

Evaluasi Manajemen Rantai Pasok Usaha Pembuatan Kapal Pinisi: Sebuah Penerapan Konsep Ekonomi Biru

Sri Handayani^{1*}, Laode Arahman Nasir², Dheny Biantara³

^{1,3}Universitas Agung Podomoro

²Institut Teknologi dan Bisnis Nobel Indonesia

sri.handayani@podomorouniversity.ac.id

Informasi Artikel

Received: 09 Desember 2024

Accepted: 1 Maret 2025

Published: 14 Maret 2025

Keywords:

Pinisi, supply chain, blue economy

Abstract

The Pinisi boat is a maritime cultural heritage of Indonesia originating from Bulukumba Regency, South Sulawesi. However, the sustainability of the Pinisi boat-building industry faces various challenges in the shipyard business. This study aims to evaluate the supply chain in the Pinisi boat-building industry and design a more effective, efficient, and sustainable supply chain management strategy using the blue economy approach. The research method used is a qualitative approach, with data collected through semi-structured interviews with shipyard business owners and Pinisi boat craftsmen. The collected data were analyzed using content analysis, thematic analysis, and constant comparative analysis with the aid of NVivo 15 software. The results show that supply chain management in this industry is still not optimal, particularly in raw material procurement, workforce management, and marketing. Additionally, foreign intervention in the shipyard business has led to market price imbalances and poses a threat to the industry's sustainability. Therefore, a blue economy-based strategy is needed, including more sustainable raw material management, increased access to financing for craftsmen, and the use of digital technology for marketing and distribution. By implementing these strategies, the Pinisi boat-building industry is expected to continue growing and providing greater economic benefits to coastal communities.

Kata Kunci:

pinisi, rantai pasok, ekonomi biru

Abstrak

Kapal Pinisi merupakan warisan budaya maritim Indonesia yang berasal dari Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan. Namun, keberlanjutan industri pembuatan kapal Pinisi menghadapi berbagai tantangan dalam bisnis galangan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi rantai pasok dalam industri pembuatan kapal Pinisi serta merancang strategi manajemen rantai pasok yang lebih efektif, efisien, dan berkelanjutan dengan pendekatan ekonomi biru. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara semi-terstruktur kepada pemilik usaha galangan dan pengrajin kapal Pinisi. Data yang diperoleh dianalisis menggunakan content analysis, thematic analysis, dan constant comparative analysis dengan bantuan perangkat lunak NVivo 15. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan rantai pasok dalam industri ini masih belum optimal, terutama dalam aspek pengadaan bahan baku, manajemen tenaga kerja, dan pemasaran. Selain itu, intervensi pihak asing dalam bisnis galangan kapal menyebabkan ketidakseimbangan harga pasar dan berpotensi mengancam keberlanjutan industri ini. Oleh karena itu, diperlukan strategi berbasis ekonomi biru yang meliputi pengelolaan bahan baku yang lebih berkelanjutan, peningkatan akses permodalan bagi pengrajin, serta pemanfaatan teknologi digital untuk pemasaran dan distribusi. Dengan menerapkan strategi ini, diharapkan industri pembuatan kapal Pinisi dapat terus berkembang dan memberikan manfaat ekonomi yang lebih besar bagi masyarakat pesisir.

PENDAHULUAN

Menurut Yusuf et al. (2023), kapal Pinisi merupakan kapal tradisional suku Bugis-Makassar yang berasal dari Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan. Salah satu keunikan kapal Pinisi terdapat pada proses pembuatannya yang tidak menggunakan pedoman khusus dan tertulis. Para pengrajin membuat kapal Pinisi dengan hanya mengandalkan ilmu dari warisan leluhur. Tahun 2017, UNESCO menetapkan proses pembuatan kapal Pinisi sebagai warisan budaya tak benda.

Hal ini didasari oleh proses pembuatan kapal Pinisi yang sarat akan makna, simbol, serta nilai-nilai filosofis. Lebih dari sekedar alat transportasi laut, kapal Pinisi merupakan warisan budaya bahari yang memiliki simbol kekayaan, kebanggaan serta keberlanjutan budaya maritim di Indonesia. Sebagai salah satu warisan budaya bahari yang mendunia, usaha pembuatan kapal Pinisi berpotensi menjadi penyokong kehidupan ekonomi masyarakat pesisir di sekitar daerah pengrajin kapal Pinisi. Namun beberapa studi terdahulu menyebutkan bahwa seiring dengan perkembangan zaman, terdapat berbagai masalah yang kemudian mengancam keberlangsungan usaha pembuatan kapal Pinisi.

Sebagaimana penelitian yang telah dilakukan oleh Taufik et al. (2020) dan Arfiana, M. (2022) yang menyebutkan bahwa masalah tersebut meliputi keterbatasan bahan baku kayu yang sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan untuk membuat kapal Pinisi, harga bahan baku, jumlah permintaan, regulasi yang mengatur pembuatan kapal Pinisi, sulitnya akses permodalan, hingga keterbatasan wawasan bisnis pengrajin dalam hal pemasaran dan distribusi.

Permasalahan pada pembuatan kapal Pinisi bermuara pada tidak adanya manajemen rantai pasok yang efektif dalam usaha pembuatan kapal Pinisi, sehingga tidak menghasilkan profit

maksimal bagi pengrajin kapal Pinisi. Kendala tersebut pada akhirnya membuat profesi sebagai pengrajin kapal Pinisi tidak lagi terlihat menarik bagi generasi muda saat ini. Sebagian besar generasi muda yang seharusnya mewarisi ilmu pembuatan kapal Pinisi akhirnya lebih memilih untuk merantau dan menempuh pendidikan dibanding belajar membuat kapal Pinisi. Hal tersebut tentunya akan mengancam eksistensi kapal Pinisi sebagai warisan budaya maritim Indonesia. Padahal, menyebutkan bahwa, industri pembuatan kapal Pinisi berpotensi menjadi salah satu industri penyokong ekonomi masyarakat pesisir di daerah pengrajin kapal Pinisi.

Konsep ekonomi biru dapat menjadi strategi yang digunakan dalam menjaga eksistensi kapal Pinisi sebagai warisan budaya bahari sekaligus mengoptimalkan potensi kapal Pinisi dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat pengrajin kapal Pinisi. Ekonomi biru merupakan suatu konsep pembangunan ekonomi berbasis kelautan yang mengarah pada peningkatan kesejahteraan manusia, keadilan sosial, serta secara signifikan mengurangi kerusakan lingkungan. Salah satu prinsip dari ekonomi biru yakni menciptakan nilai tambah pada rantai pasok sehingga dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi masyarakat pesisir serta menjaga keberlanjutan lingkungan. Prinsip tersebut sejalan dengan problematika yang dihadapi dalam mempertahankan keberlangsungan usaha pembuatan kapal Pinisi.

Oleh karena itu, penelitian ini melengkapi gap penelitian sebelumnya, dimana penelitian yang membahas secara komprehensif dan spesifik terkait rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi masih relatif terbatas. Selain itu, berbagai studi sebelumnya juga belum melibatkan konsep ekonomi biru sebagai salah satu strategi yang dapat digunakan dalam

menjaga keberlangsungan usaha pembuatan kapal Pinisi. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi setiap rantai pasok pada kegiatan produksi kapal Pinisi lalu kemudian merancang suatu manajemen rantai pasok pada proses pembuatan kapal Pinisi agar setiap prosesnya dapat dilakukan secara lebih efektif dan efisien. Selain itu, setiap kegiatan pada rantai pasok pembuatan kapal Pinisi juga dirancang agar ramah lingkungan serta tidak menyisakan limbah agar dapat terus dilaksanakan secara berkelanjutan sebagaimana konsep dari ekonomi biru.

TINJAUAN PUSTAKA

Ekonomi Biru

Permukaan bumi yang mencakup lebih dari 70% lautan dan laut memiliki potensi untuk dikembangkan oleh berbagai negara didunia. Saat ini banyak negara pesisir dan organisasi internasional telah merumuskan visi untuk mengembangkan ekonomi kelautan dan mempromosikan pertumbuhan biru (Knol-Kauffman et al., 2023). Menurut Kusumastanto (2014), wilayah Indonesia yang terdiri dari 70% laut juga memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai negara maritim. Laut menyediakan sumber daya laut bagi manusia dan sumber daya laut lainnya. Laut juga merupakan salah satu sumber pertukaran barang dan jasa antar pulau yang memiliki Lokasi geografis yang berbeda dan juga berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan rekreasi.

