa saja ya selamanya juga tidak bakal naik ke tingkatan selanjutnya” (Kamto, kepala tukang/Bass)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukkan bahwa skill para pekerja berpengaruh terhadap tingkatan para pekerja. Semakin bagus keahlian dalam membuat kapal semakin cepat pula para pekerja mendapatkan status diantara para pekerja. Jika kinerja para tukang semakin baik maka akan berpengaruh terhadap prestasi kerja dari para tukang. Prestasi kerja para tukang dapat diukur dengan hasil pengerjaan pembuatan kapal dan pengalaman para pekerja sehingga dengan dicapainya kinerja yang baik kesempatan untuk menduduki tingkatan tertinggi dapat dicapai.

2. Motivasi

Para pemilik galangan kapal di Karangasem Utara merupakan orang-orang yang sukses dan termasuk kedalam orang terkaya di Karangasem Utara kekayaan mereka berasal dari keuntungan usaha galangan kapal. Perkiraan keuntungan bersih dari usaha galangan kapal untuk satu kapal *pursein* sekitar 200 juta. Rata-rata produksi kapal disuatu galangan memproduksi kapal dalam satu tahun 4 unit kapal hal tersebut dapat dikatakan bahwa keuntungan dari usaha galangan cukup besar dan para pemilik galangan memiliki usaha sampingan seperti membuka matrial, pertokoan, penggergajian kayu, tambak dan lain-lain.

Keberhasilan para pemilik galangan kapal menjadi motivasi bagi para pekerja galangan kapal. Keinginan para tukang untuk mengikuti jejak para seniornya merupakan hal yang wajar sebab hampir semua pemilik galangan kapal berlatar belakang sebagai tukang kapal. Seperti yang disampaikan Oji selaku tukang pemula/Catrik sebagai berikut:

“iya mas saya sangat termotivasi sama pemilik galangan kapal karena mereka sebelum sukses seperti sekarang mereka bekerja menjadi buruh pembuat kapal sama seperti saya menjadi catrik terlebih dahulu” (Oji, tukang pemula/Catrik)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan tukang pemula/Catrik menunjukkan bahwa para pekerja termotivasi untuk mengikuti jejak para pemilik galangan kapal dengan bekerja sebagai catrik, tukang dan bass hingga nantinya bisa membuka usaha galangan sendiri. Hal tersebut menimbulkan etos kerja dari para pekerja untuk bekerja keras dan mengasah skill para pekerja untuk bisa mencapai tingkatan tertinggi hingga bisa membuka usaha galangan kapal.

Para pekerja di galangan kapal bercita-cita menjadi pemilik galangan kapal. Mereka akan mempersiapkan pengetahuan, keahlian dalam membuat kapal dan mereka juga harus mempersiapkan modal agar cita-cita mereka dapat tercapai. Oleh karena itu para pekerja kebanyakan hidup sederhana dan menunda kesenangan mereka, menunda kesenangan dapat diartikan sebagai menunda kesenangan seketika demi mencapai kesenangan tertentu dimasa depan. Seperti yang disampaikan bapak Kamto selaku kepala tukang/Bass di galangan kapal CV. Nur Marine sebagai berikut:

“biasanya saya menahan keinginan saya seperti membeli motor atau barang-barang lain mas. Banyak juga yang bilang bertahun-tahun bekerja sebagai kepala tukang tetapi motor masih sama dari dulu. Bagi saya dari pada membeli sesuatu yang tidak penting mending uangnya ditabung mas siapa

tau bisa buat modal membuka galangan kapal disini, nyatanya sebegus apapun motornya kegunaanya sama saja” (Kamto, kepala tukang/Bass)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan kepala tukang/Bass menunjukkan bahwa pekerja galangan kapal lebih memilih menunda kesenangan dari pada membeli sesuatu yang sebenarnya sudah ada. Mereka lebih memilih uang hasil kerja kerasnya ditabung agar bisa mewujudkan cita-citanya yaitu membuka usaha galangan kapal sebab untuk membuka galangan kapal dibutuhkan keberanian yang kuat serta membutuhkan modal yang banyak.

