

ANALISIS KEKUATAN, KELEMAHAN, PELUANG DAN ANCAMAN PADA SMK PELAYARAN DEWARUCI DALAM MENGHADAPI TANTANGAN SUMBER DAYA MANUSIA KEPELAUTAN

Syafрил Zulmaidi
Dosen STMT Malahayati

ABSTRAK

Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dimana tujuannya untuk menggambarkan keadaan atas fenomena yang terjadi di lapangan menggunakan analisis deskriptif dan SWOT analisis, objek dalam penelitian ini mewawancarai sebanyak 20 siswa/taruna SMK Pelayaran Dewaruci yang sedang mengikuti ujian kepelautan ahli nautika tingkat IV (ANT-IV).

Latar belakang dalam penelitian ini terkait dengan fenomena kebutuhan sumber daya manusia dibidang kepelautan yang menghadapi persaingan baik secara internal di dalam negeri maupun secara eksternal di luar negeri, Tujuan penelitian ini untuk menganalisis dan kajian matriks SWOT pada lembaga SMK Pelayaran Dewaruci dalam menghadapi tantangan sumber daya manusia kepelautan.

Manajemen sumber daya manusia merupakan salah satu bidang manajemen umum yang meliputi segi-segi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengendalian, sedangkan sumber daya manusia kepelautan adalah sumber daya yang mengambil alih semua fungsi manajemen transportasi mulai dari perencanaan, komando, pemeliharaan, dan pengawasan aktivitas. Strategi SWOT (*Strenght, Weakness, Opportunity, Threats*) ini diperkenalkan oleh Hunger & Wheelen yang merupakan pengembangan strategi yang disusun oleh Ansoff dengan menambahkan pemanfaatan *Internal Factors Analysis Summary* (IFAS) dan *External Factors Analysis Summary* (EFAS), strategi ini memanfaatkan faktor kunci yang bersifat kualitatif tetapi yang akhirnya di kuantitatifkan dengan pembobotan dan peringkat (*rating*).

Hasil analisis Mengambarkan Kekuatan yang dimiliki Pada SMK Pelayaran Dewaruci dimana 5 faktornya yaitu Financial yayasan, Guru kejuruan berstandar Internasional, Sarana dan Prasarana, Memperoleh ISO 9001:2015, Akreditasi A dan Approval Perhubungan Laut mampu mengurangi kelemahan yaitu Peralihan siswa dari umum ke kejuruan, financial siswa, Bahasa Inggris (Internasional), Proses pembelajaran yang lama, Ego sektoral antar dinas pendidikan dan perhubungan laut, mampu memanfaatkan peluang yaitu Pangsa pasar tenaga pelaut Indonesia, Pangsa pasar tenaga pelaut Internasional, Bekerja sama dengan perusahaan pelayaran, SMK Pelayaran 10 besar peluang kerja yang dicari, Respon positif masyarakat terhadap lembaga pendidikan, dan mampu mengatasi ancaman yaitu Persaingan dengan pelaut Filipina, Persaingan dengan lembaga pendidikan pelayaran negeri, Persaingan harga dengan lembaga pendidikan pelayaran lainnya (swasta), Lembaga pendidikan lain memegang pangsa pasar besar, Kurangnya dukungan pemerintah dalam promosi pelaut Indonesia pada SMK pelayaran Dewaruci dan pada matriks internal-eksternal (IE) menunjukkan bahwa kondisi SMK Pelayaran Dewaruci berada pada pada sel 5, pada sel 5 di matriks internal-eksternal (IE) mendapatkan nilai diantara 2 sampai 3 dalam posisi sedang (rata-rata) dan peluang yang ditawarkan juga sedang, dalam posisi tersebut SMK Pelayaran Dewaruci dapat menerapkan konsentrasi pertumbuhan melalui integrasi horizontal yaitu dengan cara meningkatkan kualitas kompetensi taruna/i.

Simpulan penelitian ini, Berdasarkan Matrik Internal Eksternal (IE) dan Matriks SWOT posisi SMK Pelayaran Dewaruci konsentrasi pada strategi pertumbuhan melalui intregasi horizontal dengan meningkatkan kualitas kompetensi taruna/I untuk mencapai maksimal.

