



Strategi Peningkatan Kinerja Operasional Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengambengan, Bali

(Strategy for Improving Kesyahbandaran Operational Performance at Nusantara Fisheries Port (PPN) Pengambengan, Bali)

Wisnu Kawirian^{1,*}, I Wayan Restu¹, I Ketut Wija Negara¹, Abdul Razak²

¹Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan, Fakultas Kelautan dan Perikanan, Universitas Udayana, Bali, Indonesia

²Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengambengan, Bali, Indonesia.

ARTIKEL INFO

Article History

Received: 18 November 2020

Accepted: 20 Desember 2020

Kata Kunci:

kinerja, pengembangan, strategi, swot

Keywords:

performance, pengembangan, strategy, swot

Korespondensi Author

Wisnu Kawirian, Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan, Fakultas Kelautan dan Perikanan, Universitas Udayana.

Email:

wisnu.kawirian651@gmail.com

ABSTRAK

Sebagai Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, PPN Pengambengan mempunyai tugas salah satunya dalam hal keamanan dan keselamatan kapal Perikanan. Dalam hal ini yang mempunyai tugas dan wewenang adalah Syahbandar di Pelabuhan Perikanan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui SOP (Standar Operasional Prosedur) dari seksi Kesyahbandaran dan melakukan analisis terhadap peningkatan kinerja operasional Kesyahbandaran di PPN Pengambengan. Penelitian ini dilakukan pada bulan Maret 2020, dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif dan kuantitatif, serta analisis data menggunakan analisis SWOT. Hasil dari penelitian ini adalah terdapat 16 tugas pokok dan fungsi Kesyahbandaran dalam pelaksanaan tugasnya dimana 11 diantaranya yang sudah berjalan dan 5 yang belum berjalan. Dari hasil analisis SWOT menunjukkan bahwa strategi yang dapat diterapkan di Kesyahbandaran PPN Pengambengan adalah strategi WO yaitu dengan meminimalkan kelemahan dan memanfaatkan peluang. Strategi tersebut meliputi pengembangan lahan baru di PPN Pengambengan, pengadaan Menara pengawas dan pemasangan CCTV di area pelabuhan, bekerjasama dengan instansi terkait tentang operasional dan perawatan docking kapal, serta pengerukan kolam labuh.

ABSTRACT

As the Technical Implementation Unit of the Directorate General of Capture Fisheries, PPN Pengambengan has one of the tasks in terms of security and safety of fishing vessels. In this case, the one who has the duty and authority is Syahbandar at the fishing port. The purpose of this research is to determine the SOP (Standard Operating Procedure) of the Kesyahbandaran section and conducted an analysis of improving the operational performance of the Kesyahbandaran in PPN Pengambengan. This research was conducted in March 2020, used the methods of qualitative and quantitative descriptive, and the data analysis used SWOT analysis. The results of this research were 16 main tasks and functions of the Kesyahbandaran on the operational, 11 are already running and 5 are not yet running. From the results of the SWOT analysis showed the strategy that can be applied in the Kesyahbandaran of PPN Pengambengan is a WO strategy that is to minimize weaknesses and take advantage of opportunities. The strategy includes the development of new land in the PPN Pengambengan, the procurement of watchtowers and the installation of CCTV in the port area, in collaboration with relevant agencies regarding to the operation and maintenance of ship docking, and dredging of the mooring pond.

PENDAHULUAN

Pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat

kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang digunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas

keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan (PER.08/MEN/2012). Sebagai Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan, PPN Pengambangan mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan dan pelayanan pemanfaatan sumber daya ikan, serta keselamatan operasional kapal perikanan (Laporan Tahunan PPNP 2017). Nelayan di PPN Pengambangan adalah nelayan tradisional dimana masih minimnya dalam segi keamanan pelayaran dikarenakan belum lengkapnya alat-alat keselamatan diatas kapal.

Salah satu instansi pelayanan publik yang mengurus dokumen kapal dalam melakukan pelayaran di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengambangan adalah syahbandar PPN Pengambangan. Sesuai Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 03 Tahun 2013 Tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan, ada 16 parameter yang menjadi tugas pokok dan fungsi dari Syahbandar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana Kesyahbandaran PPN Pengambangan sudah melakukan tugas dan fungsinya sebagai instansi pelayanan publik yang mengacu pada PERMEN KP No. 03 Tahun 2013. Penelitian ini juga bertujuan untuk menganalisis bagaimana mengoptimalkan kinerja Kesyahbandaran PPN Pengambangan agar lebih baik dari sebelumnya.