3. Terbukanya Peluang dan Kesempatan

Peluang dan kesempatan yang terbuka menjadi salah satu kunci naiknya seseorang dalam stratifikasi sosial. Pada masyarakat galangan kapal, hal itu bisa dibilang terbuka karena sebagai masyarakat pesisir, masyarakat pengrajin kapal pada komunitas galangan kapal tidak bergantung pada kekakuan *asset* dan *opportunity cost*. Sebagai perbandingan dalam kehidupan nelayan terdapat kekakuan aset perikanan (*fixity and rigidity of fishing assets*) yang mana itu adalah merupakan alasan utama kenapa nelayan tetap tinggal atau bergelut dengan kemiskinan dan seperti itu tidak ada upaya mereka untuk keluar dari kemiskinan itu. Kekakuan asset tersebut adalah karena sifat aset perikanan yang begitu rupa sehingga sulit untuk dilikuidasi atau diubah bentuk dan fungsinya untuk digunakan bagi kepentingan lain. Akibatnya pada saat produktivitas aset tersebut rendah, nelayan tidak mampu untuk mengalih fungsikan atau melikuidasi aset tersebut. Karena itu,

meskipun rendah produktivitas, nelayan tetap melakukan operasi penangkapan ikan yang sesungguhnya tidak lagi efisien secara ekonomis.

Argumen lain tentang nelayan yaitu bahwa nelayan tetap tinggal pada industri perikanan karena rendahnya opportunity cost mereka. Opportunity cost nelayan, menurut definisi, adalah kemungkinan atau alternatif kegiatan atau usaha ekonomi lain yang terbaik yang dapat diperoleh selain menangkap ikan. Dengan kata lain, opportunity cost adalah kemungkinan lain yang bisa dikerjakan nelayan bila saja mereka tidak sedang menangkap ikan karena musim/cuaca. Bila opportunity cost rendah maka nelayan cenderung tetap melaksanakan usahanya meskipun usaha tersebut tidak lagi menguntungkan dan efisien. Ada juga argumen yang mengatakan bahwa opportunity cost nelayan, khususnya di negara berkembang, sangat kecil dan cenderung mendekati nihil. Bila demikian maka nelayan tidak punya pilihan lain sebagai mata pencahariannya. Dengan demikian apa yang terjadi, nelayan tetap bekerja sebagai nelayan karena hanya itu yang bisa dikerjakan.

Pada masyarakat galangan kapal, asset yang mereka miliki sesungguhnya adalah skill, yang sifatnya tidak kaku, mereka bisa memanfaatkan skill tersebut untuk dikembangkan, dan bagi masyarakat pengrajin kapal yang mereka jual sesungguhnya adalah jasa. Hal itu dapat dipelajari secara terus menerus, mereka juga memiliki kesempatan untuk menggunakan cara tradisional yang mereka miliki untuk memodifikasi kebaruan-kebaruan yang terus menerus ada seiring perkembangan jaman, baik terkait dengan model, teknologi kapal, maupun teknik-teknik dalam pembuatan kapal. Peralatan yang mereka gunakan pun sifatnya fleksibel dan terbilang umum. Pemilik perusahaan galangan kapal yang memiliki asset, memberi kesempatan pada mereka yang tidak memilikinya,

untuk mengembangkan skill selain untuk fungsi pekerjaan itu sendiri.

Kemampuan dan penjualan jasa dalam galangan kapal, tidak bergantung pada musim, sehingga kecil kebutuhannya terhadap opportunity cost atau alternatif pekerjaan yang lain. Tanpa opportunity cost, sepanjang tahun mereka dapat terus mengerjakan kapal dan mendapat penghasilan yang dapat dikatakan jumlahnya tetap setiap harinya. Hal ini memberikan ketenangan yang pada akhirnya memberi kesempatan bagi para pekerja di galangan kapal untuk fokus dalam menekuni pekerjaannya. Bahkan diketahui, keberadaan galangan kapal di Karangasem Utara telah memberikan corak lain dibanding masyarakat pesisir lain, karena nelayan di pesisir Karangasem Utara dan sekitarnya dapat memanfaatkan galangan kapal sebagai opportunity cost mereka pada saat mereka tidak melaut karena berbagai alasan dan faktor alam. Para nelayan ini dapat memiliki penghasilan dengan menjadi buruh sementara pada galangan kapal, yang mengerjakan pekerjaan-pekerjaan yang tidak membutuhkan keterampilan terlalu rumit seperti tukang atau pun bass.

Dapat dikatakan bahwa asset yang tidak kaku, kemudian tidak bergantungnya galangan kapal terhadap musim dan cuaca, serta kebutuhan terhadap opportunity cost yang kecil merupakan kondisi yang menguntungkan bagi para pekerja di galangan kapal untuk memiliki keinginan meningkatkan karir dan pendapatan. Kondisi ini ideal karena pekerjaan galangan kapal adalah pekerjaan produktif yang menciptakan sesuatu, sehingga keberadaan dan kemajuannya tidak dihambat oleh faktor alam.

