

**Kelembagaan Pelabuhan Laut dan Pelabuhan Perikanan di Kendari**  
*Institutional of Sea Port and Fisheries Harbour in kendari*

**Dewi Indira Biasane**

Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan  
Jl. Medan Merdeka Timur No.5, Jakarta Pusat  
e-mail: dibiasane@gmail.com

Naskah diterima 04 April 2014, diedit 24 April 2014, disetujui 30 Mei 2014

**ABSTRAK**

Penelitian ini dimaksudkan untuk menganalisis tingkat efektifitas dan efisiensi kinerja pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan Kendari, yang ditinjau dari aspek kelembagaan dan kewenangan masing-masing instansi. Efektifitas dan efisiensi dalam lembaga penting adanya agar tujuan dari didirikannya lembaga tersebut dapat terpenuhi. Salah satu indikasi adanya tidak efektif dan efisiensi dari kedua lembaga tersebut bahwa sama-sama mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar. Metode analisis menggunakan analisis SWOT dan analisis perbandingan normatif. Hasil analisis menunjukkan bahwa peningkatan kinerja pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan di Kendari semakin meningkat, namun demikian di salah satu sisi terjadi peningkatan tuntutan akan pertambahan sarana dan prasarana sebagai akibat meningkatnya permintaan pelayanan baik kualitas maupun kuantitas oleh pengguna pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan. Penataan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan di Kota Kendari perlu dilakukan dengan cara inventarisasi dan harmonisasi pasal demi pasal dari peraturan perundang-undangan yang menyangkut pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan, antara lain: Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Kata Kunci: pelabuhan, perikanan, analisis SWOT, normatif

**ABSTRACT**

*Study is to analyze the effectiveness and efficiency of seaports and fisheries harbors of Kendari, reviewed from the institution and authority of each institution. Effectiveness and efficiency are essential for the achievement of aim of the organization's purpose. One indication of ineffective and inefficiency of the two institutions that are issued the approval of clearance. A method of analysis using SWOT analysis and legal normative. The results of analysis showing that performance of seaport and fisheries harbors increase, however, on one side there was an increase in the number of facilities and infrastructures due to the rising demand of the good quality and quantity by users. Structuring of organization could be done by inventarization and harmonization the article related to the sea port and fisheries harbor management, such as Shipping Act and Fisheries Act.*

*Kata kunci: port, fisheries, SWOT analysis, normative*

## PENDAHULUAN

Pelabuhan mempunyai beberapa manfaat penting, seperti sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dalam maupun luar negeri; sebagai tempat naik dan turunnya penumpang, serta tempat bongkar-muat barang-barang dan hewan-hewan serta hasil laut. Pelabuhan bahkan memegang peranan penting dalam mendorong tumbuhnya kota-kota pelabuhan seperti di Singapura, Hongkong, Tokyo, dan lain-lain. Kota pelabuhan merupakan pusat pertumbuhan dengan penggerak utamanya jasa-jasa yang berkaitan dengan perhubungan. Karena kegunaannya yang begitu penting, pelabuhan memerlukan manajemen khusus dan terintegrasi dengan pengembangan kota di mana pelabuhan tersebut terletak.

Berkaitan dengan hal tersebut, pentingnya fungsi dan manfaat pelabuhan bagi perekonomian suatu negara seharusnya berbanding lurus dengan kinerja dan produktivitas yang dimiliki pelabuhan tersebut. Kinerja pelabuhan yang baik tentunya didukung oleh berbagai faktor. Salah satu yang penting adalah kecepatan dan ketepatan pelayanan kepelabuhanan, baik itu terkait dengan izin kegiatan usaha maupun izin atau persetujuan yang terkait dengan kelaiklautan kapal. Terkait dengan kajian ini yang membahas pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan, kedua pelabuhan merupakan instansi terpisah yang memiliki kewenangan, baik yang terkait dengan izin kegiatan usaha maupun izin atau persetujuan yang terkait dengan kelaiklautan kapal. Berkaitan dengan alur pikir tersebut di atas, maka kajian kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan di Kendari mempunyai posisi yang strategis baik dalam perspektif pengelolaan pembangunan daerah pada umumnya serta perspektif pembangunan transportasi laut dan perspektif pembangunan perikanan karena kajian ini berupaya mengevaluasi peran dan kondisi serta kinerja pelabuhan laut Kendari dan pelabuhan perikanan Kendari termasuk koordinasi dan sinergisitas dari implemmentasi program yang diemban oleh kedua lembaga tersebut.

## METODE

Berbagai pandangan terhadap pertumbuhan ekonomi baik secara nasional, dan pandangan tersebut mencatat bahwa kemajuan ekonomi ekonomi suatu Negara diangguh oleh faktor-faktor penunjang seperti: modal sumber daya manusia (*human capital*), sumber daya alam (*natural resources*), tingkat kepadatan penduduk dan teknologi yang merupakan faktor kunci yang menjadi penjas mengapa suatu negara dapat mengakumulasi kekayaan dan pertumbuhan ekonomi. Pencarian

penjelasan terhadap faktor yang menyebabkan diperolehnya pertumbuhan ekonomi tersebut terus mengalami pembauran. Dalam satu dekade terakhir ini muncul diskursus yang lebih intensif mengenai pentingnya factor “kelembagaan (*institutions*) sebagai variabel yang mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. investasi, khususnya untuk meningkatkan kapasitas individu (*human capital*) maupun berpartisipasi dalam kegiatan ekonomi produktif [1].

Kelembagaan dapat beroperasi baik dalam level makro maupun level mikro. Pada level mikro, aspek kelembagaan lebih dikenal sebagai suatu *institutional arrangement* yang lebih mengedepankan aspek *institutional of goverence*. *Institutional arrangement* pada dasarnya adalah *arrangement* antar unit ekonomi yang mengatur bagaimana anggota institusi tersebut bersaing maupun bekerja sama. Dalam level mikro, kelembagaan lebih ditekankan pada cara mengelola transaksi, termasuk di dalamnya menyangkut transaksi pasar, quasi market dan kontrak. Dalam kelembagaan kelautan dan perikanan sering diterjemahkan sebagai *institutional arrangement* yaitu kelembagaan yang berperan penting dalam mengatur mekanisme alokasi sumber daya yang sering bersifat *unique* (khas)[2].

