

**STUDI PENGEMBANGAN ARMADA KAPAL PENGAWAS
DI LINGKUP DIREKTORAT JENDERAL PENGAWASAN DAN
PENGENDALIAN SUMBER DAYA KELAUTAN DAN
PERIKANAN**

**SKRIPSI
PROGRAM STUDI PEMANFAATAN SUMBERDAYA PERIKANAN
JURUSAN PEMANFAATAN SUMBER DAYA PERIKANAN DAN
KELAUTAN**

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meraih Gelar Sarjana

Oleh :

YULIUS RAYNALDO

NIM. 0110820047



UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS PERIKANAN

MALANG

2008

SKRIPSI
STUDI PENGEMBANGAN ARMADA KAPAL PENGAWAS
DI LINGKUP DIREKTORAT JENDERAL PENGAWASAN DAN
PENGENDALIAN SUMBER DAYA KELAUTAN DAN
PERIKANAN

Oleh :

YULIUS RAYNALDO

0110820047

telah dipertahankan di depan penguji

pada tanggal 22 Januari 2008

dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui,

Dosen Penguji 1

Dosen Pembimbing 1

(Ir. AGUS TUMULYADI, MP)

NIP. 131 839 365

Tanggal :

Dosen Penguji 2

(Ir. DADUK SETYOHADI, MP)

NIP. 131 683 818

Tanggal :

Dosen Pembimbing 2

(Ir. ALFAN JAUHARI, MS)

NIP. 131 652 673

Tanggal :

(Ir. GUNTUR, MS)

NIP. 131 574 866

Tanggal :

Mengetahui,
Ketua Jurusan PSPK

(Ir. TRI DJOKO LELONO, MS)

NIP. 131 583 527

Tanggal :

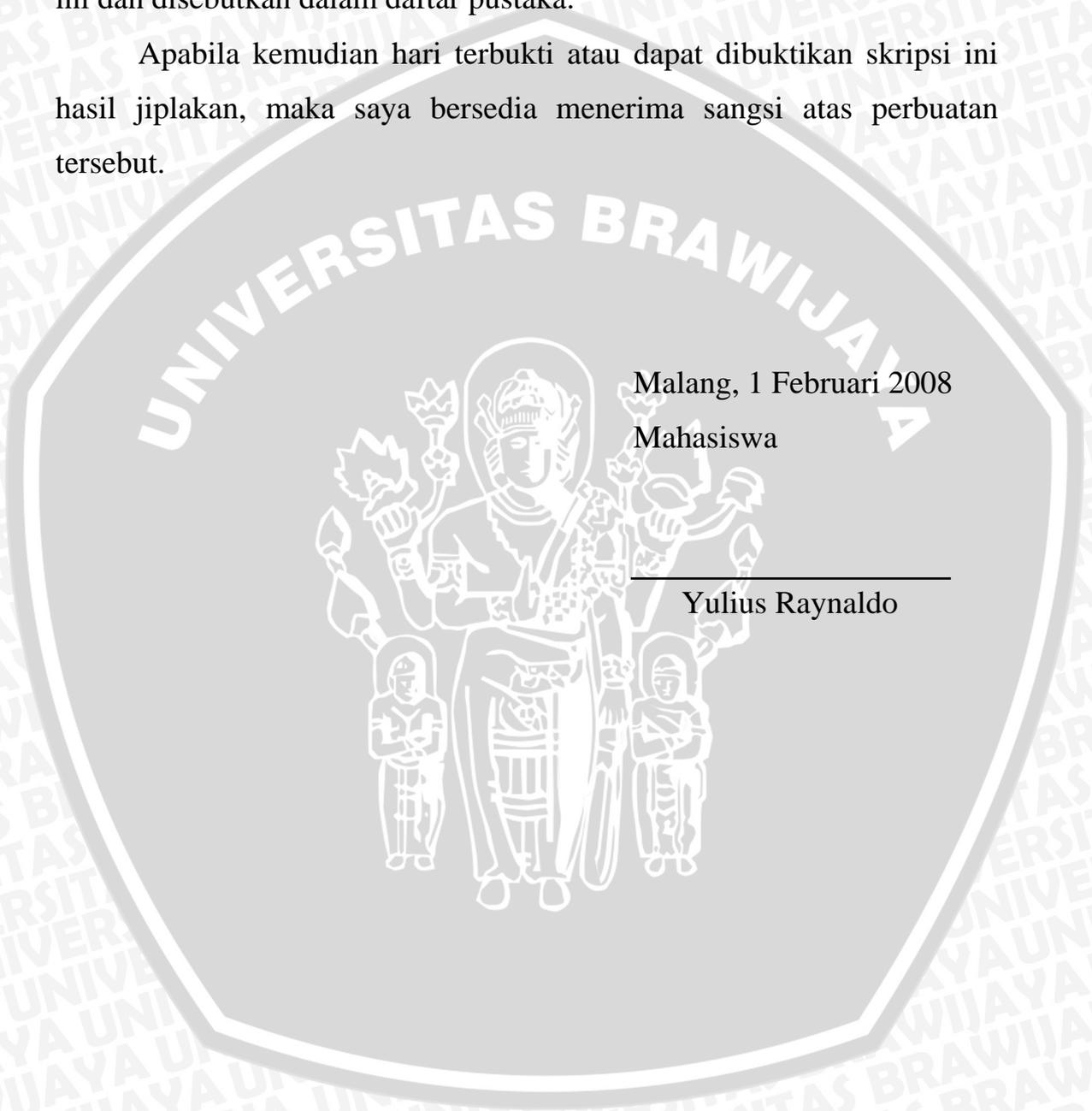
Dengan ini, saya menyatakan bahwa dalam skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, dan sepanjang sepengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain kecuali yang tertulis dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan skripsi ini hasil jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, 1 Februari 2008

Mahasiswa

Yulius Raynaldo



RINGKASAN

YULIUS RAYNALDO. Penelitian Skripsi Tentang Pengembangan Armada Kapal Pengawas di Lingkup Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan (di bawah bimbingan **Ir. DADUK SETYOHADI, MP** dan **Ir. GUNTUR, MS**).

Perairan Laut Indonesia sangat luas dan memiliki keanekaragaman kekayaan sumberdaya perikanan yang sangat potensial bagi pembangunan ekonomi negara. Namun disisi lain, membuka peluang terjadinya pencurian dan pemanfaatan sumberdaya laut secara *illegal* oleh pihak-pihak yang merugikan negara apabila kemampuan pengawasan terbatas. Dan dampak kerugian tersebut dirasakan oleh Negara dan masyarakat pelaku perikanan. Sehingga untuk mengatasi kondisi tersebut dibutuhkan Kapal Pengawas (KP) untuk patroli laut, namun kualitas dan kuantitas pengawasan yang dilakukan oleh pihak Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP) saat ini masih belum optimal. Dan dibutuhkan sebuah upaya lebih berupa evaluasi strategi pengembangan guna mendukung pengambilan keputusan strategis dalam meningkatkan kinerja pengawasan. Evaluasi yang dilakukan terdiri dari 4 aspek, yaitu sistem pengawasan, SDM, kelembagaan dan teknologi.

Evaluasi strategi pengembangan yang dilakukan meliputi : pertama, bagaimanakah kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh armada KP dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan? Kedua, bagaimanakah peluang yang diperoleh dan tantangan yang harus dihadapi oleh armada KP dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan? Ketiga, bagaimanakah optimalisasi armada yang diperlukan? Serta keempat, bagaimanakah strategi pengembangan yang harus dibuat?

Terdapat beberapa tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini, yaitu :

1. Mengetahui kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh armada KP dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan.
2. Mengetahui peluang yang diperoleh dan tantangan yang harus dihadapi oleh armada KP dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan.
3. Mengetahui optimalisasi penambahan armada yang diperlukan.
4. Membuat sekumpulan kombinasi strategi pengembangan bagi armada KP

Materi dalam penelitian ini meliputi armada KP wilayah I dan para stake holder. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan metode analisa data menggunakan analisa SWOT (*Strenght, Weakness, Opportunity, dan Threat*). Dimana pengumpulan datanya dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi yang didapatkan dari pihak internal maupun eksternal Ditjen P2SDKP. Data didapatkan dari 68 orang responden yang terdiri dari Staf Pegawai Dit. KP, Kelompok Pengawas Perikanan dan Nelayan Wilayah I, serta Aparat dari TNI-AL. Dimana 28 orang responden adalah dari pihak internal Ditjen P2SDKP, sedangkan 40 orang responden sisanya adalah dari pihak Eksternal Ditjen P2SDKP.

Data yang diperoleh dianalisa dengan tahapan sebagai berikut :

1. Menentukan/mengidentifikasi SWOT
2. Mengelompokkan dan memberi bobot setiap faktor (IFAS dan EFAS), kemudian dirumuskan dalam SFAS.
3. Membandingkan pengawasan di Indonesia dengan negara lain (tidak termasuk

dalam analisa data dengan menggunakan Metode SWOT).

4. Membuat sekumpulan strategi berdasarkan 4 kumpulan faktor strategis dominan yang telah diberi bobot dan penilaian dalam SFAS, kemudian dikombinasikan dalam matrik SWOT.

Jawaban responden untuk tiap item pertanyaan dalam kuisioner mempunyai skala interval bobot dari 0,0 (tidak penting/tidak berpengaruh) – 0,025 (rata-rata/cukup berpengaruh) – 0,050 (paling penting/sangat berpengaruh). Bobot total harus 1, tanpa memandang jumlah faktor strategis yang ada. Selain itu jawaban responden juga mempunyai rating dengan skor mulai dari 5 (sangat baik) – 1 (sangat buruk). Teknik analisa data menggunakan metode IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*) dan EFAS (*External Factor Analysis Summmary*). Dari hasil pembobotan IFAS dan EFAS didapatkan bobot total 1,00 dan didapatkan rating IFAS dengan skor total 4,032 dan EFAS dengan skor total 4,5. Serta dilanjutkan pembobotan dengan metode SFAS (*Strategic Factor Analysis Summary*) yang merupakan kumpulan jawaban yang memiliki bobot paling penting dari kedua faktor lingkungan yang kemudian dikombinasikan ke dalam matriks SWOT untuk mendapatkan 4 kumpulan strategi. Kumpulan strategi tersebut meliputi : SO yaitu strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang, ST yaitu strategi yang menggunakan kekuatan untuk menghindari ancaman, OW yaitu strategi yang memanfaatkan peluang untuk mengatasi kelemahan, dan WT yaitu strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman.

Sebelum dikombinasikan dalam matrik SWOT, terlebih dahulu dilakukan optimalisasi penambahan armada KP dengan membandingkan pengawasan yang dilakukan oleh Indonesia dan Malaysia. Dan diketahui bahwa dengan luas perairan Indonesia yang 13 kali lebih luas dari perairan Malaysia, ternyata jumlah armada KP Indonesia yang beroperasi jauh lebih kecil dari Malaysia.

Dari kombinasi strategi yang dilakukan dengan menggunakan matriks SWOT, didapatkan 10 strategi pengembangan armada kapal pengawas yang terdiri dari 9 strategi kombinasi dan 1 strategi baru. Kesepuluh strategi tersebut terdistribusi ke dalam 2 strategi SO, 2 strategi ST, 2 strategi OW dan 4 strategi WT.

Dari tahapan-tahapan pengolahan data maupun pembahasan di atas, kemudian didapatkan beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Dari analisis IFAS dan EFAS secara umum respon yang diberikan pihak internal/eksternal terhadap setiap faktor strategis internal dan eksternal adalah baik di atas rata-rata.
2. Jumlah KP yang digunakan Indonesia dalam kegiatan pengawasan perikanan saat ini masih belum mampu mengcover seluruh perairan di Indonesia dan perlu dilakukan penambahan jumlah armada kapal patroli.
3. Berdasarkan tabel SFAS dan tabel kesimpulan SFAS, diketahui bahwa dari keempat faktor strategis yg ada, terdapat faktor-faktor yang memiliki durasi jangka pendek (< 1 tahun) dan merupakan faktor-faktor yang penting dan butuh penanganan secepatnya dari pihak Ditjen P2SDKP dan disesuaikan dengan SD yg dimiliki.
4. Faktor strategis kunci jangka menengah (1 – 3 tahun) adalah faktor yang penting yang harus mendapat perhatian lebih dari pihak Ditjen P2SDKP. Penentuan jangka waktu menengah terhadap faktor strategis kunci tersebut karena sesuai dengan kenyataan bahwa SD yang dimiliki saat ini baru dapat menanganinya secara keseluruhan butuh waktu 1 – 3 tahun.
5. Faktor-faktor strategis kunci jangka panjang (> 3 tahun) adalah faktor penting yang mempengaruhi aktivitas pengawasan Ditjen P2SDKP dan sifatnya tidak

mudah dirubah karena berkaitan dengan karakteristik pengawasan, melibatkan banyak pihak eksternal. Beberapa faktor tertentu harus dipertahankan bahkan harus menjadi lebih baik. Maksud penentuan jangka panjang ini ialah usaha untuk merubah/mempertahankannya lebih dari 3 tahun.

6. Terdapat 4 kombinasi strategi matrik SWOT, yaitu :

➤ Strategi SO

- 1) Memanfaatkan pengalaman kerja 1 – 5 tahun untuk membentuk, menerapkan dan menjaga wibawa petugas pengawas yg tegas.
- 2) Pemanfaatan kemudahan informasi dan komunikasi serta dukungan persenjataan dan personil dr TNI-AL.

➤ Strategi OW

- 1) Pemanfaatan wibawa petugas pengawas yang tegas untuk mengatasi kelemahan dalam hal kemampuan hukum dan penyidikan yang menyebabkan lemahnya *law enforcement* (penegakan hukum)
- 2) Pemanfaatan dukungan dari TNI-AL untuk mengatasi koordinasi dan budaya kerja yang lemah.

➤ Strategi ST

- 1) Pemanfaatan dukungan persenjataan dan personil
- 2) Penyampaian informasi yang cepat dan tepat, KP dilengkapi dengan VMS serta dengan kecepatan KP yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik mendukung armada yang terbatas.

➤ Strategi WT

- 1) Pengoptimalan manajemen pengawasan, keseriusan dan pemberian sanksi tegas dalam hal tindak lanjut hasil gelar operasi.
- 2) Peningkatan kualitas kerja SDM dalam hal kemampuan hukum dan penyidikan.
- 3) Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan
- 4) Penghentian pengadaan KP yang terbuat dari bahan *fibreglass* ke bahan yang lebih kuat.

Dan, dari beberapa kesimpulan yang sudah dihasilkan, maka peneliti dapat memberikan beberapa saran sesuai dengan hasil penelitian yang didapatkan, yaitu :

1. Terdapat 8 faktor strategis kunci jangka pendek yang perlu segera diresponi oleh Dit. KP dengan mengambil tindakan cepat, karena faktor strategis ini sangat penting dan berpengaruh terhadap kelangsungan kinerja pengawasan dengan menggunakan armada KP.
2. Terdapat 6 faktor strategis kunci jangka menengah yang oleh pihak Dit. KP perlu diberikan perhatian, dengan segera memberikan respon berdasarkan tingkat kepentingan tiap-tiap faktor strategis kunci dan berdasarkan ketersediaan SD pengawasan.
3. Terdapat 5 faktor strategis kunci jangka panjang. Dimana yang berupa masalah harus dihadapi dan dicarikan tindakan oleh pihak Dit. KP sebagai jalan keluar.
4. Perlunya pengindentifikasian faktor-faktor internal dan eksternal armada KP secara periodik. Karena hal ini dapat membantu pihak Ditjen P2SDKP dalam mengambil keputusan dalam upaya untuk meningkatkan kualitas pengawasan yang dilakukan.
5. Perlu penambahan jumlah armada KP sebanyak 589 unit. Dengan perhitungan secara sederhana berdasarkan perbandingan luas dan karakter perairan antara Indonesia dan Malaysia, setidaknya Indonesia membutuhkan 611 unit KP untuk mampu mengcover seluruh perairannya. Selain itu, pengawasan yang dilakukan

pada 9 zona Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) saat ini masih terlalu luas, sehingga perlu dilakukan penyempitan, setidaknya menjadi dua kali lipat guna memudahkan kegiatan pengawasan di tiap-tiap zona tersebut.

6. Perlunya penelitian lebih lanjut bagi peneliti yang tertarik dengan topik pengawasan SD perikanan oleh KP, khususnya mengenai optimalisasi armada KP, untuk mendapatkan jumlah armada yang ideal untuk mampu mengcover seluruh perairan Indonesia.



KATA PENGANTAR

Mengucap Syukur untuk kebaikan BAPA yang tiada berkesudahan, kasih setia dan penyertaan Tuhan Yesus Kristus yang begitu luar biasa, telah memungkinkan penulis menyelesaikan penelitian ini. Terima kasih juga untuk pihak-pihak yang sudah banyak membantu dan membimbing penulis baik dalam persiapan, pelaksanaan hingga penyusunan laporan penelitian ini.

Dan ucapan terima kasih tersebut antara lain penulis tujukan kepada:

- Ir. Daduk Setyohadi selaku Dosen Pembimbing I dan Ir. Guntur MS selaku Dosen Pembimbing II, yang telah cukup banyak memberikan masukan berupa saran dan kritik.
- Ir. Agus Tumulyadi, MP dan Ir. Alfian Jauhari, MS selaku Dosen Penguji
- Bapak William Gaspar selaku Direktur Kapal Pengawas untuk ijin yang diberikan bagi penulis dalam melakukan penelitian ini.
- Ibu Toya selaku Sekretaris Direktur Kapal Pengawas dan Drs. Karel Karompis selaku Kasubbag Tata Usaha Direktorat Kapal Pengawas.
- Bapak Joni Junaidi selaku kasi Logistik dan Operasional Wilayah II dan Bapak Yulianus Digul Susetyo selaku Kasi Logistik dan Operasional Wilayah I
- Kelompok Pengawas Perikanan dan Nelayan Wilayah I, serta aparat dari TNI-AL).

Besar harapan penulis bahwa laporan penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi instansi-instansi yang terkait untuk membuat suatu kebijakan dalam upaya meningkatkan kegiatan pengawasan dan pengendalian sumber daya perikanan dengan menggunakan kapal pengawas, serta boleh berguna sebagai sebuah informasi dan penambah wawasan bagi para mahasiswa Fakultas Perikanan Universitas Brawijaya.

Selain itu penulis mengharapkan adanya masukan berupa saran maupun kritik dari semua pihak untuk kesempurnaan laporan penelitian ini. Terima Kasih dan Tuhan Memberkati.

Malang, 31 Januari 2008

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
RINGKASAN	i
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB 1. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan	6
1.4. Kegunaan	6
1.5. Tempat dan Waktu	7
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Konsep Dasar Studi	8
2.1.1. Analisis	8
2.1.2. Definisi analisis	8
2.1.3. Analisis SWOT	8
2.1.4. Analisis SWOT terhadap armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP	10
2.2. Kebijakan Pengembangan dan Pengelolaan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan	11
2.2.1. Kebijakan nasional	11
2.2.2. Kebijakan pembangunan perikanan	11
2.2.3. Kebijakan Pengembangan Pengawasan Sumber Daya Perikanan	12



2.3. Kelembagaan Pengawasan Departemen Kelautan dan Perikanan	13
2.3.1. Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP)	13
2.3.2. Direktorat Kapal Pengawas (KP)	18
2.4. Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP	21
2.4.1. Pengertian dan tugas	21
2.4.2. Tujuan pengadaan	22
2.4.3. Pembagian kelompok kerja di kapal pengawas	22
2.4.4. Spesifikasi kapal pengawas	27
2.4.5. Armada dan daerah operasi pengawasan	27
2.5. Kegiatan Operasional Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP	28
2.5.1. Pengawasan kapal perikanan di laut	28
2.5.2. Prosedur pengawasan kapal perikanan	32
2.5.3. Sistem pelaporan	35
2.5.4. Pemeliharaan kapal pengawas	36
2.6. Program Pengembangan Armada Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP	37
2.7. Pengawasan Perikanan di Beberapa Negara	39
2.7.1. Coast Guard	39
2.7.2. Tugas Pokok Coast Guard	40
BAB 3. METODE PENELITIAN	
3.1. Materi Penelitian	46
3.2. Jenis Penelitian	46
3.3. Fokus penelitian	47
3.4. Prosedur penelitian	47
3.5. Jenis dan Sumber Data	49
3.6. Instrumen Penelitian	53
3.7. Penentuan Jumlah Sampel	53
3.8. Analisa Data	54

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Identifikasi Faktor Kekuatan (<i>Strenght</i>) dan Kelemahan (<i>Weakness</i>)	60
4.2. Identifikasi Faktor Peluang (<i>Opportunity</i>) dan Tantangan (<i>Threat</i>)	72
4.3. Optimalisasi Penambahan Armada Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP	81
4.4. Pembobotan SFAS (<i>Strategic Factor Analysis Summary</i>)	84
4.5. Pengkombinasian Faktor Strategis Pengembangan Armada Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP	88

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan	95
5.2. Saran	97

DAFTAR PUSTAKA	99
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN	101
-----------------------	------------

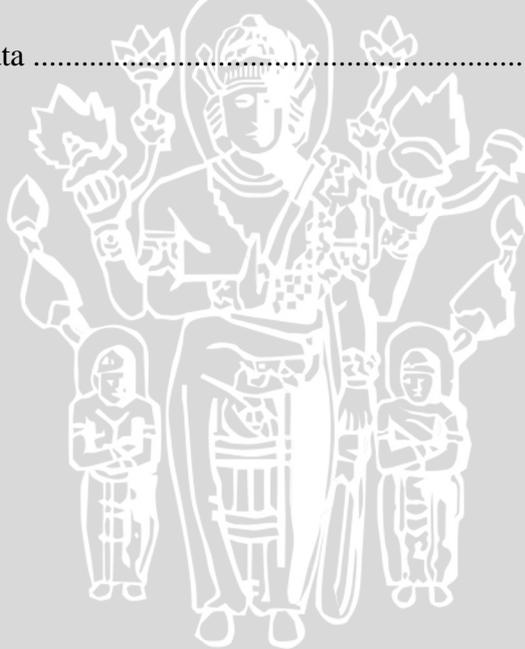


DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Daftar Responden Lingkungan Internal Ditjen P2SDKP	50
2. Daftar Responden Lingkungan Eksternal Ditjen P2SDKP	51
3. Matriks SWOT	57
4. Hasil Jawaban Responden di Lingkungan Internal Ditjen P2SDKP	60
5. Identifikasi Kekuatan (<i>Strenght</i>) dan Kelemahan (<i>Weakness</i>)	63
6. IFAS (<i>Internal Factors Analysis Summary</i>)	64
7. Dasar Pemberian Rating Faktor Strategis Internal	67
8. Hasil Jawaban Responden di Lingkungan Eksternal Ditjen P2SDKP.....	72
9. Identifikasi Peluang (<i>Opportunity</i>) dan Tantangan (<i>Threat</i>)	74
10. EFAS (<i>External Factor Analysis Summary</i>)	76
11. Dasar Pemberian Rating Faktor Strategis Eksternal	78
12. Pengawasan Sumber Daya Perikanan di Indonesia dan Malaysia	83
13. SFAS (<i>Strategic Factor Analysis Summary</i>)	85
14. Kesimpulan SFAS	87
15. Kombinasi Strategi Matrik SWOT	89
16. Penjelasan Kombinasi Strategi	91

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Struktur Organisasi Ditjen P2SDKP	17
2. Struktur Organisasi Direktorat Kapal Pengawas	20
3. Pembagian Kelompok Kerja di Kapal Pengawas	25
4. Mekanisme Pemeriksaan Kapal Perikanan	34
5. USCGC <i>Steadfast</i>	41
6. USCG HH-65 <i>Dolphin</i> dan C-130 <i>Hercules</i>	42
7. Armada <i>Canadian Coast Guard (CCG)</i>	43
8. Prosedur Analisa Data	48



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP	101
2. Wilayah Pengawasan dan Pengendalian Penangkapan Ikan.....	106
3. Zona Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP).....	107
4. Zona Kerawanan Pelanggaran	108
5. Identifikasi Jawaban Kuisisioner Lingkungan Internal dan Eksternal	110
6. Tabulasi Hasil Kuisisioner Faktor Internal dan Eksternal	116



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Saat ini Indonesia memiliki 17.504 pulau dengan panjang garis pantai 80.570 km dan kawasan laut seluas 5.877.879 km². Posisi geografis Indonesia yang berada diantara dua benua dan dua samudera serta berbatasan dengan 10 negara, merupakan negara kepulauan yang besar dengan letak pulau-pulaunya yang menyebar dinilai memiliki keanekaragaman kekayaan sumberdaya perikanan yang sangat potensial bagi pembangunan ekonomi negara. Namun disisi lain, membuka peluang terjadinya pencurian dan pemanfaatan sumberdaya laut secara *illegal* oleh pihak-pihak yang merugikan negara apabila kemampuan pengawasan terbatas (Budiman, 2006).

Sekalipun sumber daya ikan tersedia di alam dalam jumlah yang melimpah dan sifatnya dapat diperbaharui, namun pengelolaannya tetap memiliki kendala-kendala yang signifikan, sehingga bila tidak dikelola dengan bijaksana akan mengalami degradasi kualitas dan kuantitasnya, yang pada akhirnya merugikan negara dan masyarakat pelaku usaha perikanan (Anonymous,2005a).

Kurangnya pengawasan pengelolaan pemanfaatan sumber daya ikan mengakibatkan di beberapa daerah mengalami tekanan (*over fishing*) yang melampaui daya dukung perairan. Hal ini mengakibatkan penurunan pendapatan dan kesejahteraan nelayan yang berakibat terjadinya perubahan pola kehidupan dan tata nilai masyarakat nelayan. Kondisi seperti ini mendorong nelayan setempat melakukan penangkapan ikan yang bertentangan dengan peraturan perundangan (pengeboman, penggunaan potasium, pengambilan terumbu karang dan melanggar daerah penangkapan ikan di daerah lain) (Anonymous,200a).

Pengendalian dan pengawasan terhadap pemanfaatan ikan yang belum dilaksanakan secara optimal mengakibatkan kerugian negara yang cukup besar dari sektor perikanan. Kerugian ini adalah tidak masuknya devisa negara akibat adanya kapal-kapal perikanan yang diduga ijinnya palsu (*illegal fishing*) baik yang dilakukan oleh kapal berbendera asing yang masuk dan menangkap ikan ke wilayah Indonesia maupun adanya kegiatan eksploitasi secara ilegal yang tidak disertai dengan Pemberitahuan Ekspor Barang (dokumen PEB). Kapal perikanan berbendera Indonesia yang ijinnya diduga palsu adalah kapal ikan eks asing yang pengadaannya dilakukan melalui impor dan melalui penetapan pengadilan negeri. Kerugian negara akibat proses tersebut meliputi ekspor ikan yang ilegal (tidak tercatat) dan tidak terdaftarnya ABK asing, sehingga tidak diperoleh iuran wajib yang diperkirakan sebesar US\$ 2 miliar – 4 miliar per tahun (Anonymous,2005a).

Untuk menerapkan kebijakan pembangunan kelautan diperlukan instrumen hukum dan kelembagaan yang memadai, karena implementasi dan penegakan hukum (*law enforcement*) bidang kelautan di Indonesia dinilai masih lemah karena sanksi hukum bagi perusak lingkungan masih terlalu ringan (Karwur,2003).