Disamping memiliki kepuasan hidup yang bisa diperolehnya sebagai pengrajin kapal, mereka berlaku sebagai pelaku yang memiliki orientasi pada peningkatan pendapatan. Karena way of life

yang demikian maka apapun yang terjadi dengan keadaannya, akan mengikuti midset dan pola pikir yang kemudian membentuk cara hidup untuk maju. Hal seperti itu tercermin dan tertuang pada kkegiatan-kegiatan yang kemudian tercipta pada masyarakat galangan kapal, di dalam paguyuban mereka berbagi pengetahuan baik mengenai teknik maupun pengelolaan tradisional, mereka membangun hubungan kekeluargaan untuk memfasilitasi tujuan-tujuan individu yang juga memiliki cita-cita untuk meneruskan keahlian dengan membuka galangan kapal dan bekerjasama antara galangan yang satu dengan lainnya.

Tentu hal ini memberi kita gambaran bahwa para pengusaha galangan kapal di Karangasem Utara sangatlah legowo dan memiliki kebijaksanaan yang tinggi. mereka memiliki sense of sharing yang tinggi serta membuka kesempatan seluas-seluasnya bagi para pekerjanya untuk terus meningkatkan skill. Dalam hal ini mobilitas tidak hanya bisa didaapat mereka yang kemudian memiliki modal dan membuka usaha mereka sendiri, tapi juga para pekerja yang memilih setia menekuni bekerja pada perusahaan orang lain, karena seiring dengan meningkatnya skill dan keterampilannya, mereeka akan dibayar lebih mahal oleh pemilik usaha galangan kapal. Peluang dan kesempatan yang sehat seperti ini sangat dirasakan oleh para pekerja yang diapresiasi kemampuan dan keterampilannya.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai Sistem Sosial dalam Industri Galangan Kapal Tradisional di Karangasem Utara Kabupaten Batang dapat disimpulkan bahwa:

Pertama, manajemen pembuatan kapal pada galangan kapal pada tahap pengadaan bahan baku bergantung pada permintaan pembeli dan harga kapal. Pembuatan kapal tidak menggunakan semua jenis kayu karena jenis dan kualitas kayu berbeda-beda. Sebagian besar pengusaha galangan kapal memproduksi kapal kayu pursein desain pada kapal sendiri bergantung pada pesanan pembeli dibuat oleh Bass/Kepala Tukang, tukang dan tukang pemula/Catrik. Manajemen menjadi faktor penentu dalam suatu usaha agar mencapai tujuan yang diinginkan dengan proses perencanaan, pengorganisasian dan penggunaan sumber daya. Manajemen pengorganisasian dalam usaha galangan kapal ditentukan oleh pemilik bertanggung jawab penuh dan mengatur sumber daya manusia terdiri dari pemilik, keluarga serta pekerja. Manajemen pengawasan dalam usaha galangan kapal pemilik memberikan pengarahan dalam proses produksi kepada Tukang/Bass terkait desain pembuatan kapal dan memberikan mandat kepada Kepala Tukang untuk mengkoordinir Tukang pemula/Catrik.

Teori fungsionalisme struktural karya Talcott Parsons mengemukakan fungsionalisme struktural dimulai dengan empat fungsi penting untuk semua tindakan dengan skema AGIL yaitu: (A) *Adaptation*, (G) *Goalattainment* (G), (I) *Integration* (I), dan (L) *Latency* (L). Disini peneliti melihat bahwa para pekerja industri galangan kapal sebagai sistem yang dimaksud oleh Parsons mampu memenuhi AGIL meskipun terdapat kendala dalam mewujudkannya (adaptasi)

dalam galangan kapal di tunjukan dengan industri galangan kapal mampu mengadopsi teknik pembuatan kapal dari zaman dahulu hingga sekarang serta adaptasi yang mereka lakukan di tengah masyarakat pesisir yang didominasi nelayan, (Goal Attainment) ditunjukan melalui skala prioritas tujuan yang mereka terapkan sebagai masyarakat dalam komunitas galangan kapal, (Integration) ditunjukan dengan berbagai integrasi dalam bagian-bagian masyarakat seperti membentuk berbagai hubungan antar pelaku dalam komunitas pengrajin kapal seperti hubungan antara pemilik galangan satu dengan pemilik galangan lainnya, pekerja dengan pemilik galangan dan para pekerja dengan para pekerja, serta integrasi terlihat pada berbagai pranata sosial sebagai upaya kemandirian mereka sebagai pekerja galangan kapal dalam hal ini adalah paguyuban-paguyuban yang mereka miliki, (Latency) ditunjukkan dengan tradisi yang terus menerus dipertahankan guna sebagai upaya pelestarian keahlian dalam membuat kapal dan pembagian tugas dan fungsi dari masing-masing tingkatan pada pengelolaan tradisional, di dalamnya terdapat keterbukaan mobilitas yang turut mendorong lestarnya sistem sosial pada komunitas galangan kapal Karangasem Utara.