Kondisi geografis, SDA yang melimpah, teknologi yang memadai, dan penduduk yang bermutu sangat mungkin menjadi sumber pertumbuhan ekonomi; namun semua itu tidak akan memacu kesejahteraan apabila tidak dipandu dengan sistem kelembagaan ekonomi yang baik. Inilah yang terjadi di banyak negara berkembang sehingga seluruh potensi ekonominya menjadi mubazir dan terjerembab dalam keterbelakangan dan kemiskinan yang tiada berujung[3]. Kelembagaan memiliki sumbangan yang penting dalam pembangunan ekonomi mengingat adanya kegagalan pasar sebagai akibat mahalnya informasi dan pelaku pasar yang tidak menggunakan semua informasi yang diperoleh atau tidak mampu diperoleh[4].

Ketidaksempurnaan informasi dan keterbatasan dalam kapasitas mengolah informasi akan mempengaruhi biaya transaksi yang mendasari pembentukan kelembagaan. Biaya transaksi muncul sebagai akibat informasi yang mahal dan asimetris. Biaya yang muncul tidak hanya untuk menjamin terjadinya transaksi melainkan pula biaya monitoring dan *enforcement costs*. Pelaku ekonomi yang menguasai informasi dapat dengan mudah merenggut keuntungan karena kelembagaan merupakan modal sosial yang sebagaimana faktor produksi lain seperti modal, tenaga kerja, dan teknologi serta *human capital*, ikut menentukan tingkat output atau kesejahteraan

dari suatu negara. Masalah-masalah ketidaksempurnaan muncul hampir di setiap kegiatan ekonomi selama terdapat potensi kegagalan mekanisme pasar yang diakibatkan oleh eksternalitas dalam produksi, eksistensi barang publik, ..... *hidden action* dan *hidden type*, dan *unforeseen contingencies*.

Proses perubahan kelembagaan untuk menjadi kelembagaan yang lebih baik dari keadaan sekarang secara fungsional akan melibatkan keajegan-keajegan hubungan atau hubungan-hubungan yang bersifat tetap antara tata kelembagaan (*institutional arrangement*) sebagai aspek statik (*static aspect*) dan mekanisme kelembagaan (*institutional framework*) sebagai aspek dinamik (*dynamic aspect*). Kesadaran (*consciousness*) kelembagaan terhadap keseluruhan proses perubahan yang terjadi dalam dirinya untuk menjadi lebih baik akan mampu menghasilkan perubahan sistem. Hanya perubahan sistem yang didasarkan pada kesadaran kelembagaan semacam inilah yang akan mampu menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang dihadapi oleh kelembagaan.

Sedangkan aspek mekanisme kelembagaan sebagai format aspek dinamik, meliputi: (1) mekanisme atau kerangka kerja dari pelaksanaan kewenangan, tugas pokok, dan fungsi lembaga sebagaimana dapat diketahui melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional; (2) jejaring kerja antarlembaga sebagaimana dapat dipahami melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional; dan (3) hasil kerja pelaksanaan tugas pokok dan fungsi lembaga sebagaimana dapat diketahui melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional. (4) sarana dan prasarana untuk melaksanakan kewenangan, tugas pokok, dan fungsi lembaga sebagaimana dapat diketahui melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional; (5) sumber daya manusia yang dibutuhkan sebagai pelaksana kewenangan, tugas pokok, dan fungsi lembaga sebagaimana dapat diketahui melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional; dan (6) sumber daya manusia sebagai *the man behind the gun* yang memiliki kemampuan untuk menentukan tingkat keberhasilan dari pelaksanaan kewenangan, tugas pokok, dan fungsi lembaga.

Sedangkan aspek mekanisme kelembagaan sebagai format aspek dinamik, meliputi: (1) mekanisme atau kerangka kerja dari pelaksanaan kewenangan, tugas pokok, dan fungsi lembaga sebagaimana dapat diketahui

melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional; (2) jejaring kerja antarlembaga sebagaimana dapat dipahami melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional; dan (3) hasil kerja pelaksanaan tugas pokok dan fungsi lembaga sebagaimana dapat diketahui melalui penafsiran dan penalaran terhadap landasan hukum disertai dengan argumentasi yang rasional.

Patut disadari bahwa kelembagaan tidaklah statis, namun dinamis sesuai dengan interaksi sosial, ekonomi, dan politik yang mempertemukan antar kepentingan. Sifat dinamis kelembagaan juga disebabkan oleh berubahnya nilai-nilai dan kultur masyarakat seiring dengan perubahan masa. Dengan demikian, kelembagaan pasti akan berubah sesuai dengan tantangan atau kondisi zaman, pada titik ini perubahan kelembagaan memiliki dua dimensi pokok, yaitu: (a) perubahan kelembagaan disebabkan dianggap sebagai pengaruh dari perubahan kepentingan dan konfigurasi pelaku ekonomi, sosial dan politik; dan (b) perubahan kelembagaan sengaja didesain untuk memengaruhi (mengatur) kegiatan tersebut. Dalam konteks ini perubahan kelembagaan sama pentingnya dengan desain kelembagaan itu sendiri. Sejalan dengan hal tersebut Pakpahan, terdapat tiga unsur dalam menentukan faktor kelembagaan, yaitu batas yuridiksi, *property right* dan aturan representatif, sehingga struktur kelembagaan tidak dengan sendirinya dapat diukur dan diamati secara langsung [5].

Kelembagaan dari sudut ekonomi merupakan suatu sistem pengambilan keputusan yang dianut oleh masyarakat dan melahirkan aturan permainan yang menyangkut alokasi sumber daya serta cara pemanfaatannya guna meningkatkan kesejahteraan [6]. Selain itu, definisi kelembagaan lainnya adalah lembaga yaitu bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja sama serta secara formal terikat dalam rangka mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan, dalam ikatan mana terdapat seseorang/beberapa orang yang disebut atasan dan seseorang/sekelompok orang disebut sebagai bawahan [7].