Kegiatan pengawasan perikanan tangkap merupakan salah satu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan RI, sebagai bentuk implementasi kebijakan operasional pengelolaan sumber daya ikan Indonesia yang benar-benar harus diperhatikan. Kegiatan pengawasan ini dilakukan karena timbulnya masalah-masalah yang berkaitan dengan pengelolaan sumber daya ikan di Indonesia. Menurut Salim (2002) berbagai permasalahan pengelolaan sumber daya ikan yang berkaitan dengan perikanan tangkap antara lain :

1. Dalam kegiatan penangkapan masih sering dijumpai penggunaan metode dan bahan/alat terlarang, seperti penggunaan alat tangkap trawl, penggunaan mata

- jaring yang terlalu kecil, penggunaan bahan beracun dan bahan peledak yang sangat kuat membahayakan ekosistem terumbu karang.
2. Adanya pelanggaran jalur penangkapan, yaitu kapal penangkap ikan yang berukuran besar memasuki daerah penangkapan nelayan tradisional (nelayan berskala kecil), sehingga sering menimbulkan konflik.
 3. Sering terjadinya pelanggaran di daerah operasi penangkapan, khususnya di wilayah perairan perbatasan, baik dilakukan oleh nelayan Indonesia maupun nelayan dari negara tetangga, termasuk pencurian ikan di perairan wilayah Indonesia.
 4. Pelanggaran-pelanggaran di bidang perijinan kapal yang belum sepenuhnya memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan masih sering terjadi. Hal ini disebabkan masih lemahnya pengawasan, khususnya di lapangan.

Guna mengatasi kondisi tersebut, salah satu upaya untuk mengatasi kerugian negara adalah dengan melakukan pengawasan dan pengamanan yang sigap dan cepat terhadap wilayah kelautan Indonesia. Sedangkan untuk mengatasi dan menurunkan tingkat pencurian dan pemanfaatan hasil-hasil laut secara *illegal*, maka perlu pengadaan kapal pengawas untuk patroli laut atau sebagai sarana *surveillance* (pengawasan). *Surveillance* diartikan sebagai kegiatan operasional dalam rangka menjamin ditaatinya peraturan-peraturan yang telah ditetapkan dalam pengendalian (*control*), dan merupakan bentuk pelaksanaan dari sistem MCS (*Monitoring, Control, dan Surveillance*).

Kapal pengawas adalah salah satu jenis kapal negara yang secara khusus diberikan kewenangan untuk melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di laut dalam bidang sumber daya kelautan dan perikanan. Dimana kapal ini dilengkapi

dengan alat navigasi yang modern, sehingga pelayaran yang dilakukan menjadi lebih mudah.

Pengawasan yang dilakukan oleh kapal pengawas meliputi kawasan perairan wilayah Barat dan Timur Indonesia (wilayah I dan II), dimana kondisi perairan keduanya sangat bervariasi bahkan dapat dikatakan sangat bertolak belakang. Di kawasan perairan Barat kondisi perairannya terbatas namun jumlah nelayannya relatif banyak dengan penyebaran yang tidak merata. Sedangkan untuk kawasan Timur kondisi yang terjadi justru sebaliknya, namun dengan penyebaran nelayan yang tidak merata pula.

Upaya pengawasan dan pengamanan yang sudah dijalankan sejauh ini dinilai kurang optimal karena baru berlangsung 5 tahun tepatnya sejak tahun 2002, dimana jumlah armada kapal pengawas yang ada hingga saat ini dirasakan oleh pihak Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP) masih belum cukup untuk mengcover luas seluruh perairan Indonesia. Oleh karena itu pihak Ditjen P2SDKP sampai saat ini masih terus berupaya untuk mengatasi kondisi tersebut dengan melaksanakan program pengembangan terhadap armada kapal pengawas baik dari segi jumlah maupun kapasitasnya yang meliputi : sistem pengawasan, teknologi, Sumber Daya Manusia (SDM) dan kelembagaan yang memadai.

Pengembangan armada kapal pengawas yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP bertujuan untuk menyiapkan sistem, sarana, prasarana serta tenaga pengawas dan Anak Buah Kapal (ABK) yang handal dan berkualitas. Sasarannya adalah tersedianya (1) sistem pengawasan yang efisien, efektif, dan komprehensif, yang dapat dimanfaatkan secara tepat dan cepat, (2) sarana dan prasarana pengawasan yang memadai guna menunjang beroperasinya sistem pelaksanaan

pengawasan, serta (3) tenaga pengawas dan ABK yang disiapkan untuk melaksanakan serta mengoperasikan sarana dan prasarana yang tersedia (Anonymous,2005b).

Sehingga diketahui bahwa strategi lanjutan yang direncanakan perlu dilakukan evaluasi strategi dengan memperhatikan faktor lingkungan internal (*strenght* dan *weakness*), serta faktor eksternal (*opportunities* dan *threat*) Ditjen P2SDKP terhadap sistem pengawasan sumber daya perikanan memiliki peranan yang sangat penting untuk menetapkan langkah Ditjen P2SDKP selanjutnya, khususnya yang berkaitan dengan pengembangan armada kapal pengawas secara tepat, guna mendukung pengambilan keputusan strategis. Maka peneliti tertarik melakukan penelitian untuk dapat memberikan kontribusi bagi pihak Ditjen P2SDKP dan pembaca dengan mengangkat topik pengawasan sumber daya perikanan dengan judul “ Studi Pengembangan Armada Kapal Pengawas Di Lingkup Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan “, studi pada Direktorat Kapal Pengawas, kelompok pengawas perikanan dan kelompok nelayan wilayah I (wilayah Barat).

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian, maka dapat disusun rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimanakah kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh armada kapal pengawas dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan?
2. Bagaimanakah peluang yang diperoleh dan tantangan yang harus dihadapi oleh armada kapal pengawas dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan?

3. Bagaimanakah optimalisasi armada yang diperlukan?
4. Bagaimanakah strategi pengembangan yang harus dibuat?

1.3. Tujuan

Mengacu pada rumusan masalah, maka dapat diketahui tujuan dari penelitian ini sebagai berikut :

5. Mengetahui kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh armada kapal pengawas dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan.
6. Mengetahui peluang yang diperoleh dan tantangan yang harus dihadapi oleh armada kapal pengawas dalam kegiatan pengawasan sumber daya perikanan.
7. Mengetahui optimalisasi penambahan armada yang diperlukan.
8. Membuat sekumpulan kombinasi strategi pengembangan bagi armada kapal pengawas.

1.4. Kegunaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa kegunaan, yaitu :

1. Memberikan informasi pada para stake holder tentang tingkat kebutuhan pengawasan dengan menggunakan kapal pengawas sebagai armada patroli laut berdasarkan survei di lapangan.
2. Memberikan masukan bagi instansi terkait sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan yang berkaitan dengan upaya pengembangan sistem pengawasan sumber daya perikanan.
3. Sebagai bahan referensi bagi peneliti berikutnya yang tertarik dengan topik yang berkaitan dengan kegiatan pengawasan sumber daya perikanan.

1.5. Tempat dan Waktu

Penelitian ini dilaksanakan di Departemen Kelautan dan Perikanan Pusat di lingkup Ditjen P2SDKP khususnya di Direktorat Kapal Pengawas dan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman di Jakarta Utara. Adapun penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari – Maret 2007.



BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Konsep Dasar Studi

2.1.1. Analisis

Dalam penelitian ini pengolahan datanya menggunakan teknik analisis yang mencakup konsisi armada kapal pengawas ditinjau dari faktor internal yang berupa kekuatan dan kelemahan yang dimiliki serta ditinjau dari faktor eksternal yang berupa peluang yang akan diperoleh dan tantangan yang harus dihadapi.

2.1.2. Definisi analisis

Menurut Kamus Bahasa Indonesia (Daryanto,1997), definisi kata analisis ada dua. Yang pertama, analisis adalah penyelidikan dan penguraian terhadap suatu masalah untuk mengetahui keadaan yang sebenar-benarnya. Pengertian yang kedua adalah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa analisis adalah proses pemecahan masalah yang didasarkan pada hasil penyelidikan dan penguraian secara rinci untuk mengetahui keadaan sebenarnya dan ditemukan pemecahan permasalahan tersebut.

2.1.3. Analisis SWOT

Dalam melakukan kegiatan analisis terhadap faktor strategis lingkungan internal dan faktor strategis lingkungan eksternal armada kapal pengawas, peneliti menggunakan metode analisis SWOT. Dengan menggunakan metode ini, peneliti akan menyelidiki dan menguraikan faktor lingkungan internal yang berupa kekuatan dan kelemahan serta faktor lingkungan eksternalnya yang berupa peluang dan ancaman.

Hunger and Wheelen (2003), menyatakan bahwa analisis situasi adalah melakukan analisis dengan metode SWOT, hal ini merupakan awal proses dari

perumusan strategi. Perumusan strategi sering ditunjukkan sebagai perencanaan strategis jangka panjang. Proses perumusan berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, strategi dan kebijakan. Agar ini tercapai, pembuat strategi harus menganalisis faktor-faktor strategis yang ada pada obyek yang akan dikembangkan. Selain itu mengharuskan pengambil keputusan untuk menemukan strategis antara peluang-peluang eksternal dan kekuatan-kekuatan internal, di samping memperhatikan ancaman-ancaman eksternal dan kelemahan-kelemahan internal.

Pihak Ditjen P2SDKP perlu melakukan analisis situasi armada kapal pengawas atau faktor-faktor lingkungan strategis (SWOT) bertujuan menunjukkan dengan tepat masalah yang ada dan meninjau serta merevisi misi dan tujuan jika diperlukan. Satu cara untuk menyimpulkan faktor-faktor lingkungan strategisnya adalah mengkombinasikan faktor lingkungan strategis eksternal (*External Factor Analysis Summary – EFAS*) dan faktor lingkungan strategis internal (*Internal Factor Analysis Summary – IFAS*) ke dalam sebuah ringkasan analisis faktor-faktor lingkungan internal dan eksternal Direktorat Kapal Pengawas (IFAS dan EFAS) dalam hal yang berkaitan dengan armada kapal pengawas kemudian dikaitkan dengan strategi yang harus dilakukan oleh pihak Direktorat Kapal Pengawas.

Matrik SWOT berguna bagi pihak manajemen untuk perumusan strategi yang akan diterapkan dengan memperhatikan kombinasi dari faktor lingkungan yang berpengaruh pada strategis Ditjen P2SDKP, mengatasi kelemahan dan menghadapi ancaman atau tantangan dengan memanfaatkan kekuatan dan peluang yang telah dijelaskan pada tabel 1.

Lebih lanjut dinyatakan oleh Hunger and Wheelen bahwa SFAS (*Strategic Factor Analysis Summary*) yang dihasilkan telah meringkas faktor-faktor strategis eksternal dan internal ke dalam satu bentuk. SFAS hanya berisi faktor-faktor yang

paling penting dan juga menyediakan basis perumusan strategi. Pada penelitian ini hanya akan mengungkap SFAS berikut alternatif strategi yang dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak manajemen pengawasan.

Dalam penelitian ini, identifikasi faktor strategis lingkungan eksternal dan internal berisi beberapa acuan pertanyaan yang digunakan dalam wawancara dikembangkan sesuai dengan kebutuhan pengawasan yang diperlukan yaitu berkaitan dengan komponen-komponen beserta output kegiatan pengawasan Ditjen P2SDKP dan alasan strategi pengembangan armada kapal pengawasnya dibuat yang mencakup peningkatan jumlah dan kapasitas armada kapal pengawas, penurunan jumlah pelanggaran perikanan yang terjadi dan pemenuhan kebutuhan pengawasan.

Menurut Hunger dan Wheelen (2003), selain identifikasi faktor strategis lingkungan internal dan eksternal, dalam analisis SWOT diperlukan penentuan faktor strategis mana yang paling dominan. Oleh karena itu perlu dilakukan pembobotan dan penilaian.

2.1.4. Analisis SWOT terhadap armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP

Penelitian ini menggunakan metode SWOT dalam menganalisis faktor strategis lingkungan internal dan eksternal Ditjen P2SDKP. Kegiatan pengawasan yang diterapkan oleh Ditjen P2SDKP merupakan terjemahan dari strategi pengembangan yang telah dirumuskan oleh pihak Direktorat Kapal Pengawas. Dimana strategis tersebut harus mampu mendefinisikan kebutuhan armada Kapal Pengawas terhadap kegiatan pengawasan di masa yang akan datang.

2.2. Kebijakan Pengembangan dan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan

2.2.1. Kebijakan nasional

Dengan potensi laut Indonesia yang sangat besar, maka upaya-upaya untuk memanfaatkan dan menjaga kelestariannya terus dilakukan. Namun kondisi potensi tersebut belum dikelola sepenuhnya dengan baik, sehingga industri perikanan di Indonesia saat ini masih belum berkembang dan kontribusi di bidang perikanan terhadap pendapatan nasional juga masih relatif kecil. Sehingga hal ini mendorong pemerintah untuk melakukan upaya-upaya yang diharapkan ke depan nanti dapat memperbaiki kondisi perikanan Indonesia saat ini.

Agar sektor perikanan dapat mendatangkan kesejahteraan bagi masyarakat maka upaya-upaya yang dilakukan pemerintah saat ini tertuang dalam beberapa kebijakan nasional yang antara lain : revitalisasi perikanan, industrialisasi nasional, pemberantasan *illegal fishing*, pembangunan pulau terluar, peningkatan daya saing, pemberdayaan masyarakat, peningkatan riset dan peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM).

2.2.2. Kebijakan pembangunan perikanan

Upaya membangkitkan industri perikanan dalam negeri sangat diperlukan melalui berbagai kebijakan terobosan dan langkah-langkah strategis. Dan menanggapi hal itu maka pihak Departemen Kelautan Perikanan (DKP) saat ini telah menjalankan programnya yang antara lain : pemberdayaan nelayan pembudidaya ikan dan pelaku usaha kelautan dan perikanan lainnya, pengelolaan dan pengembangan sumber daya kelautan dan perikanan, konservasi dan pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan, peningkatan peran laut sebagai pemersatu bangsa (perekat antar nusa), mendayagunakan BMKT (Barang Milik Kapal Tenggelam) serta melakukan kerjasama regional dan internasional.

Dan saat ini pihak DKP melalui Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP) tengah gencar melakukan upaya tindak penyelamatan kekayaan negara berupa sumber daya ikan guna meminimumkan kerugian ekonomi akibat penangkapan ikan secara *illegal*. Tindak penyelamatan dimaksud meliputi upaya peningkatan kapasitas pengawasan serta peningkatan kegiatan pengawasan.

2.2.3. Kebijakan Pengembangan Pengawasan Sumber Daya Perikanan

Konvensi hukum laut PBB 1982 (*United Nations Conventionns of The Sea*) menyebutkan bahwa pengelolaan sumber daya ikan mempunyai tiga tujuan utama. Pertama, pemanfaatan sumber daya perikanan secara rasional. Kedua, pelestarian sumber daya perikanan. Ketiga, keserasian usaha pemanfaatan. Dengan ketentuan itu setiap negara wajib melakukan pengelolaan sumber daya perikanan secara lestari dan bertanggung jawab.

Pengawasan menempati posisi strategis dalam manajemen pengelolaan sumberdaya kelautan dan perikanan. Hal ini sejalan dengan amanat untuk mempertahankan kelestarian sumberdaya, sehingga kemanfaatannya dapat berlangsung secara terus menerus. Kelestarian sumberdaya dapat diwujudkan sepanjang semua pihak pemanfaat bertanggung jawab dalam pengelolaannya dengan menempati azas-azas, kaidah-kaidah dan peraturan-peraturan yang melandasinya.

Pada kegiatan pengawasan, peningkatannya lebih ditekankan pada pelaksanaan operasi mandiri baik di darat maupun di laut. Demikian juga kerjasama operasi dengan instansi terkait juga terus ditingkatkan. Bahkan peningkatan kerjasama internasional baik secara *bilateral* maupun *multilateral* untuk mengantisipasi penangkapan secara *illegal* harus digencarkan. Tak kalah pentingnya ialah upaya sosialisasi peraturan perundangan yang terkait dengan pengawasan.

2.3. Kelembagaan Pengawasan Departemen Kelautan dan Perikanan

2.3.1. Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP)

Departemen Kelautan dan Perikanan dalam hal ini Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP) sesuai dengan bidang tugas dan tanggung jawabnya dituntut untuk mengendalikan serta mengamankan kondisi perairan Indonesia. Kedudukan Ditjen P2SDKP berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri.

Ditjen P2SDKP mengemban tugas untuk melakukan kegiatan pengawasan dalam rangka menanggulangi, menurunkan, bahkan menghentikan pelanggaran-pelanggaran pemanfaatan dan pengelolaan sumberdaya kelautan dan perikanan yang dilakukan secara tidak bertanggung jawab. Oleh karena itu, tugasnya adalah merumuskan dan melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang pengawasan dan pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan.

a. Visi

- Mewujudkan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan secara tertib dan bertanggung jawab.

b. Misi

- Menyiapkan sistem, sarana, prasarana dan tenaga pengawas yang mencukupi dan berkualitas
- Melaksanakan pengawasan terhadap pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan, agar dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan.
- Meningkatkan apresiasi dan partisipasi masyarakat dalam pengawasan dan pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan.
- Meningkatkan penataan dan peneegakan hukum dalam pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan.

c. Tujuan

- Mewujudkan ketaatan dan ketertiban dalam pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan.
- Mewujudkan partisipasi masyarakat dalam pengawasan dan pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan.

d. Sasaran

- Menurunnya pelanggaran dalam pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan.
- Menurunnya kerusakan fungsi ekosistem laut
- Terbentuknya kelompok masyarakat yang aktif berpartisipasi dalam SISWASMAS.

e. Peningkatan Kapasitas Pengawasan dan Manfaat yang Diperoleh

Pada peningkatan kapasitas pengawasan terdapat 5 hal yang disusun Ditjen P2SDKP, yaitu :

1. Meningkatkan jumlah kemampuan pengawasan
2. Meningkatkan jumlah dan kapasitas armada kapal pengawas dan sarana lain
3. Pengembangan sistem pemantau kapal melalui penginderaan jarak jauh dengan pemanfaatan satelit.
4. Penyempurnaan peraturan perundangan terkait dengan penangkapan dan pengawasan perikanan sebagai bagian dari UU No.31 tahun 2004 tentang Perikanan.
5. Peningkatan peran serta masyarakat melalui SISWASMAS (Sistem Pengawasan Berbasis Masyarakat).

Adapun beberapa keuntungan yang dapat diperoleh atau dirasakan diantaranya adalah :

1. Oleh Pemerintah adalah :

- Mengurangi kerugian negara dari *illegal fishing*
- Dapat melakukan pengendalian dalam pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan.
- Dapat memperoleh data dan informasi mengenai pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan secara tepat dan akurat.

2. Oleh Perusahaan Perikanan adalah :

- Adanya jaminan berusaha (situasi yang kondusif, aman dan kepastian usaha jangka panjang).
- Akses data dan informasi mengenai potensi dan pasar yang cepat dan akurat.
- Memudahkan operasi armada.

3. Oleh para Nelayan Tradisional adalah :

- Adanya jaminan berusaha
- Menghilangkan potensi konflik sosial khususnya dengan perusahaan perikanan menengah dan besar.
- Adanya peningkatan kesejahteraan disebabkan adanya peningkatan efisiensi produk.

f. Struktur Organisasi

Adapun dalam susunan organisasinya, Ditjen P2SDKP terdiri dari :

- Sekretariat Direktorat Jenderal;
- Direktorat Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Perikanan;
- Direktorat Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan;
- Direktorat Kapal Pengawas;
- Direktorat Sarana dan Prasarana;

- Direktorat Penanganan Pelanggaran; dan
- Kelompok Jabatan Fungsional.

2.3.2. Direktorat Kapal Pengawas

Direktorat Kapal Pengawas mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, prosedur dan bimbingan teknis, serta evaluasi di bidang kapal pengawas.

Direktorat Kapal Pengawas terdiri dari:

- a. Subdirektorat Logistik dan Operasional Wilayah I;
- b. Subdirektorat Logistik dan Operasional Wilayah II;
- c. Subdirektorat Perawatan Kapal Pengawas;
- d. Subdirektorat Pengawakan Kapal Pengawas; dan
- e. Subbagian Tata Usaha.

Adapun berbagai bentuk tugas Direktorat Kapal Pengawas adalah sebagai berikut:

1. Perencanaan operasional/rencana operasi (RO)

Pelaksanaan operasional pengawasan harus mengacu pada Rencana Operasi (RO) sebagai pedoman pelaksanaan tugas. Dalam RO tersebut disertai dengan keterangan-keterangan yang memberikan informasi tentang wilayah koordinat pengawasan dan rute pelayaran kapal.

Wilayah perairan Indonesia sangat rawan terhadap pelanggaran perikanan tangkap yang dilakukan oleh kapal-kapal asing. Dimana lalu lintas kapal perairan Indonesia cukup ramai dan tidak menutup kemungkinan banyak kapal melintas yang tidak dilengkapi dengan surat-surat ijin.

2. Perencanaan navigasi

Kegunaan navigasi adalah untuk menjalankan kapal secara aman sesuai dengan perencanaan yang sudah disusun sebelumnya. Pelayaran Kapal Pengawas berbeda dengan pelayaran kapal-kapal niaga, kapal tanker dan kapal-kapal lainnya. Perbedaan itu disebabkan karena kapal pengawas pelayarannya dapat berubah jalur sesuai dengan kondisi pengawasan di lapang maupun instruksi langsung dari pimpinan.

Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan navigasi Kapal Pengawas, yaitu:

- a. Perhitungan terhadap jauh dan waktu pelayaran menjadi hal utama dalam pelayaran, karena kapasitas persediaan bahan bakar patut menjadi pertimbangan. Kapal Pengawas berbeda dengan kapal penangkap/pengangkut ikan, karena kapal pengawas tidak memiliki tangki persediaan bahan bakar. Sehingga apabila bahan bakar habis harus segera diisi di Stasiun Pengisian Bahan Bakar (SPBB).
- b. Dengan pertimbangan di atas, maka dalam menentukan tempat tiba (TTB) kapal hendaknya terdapat tempat pengisian bahan bakar.
- c. Faktor cuaca dan kondisi perairan menjadi hal yang sangat penting sebelum kapal melakukan kegiatan pelayaran, oleh karena itu perencanaan navigasi harus dibuat secara terperinci.
- d. Dalam melaksanakan operasi pengawasan, pelayarannya dapat berubah sesuai dengan kondisi lapang, sehingga perlu antisipasi yang akurat dan secepat mungkin untuk tetap berada pada track atau jalur pelayaran sebelumnya.

- e. Kapal Pengawas mempunyai daerah pengawasan yang sudah ditentukan dan tertuang dalam Surat Perintah Tugas (SPT).

3. Monitoring Kapal Pengawas

Pemantauan/monitoring terhadap Kapal Pengawas harus selalu dilakukan baik pada saat Kapal Pengawas sedang melakukan kegiatan pelayaran maupun saat tidak berlayar. Pemantauan Kapal Pengawas dilakukan dengan cara memasang *transmitter* pada kapal sehingga pergerakannya dapat dimonitoring. Sistem ini kemudian dikenal dengan sebutan VMS (*Vessel Monitoring System*).

Selain VMS, kegiatan monitoring juga dilakukan dengan menggunakan Radio SSB dan telepon satelit/HP sebagai alat komunikasi maupun melakukan koordinasi dengan pusat, Kordinator Pengawas di daerah dan dengan Kapal Pengawas yang lain.

2.4. Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP

2.4.1. Pengertian dan tugas

Kapal Pengawas adalah kapal sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran yang diberi fungsi dan wewenang sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku untuk melaksanakan tugas-tugas pada Ditjen P2SDKP.

Adapun tugas-tugas Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP adalah melaksanakan pengawasan terhadap kegiatan kapal penangkap/pengangkut ikan dan pencegahan pengrusakan lingkungan potensi sumberdaya ikan di wilayah perairan laut Indonesia.

2.4.2. Tujuan pengadaan

Tujuan Pengadaan Kapal Pengawas oleh pihak pemerintah melalui Ditjen P2SDKP, adalah :

- Sebagai sarana operasi pengawasan dan pengamanan terhadap tindakan pemanfaatan sumberdaya ikan secara ilegal dan kerusakan sumberdaya kelautan dan perikanan.
- Mewujudkan ketertiban umum dan pemanfaatan sumberdaya kelautan.
- Meningkatkan kemampuan pengawasan dan pengendalian dalam pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan.

Kapal pengawas bergerak untuk berlayar didasarkan pada tugasnya melakukan pengawasan, dengan jadwal selama satu tahun yang telah dibuat pada setiap awal tahun tersebut. Akan tetapi jadwal dan lokasi kegiatan disesuaikan dengan masukan dari Direktorat yang ada di lingkup Ditjen P2SDKP dan dari pihak pengawas perikanan sebagai pelaksana teknis di lapangan. Di luar kegiatan rutin pengawasan, Kapal Pengawas dimungkinkan untuk digunakan dalam berbagai kegiatan lain yang tidak keluar dari misi sebagai Kapal Pengawas, dengan persetujuan Direktur Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan (Dirjen P2SDKP).

2.4.3. Pembagian kelompok kerja di kapal pengawas

Pembagian kelompok kerja awak kapal pengawas mengikuti pola kerja dalam bentuk susunan organisasi kerja di kapal, Nahkoda selaku penanggungjawab umum, membawahi beberapa kelompok kerja, sebagai berikut :

- Kelompok kerja nautika, dipimpin oleh Mualim I
- Kelompok kerja kamar mesin dipimpin oleh Kepala Kamar Mesin (KKM)

Bagan perjenjangan dan tanggung jawab secara umum dapat dikelompokkan atas Perwira dan Bawahan (terlampir) :

a. Nahkoda

Adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan di atas kapal pengawas untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, sesuai dengan perauran perundang-undangan yang berlaku.

b. Kelompok Kerja untuk Nautika dan Deck

Dapat dibedakan atas Perwira dan Bawahan yang terdiri dari :

➤ Perwira

- 1) Mualim, merupakan wakil dari Nahkoda dalam melaksanakan tugas-tugas nautika dan deck. Dalam keadaan tertentu atau Nahkoda berhalangan menjalankan tugasnya, maka Mualim bertugas membantu dan melaksanakan tugas Nahkoda.
- 2) Serang, merupakan pemimpin kerja di kapal untuk melaksanakan perintah para Perwira antara lain : perawatan, kebersihan kapal, suku cadang, perawatan alat keselamatan, dan lain-lain.

➤ Bawahan

- 1) Juru Mudi, merupakan orang yang bertugas memegang kemudi dan mempertahankan haluan kapal sesuai dengan arah dan pedoman yang telah ditetapkan oleh Nahkoda maupun Mualim.
- 2) Kelasi, merupakan orang yang bertugas merawat dan memelihara dan juga membantu untuk mengawasi keadaan kapal pada saat kapal berlabuh atau berlayar.

c. Kelompok Kerja Kamar Mesin

Para awak kapal pengawas yang bertugas di kamar mesin bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan di kamar mesin. Dalam pelaksanaan tugas awak kapal pengawas di kamar mesin dapat dibedakan atas Perwira dan Bawahan yang terdiri dari:

➤ Perwira

- 1) KKM (Kepala Kamar Mesin), merupakan pemegang kewenangan dan tanggung jawab tertinggi yang didelegasikan Nahkoda atas segala kelangsungan tugas, keamanan, dan keselamatan kapal di kamar mesin dan seluruh peralatan mesin.
- 2) Masinis, merupakan pembantu KKM di kamar mesin dan juga sebagai kepala kerja di kamar mesin.

➤ Bawahan

- 1) Oiler, merupakan orang yang bertugas untuk merawat dan memelihara mesin dan peralatan mesin sesuai dengan perintah KKM atau Masinis.

Untuk masing-masing jabatan jumlah personilnya disesuaikan dengan kebutuhan dan spesifikasi kapal pengawas. Selain Nahkoda dan ABK, pada saat melaksanakan tugas pengawasan mereka juga dibantu oleh pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil serta aparat dari TNI AL./POLRI yang memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

1). Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)

Adalah pejabat sipil di kapal yang bertugas dalam hal melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen kapal-kapal penangkap/pengangkut ikan ketika menjalankan operasi dan membuat surat pernyataan atau penindakan hukum pada kapal-kapal yang melakukan pelanggaran.

