

**JURNAL**

**KOMPARASI PRODUKTIVITAS GALANGAN KAPAL DI  
KECAMATAN TEBING TINGGI KABUPATEN KEPULAUAN  
MERANTI**

**OLEH**

**CHRISTIA DHARMA PUTRA CAPAH**



**FAKULTAS PERIKANAN DAN KELAUTAN  
UNIVERSITAS RIAU  
PEKANBARU  
2021**

# **KOMPARASI PRODUKTIVITAS GALANGAN KAPAL DI KECAMATAN TEBING TINGGI KABUPATEN KEPULAUAN MERANTI**

Oleh:

Christia Dharma Putra Capah <sup>1)</sup>, Dr. Nofrizal, S.Pi, M.Si<sup>2)</sup>, Ir. H Syaifuddin,  
M.Si<sup>2)</sup>

Email: [christiadharm@gmail.com](mailto:christiadharm@gmail.com)

## **Abstrak**

Galangan kapal merupakan sebuah tempat baik di darat atau di perairan yang umumnya digunakan untuk melakukan proses pembangunan kapal ataupun proses perbaikan serta perawatan kapal. Tujuan penelitian ini adalah untuk membandingkan persamaan dan perbedaan produktivitas galangan kapal yang menjadi sampel objek penelitian yang berada di Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei dengan melakukan pengamatan dan observasi secara langsung ke beberapa galangan kapal yang berada di lokasi penelitian tersebut dengan teknik wawancara terstruktur. Komparasi produktivitas galangan CV.PRIZAL dengan produksi kapal pertahunnya mencapai 8 unit dan jumlah karyawan digalangan tersebut 13 orang dengan nilai produktivitas 61,53 %. Galangan kapal Pak Umar dengan produksi kapal pertahunnya mencapai 4 unit dan jumlah karyawan 5 orang dengan nilai produktivitas 80 % dan Galangan kapal CV.KELING dengan produksi kapal pertahunnya mencapai 12 unit dan jumlah karyawan 18 orang dengan nilai produktivitas 66,66%. Pada beberapa galangan kapal yang menjadi sampel penelitian mempunyai kesamaan dalam pengelolaannya.

**Kata Kunci :** Komparasi, Produktivitas, Industri Galangan Kapal

---

<sup>1)</sup> Mahasiswa Fakultas Perikanan dan Kelautan, Universitas Riau

<sup>2)</sup> Dosen Fakultas Perikanan dan Kelautan, Universitas Riau

# SHIPYARD PRODUCTIVITY COMPARTMENT AT THE SUPERIOR CLIFFS OF THE MERANTI ISLANDS DISTRICT

Christia Dharma Putra Capah <sup>1)</sup>, Dr. Nofrizal, S.Pi, M.Si<sup>2)</sup>, Ir. H Syaifuddin,  
M.Si<sup>2)</sup>

Email: [christiadharm@gmail.com](mailto:christiadharm@gmail.com)

## Abstract

The shipyard was a site either on land or in water generally used for boat building or for boat repair and maintenance. The purpose of this study is compare the similarities and differences between the shipyard productivity that are sample of the research objects located at the Meranti Islands high Cliffs District. The method used in this study was the methods of surveying by direct observation and observation of some shipyards that were on the site using structured interview techniques. Precursor manufacturing dock CV. PRIZAL with the production of the ship each year stands at 8 units and the number of employees at the shipyard is 13 at productivity value 61.53 percent, Sir Umar shipyard with a yearly boat productivity pf up to 4 units and a employees of a 5 with 80 percent of productivity and CV. KELING shipyard with the production of ships annually reaches 12 units and the number of 18 employees at 66.66 percent. At some shipyards that become research samples have a common thread in their management.