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Pasal 1 ayat (14) menyebutkan kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk mendukung kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan

tata ruang wilayah[8]. Selanjutnya dalam ayat (16) dijelaskan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan-antarmoda transportasi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Sesuai dengan amanat undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, fungsi Syahbandar Pelabuhan Kendari adalah melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Selain melaksanakan fungsi tersebut, syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan tugas syahbandar antara lain: mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan; mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran; mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan; mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air; mengawasi kegiatan penundaan kapal; mengawasi pemanduan; mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun; mengawasi pengisian bahan bakar; mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang; mengawasi pengerukan dan reklamasi; mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan; melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan; memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Serta kewenangan syahbandar yaitu: mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan; memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal; menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan; melakukan pemeriksaan kapal; menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar; melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal; menahan kapal atas perintah pengadilan; dan melaksanakan sijil Awak Kapal.

Pelabuhan perikanan mempunyai tugas melaksanakan fasilitasi produksi dan pemasaran hasil

perikanan di wilayahnya, pengawasan pemanfaatan sumber daya ikan untuk pelestariannya dan kelancaran kegiatan kapal perikanan, serta pelayanan kesyahbandaran di pelabuhan perikanan. Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, pelabuhan perikanan menyelenggarakan fungsi: [11]

- 1) perencanaan, pembangunan, pengembangan, pemeliharaan, pengawasan dan pengendalian serta pendayagunaan sarana dan prasarana pelabuhan perikanan;
- 2) pelayanan teknis kapal perikanan dan kesyahbandaran di pelabuhan perikanan;
- 3) pelaksanaan jasa dan fasilitas usaha perikanan;
- 4) pengembangan dan fasilitasi penyuluhan serta pemberdayaan masyarakat perikanan;
- 5) pelaksanaan fasilitasi dan koordinasi di wilayahnya untuk peningkatan produksi, distribusi dan pemasaran hasil perikanan;
- 6) pelaksanaan fasilitasi publikasi hasil riset, produksi dan pemasaran hasil perikanan di wilayahnya;
- 7) pelaksanaan fasilitasi pemantauan wilayah pesisir dan wisata bahari;
- 8) pelaksanaan pengawasan penangkapan sumber daya ikan dan penanganan pengolahan, pemasaran, serta pengendalian mutu hasil perikanan dan pengendalian mutu hasil perikanan;
- 9) pelaksanaan pengumpulan, pengolahan dan penyajian data perikanan serta pengolahan sistem informasi;
- 10) pelaksanaan urusan keamanan, ketertiban dan pelaksanaan kebersihan kawasan pelabuhan perikanan;
- 11) pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga.

Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya, PPS Kendari menyelenggarakan jenis pelayanan kepada pengguna jasa, antara lain: Tambat labuh; Inspeksi pembongkaran ikan; Penyediaan cool box; Pengawasan mutu (uji formalin dan uji organopletik); Penyediaan informasi pasar (harga dan jenis ikan); Penerapan log book perikanan; Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB); Penerbitan Surat Keterangan Pendaratan Ikan (SKPI); Penerbitan Sertifikat Hasil Tangkapan Ikan (SHTI); Penerbitan Surat Keterangan Asal Ikan (SKAI); Penyediaan informasi cuaca maritim; Perbantuan perizinan (SIPI, SIKPI dan SIUP); Penyebaran informasi daerah penangkapan ikan; Pelayanan K5; Pelayanan kesehatan; Pelayanan air; Pelayanan listrik; Pelayanan BBM; Pelayanan sewa lahan industri dan

gedung; Penyuluhan perikanan; dan Perpustakaan.

Terkait dengan tugas pelayanan kesyahbandaran, PPS Kendari mengeluarkan beberapa jenis perizinan sebagai syarat persetujuan berlayar untuk kapal perikanan, antara lain Surat Ukur, Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Kesempurnaan, Buku Pelaut, Sertifikat Kelaikan Pengawakan, Buku Kesehatan, Sertifikat Radio, Surat Laik Operasional, Log Book dan Surat Izin Penangkapan/Pengangkutan Ikan.

Pada tahap awal analisis SWOT dilakukan identifikasi faktor pendorong dan penghambat dalam implementasi pelaksanaan program pengembangan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan Samudera Kendari. Identifikasi ini diperoleh dengan cara wawancara secara mendalam dan bahan-bahan tulisan dari institusi Pelabuhan Laut Kendari dan pelabuhan Perikanan Samudera Kendari, yang pada akhirnya merumuskan sebanyak 20 faktor yang terdiri dari sepuluh faktor pendorong dan sepuluh faktor penghambat, sebagaimana disajikan dalam tabel 1.

Untuk menentukan faktor yang menjadi kebutuhan pencapaian tujuan, dan sasaran perlu mengkondisikan faktor-faktor terhadap setiap faktor yang teridentifikasi, suatu faktor disebut penting terhadap pencapaian tujuan apabila memiliki nilai lebih dari faktor yang lain. Sejuahmana pentingnya faktor yang teridentifikasi secara internal dan eksternal dapat ditindaklanjuti dengan melakukan komparasi antar faktor tabel 3.