Dalam rangka meningkatkan pelaksanaan pengawasan, para petugas Pengawas Perikanan sebagian telah dididik menjadi PPNS, sehingga menjadi petugas pengawas yang berkualifikasi. PPNS tidak saja dibekali pengetahuan tentang peraturan perundang-undangan di bidang perikanan tetapi juga diberikan ketrampilan dan kewenangan untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran tindak pidana di bidang perikanan.

2). Aparat Angkatan Laut (AL)/POLRI

Merupakan aparat yang turut membantu dalam melakukan kegiatan pengawasan dan pemeriksaan, terutama ketika terjadi perlawanan dari kapal-kapal yang melakukan pelanggaran perikanan. Dan sifat dari tugasnya adalah memberikan bantuan dalam hal pengamanan pada saat melakukan kegiatan pengawasan di laut.

2.4.4. Spesifikasi kapal pengawas

Kapal Pengawas merupakan tipe kapal cepat (*fast patrol boat*) yang dibuat dari bahan *Fiberglass Reinforced Plastic* (FRP). Kapal ini dirancang khusus untuk memenuhi kebutuhan inspeksi dalam rangka pengawasan yang dioperasikan untuk perairan Indonesia guna mencegah, mengantisipasi terjadinya pelanggaran, pencurian, pengrusakan lingkungan serta keamanan di laut. Kapal ini dilengkapi

dengan alat navigasi yang modern, sehingga pelayaran yang dilakukan menjadi lebih mudah.

Perlengkapan dan peralatan kapal merupakan sarana teknik yang diperlukan untuk mendukung kegiatan olah gerak kapal, seperti permesinan, instalasi listrik, peralatan navigasi dan komunikasi serta perlengkapan kapal lainnya. Adapun perlengkapan dan peralatan tersebut antara lain: Mesin Induk, Life Jacket, Rescue Boat, Life Raft, Life Boy, Marine Radar, Echosounder, Global Positioning System (GPS), TRX HF SSB (radio komunikasi), Pompa-pompa (pompa pemadam, pompa hisap limbah dan pompa steering), TV monitor, Laboratorium, Transmitter VMS, Magnetis Compass, Ruang Penitipan Tahanan, Telepon Satelit/HP, Perlengkapan Labuh Kapal, Jangkar, Peralatan Perbaikan Mesin Induk, Buku Nautis, Peta Navigasi, dan Alat Komunikasi HT (Handy Talky). Dan tiap unitnya disesuaikan dengan kebutuhan sesuai dengan banyaknya pengawas perikanan yang bertugas.

2.4.5. Armada dan daerah operasi pengawasan.

Wilayah pengawasan yang dilakukan oleh Kapal Pengawas meliputi kawasan perairan di wilayah Barat Indonesia (Wilayah I) dan perairan di wilayah Timur (Wilayah II), dimana kondisi perairan wilayah Barat terbatas, namun jumlah nelayannya relatif banyak dengan penyebaran yang tidak merata. Sedangkan di wilayah Timur kondisi perairannya bertolak belakang dengan perairan di wilayah Barat.

Saat ini Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) memiliki 20 unit Kapal Pengawas dan ditempatkan di daerah yang tingkat pencurian ikan oleh kapal nelayan asing cukup tinggi. Kapal Pengawas yang dimiliki oleh DKP terdiri dari 4 unit tipe Hiu Macan (berukuran 36 meter), 10 unit tipe Hiu (28 meter), 2 unit tipe Todak (18 meter), 2 unit tipe Barracuda, 1 unit KN. Taka Lamungan, dan 1 unit KN. Padaido.

Selain itu DKP juga memiliki 11 unit Kapal Pengawas tipe Marlin (11 meter), namun untuk pelaksanaan pengawasan yang dilakukan sepenuhnya diserahkan pada pemerintah kota/kabupaten terkait dimana kapal tersebut ditempatkan.

2.5. Kegiatan Operasional Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP

2.5.1. Pengawasan kapal perikanan di laut

Menurut pasal 1 ayat (9) Undang-undang Nomor 31 tahun 2004 tentang Perikanan, yang dimaksud dengan Kapal Perikanan adalah kapal, perahu, atau alat apung lain yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan. Berdasarkan pasal 34, Kapal Perikanan berdasarkan fungsinya meliputi:

- Kapal penangkap ikan;
- Kapal pengangkut ikan;
- Kapal pengolah ikan;
- Kapal latihan perikanan;
- Kapal penelitian/eksplorasi perikanan, dan
- Kapal pendukung operasi penangkapan ikan dan/atau pembudidayaan ikan.

Dalam pelaksanaan operasi pengawasan di laut, prosedur yang harus diperhatikan meliputi prosedur administrasi, pelaksanaan dan tata cara pengawasan, dengan tahapan sebagai berikut:

1. Persiapan

- a). Menyusun rencana operasi pengawasan dengan menggunakan Kapal Pengawas
- b). Rencana operasi pengawasan diajukan ke pimpinan (Direktur Kapal

Pengawas) untuk mendapat persetujuan.

- c). Permintaan personil pengawas pada unit perikanan lainnya untuk tenaga pengawas di atas kapal.
- d). Penyiapan kapal dan logistik
- e). Penerbitan Surat Perintah Gerak (SPG)

2. Operasi Pengawasan di Laut

- a). Pendeteksian sasaran dilakukan melalui informasi dari berbagai sumber dan/atau peralatan deteksi seperti sonar, radar, dan pengawasan visual.
- b). Pengenalan sasaran dilakukan dengan peralatan elektronik atau alat visual lainnya apakah sasaran patut dicurigai sedang melakukan kegiatan yang bertentangan dengan UU Nomor : 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.
- c). Penilaian sasaran dilakukan dengan mencatat posisi dan tanggal waktu deteksi, bila tidak ada kecurigaan sasaran diabaikan, dalam hal memerlukan informasi tambahan dapat meminta kepada komando atasan.
- d). Penghentian kapal perikanan yang diduga atau patut diduga melakukan tindak pidana perikanan oleh Nahkoda Kapal Pengawas.
- e). Pemeriksaan kapal perikanan oleh Pengawas Perikanan dengan materi pemeriksaan meliputi:
 - Pemeriksaan dokumen perizinan kapal perikanan
 - Pemeriksaan fisik kapal perikanan
 - Pemeriksaan alat penangkapan ikan
 - Pemeriksaan alat bantu penangkapan ikan
 - Pemeriksaan jumlah dan komposisi ABK
 - Pemeriksaan pelabuhan pangkalan muat dan singgah (kapal pengangkut)

- Pemeriksaan daerah operasi penangkapan
- Pemeriksaan hasil tangkapan dan asal ikan
- Pemeriksaan penerapan Log Book Perikanan (LBP) dan Surat Laik Operasi (SLO) kapal perikanan
- Pemeriksaan penerapan VMS

f). Klarifikasi keabsahan status perizinan ke Ditjen P2SDKP

g). Terdapat dugaan awal tindak pidana perikanan, kapal diadhoek (dikawal) ke pelabuhan terdekat untuk pemeriksaan lebih lanjut (jika tidak terdapat tindak pidana perikanan, kapal segera dilepaskan dan diijinkan melanjutkan kegiatannya).

h). Pembuatan berita acara pemeriksaan calon tersangka dan barang bukti kepada Pengawas Perikanan setempat dan/atau Kepala Dinas atau Kepala Pelabuhan untuk penyelidikan lebih lanjut.

i). Dalam hal dijumpai kecurigaan izin kapal diduga palsu maka dilakukan klarifikasi kapal laporan tertulis hasil operasi pengawasan kepada Ditjen P2SDKP.

j). Pemeriksaan kapal perikanan hanya dapat dilakukan apabila terdapat bukti atau petunjuk yang kuat bahwa kapal tersebut melakukan pelanggaran terhadap UU Nomor : 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

k). Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam melakukan pemeriksaan adalah :
Pemeriksaan harus disaksikan oleh Nahkoda atau ABK kapal yang diperiksa, pemeriksaan harus dilakukan secara tegas, tertib, teliti, tidak memakan waktu lama serta tidak terjadi kehilangan, kerusakan dan tidak menyalahi prosedur pemeriksaan

l). Petugas yang melakukan pemeriksaan membuat pernyataan tertulis

yang ditandatangani oleh pemeriksa dan Nahkoda kapal yang diperiksa tentang hasil dan jalannya pemeriksaan, serta dituangkan dalam format laporan yang telah ditentukan (dapat dilihat pada lembar lampiran 5).

3. Tindak Lanjut Hasil Operasi Pengawasan

- a) Pengawas Perikanan yang diberi tanggung jawab melakukan analisa jenis pelanggaran kapal perikanan yang diadhoek.
- b) Apabila ditemukan dugaan pelanggaran tindak pidana umum dilakukan koordinasi dengan pihak terkait (TNI AL dan lain-lain). Dan apabila ditemukan tindak pidana perikanan dilakukan hal sebagai berikut:
 - Pembuatan berita acara penyerahan calon tersangka dan barang bukti kepada PPNS untuk proses penyidikan.
 - Pengawas Perikanan menyampaikan informasi penanganan kapal dugaan tindak pidana perikanan kepada Ditjen P2SDKP atau Dinas di daerah yang membidangi Tugas Pokok dan Fungsi (TUPOKSI) pengawasan sumberdaya perikanan.
 - Ditjen P2SDKP menyurat kepada Ditjen Perikanan Tangkap kaitannya dengan proses administrasi perijinan kapal dimaksud dan menyurat ke Ditjen Imigrasi dengan tembusan kepada DEPLU, KEDUBES Negara terkait dan PEMDA setempat untuk penanganan ABK asing.
 - PPNS Perikanan melakukan proses penyidikan dan membuat laporan hasil penyidikan kepada Direktorat Jenderal P2SDKP mengenai proses penanganan dugaan tindak pidana perikanan.
- c) Jika tidak ditemukan dugaan tindak pidana perikanan dan/atau pidana umum/lainnya, kapal diizinkan melanjutkan kegiatannya.

2.5.2. Prosedur pengawasan kapal perikanan.

1) Prosedur pengawasan kapal penangkap ikan

Pengawasan terhadap kapal perikanan yang beroperasi di tengah laut dilaksanakan melalui operasi pengawasan yang dilaksanakan secara berkala dengan menggunakan Kapal Pengawas Perikanan ataupun kapal dari instansi/lembaga lain. Selain patroli secara berkala juga dapat dilaksanakan patroli dengan melibatkan unsur penegak hukum lain dalam bentuk gelar operasi pengawasan bersama dengan menggunakan sarana dan prasarana yang lebih memadai.

Penanggung jawab pengawasan di atas kapal atau di laut adalah PPNS Perikanan yang ditunjuk dengan Surat Perintah Tugas (SPT) dalam operasi pengawasan tersebut. Mengacu pada Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, dan terkait dengan pemberlakuan otonomi daerah, maka kewenangan pengawasan penangkapan ikan dilaksanakan oleh Pengawas Perikanan Bidang Penangkapan Ikan yang dibedakan menjadi 3 tingkatan yaitu :

(a) Tingkatan Kabupaten/Kota

Pengawas Perikanan tingkat Kabupaten berwenang mengawasi kapal perikanan yang berukuran kurang dari 10 GT dengan daerah operasi kurang dari 4 mil. Petugas Pengawas Perikanan dikukuhkan oleh Surat Keputusan Bupati/Walikota atau pejabat yang ditunjuk.

(b) Tingkat Propinsi

Pengawas Perikanan tingkat Propinsi berwenang mengawasi kapal perikanan yang berukuran lebih dari 10 GT sampai dengan 30 GT, dengan daerah operasi 4 - 12 mil. Petugas Pengawas Perikanan dikukuhkan oleh Surat Keputusan Gubernur atau Pejabat yang ditunjuk. Apabila Pengawas Perikanan yang melakukan pengawasan kapal perikanan tersebut merupakan aparat Kabupaten/Kota yang diberi kewenangan

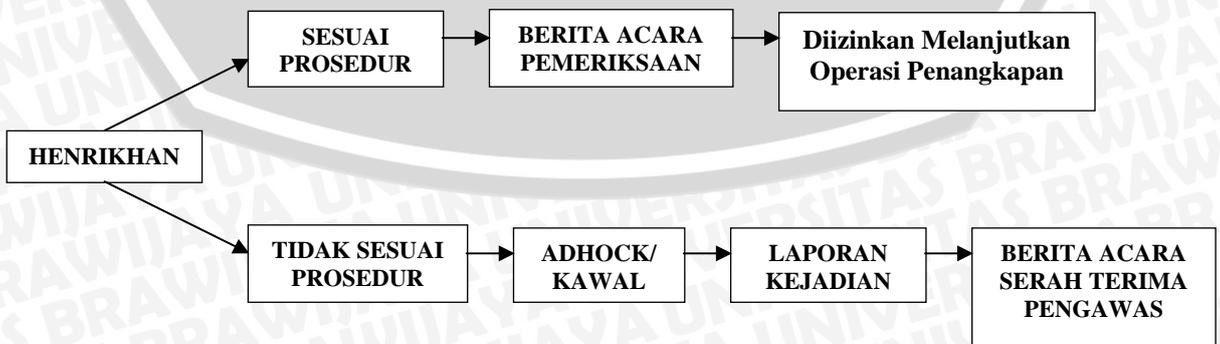
mengawasi kapal perikanan tersebut, maka pengukuhan nya berdasarkan usulan Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten/Kota.

(c) Tingkat Pusat

Pengawas Perikanan Pusat berwenang mengawasi kapal perikanan berukuran lebih dari 30 GT dan atau lebih dari 90 HP (kapal perikanan dengan izin pusat), dengan daerah operasi lebih dari 12 mil. Petugas Perikanan dikukuhkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan cq Dirjen P2SDKP, atau Pejabat yang ditunjuk. Apabila Pengawas Perikanan tersebut merupakan aparat Propinsi dan/atau Kabupaten/Kota yang akan diberikan kewenangan untuk mengawasi kapal perikanan tersebut, maka pengukuhan nya berdasarkan usulan Dinas Kelautan dan Perikanan Propinsi dan/atau Kabupaten/Kota.

Usulan Dinas Perikanan Propinsi dan/atau Kabupaten/Kota sebagaimana tertuang di atas juga diperlukan mengingat kapal-kapal perikanan dalam operasional nya saling berinteraksi satu dengan yang lain, sehingga Pengawas Perikanan tingkat Kabupaten/Kota dan Propinsi bisa mengawasi kapal-kapal yang kewenangan izin nya ada di pusat (kapal berukuran besar lebih dari 30 GT dan atau 90 HP), yang untuk keabsahannya harus dikuatkan dengan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan atau Pejabat yang ditunjuk.

Gambar 4. Mekanisme pemeriksaan kapal perikanan.



Dari hasil pemeriksaan yang dilakukan akan dapat diketahui apakah kapal tersebut telah mematuhi peraturan yang berlaku atau telah melakukan pelanggaran tindak pidana perikanan. Untuk kapal yang telah sesuai dan mematuhi peraturan dibuatkan Berita Acara Pemeriksaan yang ditandatangani oleh Pengawas Perikanan dan Nahkoda kapal yang diperiksa, sehingga apabila ada pemeriksaan lagi terhadap kapal tersebut sudah pernah diperiksa sebelumnya dan dinyatakan lengkap dan dapat melanjutkan pelayarannya.

Sedangkan kapal perikanan yang diduga melakukan tindak pidana pelanggaran, maka dilakukan pemeriksaan lebih lanjut sesuai prosedur pemeriksaan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

2) Prosedur pengawasan kapal pengangkut ikan

Pengawasan kapal pengangkut ikan di tengah laut dilaksanakan melalui operasi pengawasan baik secara berkala maupun dalam bentuk gelar operasi bersama. Dalam pelaksanaan operasi pengawasan tersebut, prosedur yang harus diperhatikan sama dengan prosedur pada kapal penangkap ikan. Kapal pengangkut yang diperiksa adalah sebagai kapal perikanan berbendera Indonesia dan kapal perikanan berbendera asing.

2.5.3. Sistem pelaporan

Sistem pelaporan yang baik diperlukan guna memonitor dan mengevaluasi setiap kegiatan kapal pengawas dan kondisi teknis secara terpadu dan menyeluruh sehingga operasional kapal pengawas dapat berjalan secara optimal.

Adapun laporan yang harus disampaikan Kapal Pengawas terbagi dalam 8 (delapan) macam laporan, yaitu:

1) Laporan Kegiatan Harian Kapal Pengawas (LAPGIATHAR)

Berisi laporan harian berupa temuan-temuan atau kejadian-kejadian di lapangan, baik pada saat sedang berlayar di laut maupun di darat/berlabuh.

2) Laporan Posisi Kapal Pengawas (LAPPOS)

Berisi laporan posisi kapal, haluan, kecepatan atau lego, keadaan cuaca, laut, kecepatan dan arah angin yang disampaikan 2 (dua) kali setiap hari yang ditentukan pada setiap pukul 08.00 dan pukul 20.00 WIB.

3) Laporan Perubahan Situasi Personil Berlayar (LAPBAHSITPERS)

Disampaikan setiap ada perubahan personil yang bertugas, selambat-lambatnya 6 jam setelah terjadi perubahan situasi personil.

4) Laporan Situasi Personil Berlayar (LAPSITPERS)

Berisi laporan jumlah personil ABK dan non ABK yang berlayar dan tidak berlayar selambat-lambatnya 6 jam sesudah Waktu Angkat (WA).

5) Laporan Mingguan Personil (LAPMINGPERS)

Berisi daftar susunan personil setiap minggu.

6) Laporan Kondisi Teknis (LAPKONIS)

Nahkoda wajib menyampaikan laporan mengenai kondisi teknis unsur kapal pada setiap minggu atau bulanan.

7) Laporan Bulanan Kapal Pengawas Bidang Material Perkapalan (LAPBULMAT)

8) Laporan Pelaksanaan Tugas

Selambat-lambatnya dalam waktu 2 x 24 jam terhitung sejak selesainya kegiatan operasional pengawasan di laut, Nahkoda wajib menyampaikan laporan pelaksanaan tugas kepada Direktur Jendral P2SDKP.

2.5.4. Pemeliharaan kapal pengawas

1) Pemeliharaan Rutin

Dilakukan setiap saat atau setiap bulan di atas air dan oleh Satuan/Stasiun/Pos Stasiun. Pemeliharaannya meliputi : pembersihan deck, geladak, serta ruang-ruangan dalam kapal, suplai air tawar, pengecekan bagian kapal secara terbatas, dan sebagainya.

2) Docking

Dilakukan di atas dock dan dilaksanakan setiap setahun sekali oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pangkalan. Pemeliharaannya meliputi : perawatan lambung, pengecatan badan kapal, perbaikan konstruksi, perawatan as dan propeller, perawatan sistem kemudi, instalasi listrik, dan sebagainya.

3) Penggantian Suku Cadang

Dilakukan sesuai kebutuhan dan oleh Nahkoda serta teknisi. Pemeliharaannya meliputi : permesinan dan perlengkapan kapal (mengganti suku cadang mesin yang rusak atau habis masa pakainya serta penggantian komponen peralatan).

2.6. Program Pengembangan Armada Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP

Pengawasan sumber daya perikanan yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP selama 5 tahun terakhir, dimulai pada tahun 2002. Dapat dikatakan bahwa upaya pengawasannya masih tergolong baru, sehingga tidak mengherankan jika hasil yang dicapai hingga saat ini masih belum optimal dan masih jauh dari yang diharapkan. Dan, kondisi inilah yang mendorong pihak Ditjen P2SDKP untuk terus melakukan peningkatan dan penyempurnaan pengawasan di beberapa aspek strategis.

Adapun beberapa aspek strategis yang membutuhkan pengembangan atau peningkatan dari segi kuantitas maupun kualitasnya, meliputi :

a. Sistem Pengawasan Ditjen P2SDKP

Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Perikanan dan Kelautan (Ditjen P2SDKP) telah mengembangkan konsep pengawasan yang dikenal dengan sistem *Monitoring, Control, dan Surveillance (MCS)*. MCS yang terdiri dari sub sistem *monitoring*, sub sistem *control*, dan sub sistem *surveillance* didukung dengan komponen-komponen seperti Kapal Patroli, VMS (*Vessel Monitoring System*), Alat Komunikasi (Alkom), CDB (*Computerized Data Base*), SISWASMAS (Sistem Pengawasan Berbasis Masyarakat), *Log Book* Perikanan dan Lembar Laik Operasi (LBP dan LLO).

b. Sumber Daya Manusia (SDM)

Kapal Pengawas yang melakukan gelar operasi pengawasan di laut saat melaksanakan tugasnya terdiri dari seorang Nahkoda, Anak Buah Kapal (ABK), Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dan biasanya dibantu beberapa aparat dari pihak TNI-AL maupun POLRI sebagai bentuk pengamanan yang dilakukan apabila ada pelanggar perikanan yang melakukan perlawanan.

c. Teknologi

Kapal pengawas merupakan tipe kapal cepat (*fast patrol boat*) yang dibuat dari bahan *Fiberglass Reinforced Plastic (FRP)*. Kapal ini dirancang khusus untuk memenuhi kebutuhan inspeksi dalam rangka pengawasan yang dioperasikan untuk perairan Indonesia guna mencegah, mengantisipasi terjadinya pelanggaran, pencurian, pengrusakan lingkungan serta keamanan di laut. Kapal ini dilengkapi dengan alat navigasi yang modern, sehingga pelayaran yang dilakukan menjadi lebih mudah.

Perlengkapan dan peralatan kapal merupakan sarana teknik yang diperlukan untuk mendukung kegiatan olah gerak kapal, seperti permesinan, instalasi listrik,

peralatan navigasi dan komunikasi serta perlengkapan kapal lainnya harus memadai dalam kegiatan operasional pengawasan.

d) Kelembagaan Pengawasan

Departemen Kelautan dan Perikanan dalam hal ini Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP) sesuai dengan bidang tugas dan tanggung jawabnya dituntut untuk mengendalikan serta mengamankan kondisi perairan Indonesia. Kedudukan Ditjen P2SDKP berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri.

Ditjen P2SDKP mengemban tugas untuk melakukan kegiatan pengawasan dalam rangka menanggulangi, menurunkan, bahkan menghentikan pelanggaran-pelanggaran pemanfaatan dan pengelolaan sumberdaya kelautan dan perikanan yang dilakukan secara tidak bertanggung jawab.

Ditjen P2SDKP terdiri dari : Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Perikanan, Direktorat Kapal Pengawas, Direktorat Sarana dan Prasarana Pengawasan, Direktorat penanganan Pelanggaran, serta Kelompok Jabatan Fungsional. Dan yang secara khusus memegang peranan sebagai pihak manajemen pengawasan dengan menggunakan armada kapal pengawas adalah Direktorat Kapal Pengawas.

2.7. Pengawasan Perikanan di Beberapa Negara

Selain Indonesia, di banyak negara di seluruh dunia juga menjadikan pengawasan perikanan sebagai upaya penegakan hukum untuk menekan bahkan menghapus praktek *illegal fishing* dan kerusakan lingkungan. Untuk memastikan bahwa sumber daya perikanan yang dimiliki suatu negara tertentu tidak dimanfaatkan secara tidak bertanggung jawab, maka di beberapa negara juga

melakukan kegiatan pengawasan seperti halnya yang dilakukan oleh pihak Departemen Kelautan dan Perikanan di Indonesia. Dan organisasi-organisasi di beberapa negara yang melakukan pengawasan perikanan tersebut seringkali disebut dengan istilah *Coast Guard* (Penjaga Pantai).

2.7.1. *Coast Guard*

Coast Guard (Penjaga Pantai) adalah suatu organisasi dalam suatu negara yang bertanggung jawab akan berbagai tugas di laut. Di beberapa negara istilah *Coast Guard* dapat berbeda-beda sesuai dengan tanggung jawab diembannya. Diantara tugas yang dipercayakan kepada *Coast Guard* adalah penegakan hukum di laut, pemeliharaan rambu laut, pengawasan perbatasan, pencarian dan pertolongan (*SAR: Search and Rescue*) dan lain-lain.

Di beberapa negara *Coast Guard* adalah bagian dari angkatan bersenjata. Di sebagian kecil negara dapat pula diawaki oleh sipil atau bahkan dari sektor organisasi swasta. Kebanyakan *Coast Guard* mengoperasikan kapal-kapal dan pesawat udara termasuk helikopter dan pesawat terbang air. Umumnya kapal dan pesawat udara baik sayap putar maupun sayap tetap milik *Coast Guard* di dunia di dominasi dengan warna putih.

2.7.2. Tugas Pokok *Coast Guard*

a. Amerika Serikat (AS)

Di AS, USCG (*United States Coast Guard*) adalah satuan militer di bawah Departemen Keamanan Dalam Negeri (*United States Department of Homeland Security*). Keberadaan USCG memungkinkan *US Navy* (Angkatan Laut Amerika Serikat) dapat berkonsentrasi kepada tugas pokoknya yaitu proyeksi kekuatan (*power projection*) sementara *Coast Guard* menangani keamanan perairan, keamanan

pelabuhan, dan patroli pertahanan. Di AS, *Coast Guard* memiliki dwifungsi yaitu sebagai penegak hukum dan memiliki fungsi militer.

Kapal *Coast Guard* Amerika bercat warna putih dengan strip merah biru di haluan, bernomor lambung dan bertuliskan U.S. *Coast Guard* di sisi kanan maupun kirinya. Jika kapal perang AL AS berinisial USS maka kapal USCG berinisial USCGC (*US Coast Guard Cutter*). *High Endurance Cutter* kelas *Hamilton* adalah kelas kapal terbesar dari *United States Coast Guard*, di samping Kapal Pemecah Es Kutub (*Polar Ice Breakers*). Simbol klasifikasi lambung berawalan WHEC. Kapal-kapal ini bertenaga mesin turbin dan diesel. Dilengkapi dengan geladak heli dan fasilitas lain untuk mendukung pengoperasian helikopter, 12 *cutter* ini masuk dalam inventaris pada tahun 1960. Fungsi utama dari kapal-kapal ini adalah penegakan hukum dan SAR di laut bebas termasuk ZEE AS.

Dan spesifikasinya meliputi :

- Jumlah : 12 unit
- Panjang : 115 m
- Displacement : 3.250 ton
- Tenaga pendorong : 2 mesin diesel/2 mesin turbin
- ABK : 167 orang
- Persenjataan : meriam 76 mm dan senjata penagkis jarak dekat 20 mm

Phalanx.



Gambar 5. USCGC *Steadfast*

USCG juga memiliki divisi penerbangan yang terdiri dari helikopter HH-65C *Dolphin* dan HH-60J *Jayhawk* (helikopter Black Hawk versi AD-AS dan Sea Hawk versi AL-AS). Pesawat terbang sayap tetap termasuk C-130 *Hercules* dan HU-25 *Falcon*. Helikopter dilengkapi dengan kerek (*hoist*) untuk menyelamatkan korban kecelakaan di laut dan turut memainkan peran dalam penegakan hukum di laut. Helikopter mampu mendarat dan lepas landas dari kapal-kapal USCG (*cutter*) dalam tugas-tugas operasi memerangi lalu lintas *illegal*. Pesawat terbang sayap tetap digunakan untuk SAR jarak jauh dan patroli.

Gambar 6. USCG HH-65 *Dolphin* dan C-130 *Hercules*



Kebanyakan personel *Coast Guard* direkrut dari warga sipil untuk kemudian dididik di sekolah-sekolah atau akademi *Coast Guard*. USCG saat ini memiliki 38.000 personil aktif, 8.000 personel cadangan, dan 35.000 personel bantuan yang bertugas di berbagai lapangan kerja mulai dari ahli dan operator kapal dan para teknisi ahli kelistrikan hingga mekanik penerbangan. Kualifikasi untuk bergabung

dengan USCG diantaranya calon harus warga negara AS yang berumur antara 17 sampai dengan 27 tahun untuk masuk Dalam Dinas Aktif dan lulus kesehatan setara dengan militer. Setelah itu para calon harus melewati pendidikan dasar militer (*boot camp*) selama 8 minggu. Dan jika diterima, kemudian akan ditempatkan sesuai dengan motivasi, kemampuan psikologi, fisik, dan hasil SC. Tidak seperti dinas militer, kejuruan bagi anggota USCG baik pria maupun wanita adalah sama termasuk tempur. Pilot di USCG adalah para perwira atau lulusan sekolah penerbangan militer dan telah pernah berdinas sebagai pilot militer. Di samping itu terdapat 6.000 posisi jabatan yang diisi oleh pegawai sipil yang bekerja bersama personel militer.

b. Kanada

Di Kanada, *Canadian Coast Guard* adalah dinas sipil di bawah Departemen Perikanan dan Kelautan (*Department of Fisheries and Oceans*) yang bertanggung jawab akan patroli garis pantainya sepanjang 202.080 km, dan merupakan negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia.