Kegiatan ekonomi yang terjadi di pesisir laut dan sekitarnya disebut ekonomi biru (*blue economy*). Ekonomi biru Indonesia mencakup berbagai sektor seperti perikanan tangkap, akuakultur, pengolahan hasil laut, bioteknologi kelautan, ESDM (sumber daya energi dan material), pariwisata Bahari, transportasi laut, kehutanan, sumber daya pulau-pulau kecil, industri maritim, dan jasa. Sektor-sektor tersebut berpotensi menyumbang

sekitar US\$ 1,5 triliun per tahun bagi perekonomian dan menciptakan sekitar 45 juta lapangan kerja. (Rahim et al., 2024).

Ekonomi biru adalah ekonomi laut berkelanjutan yang memastikan kelestarian lingkungan sumber manfaat tersebut dalam jangka panjang. Menurut Bank Dunia (Fudge et al., 2023), ekonomi biru adalah pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan untuk pertumbuhan ekonomi, peningkatan mata pencaharian, dan lapangan kerja dengan tetap menjaga kesehatan ekosistem laut. Selanjutnya Smith-Godfrey (2016) mendefinisikan ekonomi biru sebagai Pembangunan ekonomi berbasis laut yang mengarah kepada peningkatan kesejahteraan manusia dan kesetaraan sosial dan sejalan dengan hal tersebut secara signifikan mengurangi risiko lingkungan dan kelangkaan ekologi. Konsep ini menyelaraskan kegiatan ekonomi dengan perdagangan dan mengintegrasikan konversi dan keberlanjutan dalam manajemen maritim untuk mempromosikan kegiatan ekonomi yang berkelanjutan.

Pengembangan maritim jangka panjang Indonesia untuk periode 2020-2045 diarahkan untuk membangun penegakan kedaulatan sebagai negara maritim yang aktif berpartisipasi di tingkat regional dan global. Indonesia merupakan negara kepulauan dan untuk menghubungkan pulau antar pulau di Indonesia memerlukan kapal untuk memenuhi berbagai keperluan. Hal tersebut menjadikan industri pembuatan kapal menjadi industri yang menjanjikan. Selain itu juga demi menjaga serta membangun kedaulatan maritim industri perkapalan atau industri pembuatan kapal menjadi salah satu industri masa depan yang strategis dan harus diperkuat di Indonesia (Alifa et al., 2024).

Pengembangan ekonomi biru menjadi penting bagi Indonesia karena potensi besar dari sumber daya laut yang

dapat memberikan lapangan kerja, meningkatkan produksi pangan, dan mendukung ekspor melalui sektor perikanan dan akuakultur yang berkelanjutan. Transformasi digital juga menjadi kunci dalam mewujudkan potensi ekonomi biru dengan memanfaatkan teknologi untuk meningkatkan efisiensi sektor kelautan. Namun, dalam mencapai hal ini, ketersediaan kapital dan penanganan keterbatasan seperti manajemen yang efektif, infrastruktur, dan masalah keamanan juga perlu diperhatikan melalui Kerjasama antara pemerintah, sektor swasta, dan Masyarakat sipil (Khoiriyah, A. Z., 2024).

Skenario pengembangan ekonomi biru di Indonesia dengan memperhitungkan dinamika global sebagai faktor kunci. Untuk mencapai kondisi ideal, diperlukan rantai pasokan global yang terintegrasi dan pertumbuhan ekonomi biru yang tidak stagnan. Transformasi digital menjadi katalis pertumbuhan ekonomi biru, namun infrastruktur dan SDM yang memadai menjadi syarat utama. Saat ini, Indonesia masih berada dikuadran stagnasi, tetapi potensi positif terlihat dari pendanaan pada Perusahaan platform teknologi yang terus meningkat. Transformasi digital diharapkan dapat memasukkan ekonomi biru kedalam kuadran ideal pada tahun 2045 dengan dukungan infrastruktur digital yang memadai dan pengembangan sektor ekonomi biru yang semakin terdiversifikasi (Khoiriyah, A. Z., 2024).

Rangkai Pasok

Menurut Syamil et al. (2023), adanya praktek manajemen logistik tradisional yang bersifat adversarial pada era modern ini sudah tidak relevan lagi, karena tidak dapat menciptakan keunggulan kompetitif. Perkembangan lingkungan industri yang dinamis pada era global seperti sekarang ini menjadi pemicu bagi banyak organisasi

perusahaan untuk menggali potensi yang dimiliki, serta mengidentifikasi faktor kunci sukses untuk unggul dalam persaingan. Setiap perusahaan berusaha secara optimal untuk menggunakan aset dan kemampuan yang dimiliki untuk memberikan *value* terhadap harapan konsumen. Salah satu upaya untuk mereduksi biaya tersebut adalah melalui optimalisasi distribusi material dari pemasok, aliran material dalam proses produksi sampai dengan distribusi produk ke tangan konsumen. Distribusi yang optimal dalam hal ini dapat dicapai melalui penerapan konsep *Supply Chain Management*. (Suchyowati, H., 2011).

Manajemen rantai pasok (*supply chain management*) pada awalnya adalah ilmu manajemen logistik sebagai sistem terintegrasi yang mengkoordinasikan keseluruhan proses didalam organisasi/perusahaan yang mempersiapkan dan menyampaikan produk/barang kepada konsumen. (Martono, R. V., 2019). Proses ini mencakup perencanaan (*plan*), sumber input (*source*), transformasi bahan mentah menjadi barang jadi (*make*), transportasi, distribusi, pergudangan (*deliver*), sistem informasi, pembayaran barang, sampai dikonsumsi oleh konsumen dan tahap akhirnya adalah layanan pengembalian produk/barang (*return*). Tujuan dari setiap sistem rantai pasok adalah memaksimalkan akumulasi nilai (*value*) dan *profit* yang diciptakan oleh pemasok kepada manufaktur, manufaktur kepada distributor, dan distributor kepada konsumen. Nilai ini tercipta dari layanan dan harga sebuah produk jadi dengan total biaya yang ditanggung oleh seluruh sistem rantai pasok.

Rantai pasok dapat dioptimalkan melalui ikatan yang kuat dengan mitra dagang, pemangku kepentingan produksi mencari kerja sama. Karena berbagai inisiatif kolaboratif, komunikasi yang tidak konsisten, dan berbagai tingkat kompetensi perdagangan dan proses

bisnis, kolaborasi di antara banyak sistem independen menimbulkan masalah bagi mitra rantai pasokan. Untuk sepenuhnya memanfaatkan keuntungan dari bisnis kolaboratif, rantai pasokan kolaboratif mengharuskan pemasok dan sub-pemasok berbagi data dalam lingkungan yang benar-benar terbuka. (Apriani et al., 2023).

Kapal Pinisi

Kapal Pinisi merupakan perahu layar tradisional yang memiliki kebanggaan tersendiri bagi masyarakat Provinsi Sulawesi Selatan. Pembangunan Kapal Pinisi di Kecamatan Bontobahari, Kabupaten Bulukumba, melibatkan delapan tahap: (1) persiapan, yang meliputi perjanjian pembelian dengan pembeli, kontrak dengan pengrajin (panrita lopi), dan pengumpulan bahan; (2) membuat pelunasan; (3) membangun badan kapal, termasuk memasang dinding kapal, rangka, dan penghiasan; (4) membangun interior kapal; (5) mengerjakan layar dan tali-temali; (6) mengecat perahu; (7) memasang mesin dan kemudi; dan (8) meluncurkan Kapal Pinisi yang sudah selesai. (Ali, 2022).