Tahapan kemudian menentukan faktor eksternal (*opportunities*) dan hambatan (*threats*). Kebutuhan, keinginan dan harapan merupakan masukan yang harus diolah dan mendatangkan manfaat yang besar pada masa mendatang dikategorikan sebagai peluang (*opportunities*). Sebaliknya suatu faktor eksternal yang tidak mendatangkan manfaat malahan mungkin menghalangi pencapaian program atau misi dari pengelolaan pelabuhan perikanan dan pelabuhan laut dikategorikan sebagai ancaman (*threats*). Ancaman adalah suatu kondisi yang dapat menghalangi bahkan menimbulkan risiko kegagalan dalam mencapai tujuan yang diinginkan. Dari sepuluh faktor pendorong dan sepuluh faktor penghambat ditemukan 12 faktor yang bersifat internal dan eksternal dan kemudian

Tabel 1.  
Hasil Identifikasi Faktor Pendorong dan Penghambat dalam Kelembagaan Pelabuhan

No.	Faktor Pendorong	No.	Faktor Penghambat
1.	Adanya dukungan yang kuat dari masyarakat terhadap keberadaan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	1.	Lemahnya koordinasi antara aparat dalam instansi yang menangani kelaiklautan kapal
2.	Adanya tugas dan fungsi yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan untuk melakukan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	2.	Adanya duplikasi peraturan perundang-undangan yang mengataur tentang kelaiklautan antara pelabuhan perikanan dan pelabuhan laut
3.	Tersedianya peraturan perundang-undangan untuk melakukan pengelolaan pelabuhan	3.	Pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan belum sesuai dengan harapan masyarakat/stakeholder.
4.	Adanya kesediaan pemerintah daerah dalam mendukung kelembagaan pelabuhan	4.	Adanya persepsi yang berbeda antara aparat di lapangan dalam pengelolaan kelembagaan pelabuhan perikanan dan pelabuhan laut
5.	Terjadinya kerusakan lingkungan dan ekosistem di sekitar area pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	5.	Adanya pemanfaatan sumber daya pelabuhan yang tidak sesuai dengan fungsinya
6.	Sektor pelabuhan sebagai salah satu sumber pendapatan negara	6.	Pendapatan negara melalui sektor pelabuhan sering tidak dilakukan secara transparan baik dalam pelaporan penggunaannya.
7.	Tersedianya SDM kesyahbandaran, baik di pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang berwenang dalam pemberian persetujuan berlayar sesuai kompetensi dan kualifikasi	7.	Sifat ego sektoral yang mengedepankan kepentingan institusi masing-masing
8.	Adanya kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	8.	Sistem legislasi di Indonesia yang belum baik
9.	Adanya sumber daya ekonomi baik perdagangan maupun sumber daya ikan yang membutuhkan lokasi pendaratan	9.	Penanganan muatan kapal laut maupun hasil tangkapan ikan di pelabuhan belum efektif dan efisien
10.	Adanya teknologi komunikasi dan informasi semakin maju dalam pengelolaan pelabuhan	10.	Sarana dan prasarana lembaga/institusi pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan belum memadai

Sumber: Hasil analisis

dirumuskan menjadi enam faktor internal dan enam faktor eksternal sebagaimana tertera dalam tabel 2.

Tabel 2.  
Identifikasi Faktor Internal dan Faktor Eksternal

FAKTOR INTERNAL			
S	STRENGTHS	W	WEAKNESSES
1	Adanya tugas dan fungsi yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan untuk melakukan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	1	Adanya duplikasi peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kelaiklautan antara pelabuhan perikanan dan pelabuhan laut
2	Adanya dukungan kuat dari masyarakat terhadap keberadaan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	2	Lemahnya koordinasi antara aparat dalam instansi yang menangani kelaiklautan kapal
3	Tersedianya kompetensi dan kualifikasi SDM pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang sesuai dengan tupoksi	3	Pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut dan perikanan belum sesuai dengan harapan masyarakat/stakeholder.
FAKTOR EKSTERNAL			
O	OPPORTUNITIES	T	THREATS
1	Adanya kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan.	1	Adanya egosektoral yang mengedepankan kepentingan masing-masing instansi dalam pengelolaan pelabuhan
2	Adanya kesediaan pemerintah daerah dalam mendukung kelembagaan pelabuhan	2	Sarana dan prasarana lembaga/institusi pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang belkum memaadai
3	Adanya sumber daya ekonomi baik perdagangan mauou sumber daya perikanan yang membutuhkan sarana pelabuhan	3	Pendapatan negara melalui sektor pelabuhan belum dikelola secara transparan dan akuntanbel.

Sumber: Hasil analisis

Untuk menentukan faktor yang menjadi kebutuhan pencapaian tujuan, dan sasaran perlu mengkondisikan faktor-faktor terhadap setiap faktor yang teridentifikasi, suatu faktor disebut penting terhadap pencapaian tujuan apabila memiliki nilai lebih dari faktor yang lain. Sejuahmana pentingnya faktor yang teridentifikasi secara internal dan eksternal dapat ditindaklanjuti dengan melakukan komparasi antar faktor (tabel 3.).

Komparasi antara faktor ini menunjukkan seberapa penting atau menjadi kebutuhan untuk pencapaian tujuan dan sasaran.Faktor yang telah dilakukan komparasi antara faktor mempunyai nilai tertinggi 5 (Nilai Faktor,NF = 5), sehingga dikatakan bahwa faktor tersebut sangat tinggi dalam mendukung pencapaian tujuan.

Hasil tabel 3 menunjukkan bahwa nilai faktor (NF) tertinggi adalah 4 dengan jumlah NF = 14,maka untuk persentase bobot faktor (BF%) dapat dihitung dengan rumus:

$$\frac{NF}{\sum NF} \times 100\% = BF\%$$

Bobot faktor (BF) merupakan hasil sebagai suatu kondisi yang menjadi kebutuhan,se dangkan nilai faktor (NF) dihitung seberapa banyak pentingnya suatu faktor terhadap faktor lainnya.Dalam tabel 3 terlihat bahwa faktor S1 yaitu adanya tugas dan fungsi yang telah ditetapkan melalui peraturan perundang-undangan lebih penting terhadap tiga

faktor lainnya dari enam faktor internal.Tahapan berikutnya adalah menentukan nilai bobot keterkaitan (NBK) yang diperoleh dari NBK = NRK x BF,yaitu nilai relatif keterkaitan (NRK) dikalikan dengan bobot faktor (BF).Dalam dimensi keterkaitan antara faktor internal dan eksternal suatu organisasi maka akan tercipta sinergi dalam mendukung misi organisasi.Oleh karena itu setiap pimpinan dan anggota organisasi perlu menentukan NRK tiap faktor dengan memakai skala 1 sampai 5.