Direktorat Armada bertanggung jawab atas pengadaan kapal dan pengawakan. Umumnya tiap unit kapal memiliki 5 – 30 awak kapal. Secara keseluruhan, awak kapal yang dimiliki oleh CCG kurang lebih sebanyak 2.000 personil.

Ditambahkan pula untuk berbagai macam pangkalan yang terletak di pelabuhan samudera, pos-pos penyelamatan di beberapa pelabuhan yang lebih kecil, dan di beberapa armada kapal, CCG juga mengoperasikan beberapa helikopter dan pesawat terbang sayap tetap. Seperti halnya kapal-kapal milik pemerintah, kapal-kapal CCG juga terpanggil untuk membantu tugas Angkatan Laut Kanada. Pesawat terbang sipil milik pemerintah seperti pesawat CCG juga memungkinkan terpanggil untuk membantu Angkatan Udara Kanada setiap saat jika diperlukan.

Gambar 7. Armada *Canadian Coast Guard (CCG)*

c. Malaysia

Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia/APMM (*The Malaysian Maritime Enforcement Agency/MMEA*) yang juga dikenal sebagai *Malaysian Coast Guard* adalah badan utama pemerintah yang bertugas mengatur tata tertib dan penegakan hukum di laut serta merupakan koordinator operasi pencarian dan pertolongan di laut lepas dan Zona Perairan Malaysia (*Malaysian Maritime Zone*). Daerah operasinya di bagi ke dalam 5 wilayah perairan yang terdiri dari 18 distrik laut. *Coast Guard* Malaysia ini tidak direncanakan untuk diintegrasikan ke dalam Tentera Diraja Malaysia (TDM). Keanggotaan badan ini adalah bagian dari *Malaysian Civil Service* dan melapor kepada Departemen Perdana Menteri.

Pada masa perang, keadaan darurat, atau situasi khusus, badan ini ditempatkan di bawah komando TDM atas perintah Perdana Menteri. Badan ini berstatus resmi operasionalnya pada tanggal 30 November 2005 ditandai dengan dimulainya patroli oleh kapal-kapal MMEA. MMEA Malaysia mendapat kapal-kapal patroli keluaran tahun 60-an hasil transfer dari Tentera Laut Diraja Malaysia (TLDM) yang digunakan untuk tugas-tugas *maritime surveillance*. Armada kapal patroli yang digunakan oleh MMEA saat ini berjumlah 47 kapal patroli yang terdiri

dari berbagai spesifikasi dan terdiri dari 2 kapal *training* (pelatihan). Selain itu para awak kapal patroli tersebut juga dibekali persenjataan yang meliputi Glock 17, HK MP5, Remington M870 Tactical, dan Colt M16A1 guna kepentingan penegakan hukum dan menjaga ketertiban di laut di laut.

Organisasi ini dipimpin oleh seorang Direktur Jenderal yang ditunjuk oleh Yang Dipertuan Agung dengan tugas dan tanggung jawab akan operasional, komando, dan pengendalian serta pengawasan. Secara administratif, Dirjen melapor langsung kepada Sekjen Perdana Menteri dan Sekretaris Kepala Pemerintahan. Dirjen dibantu oleh 3 deputy Dirjen yang masing-masing bertanggung jawab akan manajemen, operasi dan logistik. Posisi ini memungkinkan bagi setiap sipil, perwira militer atau polisi untuk mengisi jabatan ini. Pangkat perwira dan anggota bawahannya yang dikenakan oleh badan ini serupa dengan yang dipakai di TLDM.

d. Singapura

Di Singapura, fungsi *Coast Guard* dialihkan dari AL Singapura kepada Polisi Perairan (*Marine Police*) dari Satuan Polisi Singapura (*Singapore Police Force*) pada bulan Februari 19993. Polisi Perairan kemudian direstrukturisasi ulang sebagai Polisi Penjaga Pantai (*Police Coast Guard/PCG*), salah satu dari sedikit organisasi penegak hukum di dunia yang mengkombinasikan antara kebijakan perairan dan tugas-tugas penjaga pantai.

3. METODE PENELITIAN

3.1. Materi Penelitian

Materi dalam penelitian ini adalah armada Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP yang beroperasi di wilayah I (perairan Indonesia di wilayah Barat) yang meliputi sistem, teknologi, sumber daya manusia (SDM) serta kelembagaan pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan, serta para stake holder yang merupakan bagian dalam kegiatan pengawasan ini.

3.2. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif, yaitu dengan menggambarkan faktor-faktor internal dan eksternal yang dimiliki oleh armada kapal pengawas, dengan metode pendekatan kualitatif untuk mengetahui kekuatan dan kelemahan yang dimiliki serta peluang yang akan diperoleh maupun tantangan yang harus dihadapi.

Menurut Arikunto (2002) menyatakan bahwa yang dimaksud dengan pendekatan adalah metode atau cara dalam mengadakan penelitian. Sedangkan Nazir (1999) berpendapat bahwa penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu obyek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu peristiwa pada masa sekarang.

Terdapat beberapa alasan mengapa penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif, yang antara lain:

- Lebih mudah menyesuaikan apabila nantinya berhadapan dengan kenyataan ganda.

- Menyajikan secara langsung hakekat hubungan antara peneliti dengan informan.
- Metode kualitatif lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyaknya penajaman pengaruh bersama dan pola-pola nilai yang dihadapi.

Peneliti akan menganalisis bagaimana kenyataan di lapangan mengenai SWOT dari armada kapal pengawas yang ada dan dikaitkan dengan teori-teori yang mendasari penelitian ini sehingga dapat diperoleh jawaban atas permasalahan yang dibahas. Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini dapat berupa gambar, pernyataan-pernyataan baik secara lisan maupun tertulis dan angka-angka sebagai pendukung.

3.3. Fokus Penelitian

Agar penelitian yang dilakukan oleh peneliti ruang lingkupnya tidak melebar maka perlu dilakukan pembatasan terhadap fokus penelitian itu sendiri. Fokus penelitian ini adalah dengan melakukan kajian pengembangan terhadap armada kapal pengawas yang meliputi sistem pengawasan, Sumber Daya Manusia (SDM), teknologi serta kelembagaan pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan. Karena penelitian ini berkaitan dengan upaya pengembangan maka tidak lepas dari manajemen strategi.

3.4. Prosedur Penelitian

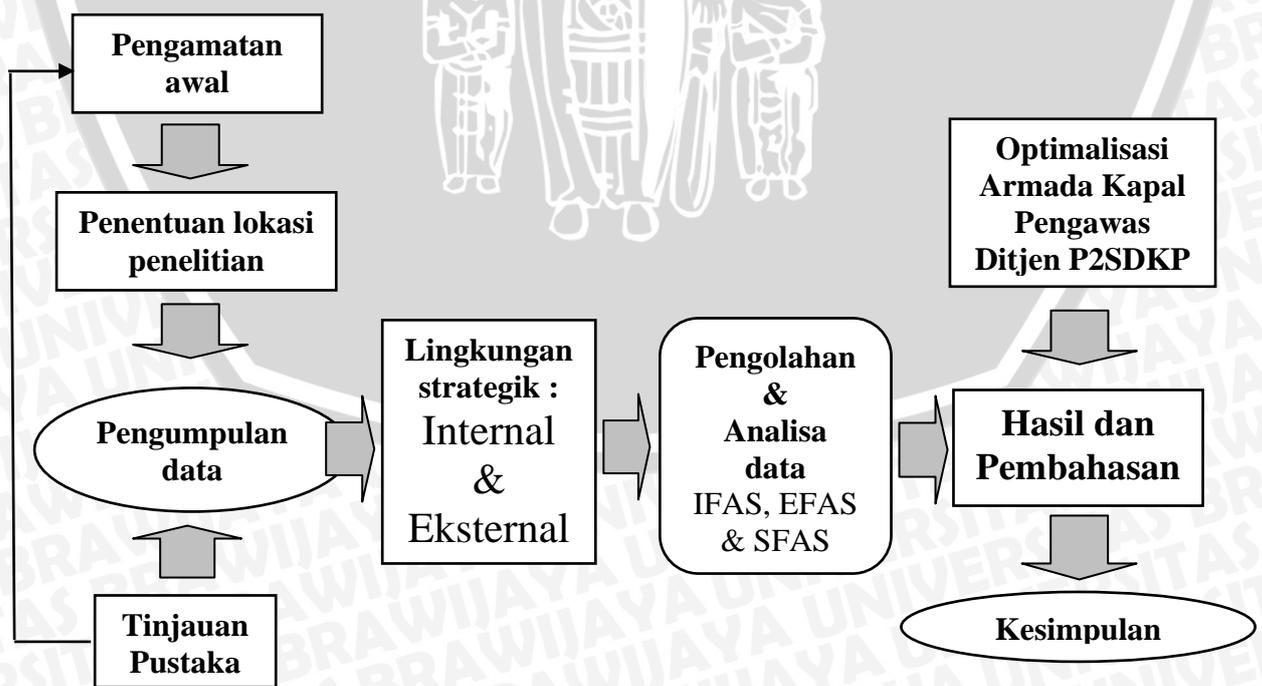
Identifikasi variable-variabel penelitian dengan analisa SWOT secara rinci diperoleh pada saat pengumpulan data primer dan data sekunder selama pelaksanaan penelitian di lapangan. Variabel-variabel SWOT yang telah ditentukan, disusun sedemikian rupa berdasarkan jenis variabel, apakah masuk variabel internal yaitu

kekuatan dan kelemahan, atau variabel eksternal yaitu peluang dan ancaman. Variabel-variabel tersebut digunakan untuk menyusun daftar pertanyaan atau kuesioner untuk memperoleh data pembobotan faktor internal dan eksternal armada kapal pengawas.

Daftar pertanyaan/kuesioner yang telah disusun disebarkan kepada lebih dari 30 responden, yang dibagi dalam dua kelompok, yaitu untuk memperoleh berbagai informasi internal Ditjen P2SDKP (pada Direktorat Kapal Pengawas) yang terdiri dari kepala, staf dan pengawas perikanan. Dan untuk mengetahui berbagai informasi eksternal Ditjen P2SDKP, diperoleh dari kelompok nelayan yang beroperasi di wilayah I dan pihak-pihak lain dari instansi terkait.

Diagram alir studi memuat tahapan kerja mulai dari pengamatan awal, penentuan lokasi survey, pengumpulan data, pengolahan data, menganalisa data, dan mendapatkan kesimpulan dari hasil analisa tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

Gambar 8. **Prosedur Analisa Data**



3.5. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Data Primer

Merupakan data yang didapat dari sumber pertama (belum diolah) baik individu maupun organisasi dengan cara melakukan observasi dan wawancara.

1) Observasi

Dilakukan dengan mencatat proses perilaku subyek (orang), obyek (benda) atau kejadian sistematis tanpa adanya pertanyaan atau komunikasi dengan individu yang diikuti.

2) Wawancara

Dilakukan dengan proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan maupun secara tertulis, dimana dua orang atau lebih saling bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan.

Untuk kegiatan wawancara ini digunakan daftar pertanyaan/kuisisioner sebagai pedoman bagi peneliti. Dan daftar pertanyaan tersebut berfungsi untuk mempertajam masalah yang terkait serta membantu peneliti agar tetap fokus pada tujuan serta batasan masalah penelitian.

3) Dokumentasi

Yaitu dengan mencari dan mengumpulkan data mengenai sesuatu hal yang berupa catatan, transkrip, buku, laporan, dan sebagainya. Terutama hal-hal yang berkaitan dengan obyek penelitian.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dengan melakukan studi literatur, melalui berbagai buku kajian yang mendukung dalam kegiatan penelitian ini. Sumber

data sekunder diantaranya diperoleh dari Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen P2SDKP) khususnya dari Direktorat Kapal Pengawas.

Adapun sumber data yang dibutuhkan dalam penelitian adalah subyek darimana data tersebut diperoleh. Dan yang menjadi sumber data adalah:

a. Responden

Responden yang dipilih adalah orang-orang di lingkungan Direktorat Kapal Pengawas yang memiliki kedudukan/jabatan penting dalam perencanaan kegiatan operasional kapal pengawas dan sebagai pihak pengambil keputusan dan penentu strategi. Pemilihan responden ini bertujuan untuk mengetahui SWOT armada kapal pengawas yang berkaitan dengan sistem pengawasan, Sumber Daya Manusia (SDM), kelembagaan, dan teknologi. Selain para responden yang ada lingkungan internal Direktorat Kapal Pengawas, peneliti juga memilih kelompok pengawas perikanan sebagai responden dari lingkungan internal Ditjen P2SDKP.

Berikut ini adalah para responden dari pihak internal Ditjen P2SDKP yang dimintai keterangannya, yaitu :

Tabel 1. **Daftar Responden Lingkungan Internal Ditjen P2SDKP**

No.	Nama Responden	Jabatan
1.	Drs. Wardo	Kasi Perawatan Kapal Pengawas Wilayah I
2.	Frans Ohoirat, Spi	Kasi Perawatan Kapal Pengawas Wilayah II
3.	Ir. Rahman Arief	Kasi Pengawakan Kapal Pengawas Wilayah II
4.	Drs. Karel Korompis	Kasubbag Tata Usaha
5.	Drs. Yorfatrik Nazda, MM	Kasubdit Logistik & Operasional Wilayah I
6.	Subiyanto Hanudi	Kasi Operasional Wilayah I
7.	Ir. Surya Darma	Kasubdit Perawatan Kapal Pengawas
8.	A. Djoko T. Purnomo, A.P, MM, Mh	Kasi Operasional Wilayah II
9.	Yulianus Digul Susetyo	Kasi Logistik Wilayah I
10.	Joni Junaidi	Kasi Logistik Wilayah II
11.	Ir. Bachtiar Tjambi	Kasubdit Pengawakan Kapal Pengawas
12.	Dra. Erlina Luswiyati	Kasi Pengawakan Kapal Pengawas Wilayah I
13.	Ir. Iwan G. Wardana, MA	Kasubdit Logistik & Operasional Wilayah II
14.	Ibu Toyah	Sekretaris Direktur Kapal Pengawas

15.	Albert E. Saklil, SPi	Nahkoda Kapal Pengawas Hiu Macan 004
16.	Agung	Mualim I
17.	Pahot	Kelasi II
18.	Edwin	Juru Mudi II
19.	Wiryo	Juru Mudi I
20.	Andi	Kelasi I
21.	Yusdi	Juru Mudi III
22.	Yatmono Sutrisno	Nahkoda Kapal Pengawas Hiu 006
23.	Kariman	Masinis
24.	Anwar	Oiler
25.	Toni	Kepala Kamar Mesin (KKM)
26.	Novry	Mualim II
27.	Hendra	Kelasi II
28.	Deni	Kelasi II

Sumber : Data primer

Sedangkan untuk para responden dari lingkungan eksternal, peneliti memilih kelompok nelayan Wilayah I dan beberapa aparat dari instansi terkait. Dimana keduanya adalah pihak yang mengenal langsung kondisi sebenarnya di lapangan. Dimana pihak yang cukup baik mengenal kondisi lingkungan internal maupun eksternal Ditjen P2SDKP, yaitu dari pihak TNI-AL.

Adapun responden dari pihak eksternal yang dimintai keterangannya adalah sebagai berikut :

Tabel 2. Daftar Responden Lingkungan Eksternal Ditjen P2SDKP

No.	Nama	Jenis Kapal (penangkap/pengangkut ikan)
1.	Nuidin	Nelayan Longline
2.	Kamarudin	Nelayan Longline
3.	Antok	Nelayan Longline
4.	Toing	Nelayan Longline
5.	Niko	Nelayan Gillnet
6.	Wahid	Nelayan Gillnet
7.	Sijun	Nelayan Bauke Ami
8.	Iskandar	Nelayan Bauke Ami
9.	Yoga	Nelayan Bauke Ami
10.	Syamsi	Nelayan Longline
11.	Darmun	Nelayan Longline
12.	Hariato	Nelayan Muro Ami
13.	Andi	Nelayan Muro Ami
14.	Yuswan	Nelayan Gillnet
15.	Cahyo	Nelayan Gillnet
16.	Sofyan	Nelayan Longline
17.	Karnen	Nelayan Longline
18.	Astari	Nelayan Bubu
19.	Alamsyah	Nelayan Bubu
20.	Doni	Nelayan Bubu

21.	Didik	Nelayan Bubu
22.	Hota	Nelayan Longline
23.	Hari	Nelayan Longline
24.	Lukman	ABK pengangkut/cargo
25.	Rawat	ABK pengangkut/cargo
26.	Riyadi	ABK pengangkut/cargo
27.	Kayah	ABK pengangkut/cargo
28.	Habsari	Nelayan Longline
29.	Uding	Nelayan Longline
30.	Janu	Nelayan Longline
31.	Dofur	Nelayan Gillnet
32.	Darto	Nelayan Gillnet
33.	Asis	ABK pengangkut/cargo
34.	Rizki	ABK pengangkut/cargo
35.	Sumardi	Nelayan Bauke Ami
36.	Guruh	Nelayan Bauke Ami
37.	Jafar	Nelayan Muro Ami
38.	Arief Zubaedi	Aparat dari TNI-AL
39.	Kanaya	Aparat dari TNI-AL
40.	Rahman	Aparat dari TNI AL

Sumber : Data Primer

Kelompok pengawas perikanan adalah pihak yang melakukan kegiatan operasional pengawasan, sedangkan nelayan adalah pihak yang merasakan manfaat ataupun dampak dari kegiatan pengawasan yang dijalankan oleh para pengawas perikanan.

b. Dokumen

Adalah dokumen-dokumen yang berkaitan dengan armada kapal pengawas dan dokumen yang berhubungan dengan faktor lingkungan internal dan eksternal Direktorat Kapal Pengawas.

3.6. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini, instrumen yang digunakan adalah kuisisioner yang digunakan oleh peneliti untuk memperoleh data-data yang dapat memberikan jawaban terhadap permasalahan penelitian yang terbagi-bagi dalam keempat faktor analisa SWOT (*Strength, Weaknesses, Opportunities, dan Threats*).

3.7. Penentuan Jumlah Sampel

Metode pemilihan sampel yang digunakan adalah *stratified random sampling* (sampel acak berstrata). Ciri-ciri sampel berstrata yaitu :

- a. Populasi dapat dibagi-bagi menjadi beberapa strata
- b. Tiap-tiap stratum elemennya homogen
- c. Sampling diambil secara acak dari tiap strata

Jumlah responden yang dimintai keterangan sebanyak lebih 68 orang yang terdiri dari pegawai Direktorat Kapal Pengawas, kelompok pengawas perikanan wilayah I, kelompok nelayan wilayah I dan beberapa aparat dari TNI-AL. Dimana jumlah tersebut diharapkan dapat meminimalkan tingkat kesalahan dari setiap keterangan yang diambil dari para informan, sehingga validitasnya tidak akan diragukan.

Menurut Soekartawi (1990), data yang didapatkan dengan cara pengumpulan data di lapangan (bukan di laboratorium) atau data tidak terkontrol akan dipengaruhi oleh variasi dari besarnya faktor produksi yang dipakai. Untuk mendapatkan fungsi pendugaan yang baik dengan menggunakan data tidak terkontrol, maka penentuan jumlah sampel harus memadai agar variasi tersebut dapat ditangkap pengaruhnya, katakanlah paling sedikit ada 30 sampel. Jumlah 30 sampel ini adalah batas jumlah minimal yang baik jika dimasukkan dalam model pendugaan. Sebenarnya semakin banyak jumlah sampel yang diambil justru akan semakin baik, namun perlu juga mempertimbangkan biaya, tenaga, dan waktu. Semakin kecil jumlah sampel yang diambil dari jumlah populasi, biasanya penyimpangan akan semakin besar.

3.8. Analisa Data

Analisa data adalah kegiatan peneliti yang meliputi mengelompokkan, membuat suatu urutan, memanipulasi, serta menyingkatkan data sehingga mudah untuk dibaca oleh pembaca. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode SWOT (Hunger and Wheelen,2003) karena dapat untuk menganalisis faktor strategis lingkungan internal dan eksternal armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP. Terdapat tahapan-tahapan yang dilakukan dalam analisis data hasil penelitian dengan menggunakan metode SWOT. Beberapa tahapan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Menentukan/mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh kapal pengawas, peluang dan tantangan yang harus dihadapi, dalam menentukan faktor-faktor tersebut diketahui dari beberapa pertanyaan wawancara yang digunakan.
- b. Mengelompokkan dan pemberian bobot setiap faktor lingkungan baik itu internal (IFAS) maupun eksternal (EFAS) armada kapal pengawas serta merumuskannya ke dalam SFAS. Pemberian bobot pada setiap faktor lingkungan strategis internal dan eksternal adalah sebagai berikut:

- Pemberian bobot faktor strategis internal, yaitu :

IFAS (Internal Factor Analysis Summary)

1. Daftar kekuatan dan kelemahan pada kolom 1
2. Beri bobot setiap faktor dari 1.0 (paling penting) sampai 0.0 (tidak penting) pada kolom 2 berdasarkan kemungkinan pengaruh yang mungkin dari faktor tersebut terhadap posisi strategis perusahaan. Bobot total harus berjumlah 1.00

3. Rating masing-masing faktor dari 5 (sangat baik) sampai dengan 1 (sangat buruk) pada kolom 3 berdasarkan respon perusahaan terhadap faktor-faktor tersebut.
4. Kalikan setiap bobot faktor dengan ratingnya untuk memperoleh setiap skor yang telah dibobotkan bagi setiap faktor di kolom 4.
5. Gunakan kolom 5 (keterangan) untuk pemakaian yang masuk akal terhadap setiap faktor.
6. Tambahkan skor berbobot untuk mendapatkan skor terbobot total untuk perusahaan pada kolom 4. Hal ini menginformasikan bagaimana perusahaan merespon faktor-faktor strategis di dalam lingkungan internalnya.

- Pemberian bobot faktor strategis eksternal, yaitu :

EFAS (External Factor Analysis Summary)

1. Daftar peluang dan ancaman dalam kolom 1
2. Beri bobot setiap faktor dari 1.0 (paling penting) sampai 0.0 (tidak penting) dalam kolom 2 berdasarkan kemungkinan pengaruh suatu faktor terhadap posisi strategis perusahaan. Bobot total harus berjumlah 1.00
3. Untuk kolom rating (kolom 3), beri nilai setiap faktor dari 5 (baik sekali) sampai dengan 1 (buruk) berdasarkan respon perusahaan terhadap faktor-faktor tersebut.
4. Kalikan setiap bobot faktor dengan ratingnya untuk memperoleh setiap skor yang telah dibobotkan bagi setiap faktor di kolom 4.
5. Gunakan kolom 5 (keterangan) untuk menjelaskan kegunaan setiap faktor.
6. Total setiap skor yang telah dibobotkan di kolom 4 dan nilai atau bobot di kolom 2.

- Pembobotan untuk kesimpulan faktor strategis yang paling dominan, adalah :

SFAS (Strategic Factor Analysis Summary), penggunaannya meliputi langkah-langkah sebagai berikut :

1. Daftarkan item-item EFAS dan IFAS yang paling penting dalam kolom faktor strategis kunci dan ditunjukkan mana yang termasuk kekuatan (S), kelemahan (W), peluang (O) dan ancaman (T).
2. Meninjau bobot yang diberikan untuk faktor-faktor dalam tabel IFAS dan EFAS dan sesuaikan jika perlu sehingga jumlah total pada kolom bobot EFAS dan IFAS mencapai angka 1.00
3. Memasukkan pada kolom peringkat, peringkat yang diberikan oleh manajemen perusahaan terhadap setiap faktor dari tabel IFAS dan EFAS.
4. Kalikan bobot dengan peringkat untuk menghasilkan jumlah pada kolom skor berbobot.
5. Berikan tanda dalam kolom durasi untuk menunjukkan apakah faktor memiliki horison waktu jangka pendek (< 1 Tahun), jangka menengah (1-3 tahun) dan jangka panjang (> 3 tahun).

Memberikan keterangan untuk masing-masing faktor dari tabel EFAS dan IFAS.

- c. Membandingkan pengawasan sumber daya perikanan yang dilakukan oleh Indonesia dengan pengawasan yang dilakukan oleh negara lain berdasarkan data berupa faktor-faktor pembanding yang mempengaruhi kualitas pengawasan yang dilakukan, guna mendapatkan gambaran optimalisasi penambahan armada Kapal Pengawas yang ideal sesuai dengan tingkat kebutuhan Indonesia untuk mampu mengcover seluruh perairan. Dan untuk tahapan ini tidak termasuk dalam tahapan analisa data dengan menggunakan analisa SWOT.

d. Membuat sekumpulan strategi berdasarkan kombinasi tertentu dari empat kumpulan faktor strategis dominan yang telah diberi bobot dan penilaian dalam SFAS. Faktor strategis dominan kemudian dikombinasikan antara SO (*Strenght-Opportunities*), ST (*Strenght-Threat*), OW (*Opportunities-Weakness*), dan WT (*Weakness-Threat*) seperti tampak pada tabel 3.

Tabel 3. Matrik SWOT

FAKTOR INTERNAL (IFAS)	Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
FAKTOR EKSTERNAL (EFAS)	<p>Strategi SO Strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang</p>	<p>Strategi OW Strategi yang memanfaatkan peluang untuk mengatasi kelemahan</p>
Peluang (O)	<p>Strategi ST Strategi yang menggunakan kekuatan untuk menghindari ancaman</p>	<p>Strategi WT Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman</p>
Ancaman (T)		

Sumber : Hungger and Wheelen, 2000

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Salah satu tahap dalam perumusan strategi pengembangan armada kapal pengawas adalah dengan melakukan analisis SWOT untuk mengidentifikasi faktor lingkungan internal yaitu kekuatan dan kelemahan yang dimiliki oleh armada kapal pengawas dan faktor lingkungan strategis eksternal yaitu peluang dan ancaman yang dihadapi oleh armada kapal pengawas pada khususnya dan Ditjen P2SDKP pada umumnya. SWOT armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP diperoleh melalui observasi secara langsung dan wawancara dengan para responden. Responden yang dimintai keterangannya adalah para staf pegawai di lingkungan Direktorat Kapal Pengawas, kelompok pengawas perikanan wilayah I, dan kelompok nelayan wilayah I.

Identifikasi SWOT (*strength* / kekuatan, *weakness* / kelemahan, *opportunity* / peluang, serta *threat* / tantangan) armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP meliputi sistem pengawasan, SDM, teknologi, dan kelembagaan. Peneliti dapat melakukan identifikasi SWOT armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP berdasarkan data primer yang merupakan hasil jawaban kuisioner dari para responden dan dari hasil observasi saat pelaksanaan kegiatan operasional kapal pengawas, yang dilakukan sebelum dan selama penelitian berlangsung. Responden dalam penelitian ini adalah para staf pegawai di lingkungan Direktorat Kapal Pengawas, kelompok nelayan wilayah I, dan kelompok pengawas perikanan wilayah dan beberapa aparat dari TNI-AL).

Namun sebelum identifikasi SWOT dilakukan, peneliti terlebih dahulu melakukan tabulasi hasil dari kuisioner yang telah mendapatkan respon dan jawaban dari para responden untuk menentukan besarnya bobot yang akan dimiliki oleh tiap item pertanyaan faktor strategis berdasarkan hasil jawaban terbanyak baik dari segi jawaban maupun dari segi bobot yang diberikan oleh 68 responden. Jawaban

diperoleh dari pihak internal Ditjen P2SDKP dan dari pihak eksternal Ditjen P2SDKP (terlampir).