Kelemahan penelitian yang dilakukan yaitu belum membahas secara tuntas tentang mobilitas sosial vertikal yang dilakukan para pekerja di industri galangan kapal Karangasem Utara. Penelitian ini masih belum optimal peneliti menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Maka dari itu, peneliti berharap kepada pembaca dan peneliti selanjutnya akan ada kajian yang lebih mendalam sehingga dapat menyempurnakan hasil penelitian ini dengan tema yang sama. Peneliti berharap nantinya akan ada pembaca dan peneliti lain yang lebih fokus terhadap para pekerja di industri galangan kapal. Penelitian ini banyak kekurangan namun bisa menjadi referensi dan melengkapi satu sama lain.

B. Saran

Sebagai penutup dalam penelitian ini peneliti memberikan saran untuk melengkapi penelitian ini. Saran yang dapat penulis berikan diantaranya sebagai berikut:

a. Saran bagi pemilik galangan kapal

Sebagai pemilik galangan kapal, persaingan yang sehat mampu menciptakan inovasi dan kreativitas sesama pemilik galangan. Sebaiknya, pemilik galangan kapal memanfaatkan teknologi guna memperbaiki pemasaran hasil produksi dengan spesifikasi konkret dalam periklanan platform digital yang ada supaya calon pembeli mengetahui spesifikasi dan harga kapal tanpa harus pemilik galangan kapal datang langsung menemui calon pembeli, hal tersebut akan mengorbankan perihal waktu dan belum tentu adanya pertemuan pembeli penjual menghasilkan kontrak pembuatan kapal.

b. Saran bagi masyarakat sekitar

Bagi masyarakat sekitar galangan kapal diharapkan selalu melestarikan keahlian dalam membuat kapal agar usaha industri tersebut akan terus ada dari generasi ke generasi. Galangan kapal yang lestari akan meningkatkan perekonomian masyarakat Karangasem Utara sehingga dapat bekerja di wilayah sendiri. Adanya galangan kapal ini sangat menguntungkan terutama generasi muda agar tidak terjerat dalam pengangguran.

c. Saran bagi pemerintah

Peneliti menyarankan agar pemerintah setempat dapat memperhatikan keberadaan galangan kapal memfasilitasi dan mendampingi agar usaha tersebut lebih maju sehingga wilayahnya dapat dikenal penghasil galangan kapal terbesar di Jawa.

Daftar Pustaka

Sumber Buku:

- . (2013). Buku Pengantar Bikin Proposal Tepat Sasaran. Yogyakarta: Mitra Buku.
- . (2013). Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- . (2014). Teori Sosiologi Modern. Jakarta: PRENADAMEDIA GROUP
- AB Lopian. (2009). Orang Laut Bajak Laut Raja Laut. Depok: Komunitas Bambu.
- Abdurahman Dudung. (2003). Pengantar Metode Penelitian. Yogyakarta: Kalam Semesta.
- Alamsyah, dkk. (2007). Sejarah Maritim Indonesia I. Semarang: Jeda.
- Basri MS. (2006). Metodologi Penelitian Sejarah. Jakarta: Restu Agung.
- Bernard Raho SVD. (2014). Sosiologi. Yogyakarta: Moya Zam Zam.
- Bimo Darmadi. (2015). Industri Galangan Kapal. Surabaya: Hang Tuah University Press.
- Bogdan, dkk. (1992). Pengantar Metode Penelitian Kualitatif: Suatu Pendekatan Fenomenologis. Surabaya: Usaha Nasional.
- Deddy Mulyana. (2001). Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Fathoni, Abdurahman. Metode Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi. Jakarta: Rineka Cipta, 2006.
- I Made Sandi. (1985). Geografi Regional Indonesia. Jakarta: Puri Margasari.
- IB Wirawan (2013). Teori - Teori Sosial dalam Tiga Paradigma . Jakarta: PRENADAMEDIA GROUP.