METODE

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Maret 2020 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengambangan, Kecamatan Negara, Kabupaten Jembrana Provinsi Bali.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan yaitu metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Teknik pengambilan data yang digunakan adalah *Purposive Sampling*. Menurut Notoatmodjo (2010), pengertian *Purposive Sampling* adalah pengambilan sampel yang berdasarkan pertimbangan tertentu ataupun ciri-ciri yang sudah diketahui sebelumnya. Pertimbangan dalam menentukan responden dalam penelitian ini adalah para *stakeholder* yang meliputi otoritas pelabuhan, pihak kesyahbandaran PPN Pengambangan, kepala desa, kepala kelompok nelayan dan PSDKP, dimana masing-masing *stakeholder* tersebut diwakili oleh 2 orang, serta para nelayan yang memiliki kepentingan dengan kesyahbandaran PPN Pengambangan diantaranya para nahkoda/pengurus kapal. seluruh kapal yang

berlabuh di PPN Pengambangan sebanyak 134 kapal. Menurut Sugiyono (2017) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Pengambilan jumlah sampel mempergunakan rumus Slovin menurut Riduwan (2005):

$$n = N/(1+Ne^2)$$

Dimana:

n = Ukuran sampel/jumlah responden minimal

N = Ukuran populasi/jumlah kapal keseluruhan

e = Nilai kritis/batas ketelitian (nilai kritis yang digunakan dalam penelitian ini adalah 0,1).

Berdasarkan perhitungan tersebut dari 134 kapal yang ada di PPN Pengambangan di dapat sampel sebesar 57 nahkoda/pengurus kapal.

Analisis Data

Analisis data yang akan dipergunakan dalam penelitian ini yaitu analisis SWOT. Menurut Rangkuti (2014), analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strength*) dan peluang (*Opportunity*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*Weakness*) dan ancaman (*Threat*). Dalam hal ini faktor kekuatan, kelemahan, peluang serta ancaman didapat melalui observasi serta wawancara dengan pihak kesyahbandaran PPN Pengambangan. Batasan masalah dalam penelitian ini memuat tentang kinerja atau SOP yang berlaku di kesyahbandaran PPN Pengambangan yang mengacu pada PERMEN KP No. 3 Tahun 2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Personil Kesyahbandaran

Dalam operasionalnya personil kesyahbandaran terdiri dari 9 pegawai. 5 orang PNS serta 4 orang TKK (Tenaga kerja kontrak). Jabatan yang ada di Kesyahbandaran saat ini diantaranya, kepala seksi Kesyahbandaran 1 orang, teknisi kelaikan kapal perikanan 1 orang, analisis Kesyahbandaran 2 orang, pengelola produksi perikanan tangkap 1 orang, nahkoda kapal Kesyahbandaran 1 orang, KKM kapal Kesyahbandaran 1 orang, ABK deck kapal Kesyahbandaran 2 orang (Kesyahbandaran PPN Pengambangan, 2020).

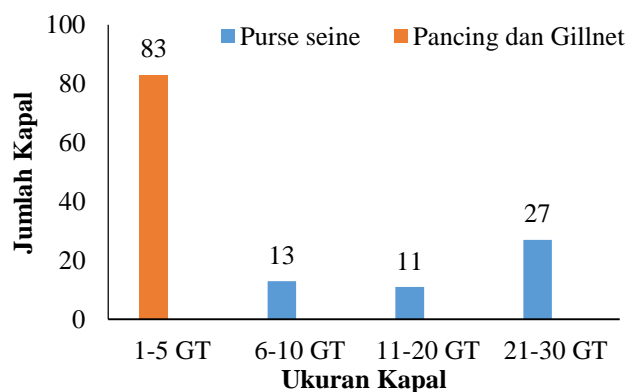
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Tabel 1. Personel Kesyahbandaran PPN Pengambangan

	Nama	Pangkat/ Golongan	Jabatan
1	Abdul Razak, S.St.Pi	Penata / III C	Kasie. KeSyahbandaraan
2	Sigit Berbudi	Penata Muda Tk.I/IIIb	Teknisi Kelaikan Kapal Perikanan
3	Angga Prasetya, S.Tr.Pi	Penata Muda / III a	Analisis Kesyahbandaran
4	Hendra Setyawan, S. Tr.Pi	Penata Muda / III a	Analisis Kesyahbandaran
5	Aisyah Nurulita Erka, S.Pi	Penata Muda / III a	Pengelola Produksi Perikanan Tangkap
6	I Made Ageng Astika S.St.Pi	TKK	Nahkoda Kapal Kesyahbandaran
7	Agus Sumah	TKK	KKM Kapal Kesyahbandaran
8	I Gede Ardika Wiyantara	TKK	ABK Deck Kapal Kesyahbandaran
9	Bagas Nur Cahyadi	TKK	ABK mesin Kapal Kesyahbandaran

Armada Penangkapan PPN Pengambangan

Jumlah kapal yang masih aktif saat ini menurut data Kesyahbandaran di PPN Pengambangan, 2020 berjumlah 134 kapal, diantaranya 83 unit kapal < 5 GT dengan alat tangkap rata-rata menggunakan pancing dan gillnet. Kapal fiber yang berlabuh di PPN Pengambangan saat ini berjumlah 300 unit, tetapi yang masih layak beroperasi dan yang terdata di Kesyahbandaran berjumlah 80 unit. Tiga belas unit kapal berukuran 6-10 GT, 11 unit kapal berukuran 11-20 GT dan 27 unit kapal berukuran 21-30 GT. Kapal dengan ukuran 6-30 GT umumnya menggunakan alat tangkap purse seine atau jaring lingkaran dengan 2 kapal (berpasangan). Jenis kapal di PPN Pengambangan rata-rata menggunakan bahan kayu dan fiber dengan sistem penangkapan *one day fishing*.