Setelah dilakukan identifikasi SWOT, maka langkah selanjutnya peneliti melakukan pembobotan faktor SWOT yang dilakukan secara urut melalui pemisahan antara faktor lingkungan startegis armada kapal pengawas internal yang menggunakan tabel IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*) dan faktor lingkungan stertegis armada kapal pengawas eksternal dengan menggunakan tabel EFAS (*Exsternal Factor Analysis Summary*). Kemudian hasil pembobotan melalui penggunaan tabel IFAS dan EFAS tersebut dianalisis lebih lanjut dengan menggunakan tabel SFAS (*Strategic Factor Analysis Summary*). Dalam tabel SFAS juga dilakukan pengidentifikasian durasi, artinya apakah suatu faktor strategis tersebut ditangani dalam jangka waktu pendek, menengah, atau panjang disesuaikan dengan tingkat kepentingan faktor strategis tersebut serta sumber daya Ditjen P2SDKP untuk dapat mengatasinya baik itu berupa kekuatan, kelemahan, peluang ataupun tantangan. Pemberian bobot dilakukan dengan menggunakan skala interval yaitu 0,0 – 1,00 dimana jumlah bobot total dari masing-masing tabel baik itu IFAS, EFAS dan SFAS adalah 1,00. Besar bobot yang diberikan berdasarkan tingkat kepentingan dan pengaruhnya suatu faktor terhadap strategis perusahaan, diketahui dari data primer penelitian dan observasi lapangan.

Selain pemberian bobot, dalam tabel IFAS, EFAS dan SFAS juga terdapat pemberian rating. Pemberian rating ini berdasarkan respon Direktorat Kapal Pengawas terhadap suatu faktor strategis yang telah diidentifikasi. Respon Direktorat Kapal Pengawas terhadap suatu faktor strategis dapat diketahui berdasarkan observasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti.

4.1. Identifikasi Faktor Kekuatan (*Strenght*) dan Kelemahan (*Weakness*)

Identifikasi faktor ini dilakukan di lingkungan internal Ditjen P2SDKP, dimana para responden yang dimintai keterangannya terdiri dari 14 orang staf pegawai di lingkungan Direktorat Kapal Pengawas dan 14 orang awak kapal pengawas. Dan total keseluruhannya berjumlah 28 orang.

Hasil jawaban responden untuk tiap item pertanyaan kuisisioner adalah sebagai berikut :

Tabel 4. Hasil Jawaban Responden di Lingkungan Internal Ditjen P2SDKP

Studi Pengembangan Armada Kapal Pengawas	
A. Lingkungan Internal	
Identifikasi Kekuatan	
Skala interval bobot : 0,0 (tidak penting / tidak berpengaruh) – 0,025 (rata-rata / cukup berpengaruh) – 0,050 (paling penting / sangat berpengaruh)	
1. Sistem Pengawasan	
1. Bagaimanakah karakteristik sistem pengawasan Ditjen P2SDKP saat ini? Jawab : terintegrasi dengan dukungan kelembagaan pengawasan, sarana prasarana, dll Bobot : 0,050	
2. Apakah ada kemudahan dalam melakukan kegiatan pengawasan yang dilakukan ? Keuntungan atau manfaat apa yang diperoleh dari sistem pengawasan Ditjen P2SDKP ? Jawab : ada, berpengaruh langsung terhadap penerimaan di sektor perikanan Bobot : 0,025	
2. Sumber Daya Manusia (SDM)	
3. Bagaimanakah SDM yang dimiliki (jumlah, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, dll) ? Jawab : jumlah kurang, tingkat pendidikan SLTA s/d S1, pengalaman kerja 1 – 5 tahun Bobot : 0,050	
4. Apakah ada kemudahan bagi pengawas perikanan dalam melakukan kegiatan pengawasan ? Jawab : ada Bobot : 0,025	
3. Kelembagaan	
5. Bagaimanakah karakteristik kelembagaan Ditjen P2SDKP ? Jawab : masih sentralistik (terpusat) Bobot : 0,050	
6. Bagaimanakah pengelolaan (manajemen) pengawasan Ditjen P2SDKP ? Jawab : belum optimal, masih kurang manajemen pengelola Bobot : 0,050	
7. Apakah terdapat manajemen yang berbeda antara manajemen SDM dengan manajemen teknologi armada kapal pengawas ? Apakah ada yang bertanggung jawab sebagai manajer, dsb ? Jawab : ada, namun penanganan SDM kurang intensif dibanding manajemen teknologi Bobot : 0,050	
8. Kemudahan apa saja yang didapat dalam kegiatan operasional pengawasan dalam hal berkolaborasi dengan tim, kerjasama dengan pihak lain (misalnya TNI-AL/POLRI) ? Jawab : kemudahan informasi dan komunikasi, dukungan persenjataan untuk pengamanan dan dukungan personil	

Bobot : 0,050

4. Teknologi

9. Bagaimanakah karakteristik teknologi pengawasan pada armada kapal pengawas (meliputi peralatan dan perlengkapan, sistem keamanan, alat komunikasi, dll) ?

Jawab : belum padu masih berdiri sendiri

Bobot : 0,050

10. Apakah teknologi yang digunakan saat ini dapat bekerja sesuai dengan standar yang ada ?

Jawab : ya

Bobot : 0,025

11. Apakah teknologi yang ada mendukung kegiatan operasional pengawasan yang dilakukan ?

Jawab : ya

Bobot : 0,025

12. Kemudahan apa yang diperoleh dari penggunaan teknologi kapal pengawas saat ini dalam kegiatan operasional yang digunakan ?

Jawab : informasi dan komunikasi dapat disampaikan dengan cepat dan tepat, kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (*Vessel Monitoring System*)

Bobot : 0,050

13. Apa yang menjadi kelebihan atau kekuatan teknologi kapal pengawas yang digunakan Ditjen P2SDKP saat ini ?

Jawab : kecepatan kapal relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik

Bobot : 0,050

Studi Pengembangan Armada Kapal Pengawas

A. Lingkungan Internal

Identifikasi Kelemahan

Skala interval bobot : **0,0** (tidak penting / tidak berpengaruh) – **0,025** (rata-rata / cukup berpengaruh) – **0,050** (paling penting / sangat berpengaruh)

1. Sistem Pengawasan

14. Kelemahan apakah yang dimiliki Ditjen P2SDKP berkaitan dengan sistem pengawasan yang dilakukan ?

Jawab : SDM dan prasarana masih terbatas dari segi kualitas dan kuantitas

Bobot : 0,050

15. Apa yang perlu ditingkatkan atau diperbaiki dalam sistem pengawasan Ditjen P2SDKP berkaitan dengan armada kapal pengawas ?

Jawab : manajemennya dan koordinasi dengan instansi terkait

Bobot : 0,050

16. Bagian apa dalam sistem pengawasan Ditjen P2SDKP yang bekerja tidak sesuai dengan harapan (buruk/kurang) ?

Jawab : tindak lanjut hasil gelar operasi

Bobot : 0,050

17. Apakah yang tidak diharapkan dan ingin dihindari dari sistem pengawasan Ditjen P2SDKP ?

Jawab : *Intervensi* dari pihak tertentu dan komplain dari masyarakat

Bobot : 0,025

2. Sumber Daya Manusia (SDM)

18. Kemampuan apakah yang perlu ditingkatkan atau diperbaiki dari pengawas perikanan?

Jawab : kemampuan hukum dan penyidikan, pelatihan dan disiplin kerja

Bobot : 0,050

19. Apakah kelemahan pangawas perikanan yang ada saat ini ?

Jawab : tingkat pendidikan masih relatif rendah dan belum dipersenjatai

Bobot : 0,025

20. Apakah yang ingin dihindari dari kegiatan para pengawas perikanan (kelemahan/kekurangan yang

tidak diharapkan dan ingin dihindari) ?

Jawab : terjadinya KKN, sikap meremehkan petugas oleh para pelanggar perikanan

Bobot : 0,025

21. Apakah kelemahan sumber daya manusia (pengawas perikanan) menurut pandangan pihak lain (nelayan, dsb) yang pernah disampaikan ke instansi ?

Jawab : *law enforcement* (penegakan hukum), kekurangan SDM

Bobot : 0,050

3. Kelembagaan

22. Kemampuan apakah yang perlu ditingkatkan dari kelembagaan armada kapal pengawas (dari segi kemampuan/keterampilan, pengoperasian, efisiensi kerja yang meliputi waktu, tenaga dan biaya, dsb) ?

Jawab : koordinasi dan budaya kerja, training (pelatihan)

Bobot : 0,050

23. Bagaimanakah karakteristik kelembagaan Ditjen P2SDKP ? Dan apakah yang ingin dihindari dari kondisi kelembagaan saat ini ?

Jawab : sentralistik, *miss management* dan tumpang tindih kewenangan/kebijakan

Bobot : 0,025

24. Pekerjaan apakah yang dilakukan dengan buruk oleh instansi saat ini ?

Jawab : tidak ada

Bobot : 0,0

25. Bagaimanakah kedisiplinan atau budaya kerja di Ditjen P2SDKP saat ini (khususnya di Direktorat Kapal Pengawas dan para pengawas perikanan di lapangan) ?

Jawab : cukup baik

Bobot : 0,025

4. Teknologi

26. Apakah yang perlu ditingkatkan dari keberadaan teknologi saat ini ?

Jawab : kemampuan mengaplikasi secara maksimal, pemeliharaan agar alat tetap berfungsi

Bobot : 0,025

27. Apakah yang ingin dihindari atau dikurangi dari kondisi teknologi saat ini ?

Jawab : biaya tinggi

Bobot : 0,025

28. Apakah kelemahan teknologi kapal pengawas yang digunakan ?

Jawab : kapal yang terbuat dari fibreglass

Bobot : 0,050

29. Pekerjaan apakah yang dilakukan dengan buruk dengan menggunakan teknologi kapal pengawas yang ada saat ini ?

Jawab : tidak ada

Bobot : 0,0

Sumber : Data primer diolah

Dari tabel 4 maka peneliti dapat melakukan identifikasi faktor kekuatan dan kelemahan armada kapal pengawas berdasarkan hasil jawaban responden dengan mengeliminasi setiap faktor yang dijawab tidak dan belum, serta hanya merupakan karakteristik dan bukan merupakan kekuatan dan kelemahan armada kapal pengawas. Selain itu, beberapa faktor yang termasuk dalam faktor ini bersumber dari hasil observasi lapangan oleh peneliti.

Identifikasi kekuatan dan kelemahan armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP adalah sebagai berikut :

Tabel 5. Identifikasi Kekuatan (*Strenght*) dan Kelemahan (*Weakness*)

<i>Strenght</i> (Kekuatan)	<i>Weakness</i> (Kelemahan)
<p>A. Sistem Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terintegrasi dengan dukungan kelembagaan pengawasan, sarana dan prasana, dll. 2. Kemudahan karena dukungan SDM, sarpras, dan masyarakat. <p>B. Sumber Daya Manusia</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Pengalaman kerja 1 – 5 tahun <p>C. Kelembagaan</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Kemudahan informasi dan komunikasi serta dukungan persenjataan dan personel. <p>D. Teknologi</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Penyampaian informasi dan komunikasi yang cepat dan tepat. Kapal pengawas dilengkapi VMS (<i>Vessel Monitoring System</i>) 6. Kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik 	<p>A. Sistem Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SDM dan prasarana masih terbatas dari segi kualitas dan kuantitas. 2. Manajemen pengawasan 3. Tindak lanjut hasil gelar operasi 4. Intervensi dari pihak tertentu dan komplain dari masyarakat <p>B. Sumber Daya Manusia</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Kemampuan hukum dan penyidikan 6. Tingkat pendidikan masih relatif rendah 7. Terjadi KKN 8. <i>Law enforcement</i> (penegakan hukum) <p>C. Kelembagaan</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Koordinasi dan budaya kerja 10. Sentralistik dan <i>miss management</i> <p>D. Teknologi</p> <ol style="list-style-type: none"> 11. Kemampuan mengaplikasi secara maksimal 12. Biaya tinggi 13. Kapal yang terbuat dari <i>fibreglass</i>

Sumber : Data primer diolah

Dari tabel 5 dapat diketahui apa saja yang menjadi kekuatan dan kelemahan armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP, untuk kemudian dilakukan analisis faktor lingkungan strategis tersebut dengan melakukan pembobotan untuk mengetahui faktor lingkungan strategis armada kapal pengawas yang paling strategis.

Setelah dilakukan identifikasi faktor kekuatan dan kelemahan, maka langkah selanjutnya peneliti melakukan pembobotan faktor kekuatan dan kelemahan yang dilakukan secara urut menggunakan tabel IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*). Pemberian bobot dilakukan dengan menggunakan skala interval yaitu 0,0 – 1,00 dimana jumlah bobot total adalah 1,00. Besar bobot yang diberikan berdasarkan

tingkat kepentingan dan pengaruhnya suatu faktor terhadap strategis Ditjen P2SDKP, diketahui dari data primer penelitian dan observasi lapangan.

Pembobotan faktor kekuatan dan kelemahan menggunakan tabel IFAS adalah sebagai berikut :

Tabel 6. IFAS (*Internal Factors Analysis Summary*)

Faktor-faktor Strategis Internal	Bobot asli	Penyesuaian bobot	Rating	Skor yang dibobotkan	Keterangan	
Strenght (Kekuatan)						
A. Sistem Pengawasan						
1.	Terintegrasi dengan dukungan kelembagaan pengawasan, sarana dan prasarana, dll.	0,050	0,064	5	0,32	Cukup bagus dan selalu ada peningkatan
2.	Kemudahan karena dukungan SDM, sarpras, dan masyarakat.	0,025	0,032	5	0,16	Mampu meminimalisir praktek illegal fishing/illegal loading.
B. Sumber Daya Manusia (SDM)						
3.	Pengalaman kerja 1-5 tahun	0,050	0,064	4	0,256	Berpengaruh terhadap kualitas kerja pengawas perikanan
C. Kelembagaan						
4.	Kemudahan informasi dan komunikasi, serta dukungan persenjataan dan personil.	0,050	0,064	4	0,256	Bantuan operasional dari TNI-AL
D. Teknologi						
5.	Penyampaian informasi yang cepat dan tepat. Kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (<i>Vessel Monitoring System</i>)	0,050	0,064	5	0,32	Mampu memantau keberadaan kapal-kapal penangkap dan pengangkut ikan.
6.	Kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik	0,050	0,064	5	0,32	Pencapaian tujuan Ditjen P2SDKP yaitu memerangi praktek illegal fishing
Faktor-faktor Strategis Internal	Bobot	Penyesuaian bobot	Rating	Skor yang dibobotkan	Keterangan	
Weakness (Kelemahan)						
A. Sistem Pengawasan						
7.	SDM dan prasarana masih terbatas dari segi kualitas dan kuantitas.	0,050	0,064	5	0,32	Kelemahan menurut pihak internal
8.	Manajemen pengawasan	0,050	0,064	2	0,128	Perlu perbaikan dan peningkatan
9.	Tindak lanjut hasil gelar operasi	0,050	0,064	4	0,256	Terhadap para pelanggar perikanan yang tertangkap
10.	Intervensi dari pihak tertentu dan komplain dari masyarakat	0,025	0,032	3	0,096	Hal yang tidak diharapkan dan ingin dihindari
B. Sumber Daya Manusia (SDM)						
11.	Kemampuan hukum dan penyidikan	0,050	0,064	4	0,256	Perlu pelatihan dan pendalaman

12.	Tingkat pendidikan yang masih relatif rendah	0,025	0,032	3	0,096	Berpengaruh terhadap kualitas kerja pengawas perikanan
13.	Terjadi KKN	0,025	0,032	3	0,096	Hal yang tidak diinginkan terjadi pada tubuh Ditjen P2SDKP
14.	<i>Law enforcement</i> (penegakan hukum)	0,050	0,064	3	0,192	Kelemahan pengawas perikanan menurut pihak lain
C. Kelembagaan						
15.	Koordinasi dan budaya kerja	0,050	0,064	4	0,256	Perlu ditingkatkan karena berpengaruh terhadap kualitas gelar operasi yang dilakukan
16.	Sentralistik dan <i>miss management</i>	0,025	0,032	5	0,16	Menyebabkan tumpang tindih kebijakan
D. Teknologi						
17.	Kemampuan mengaplikasi secara maksimal	0,025	0,032	5	0,16	Berkaitan dengan kapasitas teknologi yang digunakan
18.	Biaya tinggi	0,025	0,032	2	0,064	Berkaitan dengan biaya operasional dan pemeliharaan
19.	Kapal yang terbuat dari <i>fibreglass</i>	0,050	0,064	5	0,32	Terlalu ringan, rawan terhadap benturan dan tidak tahan terjangan ombak besar
Total		0,775	1,00	76	4,032	

Sumber : Data primer diolah

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan tabel IFAS maka dapat diketahui bahwa faktor strategis internal berjumlah 19 item dimana bobot total mencapai angka 1,00. Diketahui dari kuisioner bahwa rata-rata bobot adalah bobot total yaitu 1,00 dibagi dengan jumlah item pertanyaan untuk faktor kekuatan dan kelemahan sehingga diperoleh skala interval bobot adalah 0,0 (tidak penting/tidak berpengaruh) – 0,025 (rata-rata/cukup berpengaruh) – 0,050 (paling penting/sangat berpengaruh). Akan tetapi skala interval yang digunakan dalam kuisioner mengalami penyesuaian mengingat tidak semua item pertanyaan memperoleh jawaban, namun hanya dijawab tidak/belum atau jawaban yang tidak termasuk dalam keunggulan atau kekuatan dan kelemahan armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP. Sehingga dari

penyesuaian tersebut diperoleh skala bobot rata-rata tiap item faktor adalah 0,032 dan skala terbesar yang dapat dimiliki oleh suatu faktor adalah 0,064. Nilai skala terbesar yang dimiliki oleh suatu faktor berdasarkan rata-rata skala penyesuaian dengan jumlah bobot total yaitu 1,00. Untuk setiap faktor yang memiliki bobot rata-rata hingga nilai terbesar adalah faktor-faktor yang termasuk di dalam faktor strategis kunci atau faktor strategis yang sangat berpengaruh terhadap strategis Ditjen P2SDKP. Selain pemberian bobot juga dilakukan pemberian rating dengan menggunakan skala 5 – 1. Artinya adalah 5 untuk respon sangat baik dan 1 untuk respon buruk dengan 4 di atas rata-rata, 3 untuk rata-rata dan 2 di bawah rata-rata.

Dasar dari pemberian rating untuk setiap item IFAS adalah sebagai berikut :

Tabel 7. Dasar Pemberian Rating Faktor Strategis Internal

Faktor-faktor Strategis Internal	Rating	Dasar Pemberian Rating
Strenght (Kekuatan)		
A. Sistem Pengawasan		
1. Terintegrasi dengan dukungan kelembagaan pengawasan, sarpras, masyarakat nelayan, dll.	5	Berdasarkan observasi dan wawancara diketahui bahwa respon pihak internal Ditjen P2SDKP terhadap faktor ini sangat baik, artinya, meskipun belum seperti yang diharapkan tetapi faktor ini sangat berpengaruh terhadap <i>law enforcement</i> (penegakan hukum). Sistem pengawasan yang diterapkan adalah sistem MCS (<i>Monitoring, Control, dan Surveillance</i>), dimana hingga saat ini sistem ini dalam aplikasinya masih terus mengalami penyempurnaan dan peningkatan hasil.
2. Kemudahan karena dukungan SDM, sarpras, dan masyarakat.	5	Dengan pengadaan 20 unit kapal pengawas di wilayah perairan Indonesia, kemudahan pengawasan sudah dapat dirasakan, selain itu dukungan SDM, sarpras, kebutuhan logistik awak kapal pengawas yang tercukupi dengan baik (makanan, obat-obatan dan sarana hiburan) serta dukungan masyarakat juga sudah ada namun semuanya masih belum maksimal. Selain itu Ditjen P2SDKP juga berkoordinasi dengan instansi terkait yang lain seperti SISWASWAS, TNI-AL, POLAIRUD, dll. Dan, keuntungan atau manfaat yang dapat dirasakan dalam pengawasan dan pengendalian cukup berpengaruh langsung terhadap penerimaan dari sektor perikanan, praktek <i>illegal fishing/illegal loading</i> dapat diminimalisir, dan pengrusakan lingkungan dapat dicegah. Sehingga untuk faktor ini, pihak internal memberikan respon sangat baik.
B. Sumber Daya Manusia (SDM)		
3. Pengalaman kerja 1 – 5 tahun	4	Pihak internal memandang bahwa tingkat pendidikan dan pengalaman kerja SDM sangat mempengaruhi kualitas kerja SDM. Respon yang diberikan adalah baik di atas

		rata-rata, artinya pihak Ditjen P2SDKP tidak hanya mengandalkan pendidikan dan pengalaman kerja tetapi juga ketrampilan dan keahlian yang dimiliki. Karena pengawasan yang dilakukan tidak mudah, maka armada kapal pengawas dalam melakukan pengawasan dibantu olen instansi lain yang terkait, termasuk sarpras, dll.
C. Kelembagaan		
4. Kemudahan informasi dan komunikasi, serta dukungan persenjataan dan personil.	4	Pihak internal memberikan respon baik di atas rata-rata. Kemudahan ini dirasakan karena dalam pengawasan yang dilakukan, pihak Ditjen P2SDKP bekerjasama dengan instansi terkait yaitu dari TNI-AL. Sehingga kedua belah pihak selalu saling memberikan informasi dalam tugas pengawasan yang dilakukan sehingga pengawasan yang dilakukan menjadi lebih mudah bagi keduanya dan tugas yang harus dikerjakan juga menjadi lebih ringan. Dalam setiap gelar operasi yang dilakukan oleh armada kapal pengawas, dukungan persenjataan untuk pengamanan dan dukungan personil dari TNI-AL sangat diperlukan, mengingat para pengawas perikanan saat ini masih belum dipersenjatai. Artinya faktor ini sangat berpengaruh terhadap gelar operasi pengawasan yang dilakukan.
D. Teknologi		
5. Penyampaian informasi yang cepat dan tepat. Kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (<i>Vessel Monitoring System</i>)	5	Hasil observasi dan wawancara membuktikan bahwa respon pihak internal sangat baik. Artinya faktor ini sangat berpengaruh terhadap gelar operasi pengawasan. Buktinya adalah gelar operasi yang dilakukan oleh kapal pengawas dilengkapi sistem radar yang mendukung. Dimana kondisi teknologi yang digunakan cukup memadai, canggih, dan secara keseluruhan saling berkaitan. Mereka berpendapat bahwa teknologi yang ada saat ini sudah cukup memenuhi kebutuhan, kecepatan dan kemudahan dalam aplikasinya. Dan dapat diketahui bahwa teknologi yang ada dan yang digunakan saat ini sudah sesuai standar serta bekerja dengan baik. Pemantauan yang dilakukan oleh kapal pengawas terhadap kapal-kapal penangkap/pengangkut ikan, didukung dengan sistem radar yang canggih serta sarana pendukung lain yang sifatnya manual. Sedangkan untuk monitoring kapal pengawas dan kapal-kapal perikanan yang dilakukan oleh pusat didukung dengan memasang <i>transmitter</i> pada kapal sehingga pergerakannya dapat dimonitor setiap saat. Dan upaya ini sangat mendukung kegiatan pengawasan, karena informasi yang didapat dapat disampaikan dengan cepat dan tepat untuk kemudian dapat ditindaklanjuti. Bahkan saat ini pemerintah telah memberlakukan kewajiban pengadaan <i>transmitter</i> sendiri oleh perusahaan pemilik kapal perikanan termasuk pembayaran <i>air time</i> -nya. Namun kerja VMS masih perlu diperbaiki dan ditingkatkan, karena di lapangan masih dijumpai bahwa sistem monitoring ini belum bekerja secara optimal, karena kerja dari VMS mengganggu kerja dari sisten komunikasi yang digunakan, khususnya saat menggunakan radio SSB.
6. Kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik .	5	Respon pihak internal terhadap faktor ini sangat baik. Karena faktor ini sangat berpengaruh terhadap gelar operasi yang dilakukan. Kecepatan kapal yang relatif lebih baik, sudah cukup mendukung untuk melakukan

		pengejaran apabila kapal yang terindikasi melanggar mencoba untuk melarikan diri ataupun mencoba menghindari pemeriksaan yang akan dilakukan. Dan, dengan dukungan sarana telekomunikasi yang lebih baik, maka koordinasi yang dilakukan pun menjadi lebih mudah antara para pengawas perikanan dari pihak Ditjen P2SDKP (baik di lapang maupun pusat pengendali) dengan instansi lain yang terkait.
Weakness (Kelemahan)		
A. Sistem Pengawasan		
7. SDM dan prasarana masih terbatas dari segi kualitas dan kuantitas.	5	Kenyataan di lapang yaitu kurang, koordinasi lintas sektoral yang masih lemah, serta sistem komunikasi yang sudah mendukung namun masih menemui kendala terutama pada saat kondisi cuaca buruk saat kapal pengawas menjalankan tugas. Standar kelayakan armada masih kurang memuaskan. Dan, faktor ini menurut pihak internal sangat berpengaruh terhadap hasil gelar operasi yang dilakukan. Sehingga pihak internal memberikan respon sangat baik.
8. Manajemen pengawasan	2	Respon yang diberikan oleh pihak internal untuk faktor ini adalah di bawah rata-rata. Artinya faktor ini sangat berpengaruh terhadap kegiatan pengawasan yang dilakukan, namun dari hanya beberapa responden yang merespon, mereka memandang bahwa manajemen yang ada saat ini masih perlu perbaikan dan peningkatan.
9. Tindak lanjut dari hasil gelar operasi	4	Berdasarkan hasil wawancara secara langsung, respon yang diberikan baik di atas rata-rata. Mereka sadar bahwa tindak lanjut dari hasil gelar operasi masih sangat lemah khususnya di tingkat kabupaten/kota. Banyak pelanggaran perikanan yang tertangkap setelah masuk pengadilan pada akhirnya divonis bebas. Hal ini dikarenakan petugas PPNS di daerah masih di bawah kendali PEMDA, sehingga vonis bebas sering terjadi karena sulitnya kontrol dari pusat.
10. Intervensi dari pihak tertentu dan complain dari masyarakat.	3	Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, respon yang diberikan pihak internal adalah rata-rata terhadap faktor ini. Artinya faktor ini faktor ini cukup berpengaruh terhadap gelar operasi yang dilakukan. Karena banyak kapal yang terindikasi melakukan pelanggaran kemudian bebas setelah proses pengadilan, sehingga menimbulkan complain dari masyarakat. Namun banyak juga kapal perikanan yang tertangkap karena melanggar kemudian ijin usahanya dicabut oleh pihak Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP). Dan pihak Ditjen P2SDKP akan terus memperbaiki kinerjanya selama ini agar faktor ini dapat diminimalisir dan memperoleh kepuasan dari masyarakat.
B. Sumber Daya Manusia		
11. Kemampuan hukum dan penyidikan	4	Respon pihak internal yang diberikan terhadap faktor ini baik di atas rata-rata. Pihak internal memandang bahwa kegiatan pelatihan pengawasan berupa kemampuan hukum dan penyidikan serta proses hukum selanjutnya perlu dilakukan karena sangat berpengaruh dalam upaya meningkatkan upaya pengawasan yang dilakukan. Pihak internal juga menyadari bahwa pemahaman tentang