Pendahuluan

Latar Belakang Penelitian

Indonesia sebagai Negara Kepulauan (Archipelagic States) telah ditetapkan oleh United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) III tahun 1982, diratifikasi pada tahun 1985 dan telah diakui oleh Hukum Internasional pada tahun 1994.

Ditinjau dari segi konfigurasinya wilayah Indonesia merupakan kawasan laut ditaburi pulau-pulau, baik besar maupun kecil dengan jumlah sekitar 17.504 pulau. Luas wilayah Indonesia yang merupakan Negara kepulauan (*archipelagic state*) tersebut adalah sekitar 7,7 juta Km². Dua pertiga dari luas wilayahnya yaitu 5,8 juta Km² adalah lautan yang mengandung potensi sumber daya kelautan yang melimpah dan mempunyai nilai sangat strategis bagi kehidupan nasional bangsa Indonesia. (Subagyo 2013:64)

Faktor keunggulan alam, Indonesia sebagai Negara kepulauan yang dua pertiganya terdiri dari lautan yaitu panjang pantainya merupakan nomor dua terpanjang didunia setelah Kanada begitu juga letak geografisnya yang sangat strategis antara dua benua dan dua samudera yang terkenal dengan sebutan “Indonesia Locked Country” sehingga sangat menunjang kelancaran arus barang dalam perdagangan Internasional. Indonesia juga kaya dengan hasil-hasil alamnya baik migas maupun non migas.

Sebagai bangsa kepulauan terbesar, Indonesia membutuhkan sektor maritime yang luas dan dikembangkan dengan baik sehingga dapat membantu Negara untuk mencapai tujuan ekonomi, sosial dan politik. Pengembangan dari sektor maritim dapat menyumbangkan, diantaranya:

1. Integrasi ekonomi dari kepulauan, dengan pergerakan komoditas yang diperdagangkan dan tenaga kerja yang bebas hambatan Antara pulau-pulau;
2. Persaingan yang berhasil dengan bangsa-bangsa lain untuk memasok berbagai komoditas yang sudah atau belum diproses ke pasar dunia untuk komoditas tersebut;
3. Meminimalkan ongkos untuk mendapatkan impor untuk tambahan pasokan domestic di pasar domestik, sehingga meningkatkan taraf hidup nasional;
4. Integrasi sosial dan politik dari bangsa dengan pergerakan warga negara hambatan di antara pulau-pulau untuk berbagai tujuan;
5. Peningkatan sektor jasa, dengan perolehan pendapatan valuta asing dalam industri-industri jasa seperti pelayaran, jasa perbaikan kapal, dan kepariwisataan;
6. Swasembada sektor maritime yang menghindari pengurusan pendapatan pemerintah yang umum, yang lebih dapat digunakan untuk mencapai layanan sosial universal, seperti pendidikan dan kesehatan. (Gultom 2007:1)

Untuk melayani kegiatan di atas dibutuhkan sarana transportasi dan sumber daya yang efektif dan efisien dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman. Oleh karena itu, pembangunan sektor maritim mendapat perhatian besar dari pemerintah sehingga peningkatan frekuensi, regularitas atau kuantitas dan kualitas sarana secara khusus dapat bermanfaat untuk pengembangan kemaritiman dan peningkatan mutu pelayanan kepada masyarakat pada umumnya.

Hampir 95% kegiatan distribusi barang dan jasa dilakukan melalui laut karena lebih menguntungkan dibandingkan pengangkutan melalui darat ataupun udara. Hal ini dikarenakan dapat memuat barang dalam volume yang besar dengan biaya murah. Faktor ekonomis yang dikehendaki dalam angkutan laut harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu kecepatan yang tinggi, daya muat yang besar, kemudahan dalam bongkar muat ataupun waktu perputaran kapal yang cepat. Di samping itu, kegiatan angkutan laut tidak dapat dipisahkan dari sifat penghidupan rakyat di sebagian besar kepulauan Indonesia.

