

---

**PENILAIAN KINERJA SYAHBANDAR DAN STRATEGI ORGANISASI  
DALAM PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR BAGI  
KAPAL PERIKANAN PADA KESYAHBANDARAN PERIKANAN DI  
PANGKALAN PENDARATAN IKAN AMAGARAPATI KABUPATEN  
FLORES TIMUR**

Melmin<sup>1</sup>, Yohanes DBR Minggu<sup>2</sup> dan Angelinus Vincentius<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan, UNIPA

<sup>2</sup>Staf Pengajar Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan, UNIPA

e-mail : [melminwangga243@gmail.com](mailto:melminwangga243@gmail.com)

**ABSTRAK**

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui tentang pengawasan kelaikan kapal perikanan dengan melihat aspek kelengkapan dokumen dalam penerbitan SPB di PPI Amagarapati; kinerja petugas/syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar bagi kapal perikanan di PPI Amagarapati, dan strategi optimasi dalam pengembangan organisasi Kesyahbandaran Perikanan di PPI Amagarapati. Penelitian telah dilakukan selama 4 bulan dalam program MBKM, sejak 7 Agustus 2023 sampai 7 Desember 2023. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Analisis dengan menggunakan analisis *Srengths, Weakness, Opportunities*, dan *Threats* (SWOT) kemudian analisis Skor Faktor Internal (IFAS) dan Faktor Eksternal (EFAS) dan Penentuan Nilai Koordinat atau Kuadran SWOT. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penilaian kelaiklautan kapal perikanan dalam rangka penerbitan SPB di PPI Amagarapati dilakukan secara manual dan *online* menggunakan aplikasi Teman SPB. Kelemahan teknis yang ditemukan yaitu tidak dilakukannya pengecekan fisik kapal perikanan, dengan solusi memaksimalkan ketelitian dalam pemeriksaan dokumen. Kinerja operasional Kesyahbandaran di PPI Amagarapati berdasarkan Permen-KP nomor 3/2013, dari 18 tugas dan wewenang syahbandar terdapat 13 tugas dan wewenang yang sudah berjalan dan 5 yang belum berjalan, dengan nilai 72% yang berada dalam selang antara cukup baik dan baik. Kesyahbandaran PPI Amagarapati saat ini berada pada kuadran I, dengan strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah pertumbuhan yang agresif (*growth oriented strategy*).

Kata Kunci: Kesyahbandaran, SPB, PPI Amagarapati, SWOT, PPI Amagarapati.

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Amagarapati berada di Larantuka, Kabupaten Flores Timur, Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), saat ini merupakan satu-satunya pelabuhan perikanan di wilayah Kabupaten Flores Timur. PPI Amagarapati sebagai salah satu pusat kegiatan strategis sektor perikanan dan merupakan bantuan bagi Pemerintah Republik Indonesia dari masyarakat Jepang sebagai wujud persahabatan antara kedua negara. Dalam kawasan PPI Amagarapati terdapat unit-unit lembaga pemerintah seperti Kesyahbandaran Perikanan, Kantor Cabang Dinas Kelautan dan Provinsi NTT di Larantuka, dan lembaga swasta seperti Koperasi Nelayan, dan perusahaan perikanan (CV. Biru Laut).

Syahbandar adalah petugas atau pejabat pemerintah yang ditempatkan secara khusus di pelabuhan perikanan (termasuk PPI) untuk pengurusan administratif dan menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran. Kesyahbandaran adalah kantor yang berperan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan di pelabuhan perikanan (termasuk PPI) untuk menjamin keamanan dan keselamatan operasional kapal perikanan (Permen-KP nomor 3 tahun 2013). Salah satu fungsi kesyahbandaran adalah menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Menurut Permen-KP nomor 3/2013, Surat Persetujuan Berlayar yang selanjutnya disingkat SPB adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh syahbandar di pelabuhan perikanan kepada setiap kapal perikanan yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan perikanan setelah kapal perikanan memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, laik tangkap, dan laik simpan. Oleh karena itu, agen kapal/pengurus kapal/nahkoda sebagai pengguna jasa dalam proses penerbitan SPB wajib melengkapi dokumen persyaratan. Dalam melakukan penerbitan SPB, petugas /syahbandar berpedoman pada Standar Operasional Prosedur (SOP).

Peran syahbandar secara khusus diatur dalam UU nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Salah satu upaya dalam penegakan hukum di laut adalah pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan di Indonesia. Kapal yang memenuhi syarat-syarat laik laut dapat berlayar di wilayah laut di Indonesia.