<p>12. Tingkat pendidikan yang masih relatif rendah</p> <p>13. Terjadi KKN</p> <p>14. <i>Law enforcement</i> (penegakan hukum)</p>	<p>3</p> <p>3</p> <p>3</p>	<p>penangkapan ikan oleh para pengawas perikanan saat ini masih kurang, hal ini dikarenakan pelatihan yang diberikan terutama bagi calon awak kapal pengawas masih belum maksimal.</p> <p>Respon yang diberikan oleh pihak internal untuk faktor ini adalah rata-rata. Artinya faktor ini cukup berpengaruh terhadap kualitas kerja gelar operasi yang dilakukan. Selain ketrampilan yang dimiliki, para pengawas perikanan diharapkan memiliki kecerdasan dan disiplin kerja yang tinggi terhadap tugas-tugas pengawasan yang diberikan.</p> <p>Respon yang diberikan cukup/rata-rata, karena faktor ini cukup berpengaruh terhadap kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Ditjen P2SDKP khususnya dalam hal biaya operasional yang dikeluarkan. Biaya operasional kapal pengawas mencapai 250 juta – 2,5 milyar rupiah per unit dalam satu tahun. Dengan biaya operasional sebesar itu, maka adanya praktek-praktek KKN sangat mungkin terjadi.</p> <p>Pihak internal memandang bahwa faktor ini sangat berpengaruh terhadap tingkat pelanggaran yang terjadi selama ini. Mereka memandang bahwa, masih kurangnya ketegasan terhadap sanksi hukum yang diberikan kepada para pelanggar perikanan, menyebabkan tingkat pelanggaran perikanan yang terjadi di perairan Indonesia masih sangat tinggi. Dan, terhadap faktor ini pihak internal memberikan respon rata-rata.</p>
<p>C. Kelembagaan</p>		
<p>15. Koordinasi dan budaya kerja</p> <p>16. Sentralistik dan <i>miss management</i></p>	<p>4</p> <p>5</p>	<p>Secara keseluruhan koordinasi antar petugas di lapangan saat ini masih kurang, karena dari hasil observasi dan wawancara ternyata masih dijumpai salah pengertian di antara para petugas, khususnya dalam hal meneruskan komando dari perwira tinggi oleh bawahan. Dan hal itu mempengaruhi kerja dari para pengawas yang bertugas. Selain itu, kenyataan di lapangan para perwira tinggi yang bertugas di atas kapal pengawas masih banyak yang belum mampu mengakomodir usulan/kritik dari bawahan yang berkaitan dengan pekerjaan dan tingkat kesejahteraan ABK. Sehingga untuk faktor ini, pihak internal memberikan respon baik di atas rata-rata dan memandang bahwa faktor ini sangat berpengaruh terhadap kualitas gelar operasi yang dilakukan.</p> <p>Terhadap faktor ini pihak internal memberikan respon sangat baik. Artinya faktor ini cukup berpengaruh dalam kegiatan pengawasan yang dilakukan. Di seluruh Indonesia saat ini terdapat 5 UPT (Unit Pelaksana Teknis) di daerah : 2 pangkalan pengawas dan 3 satuan pengawas/PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil). Dan dengan 5 UPT tersebut masih belum mendukung untuk kegiatan penyidikan dan untuk proses hukum selanjutnya terhadap para pelanggar perikanan yang terindikasi melakukan pelanggaran. Karena menurut pihak Direktorat Kapal Pengawas setidaknya harus terdapat 10 satuan pengawasan yang tersebar di daerah yang jauh dan sulit dijangkau/dipantau oleh pusat. <i>Miss management</i> masih</p>

		sering terjadi antara Ditjen P2SDKP dengan instansi lain yang terkait, misalnya dari TNI-AL. Sehingga tumpang tindih kewenangan/kebijakan masih sering terjadi karena kurangnya koordinasi yang dilakukan.
D. Teknologi		
17. Aplikasi secara maksimal	5	Berdasarkan observasi, aplikasi secara keseluruhan terhadap teknologi yang digunakan sudah baik, namun sarana komunikasi yang digunakan masih belum mendukung. Oleh pihak internal faktor ini diberi bobot cukup berpengaruh terhadap gelar operasi yang dilakukan, dan respon yang diberikan adalah baik di atas rata-rata.
18. Biaya tinggi	2	Terhadap faktor ini pihak internal memandang bahwa faktor ini cukup berpengaruh dalam mendukung kegiatan pengawasan yang dilakukan. Dengan jumlah armada yang terbatas mengharuskan tiap unit kapal pengawas memiliki jam kerja yang tinggi. Dan seringkali hal ini memaksakan kerja mesin dan peralatan pendukung yang dimiliki kapal pengawas, sehingga kerusakan alat seringkali terjadi. Dan biaya perawatan/perbaikan yang dikeluarkan tidak sedikit, ditambah dengan biaya operasional yang dikeluarkan juga. Terhadap faktor ini pihak internal memberikan respon di bawah rata-rata.
19. Kapal <i>fibreglass</i>	5	Berdasarkan hasil observasi, respon pihak internal sangat baik. Mereka menganggap bahwa faktor ini sangat berpengaruh terhadap tingkat kesuksesan pengawasan yang dilakukan. Selain kendala kurangnya armada, boros BBM dan tingginya biaya pemeliharaan. Kapal <i>fibreglass</i> sangat rawan dengan benturan dan ringan (tidak tahan benturan dan terjangan ombak besar).

Sumber : data primer diolah

Berdasarkan analisis IFAS dapat diketahui bahwa respon yang diberikan pihak Direktorat Kapal Pengawas dan para pengawas perikanan adalah rata-rata, di atas rata-rata, dan sangat baik terhadap faktor-faktor strategis yang termasuk ke dalam kekuatan dan kelemahan armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP. Mereka mengakui sesuai dengan kenyataan di lapang bahwa beberapa faktor strategis internal yang termasuk dalam kelemahan mempengaruhi kegiatan gelar operasi pengawasan yang dilakukan. Dimana faktor-faktor tersebut cukup menjadi masalah karena belum memenuhi kebutuhan pengawasan yang dilakukan baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Sehingga skor bobot total yaitu 4,032 yang artinya

menunjukkan bahwa secara umum pihak internal memberikan respon baik di atas rata-rata terhadap setiap faktor strategis internal tersebut.

4.2. Identifikasi Faktor Peluang (*Opportunity*) dan Tantangan (*Threat*)

Identifikasi faktor ini dilakukan di lingkungan eksternal Ditjen P2SDKP, dimana para responden yang dimintai keterangannya terdiri dari 37 orang nelayan yang beroperasi di Wilayah I dan 3 orang aparat dari pihak TNI-AL. Dan total keseluruhannya berjumlah 40 orang. Hasil jawaban responden untuk tiap item pertanyaan kuisioner yang diberikan adalah sebagai berikut :

Tabel 8. Hasil Jawaban Responden di Lingkungan Internal Ditjen P2SDKP

Studi Pengembangan Armada Kapal Pengawas	
B. Lingkungan Eksternal	
Identifikasi Peluang	
<p>Skala interval bobot : 0,0 (tidak penting / tidak berpengaruh) – 0,025 (rata-rata / cukup berpengaruh / cukup penting) – 0,050 (paling penting / sangat berpengaruh)</p>	
1. Sistem Pengawasan	
1.	<p>Bagaimanakah pendapat anda tentang kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh kapal patroli Departemen Kelautan dan Perikanan ?</p> <p>Alasan dan saran : sangat penting, karena tingkat pelanggaran perikanan yang terjadi sangat tinggi.</p> <p>Bobot : 0,050</p>
2. Sumber Daya Manusia (SDM)	
2.	<p>Bagaimanakah menurut anda kerja dari para pengawas perikanan Departemen Kelautan dan Perikanan terhadap para pelanggar perikanan ?</p> <p>Alasan dan saran : sangat tegas</p> <p>Bobot : 0,050</p>
3.	<p>Bagaimana menurut anda dengan jumlah tenaga pengawas perikanan dari Departemen Kelautan dan Perikanan ?</p> <p>Alasan dan saran : cukup banyak, perlu ditambah dari segi jumlah</p> <p>Bobot : 0,025</p>
3. Kelembagaan	
4.	<p>Bagaimanakah menurut anda pengaruh kerjasama yang dijalin antara pihak Departemen Kelautan dan Perikanan dengan pihak TNI-AL/POLRI terhadap tingkat pelanggaran perikanan yang terjadi saat ini ?</p> <p>Alasan dan saran : sangat berpengaruh, terus dipertahankan bahkan lebih ditingkatkan</p> <p>Bobot : 0,050</p>
5.	<p>Menurut anda perlukah Departemen Kelautan dan Perikanan terus melakukan kegiatan pengawasan bekerjasama dengan pihak lain (TNI-AL/POLRI) ?</p> <p>Alasan dan saran : sangat perlu, karena para pelanggar umumnya lebih takut pada pihak dari TNI/POLAIRUD.</p>

Bobot	: 0,050
4. Teknologi	
6. Bagaimanakah menurut anda dengan kecanggihan kapal patroli Departemen Kelautan dan Perikanan yang digunakan oleh pengawas perikanan ?	
Alasan dan saran	: cukup cangguh
Bobot	: 0,025
7. Bagaimanakah pendapat anda tentang jumlah kapal patroli Departemen Kelautan dan Perikanan yang beroperasi saat ini ?	
Alasan dan saran	: cukup banyak
Bobot	: 0,025
8. Perlukah Departemen kelautan dan Perikanan menambah jumlah kapal patroli yang sudah ada ?	
Alasan dan saran	: sangat perlu, karena perairan Indonesia sangat luas
Bobot	: 0,050

Studi Pengembangan Armada Kapal Pengawas

B. Lingkungan Eksternal

Identifikasi Tantangan

Skala interval bobot : 0,0 (tidak penting / tidak berpengaruh) – 0,025 (rata-rata / cukup berpengaruh) – 0,050 (paling penting / sangat berpengaruh)

1. Sistem Pengawasan

9. Bagaimanakah pendapat anda tentang upaya yang dilakukan oleh kapal patroli dalam menekan bahkan menghentikan pelanggaran perikanan yang terjadi ?

Alasan dan saran : sangat sulit, karena laut Indonesia sangat luas

Bobot : 0,050

10. Bagaimanakah pengaruh tingkat pelanggaran perikanan dalam pengawasan yang dilakukan oleh kapal patroli Departemen Kelautan dan Perikanan ?

Alasan dan saran : sangat berpengaruh, sehingga waktu operasi perlu ditambah (trip dan lama operasi).

Bobot : 0,050

2. Sumber Daya Manusia (SDM)

11. Dengan banyaknya para pelanggar perikanan berwarga negara asing, bagaimana menurut anda jika para pengawas perikanan dibekali kemampuan berbahasa asing ?

Alasan dan saran : sangat perlu

Bobot : 0,050

12. Perlukah pengawas perikanan yang bertugas di atas kapal patroli dipersenjatai untuk mengantisipasi terjadinya tindak kekerasan oleh para pelanggar perikanan ?

Alasan dan saran : sangat perlu

Bobot : 0,050

3. Kelembagaan

13. Bagaimana menurut anda dengan manajemen pengawasan yang telah dijalankan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan dengan menggunakan kapal patroli ?

Alasan dan saran : cukup memuaskan, namun kewenangan kurang jelas

Bobot : 0,025

14. Dengan sering terjadinya tumpang tindih kebijakan di antara lembaga-lembaga pemerintahan yang ada, perlukah pihak Departemen Kelautan dan Perikanan terus melakukan kerjasama dengan pihak TNI-AL/POLRI dalam kegiatan pengawasan perikanan di perairan laut Indonesia ?

Alasan dan saran : sangat perlu, karena kegiatan pengawasan oleh pihak Ditjen P2SDKP masih

tergolong baru.

Bobot	: 0,050
4. Teknologi	
15. Dengan kemajuan teknologi kapal-kapal perikanan saat ini, perlukah pihak Departemen Kelautan dan Perikanan melakukan pengembangan teknologi bagi armada kapal patroli saat ini ? Apa yang harus menjadi perhatian pihak Ditjen P2SDKP untuk merealisasikannya ?	Alasan dan saran : sangat perlu, khususnya dari segi spesifikasi kapal pengawas
Bobot	: 0,050
16. Berkaitan dengan tingkat pelanggaran yang masih banyak terjadi, bagaimana menurut anda jika pihak Departemen Kelautan dan Perikanan melakukan pengembangan armada dari segi jumlah dan kapasitas teknologinya ?	Alasan dan saran : sangat perlu
Bobot	: 0,050

Sumber : Data primer diolah

Dari tabel 8 maka peneliti dapat melakukan identifikasi faktor peluang dan tantangan armada kapal pengawas berdasarkan hasil jawaban responden dengan mengeliminasi setiap faktor yang dijawab tidak dan belum, serta hanya merupakan karakteristik dan bukan merupakan peluang dan tantangan armada kapal pengawas. Selain itu, beberapa faktor yang termasuk dalam faktor in bersumber dari hasil observasi lapangan oleh peneliti.

Identifikasi peluang dan tantangan armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP adalah sebagai berikut :

Tabel 9. **Identifikasi Peluang (*Opportunity*) dan Tantangan (*Threat*)**

<i>Opportunity (Peluang)</i>	<i>Threat (Tantangan)</i>
A. Sistem Pengawasan	A. Sistem Pengawasan
B. Sumber Daya Manusia	1. Karakteristik perairan Indonesia yang luas dan jumlah kapal pengawas yang kurang mendukung.
1. Wibawa petugas pengawas yang tegas	2. Waktu operasi : jumlah trip dan lama Operasi
C. Kelembagaan	B. Sumber Daya Manusia
2. Para pelanggar lebih takut pada TNI-AL	3. Kemampuan berbahasa asing bagi pengawas perikanan
D. Teknologi	4. Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan
3. Kecanggihan kapal pendukung	C. Kelembagaan
	5. Kewenangan Ditjen P2SDKP kurang jelas
	6. Pengawasan yang dilakukan Ditjen P2SDKP tergolong baru.

	D. Teknologi 7. Armada yang terbatas dan spesifikasi kapal pengawas belum mendukung.
--	---

Sumber : Data primer diolah

Dari tabel 9 dapat diketahui apa saja yang menjadi peluang yang dimiliki dan tantangan yang harus dihadapi oleh armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP, untuk kemudian dilakukan analisis faktor lingkungan strategis tersebut dengan melakukan pembobotan untuk mengetahui faktor lingkungan strategis armada kapal pengawas yang paling strategis.

Setelah dilakukan identifikasi faktor peluang dan tantangan, maka langkah selanjutnya peneliti melakukan pembobotan faktor peluang dan tantangan yang dilakukan secara urut menggunakan tabel EFAS (*External Factor Analysis Summary*). Pemberian bobot dilakukan dengan menggunakan skala interval yaitu 0,0 – 1,00 dimana jumlah bobot total adalah 1,00. Besar bobot yang diberikan berdasarkan tingkat kepentingan dan pengaruhnya suatu faktor terhadap strategis Ditjen P2SDKP, diketahui dari data primer penelitian dan observasi lapangan.

Pembobotan faktor peluang dan tantangan menggunakan tabel EFAS adalah sebagai berikut :

Tabel 10. EFAS (*External Factor Analysis Summary*)

Faktor-faktor Strategis Eksternal	Bobot asli	Penyesuaian bobot	Rating	Skor yang dibobotkan	Keterangan	
Opportunity (Peluang)						
A. Sistem Pengawasan						
-	-	-	-	-	-	
B. Sumber Daya Manusia (SDM)						
1.	Wibawa petugas pengawas yang tegas	0,050	0,12	4	0,48	Perlu dijaga
C. Kelembagaan						
2.	Para pelanggar lebih takut pada TNI-AL	0,050	0,12	5	0,6	Menurut pendapat nelayan dan TNI-AL
D. Teknologi						
3.	Kecanggihan kapal pengawas mendukung	0,025	0,06	4	0,24	Sistem radar, sarana komunikasi, dan

						kecepatan kapal pengawas
Faktor-faktor Strategis Eksternal	Bobot	Penyesuaian bobot	Rating	Skor yang dibobotkan	Keterangan	
Threat (Tantangan)						
A. Sistem Pengawasan						
4.	Perairan Indonesia yang luas dan jumlah armada kapal pengawas yang kurang mendukung.	0,050	0,12	5	0,6	Belum mampu mengcover seluruh perairan Indonesia
5.	Waktu operasi : jumlah trip dan lama operasi	0,050	0,12	5	0,6	Berkaitan dengan tingkat pelanggaran perikanan yang terjadi dan jumlah armada kapal pengawas yang terbatas
B. Sumber Daya Manusia (SDM)						
6.	Kemampuan berbahasa asing bagi pengawas perikanan	0,050	0,12	3	0,36	Mendukung pemeriksaan dan penyidikan terhadap nelayan asing
7.	Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan	0,050	0,12	5	0,6	Bagi para petugas pengawas perikanan selamam menjalankan tugasnya
C. Kelembagaan						
8.	Kewenangan Ditjen P2SDKP kurang jelas	0,025	0,06	3	0,18	Berpengaruh terhadap tingkat kepuasan nelayan dan pengusaha perikanan
9.	Pengawasan yang dilakukan Ditjen P2SDKP tergolong baru	0,025	0,06	4	0,24	Berkaitan dengan adanya tumpang tindih kebijakan yang masih terjadi antara instansi terkait.
D. Teknologi						
10.	Armada yang terbatas dan spesifikasi kapal pengawas belum mendukung.	0,050	0,12	5	0,6	Dari segi jumlah dan kapasitasnya.
Total		0,425	1,00	43	4,5	

Sumber : Data primer diolah

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan tabel EFAS dapat diketahui bahwa faktor strategis eksternal berjumlah 10 item dimana bobot total mencapai angka 1,00. Diketahui dari kuisioner bahwa rata-rata bobot adalah bobot total yaitu 1,00 dibagi dengan jumlah item pertanyaan untuk faktor kekuatan dan kelemahan, sehingga diperoleh skala interval bobot adalah 0,0 (tidak penting/tidak berpengaruh) – 0,025 (rata-rata/cukup penting) – 0,050 (paling penting/sangat berpengaruh). Akan tetapi, skala interval yang digunakan pada kuisioner mengalami penyesuaian

mengingat ada beberapa item pertanyaan memperoleh jawaban tidak/belum atau jawaban yang tidak termasuk ke dalam peluang dan tantangan yang harus dihadapi armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP. Sehingga dari penyesuaian tersebut di peroleh skala bobot rata-rata tiap item faktor adalah 0,06 dan skala terbesar yang dimiliki oleh suatu faktor adalah 0,12. Skala nilai terbesar yang dapat dimiliki oleh suatu faktor berdasarkan nilai rata-rata skala dan penyesuaian dengan jumlah bobot total yaitu 1,00. Untuk setiap faktor yang memiliki bobot pada rata-rata skala bobot atau di atas rata-rata dan sampai dengan nilai skala terbesar adalah faktor-faktor yang termasuk di dalam faktor strategis kunci atau faktor strategis yang sangat berpengaruh terhadap strategis Ditjen P2SDKP. Selain pemberian bobot juga dilakukan pemberian rating dengan menggunakan skala 5 – 1. Artinya adalah 5 untuk respon sangat baik dan 1 untuk respon sangat buruk dengan 4 di atas rata-rata, 3 untuk rata-rata dan 2 di bawah rata-rata.

Dasar dari pemberian rating untuk setiap item EFAS adalah sebagai berikut :

Tabel 11. Dasar Pemberian Rating Faktor Strategis Eksternal

Faktor-faktor Strategis Eksternal	Rating	Dasar Pemberian Rating
Opportunity (Peluang)		
A. Sistem Pengawasan		
-		
B. Sumber Daya Manusia (SDM)		
1. Wibawa petugas pengawas yang tegas	4	Dalam menjalankan tugasnya di lapangan, para pengawas perikanan sangat tegas, karena banyak para pelaku perikanan yang mengakuinya dan terbukti dengan banyaknya kapal perikanan yang diperiksa maupun yang ditangkap. Meskipun ada juga yang melakukan perlawanan atau meremehkan petugas pengawas perikanan, namun peluang ini sangat berpengaruh terhadap gelar operasi yang dilakukan. Sehingga terhadap faktor ini pihak eksternal memberikan respon yang baik di atas rata-rata. Dan sangat diharapkan agar semua awak kapal pengawas yang bertugas wajib untuk menjaga wibawanya.
C. Kelembagaan		
2. Para pelanggar lebih takut pada TNI-AL	5	Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, pihak eksternal memberikan respon sangat baik. Mereka berpendapat bahwa kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Ditjen P2SDKP sangat berpengaruh terhadap penurunan kegiatan <i>illegal fishing</i> yang terjadi

		<p>di perairan Indonesia. Dan dari para pelaku perikanan, kegiatan pengawasan oleh Ditjen P2SDKP banyak mendapat dukungan. Namun, karena statusnya yang adalah sipil, maka masih ada para pelaku perikanan yang masih terkesan meremehkan upaya yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP. Kerjasama yang dilakukan pihak Ditjen P2SDKP dengan pihak dari TNI-AL sangat perlu dilakukan, dan faktor peluang ini harus dimanfaatkan karena para pelanggar perikanan umumnya lebih takut pada pihak dari TNI/POLAIRUD. Sehingga kerjasama dengan pihak dari TNI-AL perlu dipertahankan dan ditingkatkan agar para pelanggar perikanan jera.</p>
<p>D. Teknologi</p>		
<p>3. Kecanggihan kapal pengawas mendukung</p>	<p>4</p>	<p>Respon pihak eksternal terhadap faktor ini baik di atas rata-rata. Teknologi yang digunakan cukup canggih, sistem radar yang digunakan sudah cukup mendukung. Dan dengan kecepatan maksimum kapal pengawas yang mampu mencapai 9 – 31 knot (sesuai tipe dan ukuran) umumnya sudah mampu mengejar kapal perikanan yang mencoba melarikan diri sebelum dilakukan pemeriksaan oleh petugas perikanan. Namun sampai saat ini, sarana komunikasi yang digunakan masih belum mendukung kegiatan operasional kapal pengawas, sehingga dalam pengawasan yang dilakukan masih menemui kendala khususnya untuk koordinasi dan klarifikasi. Mereka menganggap bahwa kecanggihan armada kapal pengawas yang ada sudah cukup mendukung. Namun masih perlu ditingkatkan mengingat kapal perikanan yang melakukan pelanggaran masih sangat banyak. Artinya, jumlah dan kecanggihan armada yang ada akan sangat berpengaruh terhadap tingkat pelanggaran yang terjadi. Sehingga perbandingan jumlah armada kapal pengawas juga harus disesuaikan dengan jumlah kapal perikanan yang ada (sesuai dengan kebutuhan). Dengan menyadari perairan Indonesia yang sangat luas dan tingginya tingkat pelanggaran perikanan yang terjadi, maka patroli laut harus lebih digencarkan.</p>
<p>Threat (Tantangan)</p>		
<p>A. Sistem Pengawasan</p>		
<p>4. Perairan Indonesia yang luas dan jumlah armada kapal pengawas yang kurang mendukung.</p>	<p>5</p>	<p>Saat ini Indonesia memiliki 17.504 pulau dengan panjang garis pantai 80.570 km dan kawasan laut seluas 5.877.879 juta km², memiliki keanekaragaman kekayaan sumberdaya perikanan yang sangat potensial bagi pembangunan ekonomi negara. Namun disisi lain, membuka peluang terjadinya pencurian dan pemanfaatan sumberdaya laut secara illegal oleh pihak-pihak yang merugikan negara apabila kemampuan pengawasan terbatas. Dengan karakteristik perairan seperti ini, maka jumlah dan spesifikasi kapal pengawas harus memadai. Sehingga, pihak eksternal setuju bahwa pengawasan yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP tergolong sangat sulit, terlebih dengan jumlah armada yang ada saat ini yaitu hanya 20 unit dari berbagai tipe dan ukuran. Dan mereka berpendapat bahwa faktor ini sangat berpengaruh terhadap tingkat kesulitan pengawasan yang dilakukan. Respon yang diberikan</p>

<p>5. Waktu operasi : jumlah trip dan lama operasi</p>	<p>5</p>	<p>pun sangat baik.</p> <p>Pihak eksternal memberikan respon sangat baik terhadap faktor ini. Karena faktor tersebut sangat berpengaruh terhadap hasil pengawasan yang dilakukan, sehingga mereka berpendapat bahwa waktu operasi kapal pengawas perlu ditambah (trip dan lama operasi). Namun, sebenarnya waktu gelar operasi yang dijalankan selama ini sudah diperhitungkan. Ditjen P2SDKP masih menemui kendala karena terbatasnya jumlah kapal pengawas yang beroperasi, sehingga inilah yang mengharuskan tiap unit armada harus melakukan gelar operasi dengan jangkauan wilayah yang terlalu luas. Dan kenyataan di lapang gelar operasi yang dilakukan oleh kapal pengawas adalah 2 – 3 trip/tahun atau 180 hari/tahun dengan gelar operasi mencapai 3 bulan/trip, 20 hari/bulannya serta lama operasi 10 jam/hari dengan memeperhitungkan kapasitas penggunaan kerja/daya mesin kapal pengawas per harinya.</p>
<p>B. Sumber Daya Manusia (SDM)</p>		
<p>6. Kemampuan berbahasa asing</p>	<p>3</p>	<p>Berdasarkan observasi dan wawancara terhadap pihak eksternal, respon yang diberikan adalah cukup baik/rata-rata. Artinya kemampuan berbahasa asing cukup diperlukan guna mendukung kemudahan dan kecepatan proses pemeriksaan dan penyidikan terhadap para pelanggar perikanan asing. Namun, kenyataan di lapangan mengatakan bahwa, tidak semua awak kapal pengawas diharuskan untuk mampu berbahasa asing. Karena, dalam kegiatan pemeriksaan dan penyidikan terhadap para pelanggar asing faktor ini tidak banyak mempengaruhi para pengawas perikanan dalam menjalankan tugasnya.</p>
<p>7. Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan</p>	<p>5</p>	<p>Terhadap faktor ini, respon yang diberikan oleh pihak eksternal adalah sangat baik. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara terhadap pihak eksternal, mereka berpendapat bahwa senjata bagi pengawas perikanan sangat diperlukan. Karena tidak jarang para pelanggar perikanan masih ada yang mencoba melakukan perlawanan. Sehingga pengadaan senjata sangat diperlukan untuk kepentingan pengamanan dan menjaga ketertiban di laut. Meskipun ijin pembelian senjata dari PT Pindad yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP sudah dikeluarkan oleh pihak kepolisian, dan sudah disiapkan 350 pucuk senjata yang terdiri dari pistol berkaliber 32 mm serta laras panjang dan senjata di luar standar TNI dan POLRI. Namun pendistribusiannya ke seluruh Indonesia masih belum bisa dilakukan karena ijin dari Departemen Pertahanan masih belum keluar. Dan, sesuai dengan kebutuhan pengawasan maka pihak eksternal memandang bahwa faktor ini sangat berpengaruh terhadap tingkat pelanggaran perikanan yang terjadi.</p>
<p>C. Kelembagaan</p>		
<p>8. Kewenangan Ditjen P2SDKP kurang jelas</p>	<p>3</p>	<p>Tumpang tindih kebijakan dan kewenangan antar instansi memang sering terjadi dalam kegiatan pengawasan yang dilakukan. Dan, berdasarkan</p>

<p>9. Pengawasan yang dilakukan Ditjen P2SDKP tergolong baru</p>	<p>4</p>	<p>observasi dan wawancara terhadap pihak eksternal, respon yang diberikan adalah rata-rata. Artinya faktor ini cukup berpengaruh terhadap gelar operasi yang dilakukan. Mereka beranggapan bahwa kerjasama antara Ditjen P2SDKP dan pihak dari TNI-AL atau POLAIRUD sangat diperlukan. Karena nelayan lebih takut pada aparat dari TNI-AL selain itu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP masih belum optimal.</p> <p>Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, pihak eksternal memberikan respon baik di atas rata-rata. Artinya, gelar operasi yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP cukup memuaskan. Karena keberadaannya cukup memberikan jaminan keamanan dan jaminan berusaha bagi para pengusaha perikanan legal dan masyarakat nelayan. Dimana, manajemennya sudah cukup baik namun belum optimal karena di dalam tubuh Ditjen P2SDKP sampai saat ini kelembagaannya masih belum padu, yang artinya masih sering terjadi perubahan struktur dan pergantian jabatan untuk menemukan format yang diinginkan, sehingga masih perlu ditingkatkan lagi. Dan pihak eksternal berpendapat bahwa faktor ini cukup berpengaruh terhadap hasil dari gelar operasi yang dilakukan.</p>
<p>D. Teknologi</p>		
<p>10. Armada yang terbatas dan spesifikasi kapal pengawas belum mendukung.</p>	<p>5</p>	<p>Pengembangan terhadap armada kapal pengawas terus dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP guna meningkatkan kinerja dan hasil pengawasan. Terbukti dengan realisasi dari pihak Ditjen P2SDKP yaitu dengan melakukan penambahan jumlah armada kapal pengawas (kapal besi tipe 36 meter). Sehingga armada yang dimiliki saat ini berjumlah 20 unit. Artinya jumlah yang ada saat ini sudah memenuhi sekitar 22% dari jumlah yang diharapkan mampu mengcover seluruh perairan Indonesia yaitu sebanyak 89 unit yang terdiri dari berbagai spesifikasi. Sehingga untuk faktor ini pihak eksternal memberikan respon sangat baik, karena faktor ini sangat berpengaruh terhadap hasil gelar operasi yang dilakukan.</p>

Sumber : Data primer diolah

Diketahui dari tabel EFAS, bahwa terdapat skor bobot total sebesar 4,5. Hal ini menunjukkan pihak Direktorat Kapal Pengawas dalam menanggapi setiap faktor strategis eksternal pada masa sekarang dan yang diharapkan adalah baik di atas rata-rata.