Yusuf et al. (2023) mengatakan ritual pembuatan kapal Pinisi di Kabupaten Bulukumba memiliki wujud dan makna yang mendalam bagi masyarakat setempat. Bentuk unik kapal Pinisi yang khas dan unik mengandung simbol-simbol yang melambangkan kekuatan, keberanian, keindahan, dan keahlian. Simbolisme dalam ritual pembuatan kapal Pinisi di Kabupaten Bulukumba menggambarkan pentingnya nilai-nilai kebersamaan, kerja sama, dan kolaborasi di masyarakat. Selain itu, ritual pembuatan kapal Pinisi juga memiliki makna simbolis sebagai bentuk kebersamaan, kerjasama, hierarki, dan ketaatan terhadap otoritas di masyarakat.

Kapal Pinisi juga memiliki makna sebagai alat transportasi dan warisan

budaya yang harus dilestarikan. Dengan demikian, ritual-ritual pembuatan kapal di Kabupaten Bulukumba merupakan tradisi yang kaya akan nilai-nilai budaya dan memiliki peran penting dalam menjaga nilai-nilai budaya masyarakat serta memiliki peran penting dalam menjaga identitas masyarakat setempat.

METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini yakni pendekatan kualitatif. Moleong (2016) menyebutkan bahwa penelitian dengan pendekatan kualitatif merupakan penelitian yang dilakukan dengan tujuan untuk memahami fenomena yang terdapat pada suatu subjek penelitian baik itu berupa perilaku, motivasi, persepsi, dan tindakan secara holistik dan dideskripsikan melalui bentuk kata-kata dan bahasa dalam suatu konteks ilmiah. Pendekatan penelitian kualitatif dipilih karena sejalan dengan tujuan penelitian ini yakni memahami alur rantai pasok pembuatan kapal Pinisi lalu kemudian diuraikan dalam bentuk analisis secara deskriptif.

Pada penelitian ini, pendekatan kualitatif dilakukan dengan mengumpulkan data yang berkaitan dengan tujuan penelitian, melakukan analisis terhadap data yang telah dikumpulkan, dan kemudian menjabarkan hasil analisis tersebut ke dalam bentuk analisis deskriptif. Peneliti melakukan pengumpulan data terkait alur rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi mulai dari proses produksi hingga distribusi dengan melakukan wawancara dengan menyiapkan materi wawancara berdasarkan konsep manajemen rantai pasok dan ekonomi biru. Oleh karenanya peneliti akan lebih banyak menggali informasi terkait bagaimana alur usaha pembuatan kapal Pinisi mulai dari proses produksi hingga distribusi, mengidentifikasi kendala-kendala apa saja yang terjadi pada setiap prosesnya, dan mengidentifikasi apakah konsep

ekonomi biru telah diterapkan dalam setiap rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi. Hasil dari wawancara tersebut kemudian akan dianalisis untuk menghasilkan evaluasi terkait manajemen rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi dengan berpedoman pada konsep manajemen rantai pasok dan ekonomi biru.

Penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh melalui instrumen wawancara. Jenis wawancara yang dilakukan yakni *semistructured interview*, yakni sebuah teknik wawancara dimana peneliti menyusun pedoman daftar pertanyaan terlebih dahulu sebelum memulai proses wawancara. Pertanyaan yang telah disusun tersebut nantinya akan dikembangkan sesuai dengan alur pembicaraan dan informasi yang diberikan oleh narasumber ketika proses wawancara berlangsung. Peneliti memilih metode *semistructured interview* dalam melakukan pengumpulan data karena metode tersebut memungkinkan peneliti untuk berimprovisasi dalam mengajukan pertanyaan atas jawaban atau tanggapan yang diberikan oleh narasumber sehingga peneliti dapat memberikan ruang bagi narasumber untuk dapat lebih bebas berkespresi secara verbal (Hardon dalam Kallio et al., 2016).

Dalam menentukan narasumber dalam penelitian ini, peneliti

menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan suatu teknik penentuan sampel (narasumber) yang dipilih berdasarkan kriteria tertentu yang dimiliki oleh sampel, dimana kriteria tersebut sejalan dengan tujuan penelitian yang dilakukan (Tongco, 2007). Oleh karena itu, wawancara dilakukan dengan pihak-pihak yang banyak terlibat dalam industri pembuatan kapal Pinisi, mulai dari proses produksi hingga distribusi ke tangan konsumen.

Jumlah narasumber pada penelitian ini adalah empat orang. Keempat narasumber tersebut dipilih karena berkecimpung langsung dalam industri pembuatan kapal Pinisi sehingga memiliki pemahaman serta pengalaman yang komprehensif terkait kondisi terkini usaha pembuatan kapal Pinisi. Materi wawancara meliputi kondisi terkini usaha pembuatan kapal Pinisi, alur rantai pasok pembuatan kapal Pinisi, serta kendala yang dihadapi di setiap tahapan rantai pasok. Selanjutnya peneliti melakukan triangulasi data dengan melakukan pengamatan terhadap gaya bicara serta cara narasumber dalam menyampaikan informasi pada saat proses wawancara berlangsung, intonasi suara serta kecenderungan narasumber terhadap topik yang sedang dibahas. Berikut rangkuman profil narasumber serta proses wawancara yang telah dilakukan

Tabel 1. Rangkuman Profil Narasumber

Narasumber	Pekerjaan	Media Wawancara	Durasi Wawancara
Narasumber 1	Pemilik usaha galangan Kapal Pinisi	Wawancara Langsung	28 menit
Narasumber 2	Tukang/pengrajin kapal Pinsi	Wawancara Langsung	30 menit
Narasumber 3	Pemilik usaha galangan sekaligus pengrajin kapal Pinisi	Wawancara Langsung	30 menit
Narasumber 4	Pemilik usaha galangan sekaligus pengrajin kapal Pinisi	Wawancara Langsung	90 menit

Sumber: Peneliti (2024)

Proses rekrutmen narasumber dilakukan dengan mencari informasi dan kontak terkait pihak yang berpotensi untuk dijadikan narasumber. Peneliti kemudian melakukan *approach* (pendekatan) terlebih dahulu kepada calon narasumber dengan memperkenalkan diri serta menjelaskan maksud dan tujuan dari wawancara yang akan dilakukan. Jika narasumber setuju, selanjutnya peneliti menetapkan dan menyepakati jadwal pelaksanaan wawancara dengan narasumber.

Dalam melakukan analisis data, peneliti menggunakan tiga metode analisis data yakni *content analysis*, *thematic analysis*, dan *constant comparative analysis*. Proses analisis data dilakukan dengan menggunakan *software* Nvivo 15 dengan tujuan meningkatkan keakuratan hasil temuan dan mengurangi terjadinya bias dan subjektivitas dalam proses analisis data.

Content analysis pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan fitur *word frequency* untuk menentukan *concern* narasumber terhadap pertanyaan yang diajukan melalui kata yang paling sering diucapkan oleh narasumber. Peneliti kemudian melakukan reduksi terhadap kata yang dianggap kurang relevan dalam menjawab pertanyaan penelitian.

Dalam melakukan *thematic analysis* peneliti menggunakan fitur *auto code* khususnya *identifying themes* dalam *software* NVivo 15. Peneliti mengidentifikasi tema yang diusung oleh setiap narasumber ketika proses wawancara dengan melakukan *running* data terhadap hasil transkrip wawancara yang telah diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris sebelumnya dengan menggunakan menu *auto code* khususnya pada menu *identifying themes*. Berdasarkan hasil olah data tersebut, selanjutnya diperoleh beberapa *nodes* (tema) serta *child nodes* (subtema) terkait topik yang diusung oleh narasumber

ketika proses interview Peneliti kemudian melakukan eliminasi terhadap *nodes* dan *child nodes* yang tidak relevan dalam menjawab pertanyaan penelitian. Setelah direduksi, peneliti melakukan penyajian data dan interpretasi dari data tersebut, kemudian menarik kesimpulan.

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan bantuan *software* NVivo 15 dalam melakukan analisis konstan komparatif dengan menggunakan fitur *auto code* khususnya pada fitur *identifying sentiments* untuk kemudian membandingkan, menganalisis respon dan sikap narasumber terhadap suatu topik serta melihat kecenderungan sentiment dari setiap narasumber terhadap suatu topik.