UU nomor 17/2008 Pasal 1 ayat 33 menunjukkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Hal ini juga dinyatakan dalam Peraturan Pemerintah nomor 51/2002 tentang Perkapalan, yang isinya pada dasarnya juga tentang kelaiklautan kapal. Walaupun telah ada peraturan yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar (SPB), tidak jarang ditemui beberapa kecelakaan pelayaran yang disebabkan oleh lalainya pemberian ijin pelayaran.

Dalam penerbitan SPB terdapat beberapa prosedur yang harus ditaati dan dilakukan hingga kapal memenuhi kelengkapan persyaratan administratif dibuktikan dengan dokumen-dokumen perizinan kapal, sedangkan kelaikan teknis dibuktikan dengan dokumen-dokumen kelaiklautan kapal, laik muat, dan laik layar dimana ada 9 (sembilan) aspek meliputi : (1) aspek keselamatan kapal, (2) aspek pencegahan pencemaran dari kapal, (3) aspek pengawakan kapal, (4) aspek garis muat kapal dan pemuatan, (5) aspek kesejahteraan awak kapal, (6) aspek status hukum kapal, (7) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, (8) manajemen keamanan kapal dan (9) aspek sanksi administratif (UU 17/2008). Salah satu fungsi sebelum menerbitkan SPB adalah melakukan penilaian (*appraisal*) atas setiap kapal. Penilaian dilakukan oleh kesyahbandaran dengan melihat aspek dokumen dan aspek fisik kapal dan sarana kelengkapannya.

Dalam pelaksanaan tugas-tugas kesyahbandaran sebagaimana diuraikan di atas, maka kualitas kinerja petugas syahbandar menjadi faktor kunci yang menentukan kelaiklautan kapal, laik muat, dan laik layar kapal-kapal perikanan, yang selanjutnya berdampak pada keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran di laut, kesejahteraan awak kapal (nelayan), dan tertib hukum pada kapal-kapal perikanan. Berdasarkan pemikiran tersebut maka perlu dilakukan penelitian dan magang MBKM mengenai pengawasan kelaikan kapal perikanan melalui kelengkapan dokumen, kinerja petugas/syahbandar dalam penerbitan SPB, serta optimasi kinerja dalam pengembangan organisasi Kesyahbandaran Perikanan di PPI Amagarapati.

### **Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah : (1) bagaimana pengawasan kelaikan kapal perikanan dengan melihat aspek kelengkapan dokumen dalam penerbitan SPB di PPI Amagarapati, (2) bagaimana kinerja petugas/syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bagi kapal perikanan di PPI Amagarapati, dan (3) bagaimana strategi optimasi dalam pengembangan organisasi Kesyahbandaran Perikanan di PPI Amagarapati.

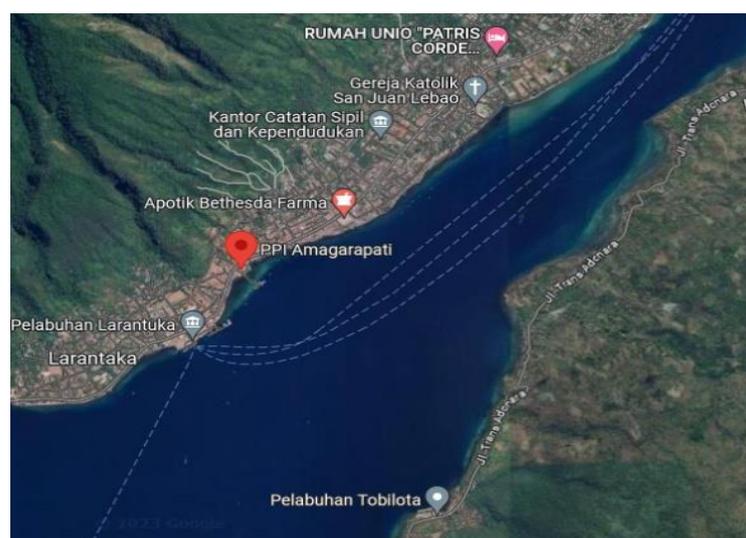
### **Tujuan**

Tujuan penelitian ini adalah untuk : (1) mengetahui tentang pengawasan kelaikan kapal perikanan dengan melihat aspek kelengkapan dokumen dalam penerbitan SPB di PPI Amagarapati, (2) mengetahui kinerja petugas/syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bagi kapal perikanan di PPI Amagarapati, dan (3) mengetahui strategi optimasi dalam pengembangan organisasi Kesyahbandaran Perikanan di PPI Amagarapati.