4.3. Optimalisasi Penambahan Armada Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP

Kebijakan optimalisasi penambahan armada kapal pengawas oleh pihak Ditjen P2SDKP adalah mutlak diperlukan. Karena, jika melihat kondisi perairan di Indonesia saat ini, tingkat pelanggaran perikanan yang terjadi masih sangatlah tinggi. Kegiatan *illegal fishing* yang terjadi di perairan Indonesia masih menjadi pilihan yang menggiurkan bagi pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab untuk melakukan penangkapan dan pengangkutan ikan tanpa mengindahkan hukum yang berlaku karena masih lemahnya pengawasan sumber daya perikanan yang dilakukan oleh Indonesia. Sehingga hal ini mengakibatkan negara dan para pelaku perikanan yang berstatus *legal* menjadi sangat dirugikan, khususnya bagi masyarakat nelayan skala kecil.

Dengan menyadari luasnya perairan Indonesia dan karakter daratannya yang berupa kepulauan dan karakter perairannya yang sangat beragam, menjadikan kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP menjadi makin berat dan membutuhkan penanganan yang sifatnya segera, serta lebih baik dari kondisi pengawasan saat ini. Dengan kondisi perairan dan daratan yang seperti itu dibutuhkan armada kapal pengawas dengan jumlah yang memadai dan disesuaikan dengan kebutuhan pengawasan untuk mampu mengcover seluruh perairan Indonesia. Dan spesifikasi kapal pengawas yang diperlukan disesuaikan dengan karakter perairan yang menjadi daerah pengawasannya.

Penambahan armada pengawasan merupakan bagian dari upaya Ditjen P2SDKP untuk meningkatkan kinerja maupun pemenuhan kebutuhan akan sarana pengawasan yang lebih memadai dan mendukung bagi kegiatan pengawasan sumber daya perikanan. Dan berikut ini peneliti akan membandingkan kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Indonesia dengan Malaysia yang merupakan negara

terdekatnya, dimana kondisi perairan Malaysia sebenarnya sangat bertolak belakang dengan Indonesia. Yaitu perairannya yang lebih sempit dan bukan merupakan negara kepulauan. Sehingga pengawasan terhadap sumber daya perikanan laut yang dilakukan juga tidak sesulit yang dialami oleh Indonesia.

Malaysia merupakan negara persekutuan yang terletak di dua kawasan utama yang terpisah oleh Laut China Selatan, yaitu Semenanjung Malaysia, berbatasan dengan Thailand di utara dan Singapura di selatan, dan Malaysia Timur, terletak di bagian utara Pulau Kalimantan yang berbatasan dengan Indonesia di selatan dan Brunei di utara. Dan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia/APMM (*The Malaysian Maritime Enforcement Agency/MMEA*) merupakan badan utama pemerintah yang bertugas mengatur tata tertib dan penegakan hukum di laut serta merupakan koordinator operasi pencarian dan pertolongan di laut lepas dan Zona Perairan Malaysia (*Malaysian Maritime Zone*). Daerah operasinya di bagi ke dalam 5 wilayah perairan yang terdiri dari 18 distrik laut. Armada kapal patroli yang digunakan oleh MMEA saat ini berjumlah 47 kapal patroli yang terdiri dari berbagai spesifikasi dan terdiri dari 2 kapal *training* (pelatihan). Sebagian besar kapal patroli yang digunakan merupakan eks kapal AL Malaysia. Selain itu para awak kapal patroli tersebut juga dibekali persenjataan yang meliputi Glock 17, HK MP5, Remington M870 Tactical, dan Colt M16A1 guna kepentingan penegakan hukum dan menjaga ketertiban di laut di laut.

Berikut ini adalah tabel faktor-faktor yang menunjukkan perbandingan antara pengawasan yang dilakukan oleh negara Indonesia dengan Malaysia :

Tabel 12. **Pengawasan Sumber Daya Perikanan di Indonesia dan Malaysia**

No.	Faktor Pemanding	Indonesia	Malaysia
1.	Status	Badan milik pemerintah	Badan milik pemerintah
2.	Jumlah armada kapal	20 unit	47 unit

	patroli		
3.	Armada Pendukung	11 speed boat	2 kapal training
4.	Karakter negara	Kepulauan	Kontinen
5.	Luas perairan	5.877.879 km ²	450.233 km ²
6.	Panjang garis pantai	80.570 km	-
7.	Pembagian daerah operasi	2 wilayah perairan yang terdiri dari 9 zona wilayah pengelolaan perikanan	5 wilayah perairan yang terdiri dari 18 distrik laut

Sumber : *Anonymous, 2006*

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa luas perairan Indonesia adalah 13 kali lebih luas dari perairan Malaysia, namun dari segi jumlah armada kapal patroli yang beroperasi saat ini sangat jauh berbeda. Kapal patroli yang dimiliki oleh Malaysia saat ini sebanyak 47 unit, sedangkan Indonesia hanya memiliki 20 unit saja. Dengan menyadari perbedaan luas wilayah perairan antara kedua negara, maka setidaknya Indonesia saat ini harus memiliki kapal patroli sebanyak 611 unit untuk mampu mencakup seluruh perairan Indonesia. Namun jumlah tersebut tidak mutlak sebanyak itu, karena spesifikasi pengadaan kapal patroli yang dilakukan juga membutuhkan perhitungan maupun pertimbangan lebih lanjut, dan pengadaannya harus disesuaikan dengan tingkat kebutuhan pengawasan. Dan, dapat dikatakan bahwa dengan rencana pengadaan kapal patroli oleh Ditjen P2SDKP sebanyak 89 unit, masih belum cukup mendukung untuk kegiatan pengawasan yang dilakukan meskipun pengadaannya nanti telah memenuhi target.

4.4. Pembobotan SFAS (*Strategic Factor Analysis Summary*)

Setelah dilakukan pembobotan dengan IFAS dan EFAS maka dalam metode analisis SWOT langkah selanjutnya adalah pembobotan menggunakan SFAS. Faktor-faktor strategis yang dibobotkan dengan menggunakan SFAS adalah faktor-

faktor strategis kunci Dari IFAS dan EFAS. Dimana besar bobot total yang diberikan berdasarkan bobot asli pada masing-masing tabel baik itu bobot asli yang berasal dari IFAS maupun EFAS, kemudian disesuaikan sehingga diperoleh jumlah bobot total adalah 1,00. Selain pemberian bobot, penentuan rating setiap faktor juga didasarkan pada tabel IFAS maupun EFAS. Besarnya rating tidak mengalami penyesuaian, karena tidak ada ketentuan jumlah total rating.

Faktor-faktor yang masuk tabel SFAS adalah faktor-faktor yang memiliki bobot paling penting/sangat berpengaruh. Pembobotan dengan menggunakan SFAS adalah sebagai berikut :

Tabel 13. SFAS (*Strategic Factor Analysis Summary*)

	Faktor Strategis Kunci	Bobot	Rating	Skor yang dibobotkan	Durasi	Keterangan
IFAS						
A. Sistem Pengawasan						
Streight (kekuatan)						
1.	Terintegrasi dengan dukungan kelembagaan pengawasan, sarana dan prasarana, dll.	0,050	5	0,25	Jangka panjang	> 3 tahun
Weakness (kelemahan)						
2.	SDM dan prasarana masih terbatas dari segi kualitas dan kuantitas	0,050	5	0,25	Jangka panjang	> 3 tahun
3.	Manajemen pengawasan	0,050	2	0,1	Jangka menengah	1 – 3 tahun
4.	Tindak lanjut hasil gelar operasi	0,050	4	0,2	Jangka pendek	< 1 tahun
B. Sumber Daya Manusia (SDM)						
Streight (kekuatan)						
5.	Pengalaman kerja 1 – 5 tahun	0,050	4	0,2	Jangka menengah	1 – 3 tahun
Weakness (kelemahan)						
6.	Kemampuan hukum dan penyidikan	0,050	4	0,2	Jangka menengah	1 – 3 tahun
7.	Law enforcement (penegakan hukum)	0,050	3	0,15	Jangka menengah	1 – 3 tahun
C. Kelembagaan						
Streight (kekuatan)						
8.	Kemudahan informasi dan komunikasi, serta dukungan persenjataan dan personil	0,050	4	0,2	Jangka pendek	< 1 tahun
Weakness (kelemahan)						
9.	Koordinasi dan budaya kerja	0,050	4	0,2	Jangka pendek	< 1 tahun
D. Teknologi						
Streight (kekuatan)						

10.	Penyampaian informasi yang cepat dan tepat. Kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (<i>Vessel Monitoring System</i>).	0,050	5	0,25	Jangka pendek	< 1 tahun
11.	Kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik .	0,050	5	0,25	Jangka pendek	< 1 tahun
Weakness (kelemahan)						
12.	Kapal yang terbuat dari <i>fibreglass</i>	0,050	5	0,25	Jangka panjang	> 3 tahun
Faktor Strategis Kunci		Bobot	Rating	Skor yang dibobotkan	Durasi	Keterangan
EFAS						
A. Sistem Pengawasan						
Opportunity (peluang)						
-	-	-	-	-	-	-
Threat (tantangan)						
1.	Perairan Indonesia yang luas dan jumlah armada kapal pengawas yang kurang mendukung.	0,050	5	0,25	Jangka panjang	> 3 tahun
2.	Waktu operasi : jumlah trip dan lama operasi	0,050	5	0,25	Jangka pendek	< 1 tahun
B. Sumber Daya Manusia (SDM)						
Opportunity (peluang)						
3.	Wibawa petugas pengawas yang tegas	0,050	4	0,2	Jangka pendek	< 1 tahun
Threat (tantangan)						
4.	Kemampuan berbahasa asing bagi pengawas perikanan	0,050	3	0,15	Jangka menengah	1 – 3 tahun
5.	Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan	0,050	5	0,25	Jangka pendek	< 1 tahun
C. Kelembagaan						
Opportunity (peluang)						
6.	Para pelanggar lebih takut pada TNI-AL	0,050	5	0,25	Jangka menengah	1 – 3 tahun
Threat (tantangan)						
-	-	-	-	-	-	-
D. Teknologi						
Opportunity (peluang)						
-	-	-	-	-	-	-
Threat (tantangan)						
7.	Armada yang terbatas dan spesifikasi KP yang belum mendukung	0,050	5	0,25	Jangka panjang	> 3 tahun
Total		0,95	82	4,1		

Sumber : Data primer diolah

Dari tabel SFAS diketahui kesimpulan dari faktor strategis kunci memiliki durasi waktu dan tingkat kepentingan yang berbeda. Penentuan durasi ini didasarkan apakah suatu faktor tersebut memiliki horizon waktu jangka pendek, jangka

menengah, dan jangka panjang pada tingkat kepentingan, respon Direktorat Kapal Pengawas dan sumber daya yang dimiliki oleh armada kapal pengawas.

Kesimpulan tabel SFAS tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel 14. Kesimpulan SFAS

Durasi	Faktor Strategis Kunci	Keterangan
Jangka Pendek (< 1 tahun)	Strenght (kekuatan) 1. Kemudahan informasi dan komunikasi, serta dukungan persenjataan dan personil. 2. Penyampaian informasi yang cepat dan tepat. Kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (<i>Vessel Monitoring System</i>). 3. Kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik.	Diusahakan untuk tetap dipertahankan dan terus ditingkatkan selama pelanggaran perikanan masih terjadi
	Weakness (kelemahan) 1. Tindak lanjut hasil gelar operasi 2. Koordinasi dan budaya kerja	Membutuhkan respon cepat dari manajemen pengawasan Ditjen P2SDKP untuk segera mengambil tindakan meminimalan kelemahan pengawasan
	Opportunity (peluang) 1. Wibawa petugas pengawas yang tegas	Peluang ini secara tidak disadari sudah dimanfaatkan oleh pihak Ditjen P2SDKP
	Threat (tantangan) 1. Waktu operasi : jumlah trip dan lama operasi 2. Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan	Membutuhkan respon segera dari manajemen pengawasan Ditjen P2SDKP
Jangka Menengah (1 – 3 tahun)	Strenght (kekuatan) 1. Pengalaman kerja 1 – 5 tahun	Diusahakan untuk tetap ada dan terus ditingkatkan/dikembangkan oleh Ditjen P2SDKP
	Weakness (kelemahan) 1. Manajemen pengawasan 2. Kemampuan hukum dan penyidikan 3. <i>Law enforcement</i> (penegakan hukum)	Untuk mengatasinya dibutuhkan komitmen dari pengawas perikanan untuk tidak mentolerir segala bentuk intervensi yang ada, selain itu perlu adanya pelatihan/pembekalan dalam bidang hukum bagi calon awak kapal pengawas
	Opportunity (peluang) 1. Para pelanggar lebih takut pada TNI-AL	Dimanfaatkan sebagai peluang untuk terus menjalin kerjasama dengan TNI-AL
	Threat (tantangan) 1. Kemampuan berbahasa asing bagi pengawas perikanan	Untuk mengatasinya membutuhkan manajemen pengawasan yang efektif dan efisien
Jangka Panjang (> 3 tahun)	Strenght (kekuatan) 1. Terintegrasi dengan dukungan kelembagaan pengawasan, sarana dan prasarana, dll.	Diusahakan untuk tetap ada dan terus ditingkatkan/dikembangkan dari segi kuantitas dan kualitas
	Weakness (kelemahan) 1. SDM dan prasarana masih terbatas 2. Kapal yang terbuat dari <i>fibreglass</i>	Untuk mengatasinya membutuhkan alokasi sumber dana yang tidak sedikit

	<p>Opportunity (peluang) -</p>	<p>Tidak ada peluang yang berdurasi jangka panjang</p>
	<p>Threat (tantangan) 1. Perairan Indonesia yang luas dan jumlah armada kapal pengawas yang kurang mendukung. 2. Armada yang terbatas dan spesifikasi KP yang belum mendukung</p>	<p>Untuk mengatasinya membutuhkan pemikiran dan pertimbangan yang tepat dan juga membutuhkan alokasi sumber daya yang besar</p>

Sumber : Data primer diolah

Diketahui dari analisis dengan menggunakan tabel SFAS, bahwa skor terbobot total yaitu jumlah skor yang berasal dari nilai bobot dikalikan dengan besarnya rating setiap faktor adalah 4,1 Hal ini berarti, pihak Ditjen P2SDKP dan pihak eksternal dalam menanggapi setiap faktor strategis kunci tersebut pada masa sekarang dan yang diharapkan untuk setiap faktor strategis kunci internal maupun eksternal adalah baik di atas rata-rata.

4.5. Pengkombinasian Faktor Strategis Pengembangan Armada Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP

Pengkombinasian faktor strategis kunci armada kapal pengawas Ditjen P2SDKP menggunakan matrik SWOT sebagai garis besar perencanaan perumusan strategi pengembangan armada kapal pengawas mendukung untuk mendapatkan beberapa kombinasi strategis yang dibutuhkan.

Pengkombinasian faktor strategis kunci dengan menggunakan matrik SWOT tampak pada tabel 12 (terlampir).

Berdasarkan matrik SWOT tersebut dapat membantu pihak Direktorat Kapal Pengawas sebagai pihak manajemen pengawasan dalam perumusan strategi. Dengan melakukan pengkombinasian faktor SWOT yaitu kekuatan, kelemahan, peluang dan tantangan. Dari matrik kombinasi strategi diketahui bahwa pada kombinasi SO tidak

semua kekuatan yang dimiliki dapat digunakan untuk memanfaatkan peluang yang ada, dan tidak semua peluang dapat dimanfaatkan karena tidak adanya peluang yang dimiliki pada sistem pengawasan dan teknologi yang digunakan. Terdapat 2 strategi dalam kombinasi SO. Demikian juga pada strategi kombinasi OW dapat ditentukan 2 strategi untuk SDM dan kelembagaan yang dimiliki.

Strategi yang berkombinasi dengan tantangan yaitu ST dan WT. Pada kombinasi ST tidak didapati kekuatan yang dapat digunakan untuk menghadapi tantangan dalam sistem pengawasan dan kelembagaan. Pada strategi kombinasi ini terdapat 2 strategi yaitu 1 pada kelembagaan dan 1 pada teknologi yang dapat digunakan untuk menghadapi tantangan dalam kelembagaan dan teknologi yang dimiliki. Sedangkan dalam kombinasi WT yaitu meminimalkan kelemahan dan menghadapi tantangan terdapat 4 strategi kombinasi, masing-masing adalah 1 untuk sistem pengawasan, 1 untuk SDM, 1 untuk kelembagaan dan 1 untuk teknologi. Dan untuk kelembagaan, strategi yang didapatkan adalah strategi baru yang bukan merupakan hasil kombinasi.

Penjelasan dari kombinasi strategi matrik SWOT adalah sebagai berikut :

Tabel 16. **Penjelasan Kombinasi Strategi**

Kombinasi Strategi	Penjelasan
Strategi SO <i>(Strength – Opportunity)</i>	<p>A. Sistem Pengawasan</p> <p>-</p> <p>B. Sumber Daya Manusia (SDM)</p> <p>1. Memanfaatkan pengalaman kerja 1 – 5 tahun untuk membentuk, menerapkan dan menjaga wibawa petugas pengawas yang tegas.</p> <p>Dengan pengalaman kerja 1 – 5 tahun yang dimiliki maka akan sangat mendukung dalam meningkatkan kualitas SDM armada kapal pengawas khususnya dalam hal penegakan hukum. Ketegasan para pengawas yang bertugas sangat dibutuhkan saat menjalankan tugas di laut. Karena menurut fakta di lapangan, para nelayan banyak yang mengakui bahwa para pengawas perikanan saat ini sudah sangat tegas. Oleh karena itu peluang ini dapat dimanfaatkan secara optimal yaitu dengan cara membekali para pengawas dengan disiplin kerja yang bagus. Sehingga sangat memungkinkan jika peluang ini untuk ditingkatkan dengan jalan membentuk, menerapkan dan menjaga wibawa tersebut saat menjalankan tugas.</p>

	<p>C. Kelembagaan</p> <p>2. Pemanfaatan kemudahan informasi dan komunikasi serta dukungan persenjataan dan personel dari TNI-AL.</p> <p>Kemudahan informasi dan komunikasi yang dimiliki oleh armada kapal pengawas sangat mendukung pengawasan yang dilakukan oleh pihak Ditjen P2SDKP. Kemudahan informasi dan komunikasi yang dimiliki menjadikan pengawasan yang dilakukan oleh armada kapal pengawas mampu saling berkoordinasi dalam mendeteksi segala sesuatu yang terjadi di laut. Informasi berupa berbagai indikasi pelanggaran yang didapatkan dengan mudah akan dapat segera ditindaklanjuti agar hasil gelar operasi yang dilakukan lebih optimal. Dengan dukungan kemudahan komunikasi, koordinasi lintas sektoral akan menjadi lebih mudah dilakukan. Selain itu, dukungan persenjataan dan personel yang diberikan oleh pihak TNI-AL juga sangat mendukung gelar operasi yang dilakukan, karena menurut fakta di lapangan para pelanggar perikanan umumnya lebih takut pada TNI-AL karena status Ditjen P2SDKP adalah sipil. Terlebih lagi saat ini para pengawas dari pihak Ditjen P2SDKP masih belum dipersenjatai maka kerjasama dengan TNI-AL masih sangat dibutuhkan.</p> <p>D. Teknologi</p> <p>-</p>
<p>Strategi OW (<i>Opportunity - Weakness</i>)</p>	<p>A. Sistem Pengawasan</p> <p>-</p> <p>B. Sumber Daya Manusia (SDM)</p> <p>1. Pemanfaatan wibawa petugas pengawas yang tegas untuk mengatasi kelemahan dalam hal kemampuan hukum dan penyidikan yang menyebabkan lemahnya <i>law enforcement</i> (penegakan hukum)</p> <p>Memanfaatkan peluang dari wibawa petugas pengawas yang tegas untuk meningkatkan kualitas pengawasan yang dilakukan. Lemahnya kemampuan pengawas perikanan dalam hal kemampuan hukum dan penyidikan menyebabkan lemahnya <i>law enforcement</i> (penegakan hukum) yang dilakukan. Oleh karena itu, dengan memanfaatkan peluang tersebut, maka setidaknya hal itu akan memberikan rasa segan dan sadar hukum bagi para pelaku perikanan yang melanggar.</p> <p>C. Kelembagaan</p> <p>2. Pemanfaatan dukungan dari TNI-AL untuk mengatasi koordinasi dan budaya kerja yang lemah.</p> <p>Dengan memanfaatkan peluang bahwa para pelanggar perikanan umumnya lebih takut pada pihak dari TNI-AL maka sangat mendukung dalam upaya peningkatan lemahnya koordinasi dan budaya kerja yang dimiliki oleh para pengawas perikanan. Dengan kedisiplinan kerja TNI-AL yang sudah menjadi <i>image</i> masyarakat umum, maka budaya kerja yang lemah saat ini cukup tercover oleh keberadaan para personel dari TNI-AL. Karena menurut fakta di lapangan, kelemahan yang dimiliki tersebut hanya dirasakan dan disadari oleh pihak dari Ditjen P2SDKP dan TNI-AL saja, dan para pelaku perikanan belum mengetahui hal ini. Sehingga pengawasan yang dilakukan oleh kapal pengawas sangat terbantu dengan adanya bantuan personel dan persenjataan dari TNI-AL.</p> <p>D. Teknologi</p> <p>-</p>

<p>Strategi ST (<i>Strenght – Threat</i>)</p>	<p>A. Sistem Pengawasan -</p> <p>B. Sumber Daya Manusia (SDM) -</p> <p>C. Kelembagaan 1. Pemanfaatan dukungan persenjataan dan personil</p> <p>Dengan memanfaatkan dukungan persenjataan dan personil dari TNI-AL, maka tantangan pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan yang hingga saat ini masih belum terealisasi dapat terpenuhi untuk sementara.</p> <p>D. Teknologi 2. Penyampaian informasi yang cepat dan tepat, kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (<i>Vessel Monitoring System</i>) serta dengan kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik mendukung armada yang terbatas.</p> <p>Dengan adanya penyampaian informasi yang cepat dan tepat maka koordinasi yang dilakukan akan menjadi lebih mudah, dan pendeteksian kapal-kapal perikanan yang melakukan pelanggaran juga dapat segera diketahui dan ditindaklanjuti dengan segera. Selain itu dengan dukungan sistem radar yang canggih (VMS) maka pergerakan kapal pengawas dan kapal-kapal perikanan dapat dipantau dari pusat pengendali yang berada di Jakarta. Dengan kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik, maka pengawasan yang dilakukan oleh kapal pengawas menjadi lebih mudah mengingat bahwa armada kapal pengawas yang ada saat ini sangat terbatas jumlahnya. Sehingga dengan kekuatan yang dimiliki saat ini, setidaknya sudah mendukung pengawasan yang dilakukan hingga dukungan armada yang ada akan dicukupi dari segi jumlah dan kapasitasnya sesuai dengan kebutuhan pengawasan yang dilakukan.</p>
<p>Strategi WT (<i>Weakness – Threat</i>)</p>	<p>A. Sistem Pengawasan 1. Penguoptimalan manajemen pengawasan, keseriusan dan pemberian sanksi tegas dalam hal tindak lanjut hasil gelar operasi.</p> <p>Tujuannya adalah untuk menghasilkan pengawasan perikanan yang diharapkan yaitu terintegrasi dan terkoordinir dengan baik. Dengan pemberian sanksi yang tegas, maka tingkat pelanggaran yang terjadi dapat ditekan, dicegah, bahkan dihentikan sepenuhnya. Dengan manajemen pengawasan yang terorganisir, maka tindak lanjut gelar operasi dapat dilakukan dengan penuh keseriusan.</p> <p>B. Sumber Daya Manusia (SDM) 2. Peningkatan kualitas kerja SDM dalam hal kemampuan hukum dan penyidikan.</p> <p>Diperlukan karena kualitas kerja SDM masih belum mendukung terutama dalam hal kapasitas yang dimiliki baik itu berupa kemampuan hukum dan penyidikan. Hal ini bertujuan untuk membekali para pengawas perikanan agar kemampuan yang dimiliki lebih optimal dalam hal penegakan hukum yang dilakukan, karena kualitas SDM sangat mempengaruhi kualitas pengawasan yang dilakukan.</p>

C. Kelembagaan

3. Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan

Sangat dibutuhkan dalam setiap gelar operasi yang dilakukan. Karena tidak jarang para pelanggar melakukan perlawanan kepada petugas pengawas, bahkan melakukan penembakan jika para pelanggar memiliki senjata. Sehingga untuk mengantisipasi kembali hal-hal yang dapat membahayakan para petugas dilapangan maka pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan dan upaya menjaga ketertiban di laut sangat diperlukan.

D. Teknologi4. Penghentian pengadaan kapal pengawas yang terbuat dari bahan *fibreglass* ke bahan yang lebih kuat.

Bertujuan agar kemampuan kapal pengawas benar-benar mendukung dalam gelar operasi yang dilakukan. Dengan pengadaan kapal pengawas yang berbahan dasar lebih kuat dari *fibreglass*, maka kekuatiran para pengawas perikanan akan kerawanan kapal pengawas terhadap benturan dan terjangan gelombang besar dapat teratasi. Sehingga dengan tingkat keamanan kapal pengawas yang lebih baik, maka hal ini mampu meningkatkan kualitas pengawasan yang dilakukan. Para pengawas perikanan akan lebih fokus terhadap tugas yang dijalankan karena rasa aman yang dimiliki dalam bertugas.

Sumber : Data primer diolah

Dari tabel 15 dapat diketahui bahwa ada beberapa strategi yang dapat dirumuskan dengan memanfaatkan kekuatan ataupun peluang yang ada untuk mengatasi kelemahan dan tantangan. Selain itu, terdapat strategi baru atau strategi yang perlu ditambahkan yang memerlukan tindak lanjut dari pihak manajemen pengawasan yaitu Ditjen P2SDKP pada umumnya dan Direktorat Kapal Pengawas pada khususnya.