Menghidupkan angkutan laut bukan saja dapat memperlancarkan arus barang dan penumpang dari suatu daerah ke daerah lain, tetapi juga mengembangkan sumber pencaharian rakyat pada

umumnya. Oleh karena itu, peningkatan frekuensi, regulitas atau kuantitas dan kualitas sektor perhubungan laut, diimplementasikan dalam pelaksanaan di sektor maritim. Usaha pemerintah diperlukan untuk memajukan sekaligus mengembangkan angkutan laut sebagai sarana untuk mempercepat pencapaian tujuan pembangunan tol laut (*Indonesian Marine Highway*), memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa rangka meningkatkan ketahanan nasional, perwujudan wawasan nusantara, dan menunjang perekonomian nasional. (Gultom 2007:3)

Jasa transportasi laut memiliki keunikan tersendiri, karena transportasi laut mampu memindahkan orang maupun barang dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya dalam jumlah yang besar. Untuk memenuhi segala kebutuhan tersebut pemerintah Indonesia mengupayakan akomodasi dan fasilitas transportasi yang lebih memadai. Terutama dibidang transportasi laut mengingat pulau-pulau di Indonesia sebagian besar dihubungkan melalui perairan. Hal ini menunjukkan bahwa perhubungan laut memegang peranan penting dalam sistem transportasi nasional.

Pemerintah Hindia-Belanda sebenarnya memosisikan wilayah laut sebagai bagian integral dalam konsep *archipelagic state*. *Archipelagic state* selalu diartikan sebagai negara kepulauan yang dipisahkan oleh lautan, padahal *archipelagic* berasal dari bahasa Yunani, yaitu *arch* (besar atau utama) dan *pelagos* (laut), sehingga lebih tepat bermakna negara laut utama yang dihiasi pulau-pulau untuk menyikapi perkembangan internasional. Melalui *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939* (*Staatsblad 1939 No 422*) atau dikenal dengan *Ordonansi 1939*, pemerintah Hindia-Belanda mengusahakan wilayah laut dan pulau-pulaunya dalam satu kesatuan.

Inilah embrio awal munculnya pemahaman wawasan Nusantara yang dikenal melalui Deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957, serta Konvensi PBB tentang hukum laut (UNCLOS) pada 10 Desember 1982 yang diratifikasi RI tahun 1985. Indonesia wajib menempatkan semua wilayah perairan, termasuk pulau-pulau di dalamnya untuk membangun kehidupan politik, ekonomi, dan budaya, sebagai negara maritim sekaligus agraris kepulauan. Aspek-aspek yang menjadi perhatian di antaranya adalah pengembangan industri pertahanan maritim, penyelesaian wilayah perbatasan, pencegahan imigran gelap, optimalisasi ekonomi maritim, termasuk di dalamnya pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan, pencegahan illegal fishing, dan pemberdayaan masyarakat maritim. Akhirnya, pembangunan Indonesia yang berprinsip wawasan Nusantara harus diterjemahkan sebagai hasil dari konfigurasi yang terbentuk berdasarkan realitas maritim dan agraris. Bahwa wilayah darat dan wilayah laut Indonesia sejajar dan sama pentingnya untuk membangun ketahanan dan stabilitas nasional dalam menyejahterakan kehidupan bangsa dan negara. Sangat mungkin kita menjadi poros maritim dunia, tinggal *political will*. (Suropati, et al 2018:81)

Menurut data dari International Maritime Organization (IMO), bukan hanya Indonesia yang butuh nakhoda, mualim, atau petugas pelaut lainnya, tapi duniapun tengah mencari tenaga pelaut. Faktanya, Asia paling banyak mencetak pelaut. Karena negara Eropa atau Amerika jarang yang ingin menjadi pelaut karena pekerjaan ini dinilai tidak bergengsi. "Ini diperebutkan oleh negara Asia, karena orang Amerika, Eropa tidak mau jadi pelaut, mereka bilang itu pekerjaan berisiko tidak bergengsi. Mereka lebih suka memakai jas, sehingga diperebutkan oleh pelaut-pelaut di Asia,".