Dalam analisis ini terdapat enam faktor internal dan enam faktor eksternal yang harus dinilai keterkaitannya, sehingga terdapat dua belas faktor yang dinilai keterkaitannya. Tiap faktor diberi kode S untuk *strenghts* (S1, S2, S3), kode W untuk *weaknesses* (W1,W2,W3), kode O untuk *opportunities* (O1, O2, O3), dan kode T untuk *threats* (T1, T2, T3). Pertanyaan yang muncul adalah adakah keterkaitan antara faktor S1 (misalnya) dengan faktor S2 dalam mencapai misi pelabuhan. Kalau tidak ada maka nilai keterkaitan (NK) adalah 0, sedangkan kalau ada maka NK berkisar antara 1 sampai 5. Dengan menggunakan pertanyaan seperti di atas dapat diperoleh NK faktor S1 dengan S2, S3, W1, W2, W3, O1, O2, O3, T1, T2, dan T3. Selanjutnya untuk menghitung nilai rata-rata keterkaitan (NRK) digunakan dengan rumus:

$$NRK = \frac{\sum NRK}{\sum N - 1}$$

Tabel 3.  
Komparasi Urgensi Faktor Internal dan Eksternal

No	Faktor Internal	S1	S2	S3	W1	W2	W3	NF	BF	
S1	Adanya tugas dan fungsi yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan untuk melakukan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	■	S1	S1	W1	W2	S1	3	0.21	
S2	Adanya dukungan kuat dari masyarakat terhadap keberadaan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	S1	■	S2	W1	S2	W3	2	0.15	
S3	Tersedianya kompetensi dan kualifikasi SDM pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang sesuai dengan tupoksi	S1	S2	■	W1	W2	S3	1	0.07	
W1	Adanya duplikasi peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kelaiklautan antara pelabuhan perikanan dan pelabuhan laut	W1	W1	W1	■	■		4	0.29	
W2	Lemahnya koordinasi antara aparat dalam instansi yang menangani kelaiklautan kapal	W2	S2	W2	W1	■	■	3	0.21	
W3	Pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut dan perikanan belum sesuai dengan harapan masyarakat/stakeholder.	S1	W3	S3	W1	W2	■	1	0.07	
Jumlah								14	1.00	
No	Faktor Eksternal	O1	O2	O3	T1	T2	T3	NF	BF	
O1	Adanya kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan.	■	O1	O3	O1	T1	O1	3	0.30	
O2	Adanya kesediaan pemerintah daerah dalam mendukung kelembagaan pelabuhan	O1	■	O2	O2	T1	T2	2	0.20	
O3	Adanya sumber daya ekonomi baik perdagangan maupun sumber daya perikanan yang membutuhkan sarana pelabuhan	O3	O2	■	O3	T1	T2	2	0.20	
T1	Adanya egosektoral yang mengedepankan kepentingan masing-masing instansi dalam pengelolaan pelabuhan	O1	O2	O3	■	■	T2	T3	1	0.10
T2	Sarana dan prasarana lembaga/institusi pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang belkum memaadai	T1	T1	T1	T2	■	■	T2	1	0.10
T3	Pendapatan negara melalui sektor pelabuhan belum dikelola secara transparan dan akuntanbel.	O1	T2	T2	T1	T2	■	■	1	0.10
Jumlah								10	1.00	

Sumber: Hasil analisis

Dimana NRK adalah nilai rata-rata keterkaitan, TNRK adalah total nilai keterkaitan faktor, misalnya untuk nilai S1 = 45, dan ?N adalah jumlah faktor eksternal dan internal yang dinilai yaitu  $12 - 1 = 11$ , maka diperoleh nilai NRK untuk S1 = 4.09 (Lampiran 1). Selanjutnya perlu ditentukan nilai bobot keterkaitan (NBK) tiap faktor yang dihitung dengan rumus  $NBK = NRK \times BF$ . Dalam perhitungan untuk S1 (Lampiran 1) diperoleh nilai bahwa  $BF = 0.21$ , dan nilai  $NRK = 4.09$ , maka nilai  $NBK = 4.09 \times 0.21 = 0.86$ . Nilai NBK faktor lain dihitung dengan rumus yang sama dan hasilnya

dicatat pada kolom NBK dalam Lampiran 1 sebagai tabel nilai relatif keterkaitan faktor internal dan eksternal.

Selain itu, angka-angka juga digunakan untuk menentukan total nilai bobot (TNB) yang diperoleh dengan rumus  $TNB = NBD + NBD$ . Sebagai contoh untuk faktor S1, nilai  $NBD = 0.65$  dan nilai  $NBK = 0.86$ , maka nilai  $TNB = 0.65 + 0.86 = 1.51$ . Perhitungan TNB tiap faktor internal dan eksternal dilakukan dengan cara yang sama. Dari perhitungan-perhitungan tersebut di atas dilakukan evaluasi terhadap faktor internal dan eksternal sebagaimana disajikan dalam tabel 4.

Tabel 4.  
Evaluasi Faktor Internal dan Eksternal

No	Faktor Internal dan Eksternal	BF	ND	NBD	NRK	NBK	TNB
Faktor Internal							
S1	Adanya tugas dan fungsi yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan untuk melakukan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	0.13	5	0.65	3.55	0.86	1.51
S2	Adanya dukungan kuat dari masyarakat terhadap keberadaan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan	0.13	3	0.39	3.27	0.61	1.00
S3	Tersedianya kompetensi dan kualifikasi SDM pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang sesuai dengan tupoksi	0.13	4	0.52	3.55	0.29	0.81
W1	Adanya duplikasi peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kelaiklautan antara pelabuhan perikanan dan pelabuhan laut	0.33	5	1.65	3.18	1.27	2.92
W2	Lemahnya koordinasi antara aparat dalam instansi yang menangani kelaiklautan kapal	0.21	4	0.84	3.27	0.86	1.70
W3	Pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut dan perikanan belum sesuai dengan harapan masyarakat/stakeholder.	0.07	4	0.28	3.36	0.29	0.57
Faktor Eksternal							
O1	Adanya kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan.	0.13	5	0.65	3.36	1.36	2.01
O2	Adanya kesediaan pemerintah daerah dalam mendukung kelembagaan pelabuhan	0.13	4	0.52	3.55	0.80	1.32
O3	Adanya sumber daya ekonomi baik perdagangan maupun sumber daya perikanan yang membutuhkan sarana pelabuhan	0.13	5	0.65	3.45	0.93	1.58
T1	Adanya egosektoral yang mengedepankan kepentingan masing-masing instansi dalam pengelolaan pelabuhan	0.13	3	0.39	3.18	0.32	0.71
T2	Sarana dan prasarana lembaga/institusi pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang belum memadai	0.34	5	1.70	4.00	0.48	2.18
T3	Pendapatan negara melalui sektor pelabuhan belum dikelola secara transparan dan akuntabel.	0.14	3	0.42	3.91	0.30	0.72