HASIL

Berikut penjabaran hasil temuan dengan menggunakan teknik *content analysis*, *thematic analysis*, dan *constant comparative analysis* dengan bantuan *software* NVivo 15.

Content Analysis

Dalam melakukan *content analysis*, proses pengolahan data dilakukan dengan melakukan translasi seluruh hasil wawancara ke dalam transkrip berbahasa Inggris mengingat keterbatasan analisis NVivo 15 jika menggunakan transkrip berbahasa Indonesia. Transkrip yang telah ditranslasi kemudian diolah dengan menggunakan fitur *word frequencies*. Hasil *running* data yang telah dilakukan oleh NVivo 15 direduksi sesuai relevansinya dengan pertanyaan penelitian, lalu kemudian diterjemahkan kembali ke dalam bahasa Indonesia untuk keperluan penyajian dan interpretasi.

Dari hasil *running* data dengan menggunakan menu *word frequencies*, diperoleh 10 kata yang paling sering diucapkan oleh narasumber terkait dengan rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi yakni sebagai berikut:



Gambar 1. *Content Analysis-Word Frequencies*

Sumber: Data Olahan NVivo 15

Gambar 1 menunjukkan hasil olah data *software* NVivo 15 terkait 10 kata

yang paling sering diucapkan oleh narasumber, dimana kata dengan ukuran huruf terbesar menunjukkan kata yang diucapkan narasumber dalam frekuensi terbanyak. Berdasarkan hasil olah data di atas, diketahui bahwa kata yang paling sering diucapkan oleh narasumber terkait dengan rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi yakni kata “*suppliers* (pemasok)”. Lebih detailnya, frekuensi pengucapan kata terkait dengan pengembangan pariwisata berbasis budaya di Wakatobi dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. *Word Frequencies*

No	Word	Frequency of Mention	Weighted Percentage (%)
1	<i>Suppliers</i> (Pemasok)	16	98%
2	<i>Materials</i> (Bahan Baku)	15	97%
3	<i>Ironwood</i> (Kayu Besi)	13	84%
4	<i>Workers</i> (Tenaga Kerja)	13	84%
5	<i>Quality</i> (Kualitas)	12	78%
6	<i>Prices</i> (Harga)	11	71%
7	<i>Foreigners</i> (WNA)	7	45%
8	<i>Government</i> (Pemerintah)	7	45%
9	<i>Brokers</i> (Makelar/Perantara)	5	32%
10	<i>Permits</i> (Perizinan)	5	32%

Sumber: Data Wawancara, telah diolah kembali (2024)

Berdasarkan tabel 2 di atas, terlihat bahwa kata yang paling sering menjadi concern narasumber ketika proses wawancara yakni kata “*suppliers* (pemasok)” dengan frekuensi penyebutan sebanyak 16 kali atau sekitar 98% dari total keseluruhan penyebutan kata. Setelah kata masyarakat, kemudian diikuti dengan kata “*materials* (bahan baku)” dengan frekuensi penyebutan 15 kali (97%), “*ironwood* (kayu besi)” dan *workers* (tenaga kerja) dengan frekuensi penyebutan 13 kali (84%), “*quality* (kualitas)” dengan frekuensi penyebutan 12 kali (78%), kata “*price* (harga)” dengan frekuensi penyebutan 11 kali (71%), kata *foreigners* (WNA) dan *government* (pemerintah) dengan frekuensi

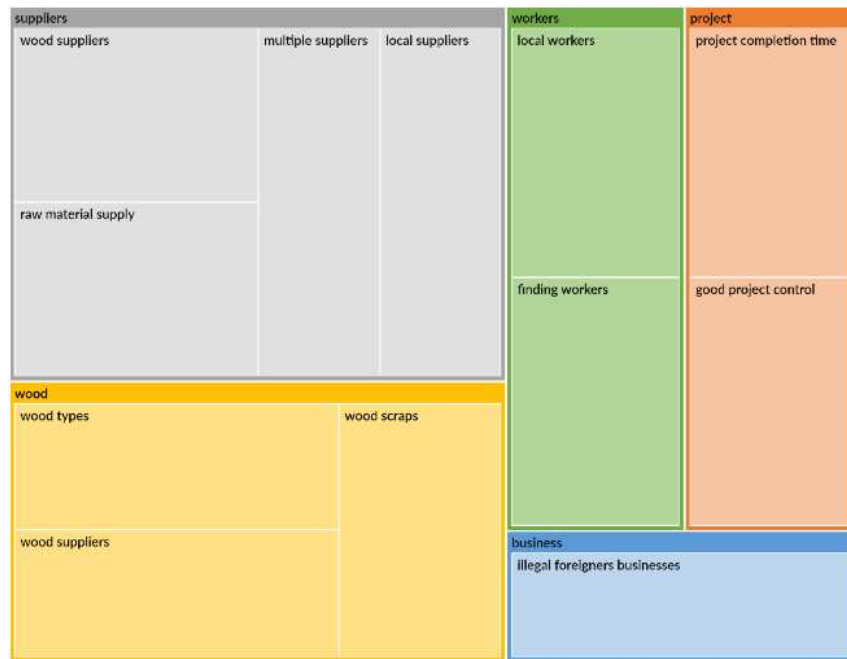
penyebutan 7 kali (45%), kata *brokers* (makelar) dan *permits* (perizinan) dengan frekuensi penyebutan sebanyak 5 kali (32%). Kesepuluh kata tersebut merepresentasikan topik yang cenderung disinggung oleh narasumber ketika menjawab pertanyaan yang diajukan peneliti selama proses wawancara. Hasil *running* data NVivo 15 berupa 10 kata yang paling sering diucapkan oleh narasumber selanjutnya akan dianalisis dan diinterpretasi lebih lanjut pada subbab selanjutnya untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Thematic Analysis

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan, peneliti juga

menggunakan analisis tematik dengan bantuan *software* NVivo 15. Peneliti melakukan *running data* dengan menggunakan fitur *coding*, kemudian dilanjutkan dengan memilih fitur identifikasi tema yang ada pada *software* NVivo 15 untuk mengidentifikasi tema atau topik utama yang dibahas oleh narasumber pada saat proses wawancara terkait dengan rantai pasok usaha

galangan kapal Pinisi di Kota Bulukumba. Berdasarkan hasil identifikasi tema tersebut, peneliti kemudian melakukan analisis dan interpretasi terhadap tema tersebut untuk menjawab pertanyaan penelitian. Berikut ini adalah hasil *running data* dengan menggunakan fitur *coding* pada NVivo 15:



Gambar 2. Thematic Analysis
Sumber: *software* NVivo 15 (2024)

Hasil *running data* sebagaimana yang ditunjukkan pada Gambar 2 menunjukkan beberapa tema pembicaraan yang banyak diusung oleh narasumber selama proses wawancara berlangsung. Setiap tema atau dikenal

dengan nama *nodes* pada *software* NVivo 15, masing-masing memiliki subtema (*child nodes*). Berikut uraian terkait subtema yang banyak diusung narasumber selama proses wawancara:

Tabel 3. Rangkuman Hasil *Running Data*

<i>Nodes</i>	<i>Child Nodes</i>
<i>Suppliers</i> (Pemasok)	<i>Raw material supply</i> (pasokan bahan baku)
	<i>Multiple suppliers</i> (beberapa pemasok)
	<i>Wood suppliers</i> (pemasok kayu)
	<i>Local suppliers</i> (pemasok lokal)
<i>Wood</i> (Kayu)	<i>Wood types</i> (jenis kayu)
	<i>Wood suppliers</i> (pemasok kayu)
	<i>Wood scraps</i> (limbah kayu)
<i>Project</i> (Proyek)	<i>Good project control</i> (pengawasan yang baik)
	<i>Project completion time</i> (waktu penyelesaian proyek)

<i>Nodes</i>	<i>Child Nodes</i>
<i>Workers (Pekerja)</i>	<i>Local workers (pekerja lokal)</i>
	<i>Finding workers (penemuan pekerja)</i>
<i>Business (Bisnis)</i>	<i>Illegal foreign bisnis (bisnis illegal WNA)</i>