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

1. Dari analisis IFAS dan EFAS secara umum respon yang diberikan pihak internal maupun eksternal terhadap setiap faktor strategis internal dan eksternal adalah baik di atas rata-rata.
2. Jumlah kapal patroli yang digunakan Indonesia dalam kegiatan pengawasan perikanan saat ini masih belum mampu mengcover seluruh perairan di Indonesia.
3. Seperti yang telah dijelaskan ke dalam tabel SFAS dan tabel kesimpulan SFAS dapat diketahui bahwa dari keempat faktor strategis SWOT, terdapat faktor-faktor yang memiliki durasi jangka pendek (< 1 tahun) adalah faktor-faktor yang penting dan membutuhkan penanganan secepatnya dan disesuaikan dengan sumber daya yang dimiliki.
4. Faktor strategis kunci jangka menengah (1 – 3 tahun) adalah faktor yang penting yang harus mendapat perhatian lebih, tetapi tindak lanjutnya tetap harus disesuaikan dengan sumber daya yang dimiliki. Penentuan jangka waktu menengah terhadap faktor strategis kunci tersebut karena sesuai dengan kenyataan bahwa sumber daya yang dimiliki saat ini baru dapat menanganinya secara keseluruhan membutuhkan waktu 1 sampai dengan 3 tahun.
5. Faktor-faktor strategis kunci jangka panjang (> 3 tahun) adalah faktor penting yang mempengaruhi aktivitas pengawasan dan sifatnya tidak mudah dirubah karena berkaitan dengan karakteristik pengawasan, melibatkan banyak pihak eksternal. Beberapa faktor tertentu harus dipertahankan bahkan harus menjadi

lebih baik. Maksud penentuan jangka panjang ini ialah usaha untuk merubah ataupun mempertahankannya lebih dari 3 tahun.

6. Terdapat empat kombinasi strategi matrik SWOT yang diperoleh, yaitu :

- **Strategi SO**

1. Memanfaatkan pengalaman kerja 1 – 5 tahun untuk membentuk, menerapkan dan menjaga wibawa petugas pengawas yang tegas.
2. Pemanfaatan kemudahan informasi dan komunikasi serta dukungan persenjataan dan personel dari TNI-AL.

- **Strategi OW**

1. Pemanfaatan wibawa petugas pengawas yang tegas untuk mengatasi kelemahan dalam hal kemampuan hukum dan penyidikan yang menyebabkan lemahnya *law enforcement* (penegakan hukum)
2. Pemanfaatan dukungan dari TNI-AL untuk mengatasi koordinasi dan budaya kerja yang lemah.

- **Strategi ST**

1. Pemanfaatan dukungan persenjataan dan personel
2. Penyampaian informasi yang cepat dan tepat, kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (*Vessel Monitoring System*) serta dengan kecepatan kapal pengawas yang relatif lebih baik dan sarana telekomunikasi yang lebih baik mendukung armada yang terbatas.

- **Strategi WT**

1. Pengoptimalan manajemen pengawasan, keseriusan dan pemberian sanksi tegas dalam hal tindak lanjut hasil gelar operasi.

2. Peningkatan kualitas kerja SDM dalam hal kemampuan hukum dan penyidikan.
3. Pengadaan senjata guna kepentingan pengamanan
4. Penghentian pengadaan kapal pengawas yang terbuat dari bahan *fibreglass* ke bahan yang lebih kuat.

5.2. Saran

Saran yang dapat disampaikan peneliti berkaitan dengan pengembangan armada kapal pengawas diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut :

1. Terdapat 8 faktor strategis kunci jangka pendek yang perlu segera diresponi dengan mengambil tindakan cepat, karena faktor strategis kunci jangka pendek ini sangat penting dan berpengaruh terhadap kelangsungan kinerja pengawasan dengan menggunakan armada kapal pengawas.
2. Terdapat 6 faktor strategis kunci jangka menengah yang oleh pihak Direktorat Kapal Pengawas perlu diberikan perhatian dan segera diresponi berdasarkan tingkat kepentingan tiap-tiap faktor strategis kunci tersebut berdasarkan ketersediaan sumber daya pengawasan.
3. Terdapat 5 faktor strategis kunci jangka panjang. Dimana yang berupa masalah harus dihadapi dan dicarikan tindakan oleh pihak Direktorat Kapal Pengawas sebagai jalan keluar.
4. Perlunya pengidentifikasian faktor-faktor internal dan eksternal armada kapal pengawas secara periodik, baik berupa *strenghths* (kekuatan), *weaknesses* (kelemahan), *opportunities* (peluang), maupun *threats* (tantangan). Karena hal ini dapat membantu pihak Ditjen P2SDKP dalam

mengambil keputusan untuk meningkatkan kualitas pengawasan yang dilakukan.

5. Perlu dilakukan penambahan jumlah armada kapal patroli setidaknya sebanyak 589 unit, karena dengan perhitungan secara sederhana berdasarkan perbandingan luas dan karakter perairan antara Indonesia dan Malaysia, setidaknya Indonesia membutuhkan 611 unit kapal patroli untuk mampu mengcover seluruh perairannya. Selain itu, zona pengawasan yang dilakukan oleh armada kapal pengawas saat ini masih terlalu luas. Sehingga dari 9 zona Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) yang ada saat ini perlu dilakukan penyempitan, setidaknya menjadi dua kali lipat yaitu menjadi 18 zona WPP guna memudahkan kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh kapal pengawas yang bertugas di tiap-tiap zona tersebut.
6. Perlunya penelitian lebih lanjut bagi peneliti yang tertarik dengan topik pengawasan sumber daya perikanan dengan menggunakan kapal pengawas, khususnya mengenai optimalisasi armada kapal pengawas, untuk mencari tahu dan mendapatkan jumlah armada yang ideal untuk mampu mengcover seluruh perairan Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2005. *Pedoman Tata Tertib, Tugas dan Tanggung Jawab ABK Kapal Pengawas*. Direktorat Kapal Pengawas. Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan. Departemen Kelautan dan Perikanan.
- _____. 28 Januari 2005a. *Atasi Illegal Fishing, DKP Tambah Kapal Pengawas Perikanan*. Siaran Pers Utama Ditjen P2SDKP. Departemen Kelautan dan Perikanan. Jakarta.
- _____. 2005b. *Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan dengan Sistem MCS*. Direktorat Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan. Departemen Kelautan dan Perikanan Pusat. Jakarta.
- _____. September 2005. *Kebijakan dan Program Operasional Kapal Pengawas*. Makalah Rapat Teknis Pengawasan Nasional Sumber Daya Kelautan dan Perikanan. Departemen Kelautan dan Perikanan. Yogyakarta.
- _____. 2006. *Canadian Coast Guard*. Canadian Coast Guard College. Canada.
- _____. 2006. *Malaysian Coast Guard*. Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA). Malaysia.
- _____. 2006. *United States Coast Guard (USSGC)*. U.S. Department of Homeland Security. United States of America.
- _____. 2007. *Kebijakan Operasional Kapal Pengawas*. Makalah Temu Koordinasi Nahkoda dan Perwira Kapal Pengawas. Hotel Ibis Mangga Dua. Jakarta.
- Arikunto, Suharsini. 2002. *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktek*. Penerbit Rineka Cipta. Yogyakarta.
- Budiman, Arif. 2006. *Pembinaan Wilayah Negara Untuk Kepentingan Pertahanan*. Litbang Pertahanan Indonesia. Balitbang Dephan. Departemen Pertahanan Republik Indonesia.
- Hunger, David J and Wheelen, Thomas L. 2003. *Manajemen Strategis*. Edisi Bahasa Indonesia. Penerbit Andi. Yogyakarta.
- Indiantoro dan Supomo. 1999. *Metode Penelitian Bisnis Untuk Akuntansi*. BPF. Universitas Diponegoro. Semarang.
- Karwur, D.B.A. 2003. *Paradigma Baru Peraturan Daerah Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Laut Terpadu Berbasis Masyarakat di Propinsi Sulawesi*

Utara. Pengantar Falsafah Sains. Program Pasca Sarjana / S3. Institut Pertanian Bogor.

Narbuko, C. dan A. Achmadi. 1999. *Metode Penelitian*. PT Bumi Aksara. Jakarta.

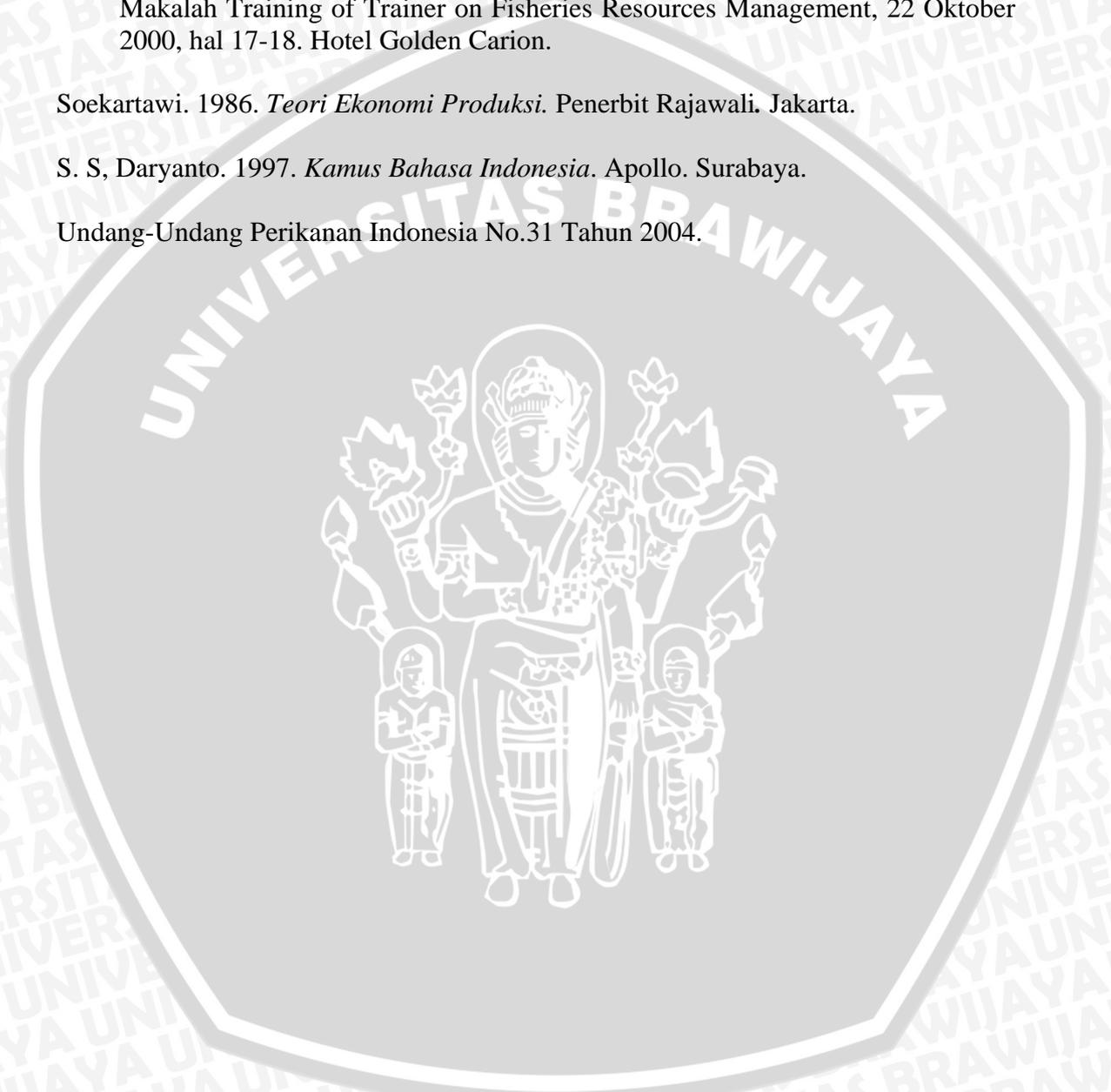
Nazir, Moh. 1999. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta.

Salim. 2002. *Kebijakan Operasional Pengelolaan Sumberdaya Ikan di Indonesia*. Makalah Training of Trainer on Fisheries Resources Management, 22 Oktober 2000, hal 17-18. Hotel Golden Carion.

Soekartawi. 1986. *Teori Ekonomi Produksi*. Penerbit Rajawali. Jakarta.

S. S, Daryanto. 1997. *Kamus Bahasa Indonesia*. Apollo. Surabaya.

Undang-Undang Perikanan Indonesia No.31 Tahun 2004.



Lampiran 1. Kapal Pengawas Ditjen P2SDKP

KAPAL PENGAWAS PERIKANAN HIU MACAN

Jumlah Kapal	: 2 unit
Panjang (LOA)	: 36,00 m
Panjang Garis Air	: 31,80 m
Lebar Max (B.Max)	: 7,00 m
Lebar Waterline (B.WL)	: 5,78 m
Tinggi Tengah Kapal (DMDL)	: 3,35 m
Sarat Air Maksimum	: 1,30 m
Mesin Penggerak	: 3x1100 HP
Kecepatan Maksimum	: 31 Knot
Jumlah ABK	: 24 orang
Biaya Operasional (Rp.Juta)	: 2.500



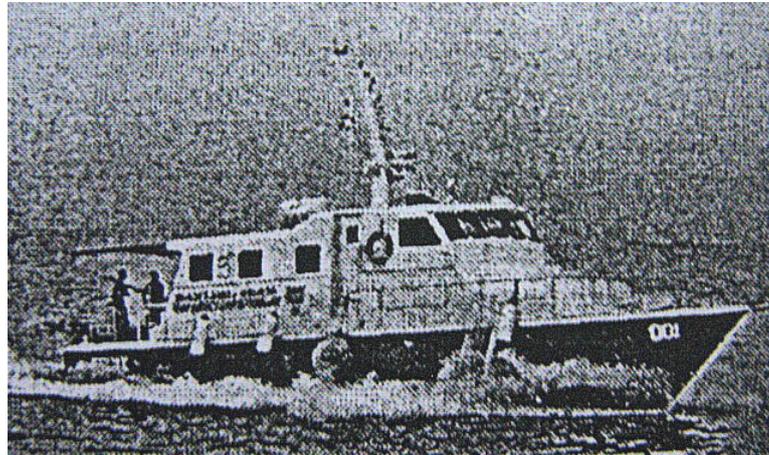
KAPAL PENGAWAS PERIKANAN HIU

Jumlah	: 8 unit
Panjang (LOA)	: 28,00 m
Panjang Garis Tegak (LBP)	: 24,00 m
Lebar	: 5,40 m
Tinggi	: 1,05 m
Sarat Air Maksimum	: 1,05 m
Mesin Penggerak	: 2x750 HP
Kecepatan Maksimum	: 27 Knot
Jumlah ABK	: 14 orang
Biaya Operasional (Rp.Juta)	: 2.000



KAPAL PENGAWAS PERIKANAN TODAK

Jumlah	: 2 unit
Panjang (LOA)	: 18,00 m
Panjang Garis Tegak (LBP)	: 17,00 m
Lebar	: 4,40 m
Tinggi	: 2,37 m
Sarat Air Maksimum	: 0,95 m
Mesin Penggerak	: 2x400 HP
Kecepatan Maksimum	: 15 Knot
Jumlah ABK	: 10 orang
Biaya Operasional (Rp.Juta)	: 1.500



KAPAL PENGAWAS PERIKANAN BARRACUDA

Jumlah	: 2 unit
Panjang (LOA)	: 17,00 m
Panjang Garis Tegak (LBP)	: 14,80 m
Lebar	: 4,10 m
Tinggi	: 2,00 m
Sarat Air Maksimum	: 1,37 m
Mesin Penggerak	: 1x350 HP
Kecepatan Maksimum	: 10 Knot
Jumlah ABK	: 10 orang
Biaya Operasional (Rp.Juta)	: 1.000



SPEED BOAT PENGAWAS PERIKANAN MARLIN

Jumlah	: 11 unit
Panjang (LOA)	: 7,00 m
Panjang Garis Tegak	: 14,80 m
Lebar	: 4,10 m
Tinggi	: 2,00 m
Sarat Air Maksimum	: 1,37 m
Mesin Penggerak	: 1x350 HP
Kecepatan Maksimum	: 10 Knot
Jumlah ABK	: 2 orang
Biaya Operasional (Rp.Juta)	: 250



Lampiran 5. Identifikasi Jawaban Kuisioner Lingkungan Internal dan Eksternal

a. Lingkungan Internal

Item pertanyaan ke	Jawaban yang diberikan	Respon	Bobot yang diberikan			Dominasi bobot
			0,0	0,025	0,050	
1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terintegrasi dengan dukungan kelembagaan pengawasan, sarana dan prasarana, dll. 2. Menerapkan sistem MCS (<i>Monitoring, Control, and Surveillance</i>) 3. Menangani <i>illegal fishing</i> 4. Menggunakan kapal pengawas 5. Belum optimal 6. Cukup bagus dan selalu ada peningkatan 	27	-	-	11	0,050
			-	-	5	
			-	-	3	
			-	2	3	
			-	1	1	
			-	-	1	
			-	3	24	
2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ada, kemudahan karena dukungan SDM, sarpras, dan masyarakat 2. Berpengaruh langsung terhadap penerimaan di sektor perikanan 3. Terdapat 20 unit kapal pengawas 4. Dapat meminimalisir praktek <i>illegal fishing/illegal loading</i> 	28	-	17	2	0,025
			-	-	3	
			-	3	1	
			-	2	-	
			-	22	6	
3	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah kurang, tingkat pendidikan SLTA s/d S1, pengalaman kerja 1 – 5 tahun 2. Untuk yang membidangi perikanan masih terbatas 	20	-	3	11	0,050
			-	4	2	
			-	7	13	
4	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ada 2. Belum optimal 3. Pekerjaan pengawas tidak mudah 4. Harus didukung oleh berbagai pihak 	18	-	9	1	0,025
			-	4	1	
			-	2	-	
			-	-	1	
			-	15	3	
5	<ol style="list-style-type: none"> 1. Masih sentralistik (terpusat) 2. Merupakan ujung tombak pengawasan 3. Terdapat 5 UPT (Unit Pelaksana Teknis) di daerah : 2 pangkalan pengawas dan 3 satuan pengawas 	23	-	3	9	0,050
			-	-	7	
			-	2	2	
			-	5	18	
6	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum optimal 2. Masih kurang manajemen pengelola 3. Bagus dan terencana 	11	-	1	5	0,050
			-	2	2	
			-	1	-	
			-	4	7	
7	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ada 2. Penanganan SDM kurang intensif dibanding manajemen teknologi 	24	-	-	21	0,050
			-	1	2	
			-	1	23	

8	1. Kemudahan informasi dan komunikasi 2. Dukungan persenjataan untuk pengamanan dan dukungan personil	20	-	2	10	0,050
			-	3	5	
			-	5	15	
9	1. Belum padu, masih berdiri sendiri 2. Cukup memadai 3. Modern dan canggih	25	-	6	9	0,050
			-	3	4	
			-	9	16	
10	1. Ya 2. Sudah sesuai standar 3. Dapat bekerja dengan baik	15	-	6	-	0,025
			-	3	3	
			-	10	5	
11	1. Ya 2. Sangat mendukung	19	-	15	2	0,025
			-	-	2	
			-	15	4	
12	1. Informasi dan komunikasi dapat disampaikan dengan cepat dan tepat 2. Kapal pengawas dilengkapi dengan VMS (<i>Vessel Monitoring System</i>) 3. Mendukung kegiatan pengawasan	25	-	-	14	0,050
			-	-	9	
			-	-	25	
13	1. Kecepatan kapal relatif lebih baik 2. Sarana telekomunikasi yang lebih baik	23	-	-	15	0,050
			-	2	6	
			-	4	19	
14	1. SDM dan prasarana masih terbatas dari segi kualitas dan kuantitas 2. Koordinasi lintas sektoral yang masih lemah	23	-	-	14	0,050
			-	2	7	
			-	2	21	
15	1. Manajemennya 2. Koordinasi dengan instansi terkait	8	-	-	5	0,050
			-	-	3	
			-	-	8	
16	1. Tidak lanjut hasil gelar operasi 2. Banyak pelanggar perikanan yang bebas setelah proses pengadilan 3. PPNS di daerah masih di bawah kendali PEMDA	18	-	-	8	0,050
			-	-	5	
			-	1	2	
			-	1	16	
17	1. Intervensi dari pihak tertentu 2. Komplain dari masyarakat 3. Penyebaran Armada kapal pengawas tidak merata	12	-	4	2	0,025
			-	3	1	
			-	2	-	
			-	9	3	
18	1. Kemampuan hukum dan penyidikan 2. Perlu pelatihan 3. Disiplin kerja	22	-	-	9	0,050
			-	2	6	
			-	3	2	
			-	5	17	
19	1. Tingkat pendidikan masih relatif rendah 2. Belum dipersenjatai	16	-	7	2	0,025
			-	5	2	
			-	12	4	
20	1. Terjadi KKN 2. Meremehkan petugas pengawasan 3. <i>Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU Fishing)</i>	16	-	8	-	0,025
			-	3	3	
			-	2	-	

			-	13	3	
21	1. <i>Law enforcement</i> (penegakan hukum) 2. Kekurangan SDM	14	- - -	3 2 5	6 3 9	0,050
22	1. Koordinasi dan budaya kerja 2. <i>Training</i> (pelatihan)	17	- - -	- - -	12 5 17	0,050
23	1. Sentralistik 2. <i>Miss management</i> 3. Tumpang tindih kewenangan/kebijakan	24	- - - -	14 4 3 21	2 - 1 3	0,025
24	1. Tidak ada	6	6 6	- -	- -	0,0
25	1. Cukup baik	13	- -	13 13	- -	0,025
26	1. Kemampuan mengaplikasi secara maksimal 2. Pemeliharaan agar alat tetap berfungsi	26	- - -	17 5 22	2 2 4	0,025
27	1. Biaya tinggi	10	- -	10 10	- -	0,025
28	1. Kapal yang terbuat dari <i>fibreglass</i> 2. Boros BBM 3. Tingginya biaya pemeliharaan 4. Kurangnya armada	28	- - - -	- 2 2 4	16 3 3 24	0,050
29	1. Tidak ada	6	6 6	- -	- -	0,0

Sumber : Data primer diolah

b. Lingkungan Eksternal

Item pertanyaan ke	Jawaban yang diberikan	Respon	Bobot yang diberikan			Dominasi bobot
			0,0	0,025	0,050	
1	1. Sangat penting 2. Tingkat pelanggaran yang terjadi tinggi 3. Guna pengawasan sumber daya perikanan 4. Pengawas perikanan masih teledor 5. Banyak yang menganggur	39	- - - - 2	3 2 2 3 -	20 4 3 - -	0,050
2	1. Sangat tegas 2. Banyak kapal perikanan yang diperiksa maupun ditangkap 3. Wajib menjaga wibawanya	31	- - - -	- 3 3 6	10 8 7 25	0,050
3	1. Cukup banyak 2. Perlu ditambah jumlahnya 3. Disesuaikan dengan kebutuhan 4. Terlalu banyak	20	- - - 2	7 3 2 -	3 2 1 -	0,025
			2	12	6	

4	1. Sangat berpengaruh 2. Terus dipertahankan 3. Perlu ditingkatkan 4. Masih ada pelanggaran perikanan yang meremehkan petugas pengawas (karena status Ditjen P2SDKP adalah sipil)	37	- - - -	6 - 3 2	15 7 4 -	0,050
			-	11	26	
5	1. Sangat perlu 2. Para pelanggar lebih takut pada TNI-AL 3. Perlu dipertahankan dan ditingkatkan 4. Agar para pelanggar jera/kapok 5. Pelanggaran yang terjadi masih marak	37	- - - - -	2 2 2 2 -	10 7 6 3 3	0,050
			-	8	29	
6	1. Cukup canggih 2. Kecepatan kapal pengawas mendukung 3. Mampu melakukan pengejaran 4. Masih belum mendukung	29	- - - -	10 4 2 2	7 2 2 -	0,025
			-	18	11	
7	1. Cukup banyak 2. Perlu ditambah 3. Patroli lebih digencarkan/ditingkatkan	21	- - -	10 3 2	4 2 -	0,025
			-	15	6	
8	1. Sangat perlu 2. perairan Indonesia sangat luas 3. Tingkat pelanggaran tinggi 4. Disesuaikan dengan kebutuhan pengawasan (jumlah kapal perikanan sangat banyak).	39	- - - -	- 7 4 2	13 8 3 2	0,050
			-	13	26	
9	1. Sangat sulit 2. Kapal pengawas cukup canggih 3. Petugas patroli cukup tegas 4. Laut Indonesia sangat luas 5. Jumlah armada kurang	35	- - - - -	5 3 2 - -	11 6 4 2 2	0,050
			-	10	25	
10	1. Sangat berpengaruh 2. Waktu operasi perlu ditambah (jumlah trip dan lama operasi) 3. Armada kapal patroli ditambah	19	- - -	4 2 -	9 2 2	0,050
			-	6	13	
11.	1. Sangat perlu 2. Untuk mempermudah pemeriksaan kapal asing	37	- -	9 5	18 5	0,050
			-	14	23	
12	1. Sangat perlu 2. Masih ada para pelanggar yang melakukan perlawanan 3. Untuk pengamanan 4. Supaya tidak diremehkan dan ditakuti oleh para pelanggar.	17	- - - -	5 - - -	6 2 2 2	0,050
			-	5	12	
13	1. Cukup memuaskan 2. Kewenangan kurang jelas 3. Cukup memberikan jaminan berusaha bagi masyarakat nelayan dan pengusaha perikanan	28	- - -	10 8 2	4 3 -	0,025

	4. Perlu ditingkatkan		-	1	-	
			-	21	7	
14	1. Sangat perlu 2. Pengawasan oleh Ditjen P2SDKP masih baru 3. Nelayan lebih takut pada TNI-AL	35	-	12	8	0,025
			-	7	2	
			-	3	3	
			-	22	13	
15	1. Sangat perlu 2. Spesifikasi kapal pengawas 3. Kecepatan, ukuran, kecanggihan, dll	38	-	10	13	0,050
			-	4	7	
			-	2	2	
			-	16	22	
16	1. Sangat perlu 2. Jumlah kapal pengawas ditambah 3. Supaya kapal pengawas lebih canggih dari kapal perikanan.	35	-	-	15	0,050
			-	6	8	
			-	2	4	
			-	8	27	

Sumber : Data primer diolah

Lampiran 6. Tabulasi Hasil Kuisisioner Faktor Internal dan Eksternal

a. Faktor Internal untuk *Strenght* (kekuatan) dan *Weakness* (kelemahan)

Item Pertanyaan ke	Respon	Rating	Bobot
1	27	5	0,050
2	28	5	0,025
3	20	4	0,050
4	18	4	0,025
5	23	5	0,050
6	11	2	0,050
7	24	5	0,050
8	20	4	0,050
9	25	5	0,050
10	15	3	0,025
11	19	4	0,025
12	25	5	0,050
13	23	5	0,050
14	23	5	0,050
15	8	2	0,050
16	18	4	0,050
17	12	3	0,025
18	22	4	0,050
19	16	3	0,025
20	16	3	0,025
21	14	3	0,050
22	17	4	0,050
23	24	5	0,025
24	6	2	0,0
25	13	3	0,025
26	26	5	0,025
27	10	2	0,025
28	28	5	0,050
29	6	2	0,0

Sumber : Data primer diolah

Keterangan :

Skala interval rating : 0 – 5 = **1** (sangat buruk), 6 – 11 = **2** (di bawah rata-rata),
12 – 16 = **3** (rata-rata), 17 – 22 = **4** (di atas rata-rata),
23 – 28 = **5** (sangat baik)

b. Faktor Eksternal untuk *Opportunity* (peluang) dan *Threat* (tantangan)

Item Pertanyaan ke	Respon	Rating	Bobot
1	39	5	0,050
2	31	4	0,050
3	20	3	0,025
4	37	5	0,050
5	37	5	0,050
6	29	4	0,025
7	21	4	0,025
8	39	5	0,050
9	35	5	0,050
10	19	3	0,050
11	37	5	0,050
12	17	3	0,050
13	28	4	0,025
14	35	5	0,025
15	38	5	0,050
16	35	5	0,050

Sumber : Data primer diolah

Keterangan :

Skala interval rating : 0 – 8 = **1** (jelek), 9 – 16 = **2** (di bawah rata-rata),
17 – 24 = **3** (rata-rata), 25 – 32 = **4** (di atas rata-rata),
33 – 40 = **5** (hebat)

Gambar 3. Pembagian Kelompok Kerja di Kapal Pengawas