Sumber: Hasil analisis

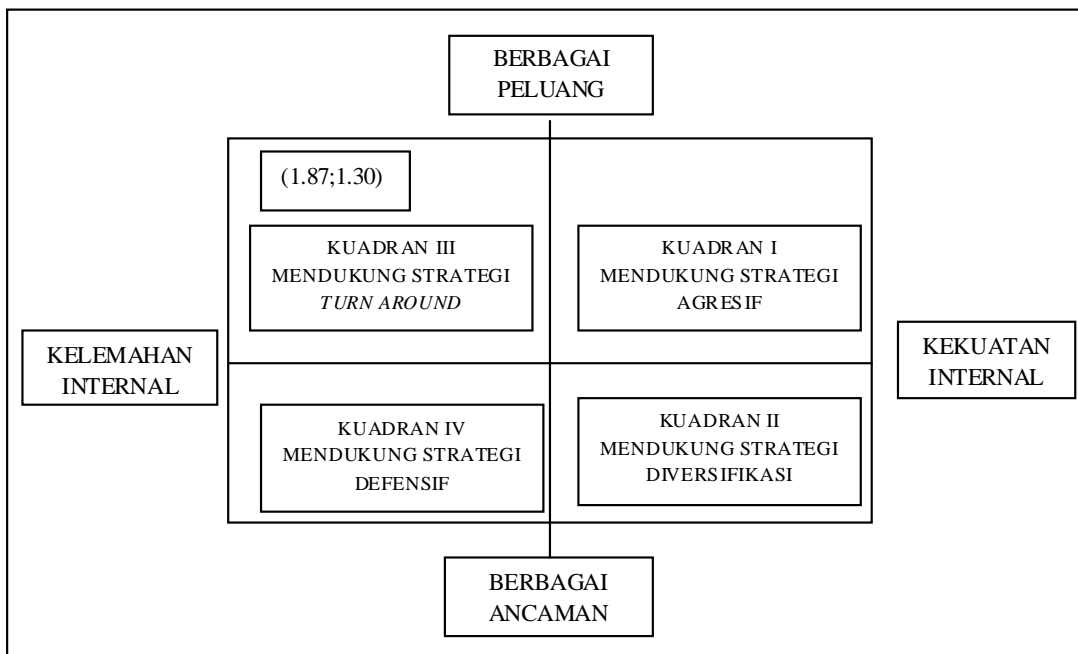
Tabel 4 menunjukkan beberapa nilai yang terkait yaitu nilai urgensi (NF,BF), nilai dukungan (ND,NBD) dan nilai keterkaitan (NK,NRK,NBK) dan TNB tiap faktor-faktor telah teridentifikasi. Identifikasi tersebut dapat digunakan sebagai acuan atau dasar pengambilan serangkaian keputusan yakni penentuan atau pemilihan faktor kunci keberhasilan dan peta posisi kekuatan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan serta strategi yang harus dilakukan dalam pengelolaan kelembagaan.

Dari tabel 4 diketahui bahwa nilai TNB untuk S = 3.32, nilai TNB untuk W = 5.19, nilai TNB untuk O = 4.91, dan nilai TNB untuk T = 3.61. Nilai yang terbesar adalah weaknesses dan menyusul opportunities, threats dan strengths ditempat yang terakhir. Hal ini memberikan gambaran bahwa kelembagaan pengawasan SDI masih memiliki kelemahan, tetapi mempunyai peluang untuk dapat dikembangkan. Total skor pengurangan faktor weak-

nesses dengan faktor strengths adalah (W) 5.19 – (S) 3.32 = 1.87, sedangkan untuk opportunities dan threats = (O) 4.91 – (T) 3.61 = 1.30. Dari nilai ini dapat diketahui bahwa posisi kelembagaan berada pada kuadran III (1.87 ; 1.30), sebagaimana disajikan dalam gambar 1.

Selain dilakukan analisis SWOT terhadap kelembagaan pelabuhan, juga akan dilakukan analisis perbandingan hukum antara dua undang-undang yang menjadi dasar hukum bagi kedua lembaga melaksanakan tugas, fungsi dan wewenang. Terkait dengan kajian ini, setelah dilaksanakan wawancara, maka didapatkan hasil bahwa masih ada pendapat yang menyatakan bahwa masih adanya aturan yang tumpang tindih dan ego yang kuat dari masing-masing instansi sehingga aturan yang dijalankan menjadi tidak jelas dan masih adanya perbedaan persepsi bagi aparat penegak hukum di laut terhadap persyaratan kelaiklautan bagi kapal perikanan,





Gambar 1. Posisi Kelembagaan Pelabuhan Laut dan Perikanan pada Berbagai Kondisi

sehingga menimbulkan beberapa kapal nelayan yang terhambat beraktifitas karena dilakukannya pemeriksaan yang seharusnya tidak diperlukan. Untuk permasalahan ini, maka akan dilakukan analisis terhadap dua undang-undang, yaitu Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, yang disampaikan dalam tabel 5.