Di Asia Tenggara, Indonesia menjadi negara kedua yang mencetak banyak pelaut. Saingan terberat Indonesia adalah Filipina. Indonesia hingga kini sudah mencetak 500.000 orang pelaut, sedangkan Filipina sudah menghasilkan 2 juta pelaut hingga saat ini. Padahal menurutnya, luas lautan Filipina jauh lebih kecil dibanding Indonesia. "Pelaut Indonesia yang bekerja di kapal asing 78 ribu pelaut, Filipina sudah 400 ribuan. Keunggulan Filipina adalah bahasa. Dan bagi Filipina menganggap sekolah laut itu seperti sekolah rumahan. (Munaf dan Windari: 2013)

Undang-undang RI nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menuangkan definisi pelayaran, "Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritime. Dalam konteks pengertian pelayaran tersebut, kata kunci kepemimpinan dan kerjasama sangat kental untuk mencapai

keberhasilan pelayanan jasa di bidang pelayaran (angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim). Tidak dapat dibayangkan, bila pemimpin tidak menjalankan fungsi dan tugasnya, seluruh unsurnya tidak dapat bekerja sama, “musibah” bagi dunia pelayaran Indonesia. (Sitompul, et al 2018:2)

Oleh karena itu, pembentukan karakteristik kepemimpinan pelayaran dan karakteristik kerja samanya sangat penting di karenakan kegiatan kerjanya sudah berbeda dengan pekerjaan di darat. Semua kegiatan yang berkuat di bidang pelayaran benar-benar terikat dalam peraturan perundang-undangan Internasional produk PBB, seperti UNCLOS 1982 dan produk *International Organization Maritime* (IMO). Semua itu dapat dilakukan hanya melalui kepentingan lembaga pendidikan terkait dengan diklat kemaritiman, dalam memberikan pelayanan pendidikan yang memanggil masyarakat untuk menjadi kader pemimpin dan pelaksana pembangunan di bidang kemaritiman. (Situmpol, et al 2018:3)

Pelayanan pendidikan bermakna bahwa lembaga yang menyelenggarakan pendidikan bagi pelanggannya, seperti siswa maupun mahasiswa, lembaga pendidikan tumbuh dan berkembang disertai dengan tingkat kualitas siswa maupun mahasiswanya yang semakin meningkat tentunya seiring dengan pelayanan akademik yang diberikan.

Tenaga ketatalaksanaan pelayaran niaga dan tenaga pelaut yang andal dan profesional sebagai sistem transportasi Nasional dan Internasional dalam konteks penopang keberlangsungan perekonomian di bidang pelayaran dibutuhkan untuk perkuatan perwujudan Indonesia menjadi poros maritim dunia guna menggairahkan perekonomian. Lembaga penyelenggara pendidikan dan pelatihan (diklat) kemaritiman serta instansi terkait memiliki peran penting untuk mewujudkan jumlah dan mutu tenaga profesional dengan dasar kepemimpinan dan jiwa kerja sama yang dibutuhkan dalam memenuhi lapangan kerja di bidang pelayaran.

Oleh karena itu, dibutuhkan komitmen manajemen pendidikan lembaga penyelenggara pendidikan dan latihan untuk mewujudkannya untuk mencetak calon pemimpin yang ahli di bidang ketatalaksanaan pelayaran niaga dan kepelautan yang berkualitas, berkompetensi, dan berperan di sektor pemerintah dan industri kemaritiman atau pelayaran. Lembaga pendidikan dan pelatihan harus menjamin terselenggaranya penilaian hasil pembelajaran peserta pendidikan dan latihan (diklat) yang terdiri atas:

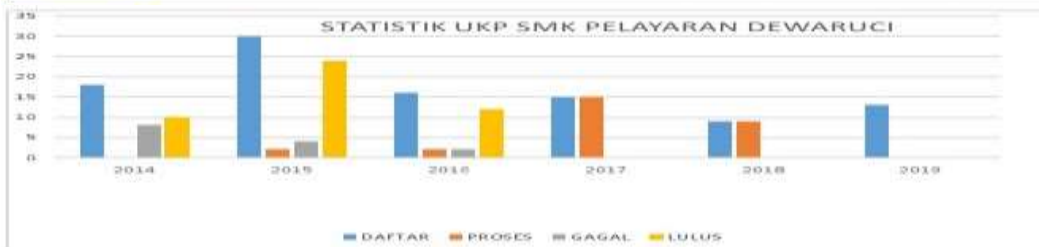
- 1) Penilaian hasil pembelajaran oleh pendidik, yaitu penilaian hasil pembelajaran oleh pendidik terhadap kompetensi yang dicapai oleh peserta diklat, yang mencakup aspek pengetahuan, pemahaman (kognitif), sikap (afektif), dan ketrampilan (psikomotor). Penilaian hasil pembelajaran oleh pendidik dilaksanakan bersinambungan untuk memantau proses dan kemajuan pembelajaran akhir diklat, dan perbaikan hasil penilaian.
- 2) Penilaian hasil pembelajaran oleh lembaga diklat, yaitu penilaian hasil pembelajaran oleh lembaga diklat adalah penilaian akhir, yang bertujuan untuk mengukur pencapaian standar kompetensi lulusan untuk menentukan kelulusan peserta diklat yang memiliki jiwa kepemimpinan dan jiwa kerja sama dari lembaga perndidikan tersebut.

Untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia melalui pendidikan kemaritiman yang memenuhi persyaratan nasional dan internasional, serta memenuhi kebutuhan pasar kerja. Oleh karena itu pada tahun 2003 Pemerintah menerapkan Sistem Standar Mutu Kepelautan Indonesia, yang dituangkan dalam Surat Keputusan Bersama antara Kementerian Pendidikan Nasional, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia, Nomor: 05/KB/U/2003, Nomor: Kep-208/MEN/2003.

Pendidikan Kemaritiman dalam bidang pelayaran terutama yang setingkat Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) menjadi sepuluh besar yang dicari oleh siswa-siswi di seluruh Indonesia untuk jurusan ini sangat difavoritkan karena memiliki prospek atau peluang yang sangat menjanjikan, selain itu kebutuhan akan tenaga pelayaran selalu ada dari tahun ke tahun, akan tetapi dari data yang diambil dari SMK Pelayaran Dewaruci terjadi fluktuatif atau ketidak stabilan peminat pada siswa/I yang melanjutkan kejenjang Pelayaran.

Tabel 1.1

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
DAFTAR	18	30	16	15	9	13
PROSES		2	2	15	9	
GAGAL	8	4	2			
LULUS	10	24	12			



Didalam tabel 1.1 menunjukkan bahwa dari tahun 2014 sampai 2016 terjadinya fluktuatif atau ketidak stabilnya taruna/I yang melanjutkan kepelayaran dan pada tahun 2017 sampai 2018 para taruna/I sedang menempuh praktek berlayar selama satu tahun untuk persyaratan mereka untuk mendapatkan ijazah ANT/ATT IV yang diakui bukan saja nasional tapi juga internasional sehingga bisa untuk mencari pekerjaan diluar Indonesia.

Dalam hal ini semua pendidikan kemaritiman wajib mengimplementasikan sistem standar mutu kepelautan pada pendidikan kemaritiman di Indonesia, dengan demikian diharapkan dapat meningkatkan: (1) mutu, (2) daya saing, (3) indek prestasi, (4) serapan lulusan oleh perusahaan-perusahaan pelayaran di dalam dan luar negeri atau industri jasa Maritim lainnya. (Tukiyo 2014:10)

Demikian pula dengan meningkatnya kualitas sumber daya manusia di bidang kepelautan ini akan dapat meminimalisir hal-hal sebagai berikut: (1) terjadinya resiko kecelakaan kapal laut yang diakibatkan oleh faktor kesalahan manusia (*human error*), (2) pemberian upah/gaji yang rendah, dan (3) menurunnya kepercayaan atau permintaan lulusan program studi oleh perusahaan pelayaran nasional maupun asing.

Ada 3 pilar utama di dunia kemaritiman yang sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, perlindungan laut dan peningkatan kualitas sumber daya manusia bahari yakni : Safety of Life at Sea (SOLAS), Prevention of Pollution from Ship (MARPOL), dan Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Ketiga pilar yang di bawahi oleh IMO tersebut bertujuan untuk mencapai kesejahteraan para pekerja di sektor maritim. Ketiga pilar utama tersebut merupakan sebagian hasil dari konvensi Internasional yang dilakukan oleh negara-negara anggota dari International Maritime Organization (IMO). Tidak hanya itu, konvensi Internasional juga melahirkan perjanjian-perjanjian di bidang lingkungan laut lainnya. Sebagai anggota IMO, Indonesia haruslah mengikuti dan mengesahkan perjanjian yang telah disepakati di konvensi Internasional.