## **METODOLOGI**

### **Waktu dan Tempat Penelitian**

Penelitian ini telah dilaksanakan selama 4 (empat) bulan dalam program magang Merdeka Belajar Kampus Merdeka, sejak tanggal 7 Agustus s.d. 7 Desember 2023, di Kesyahbandaran Perikanan, Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Amagarapati, Kabupaten Flores Timur, Provinsi Nusa Tenggara Timur.



Gambar 1. Lokasi Kesyahbandaran Perikanan di Kompleks PPI Amagarapati

**Alat dan Bahan**

Alat dan bahan yang digunakan selama penelitian terdiri dari alat tulis menulis untuk mencatat data yang diperlukan, kamera untuk dokumentasi, GPS (*global positioning system*) untuk penentuan posisi koordinat kapal atau lokasi penelitian, komputer/*laptop* sebagai media untuk penerbitan SPB, printer untuk pencetakan SPB, aplikasi “Teman SPB” untuk penginputan proses penerbitan SPB secara *online*, dan kuesioner yang dibagikan kepada responden.

**Metode**

Metode penelitian yang digunakan merupakan bagian dari magang MBKM yang meliputi :

**(1) Praktek kerja:**

Pada pelaksanaan praktek kerja bertujuan untuk mempelajari secara menyeluruh mengenai penerbitan Surat Persetujuan Berlayar(SPB)

**(2) Observasi:**

Observasi merupakan pengamatan yang dilakukan secara langsung terhadap objek yang akan diteliti guna untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan.

**(3) Pencatatan data:**

Data yang dikumpulkan selama penelitian/magang berupa data primer maupun data sekunder. Data primer adalah hasil praktek kerja, observasi maupun wawancara yang dicatat oleh peneliti. Data sekunder dalam penelitian ini adalah bukti, catatan atau laporan yang tersusun dalam arsip.

**(4) Dokumentasi:**

Metode dokumentasi dilakukan untuk mendapatkan data visual yang melengkapi informasi atau data yang diperoleh agar lebih akurat.

**(5) Wawancara:**

Wawancara dilakukan terhadap para responden dengan menggunakan kuesioner, dimana responden terdiri dari Kepala Seksi KP3K/Syahbandar dan para nelayan yang menggunakan jasa instansi Kesyahbandaran Perikanan di PPI Agarapati, dengan total responden sebanyak 20 orang..

**(6) Studi literatur:**

Metode studi literatur berkaitan dengan pengumpulan data kepustakaan.

### Analisis Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif dengan menggunakan analisis SWOT. Menurut Rangkuti (2015) analisis SWOT merupakan sebuah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi *Strengths*, *Weakness*, *Opportunities*, dan *Threats*. Penelitian menggunakan analisis SWOT berguna untuk menganalisis faktor-faktor yang menjadi kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) bagi kesyahbandaran perikanan terkait pengurusan Surat Persetujuan Bberlayar. Rentang skor yang dinilai pada analisis SWOT yaitu:

Tabel 1. Keterangan Skor

EFAS/IFAS	Interpretasi
4,20 - 5,00	Sangat baik
3,40 - 4,19	Baik
2,60 - 3,39	Sedang/Moderat
1,80 - 2,59	Tidak baik
1,00 - 1,79	Sangat tidak baik

Sumber : Rangkuti (2015).

### *Perhitungan Skor IFAS dan EFAS*

Untuk menentukan jumlah skor pada Faktor Internal (IFAS) dan Faktor Eksternal (EFAS) dengan menggunakan rumus :

$$\text{Skor} = \text{Bobot} \times \text{Rating}$$

### *Penentuan Nilai Koordinat atau Kuadran SWOT*

Untuk menentukan titik koordinat atau kuadran SWOT maka digunakan rumus :

$$X = \text{Selisih total skor faktor kekuatan (strength) dan faktor kelemahan (weakness)}$$

$$Y = \text{Selisih total skor faktor peluang (opportunity) dan faktor ancaman (threat) (Kawirian, et al., 2020).}$$

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Pengawasan Kelaikan Kapal Perikanan dengan Melihat Aspek Kelengkapan Dokumen dalam Penerbitan SPB di PPI Amagarapati**

Untuk menerbitkan SPB diperlukan persyaratan dokumen yang salah satunya adalah Standar Laik Operasi (SLO). Menurut Peraturan Pemerintah nomor

27 tahun 2021, SLO adalah surat keterangan yang menyatakan bahwa kapal perikanan telah memenuhi persyaratan administrasi dan kelayakan teknis untuk melakukan kegiatan perikanan. SLO diterbitkan oleh pengawas perikanan, dimana SLO akan diterbitkan setelah kapal perikanan memenuhi persyaratan administrasi dan kelayakan teknis. SLO digunakan hanya untuk 1 (satu) kali operasional kegiatan perikanan dan berlaku selama 2 x 24 jam sejak tanggal diterbitkan.