Kewajiban kapal untuk memiliki Surat Persetujuan Berlayar, sama-sama diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009. Terkait hal tersebut maka dalam hal menghindari tumpang tindih kewenangan dan menghilangkan ego sektoral yang dimiliki masing-masing lembaga, perlu diperhatikan beberapa hal sebagai berikut:

Tabel 5.  
Sandingan Kewajiban Administrasi bagi Kapal

Pemasalahan	Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008	Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan
Syarat kelaiklautan	<p>Pasal 219:</p> <p>(1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar</p> <p>(2) Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberikan pada kapal atau dicabut apabila ketentuan yang meliputi: (a) keselamatan kapal; (b) pencegahan pencemaran dari kapal; (c) pengawakan kapal; (d) garis muat kapal dan pemuatan; (e) kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang; (f) status hukum kapal; (g) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan (h) manajemen keamanan kapal; dilanggar.</p> <p>Pasal 224 ayat (2): Sijil awa kapal dilakukan dengan tahapan: huruf (a) penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan yang diketahui oleh syahbandar; dan huruf (b) berdasarkan penandatanganan perjanjian laut, nahkoda memasukkan nama dan jabatan awak kapal sesuai dengan kompetensinya ke dalam buku sijil yang disahkan oleh syahbandar.</p>	<p>Pasal 43:</p> <p>Setiap kapal yang melakukan kegiatan perikanan wajib memiliki surat laik operasi kapal perikanan dari pengawas perikanan tanpa dikenai biaya.</p> <p>Pasal 44: Surat Persetujuan Berlayar dikeluarkan apabila mendapatkan Surat Laik Operasi (SLO) setelah memenuhi: persyaratan administrasi, meliputi (a) pemeriksaan dokumen kapal perikanan meliputi SIPI asli; (b) tanda perluasan pungutan hasil perikanan asli; (c) stiker barcode untuk kapal perikanan diatas 30 GT; (d) Surat keterangan Aktivasi Transmitter (SKAT) untuk kapal perikanan diatas 60 GT; dan (e) SLO asli untuk kapal perikanan yang telah melakukan kegiatan perikanan, dan persyaratan teknis meliputi: (a) kesesuaian fisik kapal dengan SIPI, bahan kapal, merk, nomor mesin utama, tanda selar dan nama panggilan/call sign; (b) kesesuaian jenis, ukuran alat penangkapan ikan dengan SIPI; dan (c) keberadaan dan keaktifan alat pemantauan kapal perikanan.</p>

Sumber : Hasil analisis

1. Harus dibedakan antara kapal perikanan dengan kapal niaga sebagai moda transportasi, dimana kapal perikanan sebagai kapal penangkap dan/ atau pengangkut ikan sebagai alat penunjang kegiatan untuk melakukan kegiatan perikanan dan aktivitasnya dari pelabuhan perikanan ke lokasi penangkapan ikan (*fishing ground*). Sedangkan kapal niaga melakukan kegiatan dari pelabuhan ke pelabuhan (*port to port*).
3. Nelayan menurut Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan bahwa definisi nelayan adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan di laut, sedangkan pelaut adalah orang yang pekerjaannya berlayar di laut.

Dengan mengetahui posisi kelembagaan Pelabuhan Laut Kendari dan Pelabuhan Samudera Perikanan Kendari berada pada kuadran yang tepat maka lembaga akan dapat mengambil keputusan yang lebih tepat, yaitu:

1. Jika posisi kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan pada kuadran I mengartikan, bahwa situasi ini sangat menguntungkan yaitu kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan, memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam posisi ini adalah mendukung kebijakan perkembangan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang agresif.
2. Kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan berada pada kuadran II berarti menghadapi ancaman, tetapi kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan masih memiliki kekuatan internal. Strategi yang dilakukan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi.
3. Jika kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan di Kendari berada dalam posisi kuadran III menunjukkan kelembagaan mempunyai peluang yang besar, tetapi di lain pihak kelembagaan memiliki kelemahan internal. Fokus yang harus dilaksanakan adalah meminimalkan masalah-masalah internal kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan sehingga dapat merebut peluang dalam melakukan pengembangan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan dengan cara yang lebih baik.
4. Posisi kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan pada kuadran IV menunjukkan bahwa kelembagaan pengawasan

menghadapi situasi yang sangat tidak menguntungkan, disebabkan selain posisi kelembagaan yang menghadapi berbagai ancaman juga menghadapi kelemahan internal.

Dalam tahap pengambilan keputusan, matriks SWOT dirujuk kembali dan mengkaji posisi kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan saat ini. Jika melihat kuadran dari kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan tersebut di atas dapat dilakukan kombinasi strategi yang tepat. Posisi strategis yang harus dilakukan oleh kelembagaan adalah strategi WO yaitu: (1) melakukan penataan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang terkait dengan adanya duplikasi peraturan perundang-undangan; dan (2) adanya kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan. Data hasil perkembangan disajikan dalam Gambar 2.

Penataan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan melalui pengkajian peraturan perundang-undangan agar tidak terjadi duplikasi adalah: (1) tahapan penyusunan peraturan perundang-undangan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan mulai dari masyarakat/pemangku kepentingan sampai antar sektor yang berkaitan dengan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan perlu dilakukan harmonisasi semua unsur sehingga substansi berada dalam suatu payung hukum, dengan menjadi patokan adalah tugas dan fungsi institusi/kementerian dan (2) penanganan pelanggaran yang sudah terkait dengan teknis institusi/kementerian, seharusnya diberikan kepada instansi teknis yang terkait dengan tugas pokok dan fungsi. Sedangkan adanya kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan, harus diciptakan kemauan politik untuk sesegera mungkin melakukan hal tersebut.

Sejalan dengan pembahasan SWOT diatas, terkait dengan analisis sandingan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang aspek administrasi dalam kelaiklautan, maka dapat dirumuskan hal sebagai berikut:

1. Perlu adanya harmonisasi pada Pasal 219 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Pasal 42 Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 agar nelayan yang melakukan pengurusan administrasi kelaiklautan tidak diberatkan oleh persyaratan yang saling tumpang tindih.