Sumber: Data wawancara diolah kembali

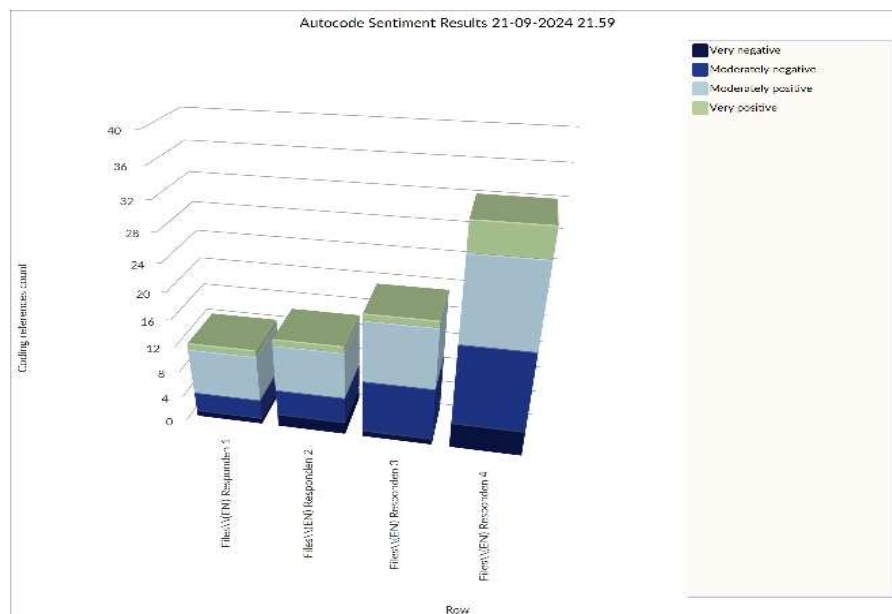
Tabel 3 menunjukkan hasil running data dengan menggunakan fitur coding pada *software* NVivo 15. Dari hasil running data tersebut, terdapat lima tema utama yang diusung oleh ketiga narasumber dalam proses wawancara yakni suppliers (pemasok), wood (kayu), project (proyek), workers (pekerja), dan business (bisnis). Kelima tema tersebut masing-masing terdiri dari child nodes (sub tema) yang kemudian direduksi dan disesuaikan oleh peneliti agar relevan dalam menjawab pertanyaan penelitian. Setelah dilakukan beberapa reduksi dan penyesuaian terhadap hasil coding yang dilakukan oleh *software* NVivo 15 kemudian dilakukan interpretasi dari kelima tema utama tersebut untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Constant Comparative Analysis

Constant comparative analysis merupakan suatu metode analisis data dengan melakukan perbandingan antara

pernyataan satu narasumber dengan narasumber lainnya untuk melihat arah kecenderungan jawaban narasumber. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan fitur coding pada NVivo 15, khususnya fitur identifying sentiment untuk melakukan *constant comparative analysis*. Perbandingan yang dilakukan bertujuan untuk melakukan analisis terhadap respon yang diberikan oleh narasumber terkait dengan rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi, apakah kecenderungannya mengarah ke arah positif yakni mengandung optimisme dan persetujuan, atau justru cenderung ke arah negatif yakni lebih dominan mengungkapkan ketidaksetujuan dan pesimisme.

Hasil pengolahan data yang dilakukan oleh peneliti dengan menggunakan metode *constant comparative analysis* dapat dilihat pada grafik berikut:



Gambar 4. *Constant Comparative Analysis-Auto Code*
Sumber: Data diolah (2025)

Gambar 4 menunjukkan hasil oleh data menggunakan *software* NVivo 15 terkait dengan sentimen narasumber mengenai kondisi terkini rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi. Berdasarkan grafik di atas, terlihat bahwa setiap narasumber memiliki

kecenderungan sentimen yang berbeda dengan narasumber lainnya terkait dengan menyikapi pertanyaan mengenai topik terkait. Berikut rincian data hasil analisis NVivo 15 terkait dengan kecenderungan sentimen masing-masing narasumber.

Tabel 4. Hasil Olah Data *Auto Code-Identify Sentiment*

<i>Interviewee</i>	A : <i>Very negative</i>	B : <i>Moderately negative</i>	C : <i>Moderately positive</i>	D : <i>Very positive</i>
<i>Interviewee 1</i>	1	3	7	1
<i>Interviewee 2</i>	2	4	7	1
<i>Interviewee 3</i>	1	8	9	1
<i>Interviewee 4</i>	4	12	12	4
TOTAL	8	27	35	7

Sumber: Data diolah (2025)

Dalam menganalisis kecenderungan sentimen narasumber, maka kecenderungan yang akan digunakan adalah “*very negative*” dan “*very positive*” agar bersifat pasti dan tidak ada keraguan di dalamnya. Berdasarkan tabel 4 terlihat bahwa jumlah kecenderungan sentiment “*very negative*” lebih besar 1 poin dibanding kecenderungan sentiment “*very positive*”. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat kecenderungan sentimen ke arah negatif oleh narasumber terkait dengan kondisi terkini rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa memang terdapat beberapa hal yang perlu dibenahi kembali dan dievaluasi terkait dengan manajemen rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi.

PEMBAHASAN

Pada sub bab ini, peneliti akan menjabarkan analisis terkait dengan berbagai hasil temuan pada sub-bab sebelumnya. Analisa yang dilakukan oleh peneliti didasarkan pada relevansi antara hasil temuan dengan pertanyaan penelitian.

Fenomena Rantai Pasok Usaha Pembuatan Kapal Pinisi di Kota Bulukumba

Fenomena rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi, berkaitan dengan keseluruhan proses bisnis yang terjadi pada usaha pembuatan Kapal Pinisi mulai dari proses pengadaan bahan baku hingga akhirnya hasil produksi sampai ke tangan konsumen. Pada penelitian ini peneliti akan melakukan analisis terkait fenomena atau kondisi terkini rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi di kota Bulukumba berdasarkan hasil temuan pada *content analysis*, *thematic analysis*, dan *constant comparative analysis* yang telah dilakukan sebelumnya dengan menggunakan *software* Nvivo 15.

Berdasarkan hasil *content analysis* dengan menggunakan fitur *word frequency* terdapat beberapa kata yang berkaitan dengan kondisi terkini rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi di Kota Bulukumba. Dimulai dari kegiatan produksi, hasil *running* data dengan menggunakan fitur *word frequency* menunjukkan bahwa terdapat beberapa kata terkait proses produksi yang sering disebutkan oleh narasumber, yakni “*suppliers*” (pemasok), “*materials*” (bahan baku), “*ironwood* (kayu besi), dan “*workers*” (tukang/pekerja). Kata

suppliers menjadi kata yang paling sering disebutkan oleh narasumber pada saat wawancara dikarenakan proses pengadaan bahan baku hingga saat ini masih menjadi concern utama dalam proses produksi kapal Pinisi. Berdasarkan penuturan kelima narasumber, kapal Pinisi seluruhnya terbuat dari kayu dan tidak menggunakan besi sama sekali sebagaimana kapal pada umumnya.

Terdapat berbagai jenis kayu yang digunakan pada pembuatan kapal Pinisi yakni kayu besi, kayu ulin, kayu jati, dan kayu bitti. Namun tidak semua jenis kayu ini dapat ditemukan di daerah Bulukumba, melainkan harus didatangkan dari luar Sulawesi Selatan, umumnya dari Sulawesi Tenggara dan Papua. Hal ini dikarenakan jenis kayu besi dan kayu ulin memang tidak dapat dibudidayakan secara lokal di daerah Bulukumba, sebagaimana pemaparan narasumber:

“iya tidak bisa karena iklim disini tidak sesuai untuk menghasilkan kayu besi. Setahu saya kayu besi itu hanya bisa kita dapat di Kendari dan Papua. Tapi kalau orang sini kebanyakan ambil di Kendari. Kalau disini memang iklimnya tidak cocok untuk produksi kayu besi, kecuali kalau kayu bitti dan jati nah itu masih memungkinkan”
(Narasumber 3, 2024).