Berdasarkan Permen-KP nomor 3/2013, syarat dan tata cara penerbitan SPB sebagai berikut :

1. Ketika kapal perikanan siap berlayar, nakhoda atau pemilik kapal/penanggung jawab perusahaan mengajukan usulan penerbitan SPB kepada syahbandar di pelabuhan perikanan dengan melampirkan persyaratan :
  - a. Surat pernyataan nakhoda (*Master Sailing Declaration*);
  - b. Dokumen kapal (Pas Besar, Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan, SIUP, SIPI/SIKPI)
  - c. Dokumen muatan/penumpang (*manifest*);
  - d. Daftar awak Kapal (*crew list*);
  - e. Bukti pemenuhan kewajiban sesuai dengan daftar periksa pemenuhan kewajiban kapal, antara lain :
    - 1) Standar laik operasi kapal perikanan
    - 2) Persetujuan karantina kesehatan
    - 3) Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan
    - 4) Surat tanda bukti lapor kedatangan kapal
    - 5) Surat tanda bukti lapor keberangkatan kapal
    - 6) Perjanjian kerja laut atau daftar nahkoda dan ABK
    - 7) Sertifikat hasil tangkapan ikan lembar awal.
2. Pengajuan permohonan dilakukan dengan cara menyerahkan secara langsung kepada syahbandar di pelabuhan perikanan. Berdasarkan permohonan, syahbandar di pelabuhan perikanan melakukan pemeriksaan kapal perikanan, yang meliputi (a) administratif, dan (b) teknis dan nautis kapal perikanan, alat tangkap ikan, dan alat bantu penangkapan ikan. Pemeriksaan administratif dilakukan untuk meneliti keabsahan dan kelengkapan, yang meliputi :

- a. Dokumen yang diterima oleh syahbandar di pelabuhan perikanan pada saat kapal perikanan tiba di pelabuhan perikanan
- b. Dokumen persyaratan yang dilampirkan pada saat mengajukan permohonan penerbitan SPB kapal perikanan.

Apabila pemeriksaan administratif terpenuhi, maka dituangkan dalam hasil pemeriksaan administratif. Apabila pemeriksaan administratif belum terpenuhi, syahbandar di pelabuhan perikanan menyampaikan surat pemberitahuan kekurangan persyaratan administrasi kepada nahkoda atau pemilik kapal/penanggung jawab perusahaan untuk dilengkapi.

3. Berdasarkan hasil pemeriksaan administratif selanjutnya dilakukan pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan, alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan, untuk memeriksa kesesuaian fisik kapal perikanan dengan dokumen. Pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan dan alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan antara lain:
  - a. kesesuaian alat penangkapan ikan dan alat bantu penangkapan ikan
  - b. palka ikan dan jenis mesin pendingin
  - c. stiker *barcode*
  - d. kelaikan kapal perikanan dan teknis permesinan
  - e. peralatan pencegahan pencemaran
  - f. alat komunikasi
  - g. peralatan navigasi
  - h. peta dan perlengkapannya
  - i. alat keselamatan
  - j. alat pemadam kebakaran, dan
  - k. tanda pengenal kapal perikanan.
4. Apabila pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan, alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan telah sesuai, dituangkan dalam hasil pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan, alat penangkapan, dan alat bantu penangkapan ikan.

Apabila pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan, alat penangkapan ikan, alat bantu penangkapan ikan belum sesuai, syahbandar di pelabuhan perikanan

menyampaikan surat pemberitahuan kekurangan persyaratan kepada nahkoda atau pemilik kapal/penanggung jawab perusahaan untuk dilengkapi

5. Setelah dituangkan dalam hasil pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan, alat penangkapan ikan, alat bantu penangkapan ikan selanjutnya syahbandar di pelabuhan perikanan menerbitkan SPB.
6. SPB berlaku paling lama 24 (dua puluh empat) jam terhitung sejak diterbitkan, dan hanya digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran.