Gambar 1. Diagram armada kapal penangkap ikan PPN Pengambangan (Sumber: Kesyahbandaran PPN Pengambangan, 2020)

Kegiatan Operasional Kesyahbandaran di PPN Pengambangan

Kegiatan operasional Kesyahbandaran di PPN Pengambangan dari 16 tugas dan fungsi Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan yang diamanatkan oleh PERMEN KP. No. 03 tahun 2013 Terdapat 11 yang sudah berjalan dan 5 yang belum berjalan. 11 SOP yang sudah berjalan di PPN Pengambangan diantaranya mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan, memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan, penerbitan Surat Tanda Bukti Lapor (STBLK) Keberangkatan dan Kedatangan kapal, memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan, memeriksa *Logbook* penangkapan ikan, mengatur olah gerak dan lalu lintas kapal perikanan, mengawasi pengisian bahan bakar, mengawasi kegiatan pembangunan atau perbaikan fasilitas yang ada di pelabuhan perikanan, mengawasi perlindungan lingkungan maritim, pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan, memeriksa Sertifikat Hasil Tangkapan Ikan (SHTI). Terdapat 5 tugas dan fungsi Kesyahbandaran yang belum berjalan sesuai dengan PERMEN KP. No. 03 Tahun 2013, diantaranya penerbitan SPB, memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut, mengawasi pemanduan, melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan, memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan.

Tabel 2. Tugas dan wewenang syahbandar

No	Tugas Syahbandar	Berjalan	Belum Berjalan
1	Mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan	√	
2	Memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan	√	
3	Menerbitkan Surat Tanda Bukti Lapor Kedatangan dan Keberangkatan kapal Perikanan (STBLK)	√	
4	Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)		√
5	Memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan	√	
6	Memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut		√
7	Memeriksa <i>Log book</i> penangkapan ikan	√	
8	Mengatur olah gerak dan lalu lintas kapal perikanan di pelabuhan perikanan	√	
9	Mengawasi pemanduan		√
10	Mengawasi pengisian bahan bakar	√	
11	Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan	√	
12	Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan		√
13	Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan		√
14	Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim	√	
15	Memeriksa pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan, dan	√	
16	Memeriksa sertifikat hasil ikan tangkapan (SHTI)	√	

Strategi Peningkatan Kinerja Kesyahbandaran di PPN Pengambengan, Bali

Pada matriks IFAS terdapat 4 kekuatan dan 4 kelemahan. Aktif memberikan edukasi kepada nelayan sebagai faktor kekuatan yang menjadi prioritas utama dengan skor 0,524. Sedangkan, tidak adanya tempat docking/perbaikan kapal sebagai faktor kekurangan prioritas utama dengan skor 0,528. Pada matriks EFAS terdapat 4 peluang dan 4 ancaman, dimana Relokasi kapal ikan benoa

ke Pengambengan sebagai faktor peluang yang menjadi prioritas utama dengan skor 0,540, sedangkan Kultur masyarakat nelayan setempat yang belum patuh terhadap perizinan menjadi faktor ancaman prioritas utama dengan skor 0,360. Berdasarkan total skor faktor internal (IFAS) dan faktor eksternal (EFAS) yaitu masing-masing IFAS 3,749 sedangkan EFAS 3,031. Hasil tersebut menunjukkan bahwa faktor internal lebih kuat dibandingkan dengan faktor eksternal.