Narasumber lainnya juga mengatakan hal yang serupa dengan Narasumber 4, dimana terdapat beberapa jenis bahan baku yang memang masih harus didatangkan dari luar daerah. Oleh karenanya untuk memperoleh bahan baku tersebut, beberapa pelaku usaha pembuatan kapal Pinisi ada yang memesan langsung bahan baku tersebut dari Sulawesi Tenggara dengan pengiriman jalur darat maupun jalur laut, namun ada juga sebagian pelaku usaha yang membeli bahan baku tersebut di

pemasok kayu yang ada di kota Bulukumba dengan alasan lebih praktis dan tidak berisiko meskipun harga bahan bakunya menjadi lebih mahal dibanding jika membeli langsung dari luar daerah yang meskipun harganya jauh lebih murah namun masih harus dilakukan pengurusan perizinan untuk memasukkan bahan baku serta proses pengiriman yang tentunya disertai dengan berbagai resiko tak terduga. Perizinan (*permit*) juga menjadi salah satu topik yang sering dibahas oleh narasumber. Mereka mengungkapkan bahwa proses perizinan masuknya bahan baku masih cukup rumit dan tidak lepas dari adanya pungutan liar dari oknum-oknum tertentu.

Oleh karena itu umumnya pelaku bisnis yang membeli bahan baku secara langsung dari *supplier* di Sulawesi Tenggara adalah pelaku yang skala bisnisnya sudah cukup besar dan sering mendapatkan order dalam jumlah yang banyak. Sedangkan untuk pelaku yang usahanya masih berskala menengah, akhirnya lebih memilih untuk membeli di pemasok kayu lokal karena adanya keterbatasan biaya untuk membeli secara langsung bahan baku dari luar daerah tersebut meskipun harganya menjadi jauh lebih mahal dibanding membeli langsung dari *supplier* di Sulawesi Tenggara.

Kemudian untuk kayu bitti dan kayu jati yang dapat diperoleh di Bulukumba hingga saat ini ketersediaannya masih terbilang cukup aman, namun terkait dengan keberlangsungannya sebagaimana yang terdapat pada konsep ekonomi biru, belum terdapat berbagai upaya konservasi untuk menjaga kelestarian sumber daya alam tersebut. Sebagaimana yang dipaparkan oleh narasumber berikut:

“hingga saat ini belum ada lahan khusus yang dijadikan lahan konservasi. Saya pernah

mengusulkan untuk menjadikan hutan kota sebagai lahan konservasi bahan baku Pinisi kepada KLHK dan pemerintah kota setempat namun hingga saat ini belum ada respon ya” (Narasumber 4, 2024).

Kemudian terkait dengan proses produksi yakni berkaitan dengan tenaga kerja serta infrastruktur yang digunakan. Berdasarkan hasil *running data* baik melalui *word frequency* maupun *identifying themes*, topik terkait tenaga kerja juga menjadi topik dan tema pembicaraan yang cukup sering diusung oleh narasumber. Terkait dengan tenaga kerja, beberapa narasumber mengungkapkan bahwa saat ini *supply* tenaga kerja tidak sebanding dengan *demand* di pasar yang cukup tinggi. Sebagaimana yang dipaparkan oleh narasumber sebagai berikut:

“jujur saja cuma ada beberapa sih yang sebaya dengan saya, bisa dihitung jari lah yang memutuskan untuk melanjutkan profesi sebagai panrita lopi” (Narasumber 3, 2024).

“sebenarnya sekarang yang jadi problem, dengan jumlah orderan yang banyak dan jumlah galangan serta tenaga kerja yang terbatas akhirnya kami para pelaku ini cukup kewalahan. Yang biasanya satu galangan hanya bisa produksi 2 kapal akhirnya terpaksa harus memproduksi sampai 5 kapal untuk memenuhi tingginya permintaan. Jadi biasanya 1 tenaga kerja itu bekerja di beberapa galangan yang berakibat standarisasi gaji tidak merata. Standar gaji pekerja semakin tinggi karena pelaku butuh pekerja tapi ketersediaan pekerja tidak seimbang dengan jumlah pesanan” (Narasumber 4, 2024)

Narasumber 3 menyebutkan bahwa berdasarkan pandangannya hanya terdapat beberapa generasi muda yang

memutuskan untuk melanjutkan profesi orang tuanya sebagai pengrajin kapal Pinisi. Sedangkan narasumber 4 memaparkan bahwa implikasi dari tidak seimbangnya *supply* dan *demand* tenaga kerja adalah setiap tenaga akhirnya memiliki beban kerja yang berlebih dan berujung pada standarisasi gaji yang semakin tinggi karena pekerja memiliki *bargaining power* yang besar. Namun narasumber 4 juga menuturkan bahwa pada faktanya di lapangan banyak masyarakat atau generasi muda yang tertarik dan ingin berkecimpung di dunia usaha pembuatan kapal Pinisi namun terkendala pengetahuan dan keterampilan yang minim. Sedangkan pengetahuan dan keterampilan itu hanya bias didapatkan dari warisan turun temurun dan tidak dapat diperoleh di lembaga pendidikan formal maupun informal.

Kemudian masih terkait tenaga kerja, Narasumber 1 dan Narasumber 4 mengungkapkan bahwa hingga saat ini pengrajin kapal Pinisi masih sangat sedikit yang memiliki jaminan atau asuransi kesehatan, sehingga narasumber berharap pemerintah dapat berinisiatif untuk memfasilitasi pengrajin kapal Pinisi agar dapat memperoleh jaminan kesehatan dan keselamatan kerja, mengingat pengrajin kapal Pinisi merupakan salah satu unsur yang berperan secara tidak langsung dalam menjaga kelestarian warisan budaya tak benda tersebut.

Proses produksi dari usaha pembuatan kapal Pinisi juga menghasilkan limbah produksi berupa potongan-potongan kayu (*wood scraps*) dan serbuk gergaji. Isu terkait *wood scraps* ini juga menjadi salah satu tema pembicaraan yang diusung narasumber ketika proses wawancara. Meskipun limbah yang dihasilkan dari proses pembuatan kapal Pinisi ini tidak begitu berbahaya sebagaimana industri galangan kapal yang menggunakan

bahan baku besi, namun jika tidak dikelola dengan baik tentunya dapat mengganggu kebersihan lingkungan apalagi mengingat letak galangan kapal yang umumnya berada di tepi laut. Terkait dengan pengelolaan limbah produksi ini, seluruh narasumber memberikan informasi yang sama bahwa hingga saat ini mereka belum memiliki pengelolaan atau pembudidayaan khusus terkait limbah produksi. Umumnya limbah hasil produksi berupa serbuk gergaji hanya dibuang atau dibakar, sedangkan limbah berupa potongan kayu umunya hanya dimanfaatkan sebagai kayu bakar.

Tahap selanjutnya adalah proses pemasaran dan distribusi hasil produksi. Berdasarkan hasil wawancara dengan keempat narasumber, diketahui bahwa terdapat beberapa pelaku usaha yang melakukan produksi hanya ketika terdapat orderan dan sebagian lainnya tetap melakukan produksi meskipun tidak ada orderan.

Berdasarkan penuturan beberapa narasumber pada proses wawancara, para pelaku usaha kapal Pinisi umumnya tidak memiliki strategi *marketing* tertentu dalam memasarkan produknya. Pelaku usaha memilih untuk lebih fokus kepada mutu dan pemeliharaan kualitas hasil produksi sehingga secara tidak langsung kegiatan promosi berjalan dengan sendirinya melalui media mulut ke mulut. Terkadang beberapa pelaku juga memanfaatkan jasa makelar melalui kejasama dengan penyedia layanan wisata. Di antara keempat narasumber yang berasal dari galangan yang berbeda, hanya satu pelaku usaha yang memanfaatkan kecanggihan teknologi dan media sosial untuk melakukan kegiatan promosi.