Proses penerbitan SPB dilakukan secara manual yang membutuhkan waktu selama 15 (lima belas) menit, dan apabila dilakukan secara *online* membutuhkan waktu 5 (lima) menit. Permohonan SPB secara mandiri atau *online* menggunakan aplikasi “Teman SPB” dengan *link* : [bit.ly/temanspb](https://bit.ly/temanspb). Banyaknya SPB yang diterbitkan selama penelitian sebanyak 282 (dua ratus delapan puluh dua) SPB.

Penilaian kelaiklautan kapal perikanan dalam rangka penerbitan SPB di PPI Amagarapati meliputi beberapa persyaratan yakni pengajuan permohonan kapal masuk pelabuhan, penilaian dan pengawasan kelaiklautan, pencegahan pencemaran lingkungan dari kapal, manajemen pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, status hukum kapal, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, dan penerbitan surat persetujuan berlayar. Pada saat melakukan proses penerbitan SPB kapal harus memenuhi persyaratan terkait dengan kelaiklautan kapal perikanan beserta dokumen-dokumen kapal yang masih berlaku izinnya.

Dalam proses penerbitan SPB di Kesyahbandaran Perikanan di PPI Amagarapati, masih ditemukan adanya kelemahan teknis yaitu tidak dilakukannya pengecekan fisik kapal perikanan. Hal tersebut karena kurangnya jumlah personil syahbandar yang ada, sehingga hanya pengecekan administrasi (dokumen) saja yang bisa dilakukan. Jumlah personil petugas syahbandar yang tersedia hanya 3 (tiga) orang. Untuk menghindari ketidaksesuaian antara SPB yang diterbitkan dengan data fisik kapal, maka upaya yang dilakukan hanya dengan memaksimalkan ketelitian dalam pemeriksaan dokumen kelengkapan persyaratan penerbitan SPB.

#### ***Kinerja Petugas Syahbandar Dalam Penerbitan SPB di PPI Amagarapati***

Kegiatan operasional Kesyahbandaran di PPI Amagarapati dari 18 tugas dan fungsi kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan yang diamanatkan oleh Permen-KP nomor 3/2013, terdapat 13 yang sudah berjalan dan 5 yang belum berjalan. 13 SOP

yang sudah berjalan di PPI Amagarapati di antaranya, memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan, menerbitkan surat tanda bukti lapor kedatangan kapal perikanan, menerbitkan surat tanda bukti keberangkatan kapal perikanan, menerbitkan surat persetujuan berlayar, memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut, memeriksa *log book* penangkapan ikan, mengawasi pemanduan, mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan, melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan, memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan, mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime, memeriksa pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan, dan memeriksa sertifikat ikan hasil tangkapan. Sedangkan 5 tugas dan fungsi kesyahbandaran yang belum berjalan di antaranya mengatur kedatangan kapal perikanan, mengatur keberangkatan kapal perikanan, memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan, mengatur olah gerak dan lalu lintas kapal perikanan di pelabuhan perikanan, dan mengawasi pengisian bahan bakar.

Tabel 2. Tugas dan Wewenang Syahbandar

No	Tugas Syahbandar	Berjalan	Belum Berjalan
1	Mengatur kedatangan kapal perikanan		✓
2	Memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan	✓	
3	Menerbitkan Surat Tanda Bukti Lapor Kedatangan Kapal Perikanan	✓	
4	Mengatur keberangkatan kapal perikanan		✓
5	Menerbitkan Surat Tanda Bukti Keberangkatan Kapal Perikanan	✓	
6	Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar	✓	
7	Memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan		✓
8	Memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut	✓	
9	Memeriksa <i>log book</i> penangkapan ikan	✓	
10	Mengatur olah gerak dan lalu lintas kapal perikanan di pelabuhan perikanan		✓
11	Mengawasi pemanduan	✓	
12	Mengawasi pengisian bahan bakar		✓
13	Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan	✓	

---

---

14	Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan	✓
15	Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan	✓
16	Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime	✓
17	Memeriksa pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan	✓
18	Memeriksa sertifikat ikan hasil tangkapan	✓

---

Sumber : Hasil Penelitian dengan Uraian Tugas Sesuai Permen-KP nomor 3/2013.