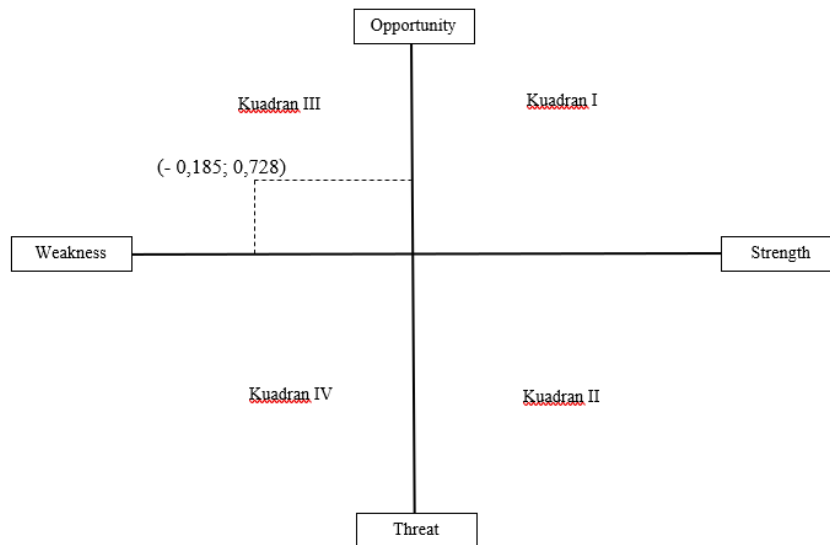
Tabel 3. IFAS

No	Kekuatan	Bobot	Rating	Score
1	Kondisi kantor dan prasarana fungsional yang representatif	0,129	3	0,387
2	Pelayanan yang baik kepada masyarakat nelayan	0,120	3	0,360
3	Kualitas SDM Syahbandar yang baik dan berkompeten	0,128	4	0,512
4	Aktif memberikan edukasi kepada nelayan	0,131	4	0,524
Subtotal		0,508		1,783
No	Kelemahan	Bobot	Rating	Score
1	SOP (Standar Operasional Prosedur) yang kurang berjalan sepenuhnya	0,114	4	0,456
2	Kurangnya monitoring terhadap kapal lokal	0,126	4	0,504
3	Tidak adanya tempat <i>docking</i> /perbaikan kapal	0,132	4	0,528
4	Kolam labuh yang belum memadai (dangkal)	0,120	4	0,480
Subtotal		0,490		1,968
Total Ifas		1		3,751

Tabel 4. EFAS

No	Peluang	Bobot	Rating	Score
1	Lahan yang masih cukup luas di area pelabuhan	0,136	3	0,408
2	Keinginan investor untuk mengembangkan usaha di Pengambangan	0,136	3	0,408
3	Pengambangan sebagai sentra perikanan terbesar di Bali	0,130	4	0,520
4	Relokasi kapal ikan benoa ke Pengambangan	0,136	4	0,544
Subtotal		0,538		1,880

No	Peluang	Bobot	Rating	Score
1	Kultur masyarakat nelayan setempat yang belum patuh terhadap perizinan	0,119	3	0,357
2	Kurang adanya pelaporan (kedatangan/keberangkatan) kapal dari nelayan	0,109	3	0,327
3	Rendahnya SDM dan tingkat pendidikan nelayan lokal	0,116	2	0,232
4	Penerapan <i>log book</i> yang belum sesuai dengan mekansime	0,118	2	0,236
Subtotal		0,462		1,152
Total Ifas		1		3,032



Gambar 2. Kuadran analisis SWOT kinerja kesyahbandaran di PPN Pengambangan

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: $1,783 - 1,968 = - 0,185$

Nilai kordinat Y: $1,880 - 1,152 = 0,728$

Dari kuadran SWOT yang didapat dapat disimpulkan bahwa kinerja Kesyahbandaran PPN

Pengambangan saat ini berada pada kuadran III. Berdasarkan kuadran ini maka dapat disimpulkan bahwa kinerja Kesyahbandaran PPN Pengambangan saat ini cukup lemah namun memiliki peluang yang baik untuk berkembang atau dapat memaksimalkan potensi yang dimiliki.

Pembahasan

Berdasarkan PERMEN KP No. 03 Tahun 2013, 11 SOP yang sudah berjalan di PPN Pengambangan diantaranya adalah:

a. Mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan

Dalam hal ini, Syahbandar di PPN Pengambangan memiliki kewenangan untuk mengatur kedatangan kapal. Kesyahbandaran PPN Pengambangan akan menerima laporan dari

nahkoda setidaknya 2 jam sebelum kapal berlayar dan sekaligus untuk mengurus dokumen-dokumen persyaratan kelaikan kapal perikanan. Hal ini sudah sesuai dengan SOP yang berlaku di Kesyahbandaran PPN Pengambengan tahun 2020. Dokumen kapal yang diperiksa diantaranya Surat Ukur, Gross Akta, Sertifikat Kelaikan dan Pengawasan Kapal Penangkapan Ikan, *Logbook*, SPB (Surat Persetujuan Berlayar), SLO (Surat Laik Operasi), Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhan, Dokumen Kapal meliputi; PAS Besar/PAS Kecil, SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan), SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan), SKPKPI, SKK 30 mil/60 mil. Mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal sudah sesuai dengan SOP yang berlaku di kesyahbandaran PPN Pengambengan.

b. Memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan

Berdasarkan wawancara dan observasi pemeriksaan dokumen yang dilakukan di PPN Pengambengan, petugas Kesyahbandaran akan mengingatkan nahkoda atau pemilik kapal apabila ada salah satu dokumen yang habis masa berlakunya. Selain bertugas mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintah, Syahbandar juga berkewajiban untuk memeriksa dan menyimpan dokumen-dokumen kapal (Julia, 2014). Dalam hal ini kesyahbandaran memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal apabila ada kapal-kapal yang datang dan juga pergi meninggalkan pelabuhan, kesyahbandaran memeriksa dokumen kapal berdasarkan 3 kriteria utama yakni laik laut, laik tangkap, dan laik simpan, dan hal ini sudah mengikuti SOP yang ada di kesyahbandaran PPN Pengambengan.

c. Penerbitan Surat Tanda Bukti Laporan (STBLK) keberangkatan dan kedatangan kapal