Tidak terdapat kendala berarti dalam proses pemasaran produk kapal Pinisi, namun seluruh narasumber mengeluhkan terkait harga pasar yang semakin menurun dikarenakan

persaingan antar galangan kapal yang semakin ketat, dikarenakan beberapa usaha galangan ilegal yang dilakukan oleh beberapa oknum warga negara asing sebagaimana yang dipaparkan oleh narasumber sebagai berikut:

“kebanyakan ilegal sih, jadi dia pakai nama orang lokal untuk buka usaha. Itu sih sebenarnya yang salah. Jadi sertifikat kepemilikan atas nama orang local, tapi yang menjalankan usaha dan pendanaan semuanya dari turis” (Narasumber 2, 2024)

“Jadi orang local ini dengan mudah diiming-imingi dengan bayaran yang lebih tinggi untuk bekerja sama dengan bule-bule itu. Seharusnya kalau mereka pintar kan mereka tidak akan mau diiming-imingi seperti itu, sayangnya banyak yang tidak berpikir panjang, yang penting mereka dapat uangnya saja. Lama kelamaan akhirnya orang asing bisa tau celah usaha kita lalu mereka membuat usaha dengan berbagai strategi yang bisa membuat harga pasar jadi lebih murah. Akhirnya kita-kita yang pengusaha lokal juga terpaksa menurunkan harga supaya bisa tetap bersaing dengan mereka. Walaupun untungnya kecil, tapi yang penting kita tidak rugi, kita jual saja lah karena harga pasar sudah kacau” (Narasumber 3, 2024).

“nah itulah yang menjadi salah satu kendala utama. Sekarang kan siapa saja bisa menjadi pelaku usaha pembuatan kapal Pinisi ini asalkan dia punya legalitas untuk membuat usaha. Jadi banyak warga lokal yang istilahnya hanya dijadikan “topeng” bagi orang asing yang berkecimpung di usaha pembuatan

kapal. Nah ini kan salah satu kesalahan yang fatal ya. Pertama kan resep atau rumus-rumus rahasia pembuatan kapal mereka sudah tahu akhirnya. Kedua, privasi tentang harga. Mereka jadi tahu bagaimana kita menghitung harga pokok dan keuntungan kapal. Dari situ mereka bisa menjalankan berbagai strategi untuk merekrut tenaga kerja lokal dengan menawarkan upah yang lebih tinggi dari pasaran kemudian mereka juga bisa menjual kapal dengan harga lebih murah. Nah rusak lah harga pasar di sini” (Narasumber 4, 2024)

Dari pemaparan narasumber di atas diketahui bahwa industri pembuatan kapal Pinisi saat ini sedang terancam dengan kehadiran oknum WNA yang mendirikan usaha galangan kapal secara ilegal dengan menggunakan nama penduduk lokal. Tidak hanya merusak harga pasar, namun kehadiran oknum WNA ilegal ini juga menjadi ancaman bagi warga lokal dalam menjaga warisan budaya ilmu pembuatan kapal Pinisi. Jika tidak dikendalikan, maka dikhawatirkan industri pembuatan kapal Pinisi yang notabenenya merupakan warisan budaya tak benda Indonesia yang telah diakui dunia nantinya justru akan banyak dikuasai dan dimonopoli oleh warga negara asing.

Demikian uraian analisis terkait dengan kondisi terkini rantai pasok pada industri pembuatan kapal Pinisi yang dihimpun melalui proses wawancara dengan keempat narasumber serta diolah

dengan menggunakan *software* NVivo 15. Selanjutnya data-data yang diperoleh kemudian akan dianalisis serta dilakukan evaluasi dan pemberian rekomendasi terkait manajemen rantai pasok yang efektif, efisien dan menerapkan konsep ekonomi biru.

Evaluasi terhadap Manajemen Rantai Pasok Usaha Pembuatan Kapal Pinisi

Manajemen rantai pasok merupakan suatu proses untuk mengelola aliran barang atau seluruh kegiatan bisnis (mencakup pengadaan, produksi hingga distribusi) agar dapat berjalan secara efektif dan efisien. Jika dikelola dengan baik, manajemen rantai pasok yang efektif dan efisien dapat menjadi keunggulan kompetitif bagi suatu perusahaan. Berdasarkan hasil analisis terkait dengan kondisi terkini rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi pada sub-bab sebelumnya, diketahui bahwa masih terdapat beberapa aspek yang perlu dievaluasi dalam setiap proses bisnis pada industri pembuatan kapal Pinisi.

Selain itu, dikarenakan industri pembuatan kapal Pinisi merupakan industri yang bergerak di sektor kelautan serta beroperasi di sekitar daerah tepi laut, maka penting untuk menerapkan konsep ekonomi biru agar tidak ada proses yang mencemari lingkungan serta menjaga keberlangsungan lingkungan laut. Berikut uraian terkait beberapa hal yang masih perlu dievaluasi dalam manajemen rantai pasok usaha pembuatan kapal Pinisi:

Tabel 5. Hasil Evaluasi

Proses Bisnis	Evaluasi
Pengadaan bahan baku	Akses dalam memperoleh bahan baku secara langsung melalui <i>supplier</i> utama dengan harga yang lebih murah masih belum terjangkau sehingga beberapa pelaku usaha masih harus membeli pada pemasok lokal dengan harga yang jauh lebih mahal.
	Masih banyak praktek pungutan liar oleh beberapa oknum terkait dengan perizinan masuk bahan baku.

Proses Bisnis	Evaluasi
	Tidak adanya usaha atau program konservasi yang digunakan untuk menjaga kelangsungan bahan baku.
	Belum terdapat sistem manajemen pengelolaan limbah yang efektif dalam rangka menjaga kebersihan lingkungan laut serta menciptakan nilai tambah dari limbah tersebut
Tenaga kerja	Tidak tersedianya wadah atau lembaga pendidikan informal untuk mempelajari ilmu pembuatan kapal Pinisi, sehingga ilmu pembuatan kapal Pinisi hanya dapat diperoleh oleh kalangan tertentu saja yakni keturunan dari para <i>panrita lopi</i> (pengrajin kapal Pinisi)
	Pengrajin kapal Pinisi tidak memperoleh fasilitas jaminan kesehatan dari pemerintah
Pemasaran/distribusi	Pelaku usaha kebanyakan belum memanfaatkan kecanggihan teknologi dan media sosial sebagai media promosi yang murah dan efektif
	Adanya intervensi dari oknum warga negara asing yang mendirikan usaha pembuatan kapal Pinisi secara ilegal dan mengganggu keseimbangan harga pasar serta eksistensi kapal Pinisi sebagai budaya asli Indonesia

Sumber: Peneliti (2024)

Tabel di atas menunjukkan rangkuman beberapa aspek yang dapat menjadi bahan evaluasi agar manajemen rantai pasok pembuatan kapal Pinisi dapat menjadi lebih efektif dan efisien. Berdasarkan hasil analisis data, diketahui bahwa masih terdapat beberapa aspek dari proses bisnis yang masih dilakukan secara tidak efektif dan efisien sehingga membuat biaya produksi menjadi lebih besar dari yang seharusnya, selain itu kegiatan promosi/pemasaran juga masih menggunakan cara-cara yang konvensional, serta adanya intervensi oknum WNA yang mengganggu keseimbangan harga pasar. Selain itu pembaharuan bahan baku dan pengelolaan limbah hasil produksi juga belum sepenuhnya sesuai dengan konsep ekonomi biru sehingga perlu dilakukan beberapa penyesuaian dan evaluasi agar konsep ekonomi biru dapat diterapkan dalam proses bisnis usaha pembuatan kapal Pinisi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil evaluasi pada sub-bab sebelumnya, diketahui bahwa terdapat beberapa aspek yang masih perlu menjadi bahan evaluasi dalam rangka

mewujudkan manajemen rantai pasok yang efektif, efisien dan berkelanjutan pada industri pembuatan kapal Pinisi. Hampir seluruh rekomendasi yang diusulkan oleh peneliti lebih ditujukan kepada pemerintah dikarenakan pada kasus ini tidak dapat diatasi hanya dengan inisiatif masyarakat atau pelaku usaha sendiri, namun yang paling dibutuhkan adalah *political will* dan peran aktif pemerintah. Hal tersebut didukung oleh pernyataan beberapa narasumber pada saat proses wawancara yang menyebutkan bahwa intervensi atau peran pemerintah dalam menciptakan rantai pasok yang efektif bagi pelaku usaha pembuatan kapal Pinisi dirasa masih sangat minim.