Hasil penelitian oleh Turang *et al.*, (2019) tentang pelaksanaan tugas dan wewenang kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan Pantai Tumumpa menjelaskan bahwa pelaksanaan tugas dan wewenang syahbandar dinilai Baik apabila bernilai 4,025. Jika dibandingkan dengan kinerja syahbandar di Kesyahbandaran Perikanan PPI Amagarapati, dimana dari 18 tugas syahbandar, baru dilaksanakan 13 tugas atau sebanyak 72,22% atau dapat diberi skor 3,6 dalam Likert (kategori presentasi, 1 = sangat tidak baik, 2 = tidak baik, 3 = cukup baik, 4 = baik, 5 = sangat baik). Demikian demikian maka dapat dikatakan bahwa kinerja petugas kesyahbandaran di PPI Amagarapati berada dalam selang antara Cukup Baik dan Baik.

Secara sederhana kinerja merupakan hasil yang dicapai oleh seseorang selama periode waktu tertentu pada bidang pekerjaan tertentu. Seorang karyawan yang memiliki kinerja yang tinggi dan baik dapat menunjang tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Untuk dapat memiliki kinerja yang lebih tinggi, seorang pegawai dalam melaksanakan pekerjaan harus memiliki keahlian dan keterampilan yang sesuai dengan pekerjaan yang dimilikinya (Haz & Rijal, 2020).

### **Strategi optimasi dalam pengembangan organisasi kesyahbandaran perikanan di PPI Amagarapati**

#### ***Faktor Internal dan Eksternal***

Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari dalam lingkungan industri yang berupa kekuatan dan kelemahan dari kesyahbandaran perikanan kabupaten flores timur, sedangkan faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari luar lingkungan berupa peluang dan ancaman. Faktor internal dan eksternal dapat dilihat pada tabel 3 dan 4 berikut ini.

Tabel 3. Faktor Internal

<b>Faktor Internal</b>	
<i>Strength</i>	<i>Weakness</i>
Adanya pemeriksaan ulang kelengkapan dokumen-dokumen kapal pada saat mengajukan Surat Persetujuan Berlayar	Pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan, alat penangkapan, dan alat bantu penangkapan ikan (kesesuaian dengan fisik kapal perikanan dengan dokumen) pada saat mengajukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)
Setiap kapal diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional	Jumlah personil kesyahbandaran di pelabuhan perikanan yang minim
Fasilitas administrasi penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di kesyahbandaran	Kapasitas tambat labuh pelabuhan

Tabel 4. Faktor eksternal

<b>Faktor Eksternal</b>	
<i>Opportunity</i>	<i>Threats</i>
Adanya kemauan masyarakat dalam melengkapi dokumen-dokumen kapal	Kecelakaan kapal akan terjadi sesewaktu jika tidak dilakukan pemeriksaan kapal secara berkala
Adanya kemauan masyarakat membayar Administrasi (Tambat kapal dan labuh kapal)	

#### **Perhitungan Nilai IFAS dan EFAS**

Menurut Wiagustini dan Permatawati (2015) setelah identifikasi faktor langkah selanjutnya adalah perhitungan bobot dan rating yang berfungsi sebagai landasan penentuan posisi organisasi. Hal ini penting diketahui sebagai dasar untuk menjalankan strategi yang sesuai dengan kondisi organisasi. Bobot ditentukan mulai dari angka 0–1, artinya hasil akumulasi dari kekuatan dibandingkan kelemahan dan hasil akumulasi dari peluang dibandingkan dengan ancaman, sedangkan *rating* ditentukan berdasarkan nilai 1-5, dimana akan dilihat tingkat pengaruh faktor tersebut terhadap kesyahbandaran perikanan Kabupaten Flores Timur. Berikut dilampirkan tabel 5 dan tabel 6 perhitungan bobot dan *rating* IFAS dan EFAS.

Tabel 5. IFAS

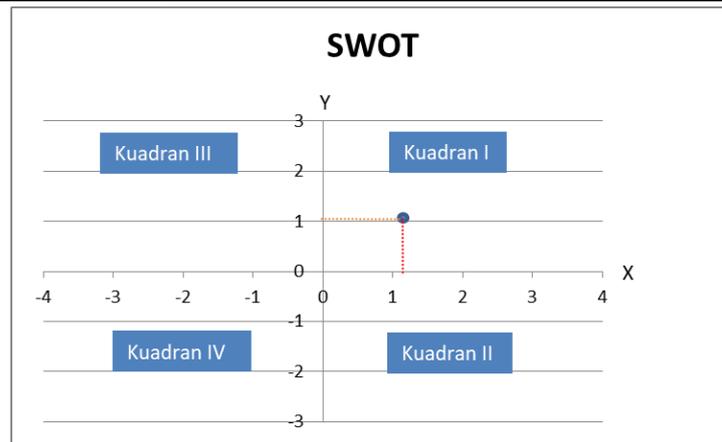
No	<i>Strength</i>	<b>Bobot</b>	<i>Rating</i>	<b>Skor</b>
1	Adanya pemeriksaan ulang kelengkapan dokumen kapal pada saat mengajukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	0.19	4	0.76