- Iwan Gayo. (2000). Upaya Warga Negara. Jakarta: Buku Pintar.
- Kolip Usman, dkk. (2011) Pengantar Sosiologi. Jakarta: PRENADAMEDIA GROUP.
- Kominfo Batang. (2016). Kabupaten Batang. Artikel, Batang : Dinas Komunikasi dan Informatika Kabupaten Batang.
- Lexy J Moleong. (2005). Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Malayu SP Hasibuan. (2011). Manajemen Dasar Pengertian Dan masalah. Jakarta: Bumi Aksara.
- Marsetio. (2018). Mengembalikan Kejayaan Maritim Indonesia. Bogor: Universitas Pertahanan.
- Muhammad Fidrus. (2010). Manajemen Agribisnis. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nasikun. (2006). Sistem Sosial Indonesia. Jakarta: PT. Rajawali Press.
- Ritzer George. (2012). Teori Sosiologi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sambas A Muhidin, dkk. (2007). Analisis Korelasi, Regresi dan Jalur dalam Penelitian. Bandung : Pustaka Setia.
- Soejitno Soeharto. (2013). Galangan kapal. Surabaya: ITS.
- Soerjono Soekanto. (2014). Pengantar Penelitian Hukum. Jakarta: UI Press.
- Soetanto. (2013). Buku Pengantar Bikin Proposal Tepat Sasaran. Yogyakarta: Mitra Buku.
- Sugiyono. (2009). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D. Bandung: Alfabeta.
- Terry R George. (2014). Dasar-Dasar Manajemen. Jakarta: Bumi Aksara.
- Winardi. (1979). Asas-Asas Manajemen. Bandung: Alfabet.

Yijing. (2014). Kiriman Catatan Praktik Budhadharma dari Lautan Selatan. Jakarta: Kemendikbud.

Sumber Jurnal dan Skripsi:

Denara Septian Arifin. (2015). Dampak Peralihan Mata Pencarian Terhadap Mobilitas Sosial. Yogyakarta: Universitas Sunan Kalijaga.

Hanafi, B. (2009). Konstruksi Keberagaman Masyarakat Nelayan (Studi Terhadap Ritual "Rokat Tase" di Desa Branta). Yogyakarta: Universitas Islam Sunan Kalijaga.

Kusmanto T. (2018). Struktur dan Sistem Sosial Pada Aras Wacana dan Praksis. Jurnal Sosiologi Walisongo vol 2.

Laila Fitriyah. (2006). Stratifikasi Sosial dan Hubungan Kerja Nelayan Desa Jatimalang Kecamatan Purwodadi Kabupaten Purworejo. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Nahdiyah Ika Rahmah. (2017). Stratifikasi Sosial Masyarakat Nelayan di Desa Tanjungsari Kabupaten Pemalang. Semarang : Universitas Negeri Semarang.

Nurul Ilmi Jaya. (2018). Analisis Pola Hubungan Kerja dan Sistem Bagi Hasil pada Pembuatan Kapal Pinisi di Kabupaten Bulukumba. Makasar: Universitas Hasanudin

Reza Mayendra. Hubungan ABK dan Toke Kapal. Medan: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sumatera Utara.

Sumber Internet:

Mohammad Nur Nawawi. (2018). Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir.
[https://www.kompasiana.com/nawawimnoer/
5ab89b56dd0fa868be7e2612/sosial-ekonomimasyarakat-pesisir?page=all](https://www.kompasiana.com/nawawimnoer/5ab89b56dd0fa868be7e2612/sosial-ekonomimasyarakat-pesisir?page=all).
Diakses pada 4 Maret 2021.

LAMPIRAN







DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Identitas

Nama : Rizki Wahyu Aji
Tempat, Tanggal Lahir : Pemalang, 11 Juni 1997
Nama Ayah : Syaiful Hadi
Nama Ibu : Khona'ah
Alamat : Dukuh Karangbulu RT 03 RW 04 Desa Sima
Kecamatan Moga
No. Hp : 085877749098
Alamat E-mail : rizkiwahyuaji@gmail.com

B. Latar Belakang Pendidikan

Riwayat Pendidikan

1. SDN 01 SIMA : 2009 (Lulus)
2. MTS IKHSANIYAH : 2012 (Lulus)
3. MA SALAFIYAH : 2015 (Lulus)
4. UIN Walisongo Semarang (S1) : 2015-2020

C. Pengalaman Organisasi

1. Anggota HMJ FISIP UIN Walisongo, 2016.
2. Kordinator Sospol HMJ FISIP UIN Walisongo, 2017
3. Anggota SEMA UIN Walisongo KOMISI A, 2017

Semarang, 14 Desember 2020

Hormat saya,



Rizki Wahyu Aji
(1506026070)