	<i>STRENGTH (S)</i>	<i>WEAKNESS (W)</i>
INTERNAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adanya tugas dan fungsi yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan untuk melakukan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan</li> <li>- Adanya dukungan kuat dari masyarakat terhadap keberadaan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan</li> <li>- Tersedianya kompetensi dan kualifikasi SDM pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang sesuai dengan tupoksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adanya duplikasi peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kelaiklautan antara pelabuhan perikanan dan pelabuhan laut</li> <li>- Lemahnya koordinasi antara aparat dalam instansi yang menangani kelaiklautan kapal</li> <li>- Pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut dan perikanan belum sesuai dengan harapan masyarakat/stakeholder.</li> </ul>
EKSTERNAL		
<i>OPPORTUNITIES (O)</i>	<i>STRATEGI S-O</i>	<i>STRATEGI W-O</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adanya kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan</li> <li>- Adanya kesediaan pemerintah daerah dalam mendukung kelembagaan pelabuhan</li> <li>- Adanya sumber daya ekonomi baik perdagangan maupun sumber daya perikanan yang membutuhkan sarana pelabuhan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dayagunakan tugas dan fungsi pengembangan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan agar dapat mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan kelembagaan pelabuhan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melakukan penataan kelembagaan dengan cara menghilangkan adanya duplikasi peraturan perundang-undangan tentang tupoksi pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang tumpang tindih untuk melakukan pengelolaan kelembagaan pelabuhan yang efektif dan efisien.</li> </ul>
<i>THREATS (T)</i>	<i>STRATEGI S-T</i>	<i>STRATEGI W-T</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adanya egosektoral yang mengedepankan kepentingan masing-masing instansi dalam pengelolaan pelabuhan</li> <li>- Sarana dan prasarana lembaga/institusi pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan yang belum memadai</li> <li>- Pendapatan negara melalui sektor pelabuhan belum dikelola secara transparan dan akuntabel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dayagunakan tugas dan fungsi pengembangan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan agar dapat mengurangi atau menghilangkan egosektoral dalam pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hilangkan duplikasi peraturan perundang-undangan yang menumbuhkan egosektoral agar pengembangan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan dapat dilakukan secara optimal.</li> </ul>

Gambar 2. Peta Posisi Kekuatan Kelembagaan Pelabuhan Laut dan Pelabuhan Perikanan

2. Perlu adanya perhatian terhadap pemberlakuan sijiil awak kapal nelayan agar tidak diberlakukan kembali,karena sijiil awak kapal hanya berlaku antara perusahaan angkutan dengan pelaut.
3. Perlu adanya integrasi program penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang masih dikeluarkan oleh kedua lembaga ini.Hal ini penting untuk meminimalisir kewajiban kelaiklautan bagi nelayan.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dalam penelitian tentang analisis kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan di Kota Kendari,dapat dirumuskan bahwa peningkatan kinerja pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan di Kendari semakin meningkat,namun demikian di salah satu sisi terjadi peningkatan tuntutan akan pertambahan sarana dan prasarana sebagai akibat meningkatnya permintaan pelayanan baik kualitas maupun kuantitas oleh pengguna pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan.

Penataan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan di Kota Kendari perlu dilakukan dengan cara inventarisasi dan harmonisasi pasal demi pasal dari peraturan perundang-undangan yang menyangkut pelaksanaan pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan, antara lain: Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Tahapan inventarisasi permasalahan untuk penyempurnaan peraturan perundang-undangan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan dalam penataan pengelolaan kelembagaan dimulai dari menampung aspirasi masyarakat/pemangku kepentingan sampai antar sektor yang berkaitan dengan kelembagaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan agar harmonisasi semua unsur sehingga substansi berada dalam suatu payung hukum, dengan menjadi patokan adalah tugas dan fungsi institusi/kementerian.

Kemauan dan konsistensi pihak legislator dalam menyusun peraturan perundang-undangan yang mendukung efektivitas dan efisiensi pengelolaan pelabuhan laut dan pelabuhan perikanan, harus diciptakan kemauan politik untuk sesegera mungkin melakukan hal tersebut.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Terima kasih kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut, dan instansi terkait yang telah memberikan data primer dan sekunder yang diperlukan guna penyelesaian penelitian ini.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- [1] Acemoglu, Daron. 2003. Root Causes: A Historical Approach to Assessing the Role of Institutions in Economic Development. *Finance and Development*. Vol. 40, No 2, Juni: 27-30.
- [2] Williamson OE. 2000. The New Institutional Economics: Taking Stock, Looking Ahead. *Journal of Economic Literature*. Vol. 38, September 2000: 595-613.
- [3] Yustika, Erani Ahmad. 2006. *Ekonomi Kelembagaan: Definisi, Teori dan Strategi*. Penerbit Bayumedia Publishing, Malang;
- [4] Ikhsan, Muhammad. 2000. Reformasi Institusi dan Pembangunan Ekonomi. *Jurnal Demokrasi dan HAM*. Vol. 1, No 2, September – November, hal 37, Jakarta;
- [5] Pakpahan A. 1989. Perspektif Ekonomi Institusi Dalam Pengelolaan Sumberdaya Alam. *Jurnal Ekonomi dan Keuangan Indonesia* Vol. 34 No. 4. Jakarta;
- [6] Anwar A. 1990. Beberapa Konsepsi Alokasi Sumberdaya Alam Untuk Penentuan Kebijakan Ekonomi Kearsah Pembangunan Yang Berkelanjutan. Makalah Seminar Ilmu Tanah Indonesia, 9-10 Oktober 1990 di Ujung Pandang;
- [7] Sunirat, MR. 2000. Analisis Kelembagaan dalam Pengelolaan Sumberdaya Pesisir di Wilayah Pesisir Timur Rawa Sragi Kabupaten Lampung Selatan. Tesis Program Pascasarjana IPB, Bogor;
- [8] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Jakarta;
- [9] Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. 2011. Kajian Peningkatan Peran Syahbandar dalam Melakukan Pengawasan di Pelabuhan, Jakarta
- [10] Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. 2010. Penelitian Sistem Pemeriksaan Kapal dalam Pemberian Surat Izin Berlayar, Jakarta;
- [11] Rangkuti, Freddy. 2003. Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis. Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta;
- [12] Undang-undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan atas Perubahan Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Jakarta.