Berikut beberapa rekomendasi yang dapat diusulkan oleh peneliti terkait manajemen rantai pasok pada industri pembuatan kapal Pinisi: (1) Agar akses bahan baku yang terjangkau, maka pemerintah harus memberikan subsidi untuk meningkatkan daya beli pelaku usaha, pemerintah juga meningkatkan infrastruktur transportasi dan logistik untuk distribusi bahan baku, adanya pelatihan untuk pelaku usaha dalam negosiasi dan manajemen rantai pasokan,

melaksanakan program *matchmaking* untuk mencocokkan pelaku usaha dengan pemasok yang tepat, kemudian pemerintah membuat regulasi yang mendukung transparansi harga dan praktik perdagangan yang adil; (2) Praktik pungutan liar dalam perizinan bahan baku, maka pemerintah harus memperkuat pengawasan untuk memantau dan memberikan sanksi tegas terhadap praktik pungutan liar, selanjutnya mengembangkan sistem perizinan online yang memudahkan pelaku usaha tanpa perlu pertemuan langsung; (3) Tidak adanya program konservasi untuk menjaga kelangsungan bahan baku, maka pemerintah harus membuat program konservasi yang fokus pada keberlanjutan bahan baku, pemerintah menyediakan dana atau insentif untuk pelaku usaha yang menerapkan praktik konservasi; (4) Manajemen limbah yang belum efektif yang dilakukan pemerintah adalah fokus pada pencegahan, pengurangan, dan daur ulang, mendorong nilai tambah dari limbah, berkampanye untuk meningkatkan kesadaran pengelolaan limbah; (5) Keterbatasan akses pendidikan pembuatan Kapal Pinisi, maka diperlukannya mendirikan sekolah kerajinan kapal Pinisi, mengadakan pelatihan di masyarakat, menyediakan pembelajaran online tentang pembuatan kapal Pinisi; (6) Kurangnya pemanfaatan teknologi dan media sosial untuk promosi, maka pemerintah memberikan pelatihan penggunaan teknologi dan media sosial untuk pemasar., mendorong pembuatan konten menarik, seperti video dan cerita tradisi kapal Pinisi, menggandeng influencer untuk mempromosikan produk kapal Pinisi; (7) Intervensi usaha ilegal dari warga negara asing dengan memperkuat regulasi dan penegakan hukum terhadap usaha ilegal asing, mendirikan tim khusus untuk memantau dan menertibkan usaha ilegal yang mengganggu pasar lokal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. Y. (2022). The Process of Making a Pinisi Boat in Bantobahari District, Bulukumba Regency, Indonesia. *European Journal of Engineering and Technology Research*, 7(5), 70-75.
- Alifa, N. N., Zahidi, M. S., & IP, S. (2024). Pengembangan ekonomi biru sebagai strategi Indonesia menuju ekonomi maju. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 38(1), 48-65.
- Apriani, D., Azizah, N. N., Ramadhona, N., & Kusumawardhani, D. A. R. (2023). Optimasi transparansi data dalam rantai pasokan melalui integrasi teknologi blockchain. *Jurnal MENTARI: Manajemen, Pendidikan dan Teknologi Informasi*, 2(1), 1-10.
- Ariany, Z., Gurning, S., & Winarno, H. (2022). Ara Village: A Maritime Symbol of Sustainable Tourism Development in South Sulawesi. *Revolution*, 4, 5-9.
- Carter, C. R., & Rogers, D. S. (2008). A framework of sustainable supply chain management: Moving toward new theory. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 38, 360–387.
- Dey, Asoke, Paul LaGuardia, and Mahesh Srinivasan. 2011. Building sustainability in logistics operations: A research agenda. *Management Research Review* 34: 1237–59
- Fudge, B. D., Cimpeanu, R., Antkowiak, A., Castrejón-Pita, J. R., & Castrejón-Pita, A. A. (2023). Drop splashing after impact onto immiscible pools of different viscosities. *Journal of Colloid and Interface Science*, 641, 585-594.
- Hidayat, C., & Hainim, F. (2019). Analysis of The Effect of Work Motivation on Performance of

- Employees in Media Café, Kedoya West Jakarta. *TRJ Tourism Research Journal*, 3(2), 100 - 115. doi:10.30647/trj.v3i2.55
- Hult, G. T. M., Ketchen, D. J., & Arrfelt, M. (2007). Strategic supply chain management: Improving performance through a culture of competitiveness and knowledge development. *Strategic management journal*, 28(10), 1035-1052.
- Jamil, K. N. (2016). Perahu Pinisi Sebagai Lambang Kabupaten Bulukumba.
- Kallio, H., Pietilä, A. M., Johnson, M., & Kangasniemi, M. (2016). Systematic methodological review: developing a framework for a qualitative semi-structured interview guide. *Journal of advanced nursing*, 72(12), 2954-2965.
- Khoiriyah, A. Z. (2024). Implementasi Ekonomi Biru Di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi (MEA)*, 8(2), 1331-1356.
- Knol-Kauffman, M., Nielsen, K. N., Sander, G., & Arbo, P. (2023). Sustainability conflicts in the blue economy: Planning for offshore aquaculture and offshore wind energy development in Norway. *Maritime Studies*, 22(4), 47.
- Kusumastanto, T. (2014). Kebijakan Ekonomi dalam Pembangunan Negara Maritim. *Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan, Institut Pertanian Bogor. Bogor*.
- Martono, R. V. (2019). *Dasar-Dasar Manajemen Rantai Pasok*. Bumi Aksara.
- Moleong, L. J. (2016). Metodologi penelitian kualitatif (edisi revisi).
- Narimissa, O., Kangarani-Farahani, A., & Molla-Alizadeh-Zavardehi, S. (2020). Evaluation of sustainable supply chain management performance: Dimensions and aspects. *Sustainable Development*, 28(1), 1-12.
- Pramanik, P. (2019). The Impact of Tourism on Village Society. *TRJ Tourism Research Journal*, 3(2), 178 - 187. doi:10.30647/trj.v3i2.59
- Risal, R. (2022). Pengaruh Total Quality Management Dalam Meningkatkan Produktivitas Dan Kualitas Pekerja Pada Galangan Kapal Kayu Pinisi, Tanah Beru, Bulukumba. *Riset Sains dan Teknologi Kelautan*, 23-26.
- Sánchez-Flores, R. B., Cruz-Sotelo, S. E., Ojeda-Benitez, S., & Ramírez-Barreto, M. E. (2020). Sustainable supply chain management—A literature review on emerging economies. *Sustainability*, 12(17), 6972.
- Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the blue economy. *Maritime affairs: Journal of the national maritime foundation of India*, 12(1), 58-64.
- Sukardi, A., & Busri, H. (2024). Perubahan dan Kontinuitas dalam Pembuatan Pinisi di Kabupaten Bulukumba. *Handep: Jurnal Sejarah Dan Budaya*, 7(2), 191-211.
- Syamil, A., Subawa, S., Budaya, I., Munizu, M., Darmayanti, N. L., Fahmi, M. A., ... & Dulame, I. M. (2023). *Manajemen Rantai Pasok*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.
- Taufik, A., Usman, J., & Mahsyar, A. (2020). Implementasi Program Usaha Rakyat Dalam Pengembangan Perajin Perahu Pinisi Di Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba. *JPPM: Journal of Public Policy and Management*, 2(1), 1-10.
- Tongco, M. D. C. (2007). Purposive sampling as a tool for informant selection.
- Udding, M. (2018). Eksistensi Panrita Lopi: Studi Tentang Sulitnya

Regenerasi Pengrajin Kapal Pinisi
Di Kecamatan Bonto Bahari. *Patra
Widya: Seri Penerbitan Penelitian
Sejarah dan Budaya.*, 19(2), 143-
160.

Wagner, S. M., & Bode, C. (2006). An
empirical investigation into supply
chain vulnerability. *Journal of
purchasing and supply
management*, 12(6), 301-312.

Yusuf, Y., Haryeni, H., & Indarwati, I.
(2023). Bentuk dan Makna dalam
Ritual Pembuatan Kapal Pinisi di
Kabupaten Bulukumba. *Jurnal
Onoma: Pendidikan, Bahasa, dan
Sastra*, 9(2), 1476-1487.