2	Setiap kapal diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional	0.14	5	0.71
3	Fasilitas administrasi penerbitan SPB kesyahbandaran	0.14	3	0.43
Subtotal		0.48		1.90
<b>No</b>	<b>Weakness</b>	<b>Bobot</b>	<b>Rating</b>	<b>Skor</b>
1	Pemeriksaan teknis dan nautis kapal perikanan, alat penangkapan, dan alat bantu penangkapan ikan (kesesuaian fisik kapal perikanan dengan dokumen) pada saat mengajukan SPB	0.19	1	0.19
2	Jumlah personil kesyahbandaran di pelabuhan perikanan yang minim	0.19	2	0.38
3	Kapasitas tambat labuh pelabuhan	0.14	2	0.29
Subtotal		0.52		0.86
Total IFAS		1.00		2.76

Tabel 6. EFAS

<b>No</b>	<b>Opportunity</b>	<b>Bobot</b>	<b>Rating</b>	<b>Skor</b>
1	Adanya kemauan masyarakat dalam melengkapi dokumen-dokumen kapal	0.30	3	0.90
2	Adanya kemauan masyarakat membayar biaya administrasi (tambat kapal dan labuh kapal)	0.30	3	0.90
Subtotal		0.60		1.80
<b>No</b>	<b>Threats</b>	<b>Bobot</b>	<b>Rating</b>	<b>Skor</b>
1	Kecelakaan kapal akan terjadi sesewaktu jika tidak dilakukan pemeriksaan kapal secara berkala	0.40	2	0.80
Subtotal		0.40		0.80
Total EFAS		1.00		2.60

Berdasarkan hasil perhitungan bobot dan rating pada tabel di atas, menunjukkan bahwa jumlah skor untuk tabel di atas dapat dijelaskan faktor internal untuk nilai *strength* mendapatkan bobot sebesar 0,48 dengan skor 1,90. Nilai *weakness* mendapatkan bobot sebesar 0,52 dengan skor 0,86, sedangkan faktor eksternal untuk nilai *opportunity* mendapatkan bobot sebesar 0,60 dengan skor 1,80, dan untuk nilai *threats* mendapatkan bobot sebesar 0,40 dengan skor 0,80.



Gambar 2. Kuadran analisis SWOT kinerja kesyahbandaran di PPI Amagarapati

Dari perhitungan faktor internal dan faktor eksternal tersebut digunakan dalam penentuan kordinat atau kuadran SWOT. Dalam kordinat tersebut terdiri dari sumbu X dan sumbu Y dimana sumbu X merupakan faktor kekuatan (*strength*) dan faktor kelemahan (*weakness*), sedangkan sumbu Y terdiri dari faktor peluang (*opportunity*) dan faktor ancaman (*threat*). Sumbu X didapat dari selisih dari total skor faktor kekuatan dan faktor kelemahan, sedangkan sumbu Y didapat dari faktor selisih dari total skor faktor peluang dan faktor ancaman. Nilai kordinat X:  $1,90 - 0,86 = 1,04$  Nilai koordinat Y:  $1,80 - 0,80 = 1$ . Dari kuadran SWOT yang didapat dapat disimpulkan bahwa kinerja Kesyahbandaran PPI Amagarapati saat ini berada pada Kuadran I. Berdasarkan kuadran ini maka dapat disimpulkan bahwa kinerja Kesyahbandaran PPI Amagarapati saat ini dapat bertumbuh dan membangun.

### Strategi SO, ST, WO, WT

Berdasarkan hasil analisis penelitian pada matriks SWOT maka dapat direkomendasikan strategi (S-O), (S-T), (W-O), dan (W-T). yang layak dilakukan oleh Kesyahbandaran Perikanan Kabupaten Flores Timur :

1. Kekuatan dan Berpeluang (SO)
  - a) Terus memberikan pemahaman kepada masyarakat terkait kebijakan dalam pengurusan surat persetujuan berlayar.
2. Kuat tapi Terancam (ST)
  - a) Selalu mendorong setiap awak kapal untuk memiliki sertifikat kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional sehingga tidak terjadinya kecelakaan kapal
3. Lemah tapi Masih Berpeluang (WO)