**Key word :** Compartmentalization Productivity, The Shipyard Industry

---

<sup>1)</sup> The Student at Fisheries and Marine Faculty, University of Riau

<sup>2)</sup> The Lecturer at Fisheries and Marine Faculty, University of Riau

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Industri galangan kapal ini sangat diperlukan untuk mendukung perekonomian di sektor transportasi laut, bahkan menjadi salah satu komponen penting di dalam menciptakan kemandirian dan kedaulatan dunia maritim Indonesia, serta dapat memberikan kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkatan laut dan lokal, serta menambah wawasan mengenai galangan kapal (Purnamasari, 2015).

Sebagai contoh dapat dilihat di Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti terutama di sepanjang Selat Air Hitam. Ditemukan bahwa di pinggir selat tersebut terdapat beberapa galangan kapal dengan berbagai kapasitas produksi yang saat ini belum teridentifikasi dengan baik. Informasi mengenai galangan kapal seperti ukuran kapal yang dibangun, jenis kapal yang dibangun, kapasitas produksi tiap tahun, jumlah karyawan, sejarah berdirinya usaha galangan kapal, jenis kayu yang digunakan, teknologi pembuatan kapal di galangan dan sebagainya masih tersaji sangat minim (terbatas) sehingga menghambat perkembangan galangan kapal akibat marketing dan promosi yang sangat minim. Artinya, informasi keberadaan galangan kapal hanya diketahui oleh para konsumen tertentu saja namun tidak diketahui oleh kalangan umum.

Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk membandingkan

produktivitas galangan kapal perikanan yang terdapat di sepanjang Selat Air Hitam Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti Provinsi Riau.

## **II. METODE**

### **2.1. Waktu dan Tempat**

Waktu pelaksanaan penelitian ini akan dilaksanakan pada bulan Juli 2020, di Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti, Provinsi Riau.

### **2.2. Alat dan Objek Penelitian**

Alat yang digunakan berupa alat tulis dan kamera handphone. Bahan yang digunakan data primer yang didapatkan dari pemilik industri galangan kapal beserta pihak yang bersangkutan.

### **2.3. Metode Penelitian**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei dengan melakukan pengamatan dan observasi secara langsung ke beberapa galangan kapal yang berada di lokasi penelitian tersebut dengan teknik wawancara terstruktur.

### **2.4. Prosedur Penelitian**

prosedur pengambilan data pada penelitian ini adalah sebagai berikut: Data yang dikumpul merupakan data sekunder yang didapatkan dari pemilik industri galangan kapal beserta pihak yang bersangkutan. Data yang dibutuhkan adalah:

1. History Galangan Kapal  
History galangan kapal meliputi sejarah berdirinya galangan kapal, tahun berdiri, letak galangan kapal, investasi galangan dan pemilik galangan.
2. Produksi Galangan Kapal  
Produksi galangan kapal meliputi jumlah kapal yang dibangun pertahun, jenis kapal yang dibangun, material atau jenis kayu dalam pembuatan kapal, konsumen galangan kapal, jumlah karyawan.
3. Teknik Pembangunan Kapal  
Teknik pembangunan kapal meliputi teknik pemilik galangan dalam membangun kapal termasuk teknologi pemrosesan kapal (alat yang digunakan, aturan klasifikasi).
4. Manajemen Galangan Kapal  
Manajemen galangan kapal meliputi kebijakan pemilik galangan dalam menyelesaikan data mengenai surat-menyurat dan administrasi pembangunan kapal, biaya-biaya pembangunan kapal dan lain-lain.

Sedangkan data dukung sekunder diperoleh dari pihak yang terkait dengan pengelolaan industri galangan kapal seperti dinas perikanan.

## 2.5. Analisis Data

Dari beberapa data galangan kapal yang dikumpulkan yang menjadi sampel objek penelitian dilakukan analisis komparasi dengan membandingkan produktivitas masing-masing galangan kapal ditinjau dari sisi produksi galangan kapal per tahun.