Bagi kapal-kapal yang berpangkalan di Kesyahbandaran, Syahbandar akan menerbitkan STBLK kedatangan pada sore hari dan STBLK keberangkatan pada pagi hari karena sistem melaut kapal-kapal PPN Pengambengan adalah *one day fishing*. Untuk keberangkatan kapal perikanan setiap kapal perikanan yang hendak berangkat dari pelabuhan perikanan wajib terlebih dahulu memberitahukan rencana keberangkatannya kepada Syahbandar di Pelabuhan Perikanan. Setelah menerima pemberitahuan rencana keberangkatan kapal perikanan, Syahbandar di pelabuhan perikanan segera memeriksa dokumen kapal perikanan dan memeriksa kelengkapan di atas kapal (Petrus *et al.*, 2017). Pelaksanaan dokumen STBLK di PPN Pengambengan sudah berjalan cukup baik setiap kapal yang datang

maupun pergi dari pelabuhan, syahbandar selalu menerbitkan dokumen tersebut, terkecuali apabila ada salah satu persyaratan yang tidak dilengkapi oleh nahkoda maka, STBLK tidak dapat diterbitkan oleh syahbandar, tetapi syahbandar akan menerbitkan surat keterangan kekurangan persyaratan, pelaksanaan STBLK sudah berjalan sesuai SOP yang terdapat di PPN Pengambengan.

d. Memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi langsung dilapangan SOP. Syahbandar belum melakukan cek teknis dan nautis kesemua kapal dikarenakan kapal-kapal yang berlabuh sudah menjadi langganan dan sudah mengetahui keabsahan dan kelengkapan fisik lainnya diatas kapal. Cek teknis dan nautis kapal tidak memungkinkan jika dilakukan satu-persatu dikarenakan jumlah anggota staff Kesyahbandaran yang minim dan juga memakan waktu yang cukup lama. Dalam hal ini syahbandar PPN Pengambengan masih belum 100% mengikuti dari SOP yang ada dikarenakan pemeriksaan teknis dan nautis kapal tidak selalu intens dilakukan, karena faktor kurangnya SDM dari kesyahbandaran. Hal ini juga terjadi pada Pelabuhan Binggai dimana faktor SDM yang minim juga memperlambat kinerja Syahbandar (Noval, 2020).

e. Memeriksa logbook penangkapan ikan

Berdasarkan wawancara dan observasi dilapangan realisasi mengenai log book tersebut adalah banyak nahkoda yang tidak mengisi saat melakukan penangkapan ikan dengan alasan terlalu ribet dan tidak sempat untuk mengisi. Beberapa nahkoda/ nelayan juga tidak mengerti cara pengisian log book. Hasil penelitian ini menunjukkan hal yang sama dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Apriliani dan Nugroho (2016) di PPS Bungus Padang bahwasanya alasan nelayan melakukan pengisian log book saat operasi penangkapan adalah log book mudah kotor, data yang diisi banyak, kolom isian kecil, buta huruf, sulit mengisi di kapal, tidak mengetahui cara mengisi dan lainnya. Dari situasi ini Kesyahbandaran mengambil inisiatif untuk mengambil data hasil tangkapan nelayan melalui TPI (tempat pelelangan ikan), hal ini sudah sangat bertolak belakang dengan SOP yang berlaku, dimana yang wajib mengisi log book tersebut adalah nelayan.

f. Mengatur olah gerak dan lalu lintas kapal perikanan

Syahbandar menentukan penempatan kapal perikanan di dermaga sesuai dengan tujuannya. Di

PPN Pengambengan kapal-kapal nelayan sudah biasa melakukan parkir maupun sandar kapal di dermaga. Implementasi di lapangan Syahbandar merasa bahwa olah gerak kapal dan pengaturan lalu lintas kapal perikanan tidak selalu rutin dilakukan karena kapal-kapal di PPN Pengambengan sudah dapat melakukannya secara mandiri, dan penempatan kapal sudah dilakukan dengan baik di kolam pelabuhan, sebelah utara dan selatan pelabuhan untuk kapal-kapal 0-7 GT dan bagian barat untuk kapal-kapal > 7-30 GT. Dari hasil pengamatan dan observasi dilapangan olah gerak dan lalu lintas kapal di PPN Pengambengan Sudah berjalan namun tidak terlalu intens.

g. Mengawasi pengisian bahan bakar

Pelayanan rekomendasi BBM bersubsidi jenis Solar di PPN Pengambengan di berikan melalui Dinas Perhubungan Kelautan dan Perikanan Kabupaten Jembrana sedangkan PPN Pengambengan hanya mengawasi penyaluran dan pendistribusiannya ke nelayan/pelaku usaha, dimana yang menjadi pengawas dalam hal ini adalah petugas Kesyahbandaran. Penyaluran BBM solar di PPN Pengambengan dilakukan oleh PT. Dua Berjaya yang berada di kawasan PPN Pengambengan. Hal ini sejalan dengan Roma *et al.* (2017) bahwa fungsi pelabuhan perikanan dalam parameter pelayanan umum meliputi pelaksanaan kesyahbandaran dengan melakukan pelayanan perizinan sesuai dengan prosedur yang berlaku, pelayanan tambat labuh kapal, serta penyediaan coldstorage, air bersih, BBM dan pasokan listrik untuk menunjang pemenuhan kebutuhan industri perikanan. Dalam pelaksanaannya Syahbandar PPN Pengambengan mengawasi pengisian bahan bakar, syahbandar melakukan pengawasan antara kesesuaian surat rekomendasi dengan kebutuhan kapal.