- a) Diharapkan kepada kesyahbandaran untuk menambah jumlah personil sehingga pemeriksaan teknis dan nautis kapal dapat dilakukan sesuai dokumen-dokumen kapal sebagai persyaratan pengurusan surat persetujuan berlayar
  - b) Diharapkan kepada pihak otoritas kesyahbandaran untuk meningkatkan kapasitas tambat labuh kapal sesuai dengan jumlah kapal yang melakukan pembayaran administrasi
4. Lemah dan Terancam (WT)
- a) Perlu dilakukan pengecekan fisik kapal sesuai dengan ketentuan dalam kebijakan yang ada sehingga tidak adanya peluang terjadinya kecelakaan kapal/

Menurut Rangkuti (2015), posisi organisasi Kesyahbandaran Perikanan di PPI Amagarapati yang berada Kuadarn 1 merupakan situasi yang sangat menguntungkan. Institusi tersebut memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah pertumbuhan yang agresif (*growth oriented strategy*).

#### **PENUTUP**

Penilaian kelaiklautan kapal perikanan dalam rangka penerbitan SPB di PPI Amagarapati meliputi beberapa persyaratan yakni pengajuan permohonan kapal masuk pelabuhan, penilaian dan pengawasan kelaiklautan, pencegahan pencemaran lingkungan dari kapal, manajemen pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, status hukum kapal, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, dan penerbitan surat persetujuan berlayar. Pada saat melakukan proses penerbitan SPB kapal harus memenuhi persyaratan terkait dengan kelaiklautan kapal perikanan beserta dokumen-dokumen kapal yang masih berlaku izinnya. Proses yang dilakukan dengan cara manual atau online menggunakan aplikasi Teman SPB. Namun dalam proses penerbitan SPB masih ditemukan adanya kelemahan teknis yaitu tidak dilakukannya pengecekan fisik kapal perikanan. Solusi yang ditempuh yaitu dengan memaksimalkan ketelitian dalam pemeriksaan dokumen kelengkapan persyaratan penerbitan SPB. Kinerja operasional Kesyahbandaran di PPI Amagarapati berdasarkan Permen-KP nomor 3/2013, dari 18 tugas dan wewenang syahbandar terdapat 13 tugas dan wewenang yang sudah

berjalan dan 5 yang belum berjalan. Sebagian besar tugas dan fungsi kesyahbandaran sudah dilakukan dengan baik walaupun beberapa SOP masih belum berjalan. Kinerja organisasi tersebut berada dalam selang antara Cukup Baik dan Baik.

Kesyahbandaran PPI Amagarapati saat ini berada pada kuadran I, merupakan situasi yang sangat menguntungkan. Institusi tersebut memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah pertumbuhan yang agresif (*growth oriented strategy*).

#### **UCAPAN TERIMAKASIH**

Terimakasih untuk pihak-pihak yang amat berperan dalam penelitian dan penulisan artikel ini : Rektor Universitas Nusa Nipa, Ketua Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan, Pembimbing Lapangan, Para Dosen prodi Manajemen Sumberdaya Perairan, Teman-teman peserta magang Program Merdeka Belajar Kampus Merdeka Universitas Nusa Nipa tahun 2023, dan Pemimpin Redaksi Jurnal Aquanipa Universitas Nusa Nipa.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Haz, M. & Rijal. 2020. Kinerja Pegawai pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Biak. Jurnal MODERAT, Volume 6, Nomor 3. ISSN: 2622-691X (*online*).
- Kawirian, W., Restu, W., Negara, K. W., & Razak, A. 2020. Strategi Peningkatan Kinerja Operasional Kesyahbandaran di Pelabuhan . *Jurnal Pengelolaan Perikanan Tropis*, 51-53.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan nomor 03 tahun 2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan nomor 08 tahun 2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 82 tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
- Rangkuti, F. 2015. Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Turang, V.S., Kayadoe M.E., Pangalila F.P.T. dan Kaparang F.E. 2019. Kajian Tugas dan WewenangKesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Tumumpa. Jurnal Ilmu dan Teknologi Perikanan Tangkap 4(1): 10-15, Juni 2019.

Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Wiagustini, N.L.P., Pertamawati, N.P. 2015. Pengaruh Risiko Bisnis dan Ukuran Perusahaan Terhadap Struktur Modal dan Nilai Perusahaan pada Perusahaan Farmasi di Bursa Efek Indonesia. Jurnal Manajemen Strategi Bisnis dan Kewirausahaan, 9(2), 112-112.