Secara umum produktivitas dapat didefinisikan sebagai rasio antara hasil yang dicapai (*output*) dengan keseluruhan atau sebagian sumberdaya (*input*) yang digunakan untuk menghasilkan sesuatu, baik itu berupa barang maupun jasa atau dalam bentuk formula dapat dinyatakan sebagai berikut :

$$\text{Produktivitas} = \frac{\text{Output}}{\text{Input}} \times 100 \%$$

Keterangan :

1. Output : Produksi kapal pertahun
2. Input : Jumlah tenaga kerja

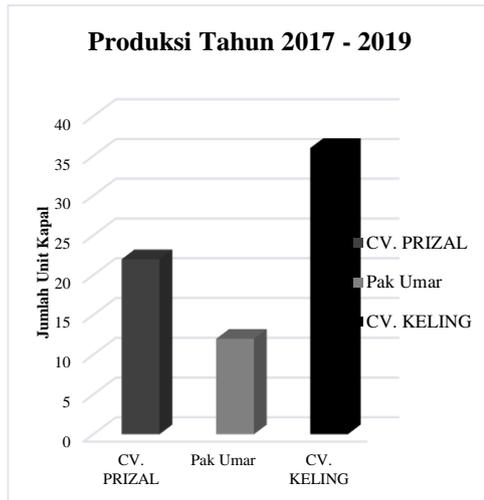
## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Produksi Galangan Kapal

Produksi Galangan Kapal meliputi jumlah kapal yang dibangun pertahun, jenis kapal yang dibangun, ukuran kapal yang dibangun, produksi kapal dari tahun 2017-2019, material atau jenis kayu dalam pembuatan kapal, konsumen galangan kapal dan jumlah karyawan.

Tabel 1. Produksi Galangan Kapal CV. PRIZAL, Pak Umar dan CV. KELING.

No	CV. PRIZAL Produksi	Pak Umar Produksi	CV. KELING Produksi
1	Jumlah kapal yang dibangun pertahun target minimal 8 unit.	Jumlah kapal yang dibangun pertahun target minimal 4 unit.	Jumlah kapal yang dibangun pertahun 12 unit, dalam sebulan pembuatan 1 unit.
2	Jenis kapal yang dibangun kapal Fiber.	Jenis kapal yang dibangun Kapal kayu.	Jenis kapal yang dibangun kapal Fiber.
3	Ukuran kapal yang dibangun 1 – 10 GT dan >10 GT.	Ukuran kapal yang dibangun 1 -5 GT.	Ukuran kapal yang dibangun 1 – 10 GT dan >10 GT.
4	Produksi kapal pada Tahun 2017 dengan ukuran 1 – 10 GT 6 unit, Tahun 2018 ukuran 1 – 10 GT 7 unit dan >10 GT 1 unit, dan Tahun 2019 ukuran 1 – 10 GT 7 unit dan >10 GT 1 unit.	Produksi kapal pada Tahun 2017 4 unit, Tahun 2018 4 unit dan Tahun 2019 4 unit.	Produksi kapal pada Tahun 2017 dengan ukuran 1 – 10 GT 10 unit dan >10 GT 2 unit, Tahun 2018 ukuran 1 – 10 GT 8 unit dan > 10 GT 4 unit, dan Tahun 2019 ukuran 1 -10 GT 6 unit dan > 10 GT 6 unit.
5	Material atau jenis kayu dalam pembuatan kapal yaitu FRP ( <i>Fiberglass Reinforced Plastic</i> ).	Material atau jenis kayu dalam pembuatan kapal merupakan kayu meranti ( <i>Shorea platiclados</i> ), kayu Loban ( <i>Vitex pubercens</i> ), kayu Malas ( <i>Parastenon sp</i> ).	Material atau jenis kayu dalam pembuatan kapal yaitu FRP ( <i>Fiberglass Reinforced Plastic</i> ).
6	Konsumen galangan kapal merupakan Pemerintah (Polri dan TNI) dan Nelayan.	Konsumen galangan kapal yaitu Nelayan.	Konsumen galangan kapal merupakan Pemerintah (Polri dan TNI), Nelayan, dan Pengusaha.
7	Jumlah Karyawan 13 orang.	Jumlah karyawan 5 orang.	Jumlah Karyawan 18 orang.