h. Mengawasi kegiatan pembangunan atau perbaikan fasilitas yang ada di pelabuhan perikanan

Berdasarkan wawancara Syahbandar PPN Pengambengan mengawasi kegiatan pembangunan dan fasilitas gedung Syahbandar yang di renovasi di tahun 2019 dan Syahbandar mengawasi kegiatan renovasi tersebut sesuai dengan SOP. Pada tahun 2020 tidak ada pembangunan dan perbaikan fasilitas apapun yang dilakukan di PPN Pengambengan.

i. Mengawasi perlindungan lingkungan maritim

Menurut PERMEN-KP NO.3 Tahun 2013 Syahbandar di Pelabuhan perikanan mengawasi pelaksanaan perlindungan maritim sebagai upaya mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan

yang terkait dengan pelayaran. Kesyahbandaran PPN dalam pelaksanaan operasional kegiatannya kapal Kesyahbandaran mempunyai jadwal rutin operasi setiap bulan sekali, dari kegiatan pengawasan tersebut Syahbandar memantau apabila ada kegiatan pencemaran di WKOPP PPN Pengambengan. Pengelola pelabuhan perikanan harus bertindak tegas kepada perusahaan pengolahan yang tidak menyalurkan limbah cairnya ke unit pengolahan limbah serta memperbaiki fasilitas pengolahan limbah yang rusak (Supriyanto, 2013).

j. Pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan

Setiap kapal yang akan meninggalkan pelabuhan harus memenuhi persyaratan pengawakan kapal. Dalam pelaksanaannya Syahbandar di PPN Pengambengan melakukan pemeriksaan terlebih dahulu kepada nahkoda, yaitu berupa SKK (Surat keterangan kecakapan) yaitu berupa sertifikasi yang wajib dimiliki oleh nahkoda kapal perikanan apabila melakukan pelayaran, para nahkoda kapal slerek di PPN Pengambengan rata-rata sudah memiliki SKK. Dalam pelaksanaannya Syahbandar selalu melakukan pemeriksaan ketika kapal akan melakukan pelayaran.

k. Memeriksa Sertifikat Hasil Tangkapan Ikan (SHTI)

Izin penerbitan SHTI PPN Pengambengan dilaksanakan di Pos pelayanan yang ada di Pelabuhan Umum Benoa, Denpasar hal ini dikarenakan armada penangkap ikan yang ada di pelabuhan umum Benoa merupakan kapal-kapal penangkap ikan yang umumnya akan di ekspor ke luar negeri dan salah satu syarat yang menyertai dokumen ekspor tersebut adalah dokumen SHTI. Sedangkan untuk kapal-kapal di Pengambengan, Kesyahbandaran belum dapat melaksanakan penerbitan SHTI tersebut dikarenakan hasil tangkapan ikan masih diproduksi secara lokal. Dalam pemenuhannya SHTI tidak diterbitkan di PPN Pengambengan, dan hanya diterbitkan di Pelabuhan Umum Benoa.

Terdapat 5 tugas dan fungsi Kesyahbandaran yang belum berjalan sesuai dengan PERMEN KP. No. 03 Tahun 2013. Permasalahan utama yang ada saat ini di PPN Pengambengan adalah SPB yang menjadi dokumen penting dari kegiatan pelayaran yang dilakukan terhenti dikarenakan pengukuran ulang seluruh kapal-kapal slerek yang berpangkalan di PPN Pengambengan, yang sudah terhenti mulai dari pertengahan 2017 sampai dengan hari ini. Kesyahbandaran PPN Pengambengan saat ini masih menunggu kajian dan tidak lanjut terhadap moratorium 71

PERMEN-KP 2016 tentang jalur penangkapan ikan dan penempatan alat penangkapan ikan di WPPNRI.

Kedua adalah memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut. Memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut tidak dilaksanakan di PPN Pengambangan dikarenakan tidak ada ikatan kerja apapun atau dokumen apapun yang mengikat antara pemilik kapal dan nahkoda/ABK kapal. Pemilik kapal hanya menggunakan sistem kepercayaan dan bagi hasil kepada nahkoda dan para ABK kapal. Kesyahbandaran PPN Pengambangan hanya mencatat nama nahkoda kapal dan ABK kapal. Menurut PERMEN-KP No. 03 Tahun 2013, apabila pemilik kapal tidak membuat perjanjian kerja laut dengan nahkoda dan ABK, Syahbandar di pelabuhan perikanan menerbitkan daftar nahkoda dan ABK. Mengawasi pemanduan di Kesyahbandaran di PPN Pengambangan tidak berjalan, pemanduan dilakukan sewaktu kapal memasuki pelabuhan. Karena kapal-kapal yang berpangkalan di PPN Pengambangan sudah biasa keluar masuk kolam labuh PPN Pengambangan, sehingga Kesyahbandaran dirasa tidak perlu untuk melakukan kegiatan pemanduan tersebut. Menurut Haryono dan Setyono (2013) yang mengemukakan bahwa masalah kelancaran, keamanan, keselamatan kapal yang dipandu adalah yang paling utama dalam pelaksanaan pemanduan kapal, karena akibat yang dapat ditimbulkan dari suatu kelalaian atas kegiatan pemanduan kapal dapat berpengaruh pada kelancaran lalu lintas kapal dalam pelabuhan, bahkan terhadap perairan dan lingkungannya.

Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan masih belum berjalan di Kesyahbandaran PPN Pengambangan, dikarenakan selama ini Kesyahbandaran belum terdapat kecelakaan dari nelayan PPN Pengambangan, maupun kecelakaan yang ada di Wilayah Kerja Operasional Pelabuhan Perikanan (WKOPP) PPN Pengambangan. Walaupun demikian Kesyahbandaran harus siap siaga dalam melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan apabila sewaktu-waktu diperlukan.

Kesyahbandaran di PPN Pengambangan tidak melakukan penanggulangan pencemaran di area pelabuhan dikarenakan penanggulangan pencemaran tersebut sudah ada dalam tugas Syahbandar mengawasi perlindungan maritim. Sehingga SOP mengenai penanggulangan pencemaran tersebut tidak ada. Pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan, merupakan salah satu SOP yang ada di PPN Pengambangan

namun selama ini tidak ada kegiatan pemadaman kebakaran apapun yang dilakukan oleh Kesyahbandaran PPN Pengambangan, karena tidak adanya kasus kebakaran apapun di area pelabuhan. ***Strategi Peningkatan Kinerja Operasional Kesyahbandaran di PPN Pengambangan***

Dari kuadran SWOT yang didapat dapat disimpulkan bahwa kinerja Kesyahbandaran PPN Pengambangan saat ini berada pada kuadran III. Hal tersebut juga diperoleh oleh Puspitasari *et al.* (2013) pada strategi kebijakan pengembangan PPN Karangantu dimana hasil kuadran yang di dapat pada sumbu X bernilai negatif dan pada sumbu Y bernilai positif sehingga posisi tersebut berada pada kuadran III. Kesyahbandaran PPN Pengambangan memiliki kelemahan internal namun disisi lain memiliki peluang yang cukup besar untuk berkembang. Hal ini sejalan, menurut Marimin (2004), dengan posisi perusahaan pada kuadran III menunjukkan suatu perusahaan mempunyai peluang yang sangat besar, namun di sisi lain mempunyai kelemahan internal. Strategi yang dapat diterapkan dalam kondisi ini adalah strategi WO (*weakness and opportunity*). Strategi WO merupakan strategi yang digunakan dengan menggunakan peluang yang ada untuk mengatasi ancaman. Menurut David (2010), strategi WO bertujuan untuk memperbaiki kelemahan internal dengan memanfaatkan peluang eksternal.

Strategi yang dapat diterapkan dalam kondisi ini adalah strategi WO (*weakness and opportunity*) yaitu dengan memanfaatkan peluang yang ada untuk meminimalkan kelemahan. Strategi yang diterapkan dalam kondisi ini yaitu strategi pertama, pemanfaatan lahan di PPN Pengambangan menjadi suatu hal yang mesti dipertimbangkan mengingat masih banyaknya terdapat lahan kosong di area pelabuhan, pemanfaatan lahan tersebut dapat dimaksimalkan dengan pelebaran kolam labuh. Menurut Mulyana (2011), bahwa jumlah dan ukuran kapal yang berlabuh dalam 1 hari di kolam pelabuhan sangat tergantung dengan luas kolam pelabuhan, sehingga kapal dapat keluar masuk pelabuhan tidak akan mengalami hambatan dalam melakukan olah geraknya. Strategi kedua, adalah pengadaan menara pengawas dan pemasangan CCTV di area Pelabuhan. Solusi dari permasalahan ini yaitu dengan pengadaan Menara pengawas dan CCTV yang akan memudahkan petugas untuk mengawasi aktivitas pelabuhan melalui kantor. Menurut Sinaga *et al.* (2013), menara pengawas /*control tower* secara fungsionalnya sangat bermanfaat untuk kelangsungan peningkatan mutu pelabuhan dalam mengawasi kondisi pelabuhan dari keamanan maupun kelancaran kegiatan di