STCW (*Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers*) 1995.

Konvensi Internasional tentang standar pelatihan, sertifikasi dan pengawasan (STCW) 1978 mengatur standar untuk nakhoda, mualim, dan petugas jaga yang berada pada kapal-kapal niaga di laut lepas. Sesuai dengan tahunnya STCW tersebut diadopsi pada tahun 1978 oleh konferensi di Organisasi Maritim Internasional (IMO) di kota London. Aturan STCW ini mulai berlaku pada tahun 1984. STCW 1978 adalah yang pertama untuk menetapkan persyaratan dasar untuk menetapkan persyaratan dasar untuk pelatihan, sertifikasi, dan petugas jaga untuk ABK/crew di perairan/tingkat Internasional. Sebelumnya standar pelatihan, sertifikasi pelatihan dan perwira petugas jaga ditetapkan oleh masing-masing pemerintah yang terkait, biasanya praktek kinerjanya tidak mengacu pada negara lain.

Konvensi ini mengatur tentang standar minimum yang berkaitan dengan pelatihan, sertifikasi dan petugas jaga untuk pelaut yang harus dipenuhi pada aturan negara yang digunakan pada kapal tersebut/flag state. Konvensi ini tidak berurusan pada tingkat pengawakan : ketentuan IMO di daerah ini dilindungi oleh peraturan 14 dari bab V pada konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut (SOLAS) 1974, yang persyaratan yang didukung oleh resolusi A.890 (21) prinsip keselamatan, diadopsi oleh IMO pada tahun 1999, yang menggantikan resolusi sebelumnya A.481 (XII) yang diadopsi pada tahun 1981. Salah satu fitur yang sangat penting dari konvensi bahwa hal itu berlaku untuk kapal-kapal dari negara yang berdaulat ketika mengunjungi pelabuhan negara yang menjadi pihak pada konvensi ini. Pasal X membutuhkan pihak untuk menerapkan langkah-langkah pengendalian untuk kapal dari semua bendera sejauh yang diperlukan untuk memastikan bahwa tidak ada perlakuan yang lebih menguntungkan diberikan kepada kapal yang mengibarkan bendera suatu negara yang menjadi pihak-pihak konvensi ini. Pada tahun 2011, STCW convention memiliki 155 Pihak, yang mewakili 98,9 persen dari tonase pengiriman dunia. (<https://id.m.wikipedia.>)

SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta merupakan salah satu sekolah pelayaran yang terletak di Jalan Raya Bekasi Km. 26 Rt/Rw 03/001 nomor 52, Kelurahan Ujung Menteng Kecamatan Cakung, Jakarta Timur DKI Jakarta SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta dibangun diatas tanah seluas 3400 m² dan luas bangunan 768 m² berdiri pada tahun 1999, Mengemban tugas mendidik dan melatih siswa-siswi lulusan SMP/MTs maupun SMA/SMK/MA Pindahan, Taruna-Taruni dididik dan dilatih dengan sistem dan metode pembelajaran yang ketat, mencakup aspek pengetahuan, pemahaman dan kecakapan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Internasional IMO SCTW Convention 1978 dan Amendemennya, Selain itu juga dilakukan pembinaan mental, moral dan kesamaptaaan jasmani secara terpadu baik melalui kegiatan ko kurikuler maupun ekstra kurikuler.

SMK Pelayaran Dewaruci terletak dipinggir timur kota Jakarta dimana lokasi yang sangat strategis untuk mengambil calon taruna-taruni dari pinggir Jakarta dan sekitarnya, Paling terdekat jarak radius smk pelayaran lainnya yang berakreditasi A dan Approval perhubungan laut sama dengan smk pelayaran dewaruci ± 4 km sehingga menguntungkan bagi smk pelayaran dewaruci untuk mendapatkan calon taruna-/I yang ingin menempuh pendidikan dibidang pelayaran dan ingin menambah wawasan atau tantangan baru didunia pelayaran, berikut ini sekolah-sekolah pelayaran swasta berakreditasi A dan telah mendapatkan approval perhubungan laut yang berada di DKI Jakarta.