Gambar 1. Grafik Perbandingan Produksi Kapal Pada Tahun 2017 - 2019.

Dari grafik yang terdapat pada Gambar 1 yang dibuat berdasarkan Tabel 1. Dapat dilihat Produksi kapal dari ketiga galangan dimana galangan CV. PRIZAL memproduksi kapal pada Tahun 2017 dengan ukuran 1 – 10 GT 6 unit, Tahun 2018 ukuran 1 – 10 GT 7 unit dan >10 GT 1 unit, dan Tahun 2019 ukuran 1 – 10 GT 7 unit dan >10 GT 1 unit dengan jumlah total 22 unit kapal dalam 3 Tahun, sedangkan galangan Pak Umar memproduksi kapal pada Tahun 2017 4 unit, Tahun 2018 4 unit dan Tahun 2019 4 unit dengan jumlah total 12 unit kapal dalam 3 Tahun dan galangan CV. KELING memproduksi kapal pada Tahun 2017 dengan ukuran 1 – 10 GT 10 unit dan >10 GT 2 unit, Tahun 2018 ukuran 1 – 10 GT 8 unit dan > 10 GT 4 unit, dan Tahun 2019 ukuran 1 -10 GT 6 unit dan > 10 GT 6 unit dengan jumlah total 36 unit kapal dalam 3 Tahun.

### 3.2. Teknik Pembangunan Kapal

Teknik pembangunan kapal meliputi teknik pemilik galangan kapal dalam membangun kapal termasuk teknologi pemrosesan kapal (alat yang digunakan, aturan klasifikasi).

#### 3.2.1. Galangan Kapal CV.

##### PRIZAL

Teknologi perancangan FRP terdiri tahap perancangan, pemilihan bahan, dan perhitungan kekuatan (konstruksi). Perancangan FRP ini juga harus memperhatikan kriteria dasar perancangan seperti koefisien pembagian/penggunaan ruang, faktor kenyamanan (*safety*) dan penampilan (*performance*).

Pembangunan kapal konstruksi FRP, terdapat elemen material utama. Di antaranya reinforcement, resin, dan core material. Reinforcement atau penguat yang banyak digunakan yakni Resin adalah salah satu bahan dasar yang digunakan dalam industri pembuatan kapal konstruksi FRP. Katalis adalah material yang memiliki fungsi untuk mempercepat reaksi proses polimerisasi,. Gelcoat adalah material yang digunakan sebagai lapisan terluar dari lambung kapal yang akan dibangun.

Pembuatan kapal fiber, menggunakan metode *Hand Lay Up*. Metode ini adalah metode laminasi yang paling mudah dan sederhana, yaitu dengan cara menuangkan resin dengan tangan kedalam serat berbentuk anyaman, rajuan atau kain, kemudian memberi tekanan sekaligus

meratakannya. Kekurangan metode ini ialah tidak maksimalnya hasil penyatuan dari lapisan atau susunan antara fiber dan resin pada badan kapal yang terbentuk.

### **3.2.2. Galangan Kapal Pak Umar**

Teknologi laminasi adalah teknik pembangunan bahan dengan bantuan perekat, bahan bangunan berukuran kecil dapat direkatkan membentuk komponen bahan sesuai keperluan. Teknik laminasi dilakukan untuk menggabungkan bahan baku yang tidak seragam atau dari berbagai kualitas.

### **3.2.3. Galangan Kapal CV.**

#### **KELING**

Dalam pembangunan kapal konstruksi FRP, terdapat elemen material utama. Di antaranya reinforcement, resin, dan core material. Reinforcement atau penguat yang banyak digunakan yakni Resin adalah salah satu bahan dasar yang digunakan dalam industri pembuatan kapal konstruksi FRP. Katalis adalah material yang memiliki fungsi untuk mempercepat reaksi proses polimerisasi. Gelcoat adalah material yang digunakan sebagai lapisan terluar dari lambung kapal yang akan dibangun.