pelabuhan. Strategi ketiga adalah bekerjasama dengan instansi terkait tentang operasional dan perawatan docking kapal Perbaikan fasilitas docking atau perbaikan kapal. Hal ini dilakukan oleh PPN Kejawan Cirebon, dalam tesis Bayyinah (2016) yang berjudul Kinerja Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Kejawan Cirebon dan Strategi Pengembangannya. Dimana fasilitas docking kapal di PPN Kejawan Cirebon bekerja sama dengan pihak swasta yaitu PT. Hacienda Ocean Industries milik swasta yang dikelola oleh Tenghock. Strategi keempat adalah pengerukan kolam labuh. Menurut Lubis (2011), menyatakan bahwa cukup banyak pelabuhan perikanan yang dangkal perairannya akibat sedimentasi, akan menghambat kapal untuk masuk ke kolam pelabuhan sehingga kapal harus menunggu pasang agar bisa bersandar di dermaga.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan mengenai strategi peningkatan kinerja operasional Kesyahbandaran di PPN Pengembangan Bali, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Kinerja operasional Kesyahbandaran di PPN Pengembangan berdasarkan PERMEN KP No. 03 tahun 2013, dari 16 tugas dan wewenang Syahbandar terdapat 11 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.
2. Kesyahbandaran PPN Pengembangan saat ini berada pada kuadran III. Kinerja Kesyahbandaran PPN Pengembangan cukup lemah namun memiliki kesempatan yang besar untuk berkembang. Strategi yang dapat diterapkan pada posisi ini adalah strategi WO (weakness and opportunity). Strategi WO tersebut diantaranya melalui peningkatan kapasitas daya tampung kapal melalui perluasan kolam labuh, bekerjasama dengan pihak swasta terkait tentang operasional dan perawatan docking kapal, pengadaan menara pengawas dan pemasangan CCTV di sebelah utara pelabuhan, serta pengerukan kolam labuh.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih yang sebesar-besarnya penulis sampaikan kepada pihak Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengembangan yang telah mengizinkan untuk melakukan penelitian dan juga kepada masyarakat nelayan Desa

Pengembangan yang telah bersedia membantu dalam pengambilan data, serta dosen pembimbing dan juga pihak-pihak yang telah membantu dalam proses penyelesaian penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Apriliani T, Nugroho H, 2016. Persepsi nelayan dan petugas pelabuhan terhadap uji coba penggunaan electronic logbook perikanan. *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan*. 6(1): 1-13
- Bayyinah A. 2016. Kinerja Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Kejawan Cirebon dan Pengembangannya [tesis]. Bogor: Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor.
- David FR. 2010. *Manajemen Strategi: Konsep*. Jakarta: Salemba Empat.
- Haryono, Setiono BA. 2013. Sistem operasional pelayanan pemanduan terhadap keselamatan kapal di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga*. 5(2): 131-135.
- Julia PS. 2014. Pengawasan syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tembilahan. *Jurnal FISIP*. 1(2): 1-15.
- Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengembangan, 2019. *Laporan Tahunan PPN Pengembangan*. 2017. Kabupaten Jembrana: PPN Pengembangan.
- Lubis, E. 2011. Kajian peran strategis pelabuhan perikanan terhadap pengembangan perikanan laut. *Akuatik Jurnal Sumberdaya Perairan*. 5(2): 1-7.
- Marimin, 2004. Teknik dan Aplikasi Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk. Jakarta: PT Gramedia Eidiarsarana Indonesia.
- Mulyana R. 2011. Hubungan aktivitas pendaratan dan pelelangan terhadap kebutuhan fasilitas dan kondisi kualitas hasil tangkapan armada tradisional di PPS Nichzam Zachman [skripsi]. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Notoatmodjo S. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Noval D. 2020. Penerbitan surat persetujuan berlayar kapal perikanan pada kantor unit penyelenggara Pelabuhan Banggai. *Jurnal Yustiabel Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Luwuk*. 4(1): 1-13.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Tahun 2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan.

- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2012 tentang Kepelabuhan Perikanan.
- Petrus P, La OLO, Nurdiana A. 2017. Peranan pengelolaan syahbandar dalam bisnis perikanan terhadap penerimaan negara bukan pajak di Pelabuhan Perikanan Samudra Kendari. *Jurnal Ekonomi Perikanan FPIK UHO*. 2(2): 90-102.
- Puspitasari NR, Irnawati A, Susanto. 2013. Strategi Pengembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Karangantu Kota Serang Provinsi Banten. *Jurnal Ilmu Pertanian dan Perikanan*. 2(2): 159-169.
- Rangkuti F. 2014. *Analisis SWOT Teknik Membelah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Riduwan. 2005. *Skala Pengukuran Variable Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Roma YFH, Lin S, Tri WN. 2017. Peran Pelabuhan Perikanan Samudra Nizam Zachman dalam mendukung industri tuna. *Journal of Marine Fisheries*. 8(2): 187-198.
- Sinaga GV, Abdul R, Bambang AW. 2013. Optimalisasi tingkat pemanfaatan fasilitas dasar dan fungsional di Pelabuhan Perikanan Samudra Nizam Zachman Jakarta dalam menunjang penangkapan ikan. *Journal of Fisheries Utilization Management and Tenchnology*. 2(1): 43-55.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Supriyanto. 2013. Analisis pengelolaan pelabuhan perikanan berwawasan lingkungan di Perikanan Samudra Nizam Zachman Jakarta. *Jurnal Ilmu Lingkungan*. 7(2): 159-179.