Tabel 1.2
Daftar SMK Pelayaran di DKI Jakarta

No.	SMK Pelayaran	Alamat	Jarak Dengan SMK Pelayaran Dewaruci	Akreditasi SMK Pelayaran
1.	SMK Pelayaran Malahayati	Jalan Sungai Tiram Marunda Cilincing Jakarta Utara	± 4 KM	A
2.	SMK Pelayaran Jakarta Raya	Komplek TNI-AL Kelapa Gading Barat Jakarta Utara	± 6 KM	A
3.	SMK Pelayaran Jakarta	Jalan Warakas VI Papanggo Jakarta Utara	± 9 KM	A

4.	SMK Pelayaran Pembangunan	Jalan Manunggal Kampung Rambutan Jakarta Timur	± 15 KM	A
----	---------------------------	--	---------	---

Dimana SMK Pelayaran Dewaruci untuk saat ini hanya memiliki satu jurusan atau program studi Nautika Kapal Niaga dengan Akreditasi A oleh dinas pendidikan menengah dengan No. 372/BAP-S/MDKI/2014, ISO 9001:2015 TUV NORD No. 16 00 HH 17111 dalam Manajemen Mutu Sumber Daya dan mendapatkan Approval oleh Perhubungan laut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.43 Tahun 2008 Tanggal 10 September 2008 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Ujian Keahlian serta Sertifikasi Kepelautan dengan PK. 303/25/4/DK-17 untuk melanjutkan keningkat lanjut untuk memperoleh *Certificate of Competency* (CoC) ANT-IV (Ahli Nautika Tingkat-IV) yang telah menghasilkan sumber daya kepelautan baik domestik maupun Internasional.

Visi dari SMK Pelayaran Dewaruci adalah Menjadikan Pusat Pengembangan Pendidikan Kejuruan terpadu di Bidang Kelautan yang di percaya Masyarakat dan Dunia Industri tingkat Regional, Nasional dan Internasional. Misi dari SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta adalah sebagai berikut: (1) Mengembangkan Sumber Daya Manusia Sekolah melalui Pelatihan Pengembangan Kompetensi dan Profesionalisme di Bidang Kelautan; (2) Melayani masyarakat untuk mendapatkan ketrampilan kerja di Bidang Kelautan berstandar Regional, Nasional dan Internasional; (3) Aktif mengikuti lomba-lomba kreaktifitas Tenaga Pengajar dan peserta didik skala lokal maupun global.

Tujuan dari SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta melalui pengaturan dan pelaksanaan operasional serta kualitas kerja adalah sebagai berikut: (1) Kepuasan pelanggan/pengguna; (2) Kinerja Operasi yang sesuai dengan kode-kode kepelautan, Peraturan perundangan dan petunjuk-petunjuk yang berlaku; (3) Konsisten dalam hasil-hasil yang diperoleh; (4) Memperbaiki efisiensi dari operasi pendidikan dan pelatihan melalui penerapan strategis pendidikan dan pelatihan serta pelatihan efektif; (5) Reputasi institusi pendidikan sebagai pemasok dan pemberi pelayanan yang dapat di andalkan.

Potensi yang dimiliki oleh Lembaga Pendidikan dibidang pelayaran dan kemaritiman khususnya SMK Pelayaran Dewaruci dimana peserta didiknya sebagai investasi pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM) pelaut Indonesia masa depan sebagai pekerja profesi serta yang mempunyai karakter berbeda dengan pekerja industri di darat, pelaut sebagai ujung tombak potensial dari Poros Maritim Dunia, serta garda terdepan potensial pembangunan Tol Laut (*Indonesian Marine Highway*) dan juga Pembangunan Ketahanan Nasional Bangsa dimana membangun peradaban Indonesia kedepan guna mengurangi ketergantungan kita sebagai pekerja industri di darat. Sesuai dengan visinya menjadikan pusat pengembangan pendidikan kejuruan terpadu di Bidang Kelautan yang di percaya Masyarakat dan Dunia Industri tingkat Regional, Nasional dan Internasional.