Pembuatan kapal fiber, menggunakan metode *Hand Lay Up*. Metode ini adalah metode laminasi yang paling mudah dan sederhana, yaitu dengan cara menuangkan resin dengan tangan kedalam serat berbentuk anyaman, rajuan atau kain, kemudian memberi tekanan sekaligus

meratakannya. Kekurangan metode ini ialah tidak maksimalnya hasil penyatuan dari lapisan atau susunan antara fiber dan resin pada badan kapal yang terbentuk.

### **3.3. Manajemen Galangan Kapal**

Manajemen galangan kapal meliputi kebijakan pemilik galangan dalam menyelesaikan data mengenai surat-menyurat dan administrasi pembangunan kapal, biaya-biaya pembangunan kapal dan lain-lain.

#### **3.3.1. Galangan Kapal**

##### **CV.PRIZAL**

Usaha galangan kapal CV.PRIZAL ini memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU) dan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) yang dikeluarkan oleh Dinas Penanaman Modal, Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Tenaga Kerja Kabupaten Kepulauan Meranti.

Waktu pekerjaan satu unit kapal ditentukan oleh ukuran kapal dan jumlah pekerja. Pada ukuran kapal 1 – 10 GT dengan jumlah pekerja 1 – 5 orang dapat diselesaikan dengan waktu pengerjaan 1 bulan dan untuk ukuran >10 GT dengan jumlah pekerja 5 – 13 orang dapat diselesaikan dengan waktu pengerjaan 2 bulan.

#### **3.3.2. Galangan Kapal Pak Umar**

Usaha galangan kapal Pak Umar belum berstatus sah dikarenakan galangan kapal ini milik pribadi, tidak bekerja sama dengan pihak terkait. Galangan ini tidak memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU) dan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) yang

dikeluarkan oleh Dinas Penanaman Modal, Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Tenaga Kerja Kabupaten Kepulauan Meranti.

Waktu pekerjaan satu unit kapal pada ukuran 1 - 5 GT dapat diselesaikan dengan waktu kurang lebih 1 bulan dengan pekerja 5 orang termasuk pemilik galangan .

### **3.3.3. Galangan Kapal CV.**

#### **KELING**

Usaha galangan kapal ini memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU) dan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) yang dikeluarkan oleh Dinas Penanaman Modal, Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Tenaga Kerja Kabupaten Kepulauan Meranti.

Waktu pekerjaan satu unit kapal ditentukan oleh ukuran kapal dan jumlah pekerja. Pada ukuran kapal 5 – 10 GT dengan jumlah pekerja 1 – 7 orang dapat diselesaikan dengan waktu pengerjaan 1 bulan dan untuk ukuran >10 GT dengan jumlah pekerja 8 – 18 orang dapat diselesaikan dengan waktu pengerjaan 1 bulan.

### **3.4. Komparasi Galangan Kapal**

Dari beberapa galangan kapal yang menjadi sampel dilakukan analisis komparasi dengan membandingkan produktivitas masing-masing galangan kapal. Setelah diketahui nilai produktivitas dari setiap galangan yang menjadi sampel dari objek penelitian, ditinjau dari sisi produksi galangan kapal per tahun, maka dapat dilihat bahwa dari

ketiga galangan kapal mempunyai nilai produktivitas yang berbeda.

Adapun perbandingan dari ketiga galangan diketahui, galangan CV.PRIZAL dengan produksi kapal pertahunnya mencapai 8 unit dan jumlah karyawan digalangan tersebut 13 orang dengan nilai produktivitas 61,53 %. Galangan kapal Pak Umar dengan produksi kapal pertahunnya mencapai 4 unit dan jumlah karyawan 5 orang dengan nilai produktivitas 80 % dan Galangan kapal CV.KELING dengan produksi kapal pertahunnya mencapai 12 unit dan jumlah karyawan 18 orang dengan nilai produktivitas 66,66%.

### **3.5. Pembahasan**

Menurut Nazir (2005) penelitian komparasi adalah sejenis penelitian deskriptif yang ingin mencari mencari jawaban secara mendasar tentang sebab-akibat, dengan menganalisa faktor-faktor penyebab terjadinya. Penelitian komparasi juga adalah penelitian yang dilakukan untuk membandingkan suatu variable (objek penelitian), antara subjek yang berbeda atau waktu yang berbeda dan menemukan hubungan sebab-akibatnya.

Produksi adalah segala kegiatan untuk menciptakan atau menambah guna atas suatu benda atau segala kegiatan yang ditunjukkan untuk memuaskan orang lain melalui transaksi. Produksi merupakan kegiatan yang diukur sebagai tingkat *output* per unit periode atau waktu. Produktivitas memiliki kesamaan arti

dengan fungsi produksi yaitu suatu fungsi yang menghubungkan antara *input* dan *output* atau antara faktor produksi dengan produksi (Ariestine, 2001).

Menurut Sinungan (2008), definisi umum produktivitas yaitu produktivitas adalah suatu konsep yang bersifat universal yang bertujuan untuk menyediakan lebih banyak barang dan jasa untuk lebih banyak manusia dengan menggunakan sumber-sumber riil yang semakin sedikit.

Produktivitas merupakan tolak ukur keberhasilan proses produksi di dok dan galangan kapal, baik untuk pekerjaan perbaikan, pemeliharaan maupun pembuatan kapal baru. Pelaku yang berpengaruh terhadap produktivitas adalah material, pekerja, penggunaan mesin, kompetensi tenaga kerja, jam kerja efektif, jam kerja aktual dan ketidakhadiran karyawan. Tingkat prestasi galangan bangunan kapal baru yang tertinggi dicapai pada periode fabrikasi dan *sub-assembly* (Mahendra, 2008).

Peran dan pengalaman dalam meningkatkan produktivitas menjadi perhatian para pakar ekonomi dalam menuju industrialisasi suatu perekonomian. Hal itu dapat diperoleh dengan memadukan perikanan industri dengan perikanan tradisional melalui suatu kemitraan untuk mengembangkan keusahawanan, teknologi, dan

manajemen dengan modernisasi perikanan tradisional (Ahmad 2012).

Galangan merupakan suatu industri yang didalamnya terjadi proses transformasi masukan berupa material (besi baja, kayu, dan *fiber glass*) menjadi suatu keluaran (*Output*) yang dapat berupa kapal, atau bangunan lepas pantai dan bangunan apung lainnya. Industri galangan produk akhirnya masuk dalam klasifikasi *Product Oriented* atau *Job Shops Production* (Saputra, 2017).

Menurut Razali (2006) pemilihan metode atau teknik yang digunakan dalam pembuatan kapal merupakan permasalahan yang besar bagi galangan kecil dan merupakan hal yang penting; hal itu dipengaruhi oleh faktor teknis, ekonomis dan kondisi perairan. Saat ini kapal perikanan banyak menggunakan bahan alternatif fiberglass karena terbukti memiliki kelebihan dibanding dengan bahan lain diantaranya tahan korosi, konstruksi lebih ringan, mudah dalam pembentukan dan perawatan, daya serap terhadap air lebih kecil, dapat dikombinasikan dengan bahan lain, kualitas pewarna lebih baik dan biaya pengecatan lebih murah.

Galangan kapal modern memiliki tingkat teknologi yang kompleks dan lebih sering membangun serta melayani jasa perawatan dan perbaikan kapal baja atau fiber. Berbeda dengan galangan kapal tradisional, galangan ini menggunakan teknologi sederhana

dan lebih banyak memproduksi serta melayani jasa perawatan dan perbaikan kapal kayu (Ahmad dan Nofrizal, 2009).

#### **IV. KESIMPULAN DAN SARAN**

##### **4.1. Kesimpulan**

Industri galangan kapal di Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti yang menjadi objek pada penelitian ini mempunyai produktivitas galangan kapal yang berbeda, ditinjau dari sisi produksi galangan kapal per tahun, serta manajemen galangan kapal. Pada beberapa galangan kapal yang menjadi sampel penelitian mempunyai kesamaan dalam pengelolaannya. Dilihat dari data yang diperoleh dari pemilik industri galangan kapal bahwa galangan kapal CV.PRIZAL ini mempunyai kesamaan dengan galangan kapal CV.KELING ditinjau dari jenis kapal yang diproduksi berupa kapal fiber dengan teknik FRP (*Fiberglass Reinforced Plastic*) yang sama dalam membangun kapal dan kedua galangan ini sama - sama sudah memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU) dan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) yang dikeluarkan oleh Dinas Penanaman Modal, Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Tenaga Kerja Kabupaten Kepulauan Meranti.

Galangan kapal Pak Umar yang menjadi satu – satunya sampel dari objek penelitian yang memproduksi kapal kayu dengan teknologi laminasi yaitu teknik pembangunan bahan

dengan bantuan perekat dan galangan kapal ini belum mendapat izin usaha dari Dinas Penanaman Modal Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Tenaga Kerja Kabupaten Kepulauan Meranti

##### **4.2. Saran**

Industri galangan kapal di Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti belum teridentifikasi dengan baik, menyebabkan masyarakat luas dan pemerintah memiliki informasi yang terbatas mengenai keberadaan galangan kapal tersebut. Diharapkan kedepannya agar pemerintah Kabupaten Kepulauan Meranti, khususnya instansi terkait dalam hal ini Dinas Perikanan Kabupaten Kepulauan Meranti dan pengusaha industri galangan kapal dapat bekerja sama dalam hal informasi mengenai galangan kapal.

Ukuran kapal yang dibangun, jenis kapal yang dibangun, kapasitas produksi tiap tahun, jumlah karyawan, sejarah berdirinya usaha galangan kapal, jenis kayu yang digunakan, teknologi pembuatan kapal di galangan dan sebagainya masih tersaji sangat minim (terbatas) sehingga tidak menghambat perkembangan galangan kapal akibat marketing dan promosi yang sangat minim. Kedepannya untuk galangan kapal yang belum mengurus surat izin usaha dengan instansi terkait Dinas Penanaman Modal Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Tenaga Kerja Kabupaten Kepulauan Meranti, agar masyarakat luas dapat mengetahui

perkembangan galangan kapal dari marketing dan promosi karena diketahuinya keberadaan dari industri galangan kapal tersebut.

#### DAFTAR PUSTAKA

Ahmad, M dan Nofrizal. 2009. Tentang pelapukan kapal perikanan kayu. *Jurnal Perikanan dan Ilmu Kelautan*. 14 (2): 135-146.

Ariestine, D. 2001. Analisa Faktor Teknis Perikanan Jaring Nilon di Perairan Teluk Jakarta, Muara Angke. Bogor: Skripsi. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan. Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan. Institut Pertanian Bogor. Hal 97.

Mahendra dan Khairuddin, 2008. Peningkatan Produktivitas Galangan Kapal Menggunakan Model Omax (Studi Kasus: Di Pt. Ben Santosa Surabaya). Skripsi Teknik Perkapalan ITS Surabaya (tidak diterbitkan).

Nazir, Moh. (2005). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia. hal 58

Nofrizal dan M Ahmad. 2012. *Pengembangan Galangan Kapal Kayu Di Bagan Siapi-Api*. Riau: UNRI Press Universitas Riau.

Purnamasari . 2015. "Audit Teknologi Galangan Kapal", hal. 40.

Razali, 2006. *Buku Ajar Kapal Non Baja*. Jurusan Teknik Perkapalan Politeknik Bengkalis.

Saputra B., Mulyatno IP., & Amiruddin, W. (2017). Studi Perancangan Galangan Kapal untuk Pembangunan Kapal Baru dan Perbaikan di Area Pelabuhan Pekalongan. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 5(2), 353-366

Sinungan, M. 2008. Upaya Pengembangan Produktivitas, Apa dan Bagaimana. Cet. 7. Bumi Aksara, Jakarta. Hal 154.