Kelemahan pelaut Indonesia selama ini yang paling dominan hanya dua yaitu: (1) terkendala Bahasa yang diterapkan di Kapal menggunakan Bahasa Inggris baik Inggris umum maupun Inggris maritim dan (2) Terlalu berat meninggalkan kampung halaman (*Home Sick*) sehingga negara kita kalah bersaing dengan negara lain terutama dengan pesaing kita negara Filipina sudah saatnya kita tidak lagi mimpunggunkan laut jadikan laut Indonesia menjadi halaman depan rumah kita.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan penelitian terdahulu di atas, maka penulis membatasi rumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Gambaran Kekuatan, Kelemahan dan Peluang, Ancaman pada lembaga SMK Pelayaran Dewaruci dalam menghadapi tantangan sumber daya manusia kepelautan?
2. Bagaimana hasil analisis dan kajian matriks SWOT pada lembaga SMK Pelayaran Dewaruci dalam menghadapi tantangan sumber daya manusia kepelautan?

Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui Gambaran Kekuatan, Kelemahan dan Peluang, Ancaman pada lembaga pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci dalam menghadapi tantangan sumber daya manusia kepelautan
2. Untuk mengetahui hasil dari analisis dan kajian matriks SWOT di lembaga SMK Pelayaran Dewaruci dalam menghadapi tantangan sumber daya manusia kepelautan

Manfaat Penelitian

1. Bagi penulis, dengan adanya penelitian ini menambah wawasan ilmiah dan pengetahuan, serta mengimplementasikan konsep dan teori dalam praktek sebenarnya khususnya dalam hal manajemen dan untuk memenuhi persyaratan akademis dalam rangka menyelesaikan ujian akhir Program Studi S2 pada Institut Bisnis dan Multimedia asmi Jakarta.
2. Bagi Lembaga atau Institusi, Penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan dalam menganalisis dan mengambil keputusan untuk menentukan kebijakan yang akan diambil berkenaan terhadap sumber daya kepelautan.
3. Bagi IBM asmi dan masyarakat, sebagai sumbangan pemikiran dan sumber penelitian kepada para pembaca, baik di lingkungan kampus dalam upaya penambahan referensi bagi mahasiswa dan masyarakat umum melalui perpustakaan IBM asmi Jakarta.

Landasan Teori

Manajemen Sumber Daya Manusia

Pengertian Manajemen

Istilah manajemen, terjemahannya dalam bahasa Indonesia hingga saat ini belum ada keseragaman. Berbagai istilah yang dipergunakan seperti ketatalaksanaan, manajemen, management dan pengurusan. Dalam literatur manajemen, maka akan ditemukan bahwa istilah manajemen mengandung tiga pengertian yaitu pertama, manajemen sebagai proses, kedua, manajemen sebagai kolektivitas orang-orang yang melakukan aktivitas manajemen, dan ketiga, manajemen sebagai suatu seni (*art*) dan sebagai suatu ilmu. (Manullang 2012:3)

Dalam *Encyclopedia of the Social Science* dikatakan bahwa manajemen adalah suatu proses dengan mana pelaksanaan suatu tujuan tertentu diselenggarakan dan diawasi. Menurut Hasibuan (2014:1) Manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk suatu tujuan tertentu. Manajemen menurut Terry dalam buku Hasibuan (2014:1) adalah suatu proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya.

Sedangkan menurut Koontz dan O'Donnel didalam buku yang sama, manajemen adalah usaha mencapai suatu tujuan tertentu melalui kegiatan orang lain. Dan menurut F.Sikula didalam buku Hasibuan (2014:1) manajemen pada umumnya dikaitkan dengan aktivitas-aktivitas perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, penempatan, pengarahan, pemotivasian, komunikasi, dan pengambilan keputusan yang dilakukan oleh setiap organisasi dengan tujuan untuk mengkoordinasikan sebagai sumber daya yang dimiliki oleh perusahaan sehingga akan dihasilkan suatu produk atau jasa secara efisien.

Berdasarkan pengertian-pengertian manajemen diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Manajemen mempunyai tujuan yang ingin dicapai.
2. Manajemen merupakan perpaduan antara ilmu dengan seni.
3. Manajemen merupakan proses yang sistematis, terkoordinasi, kooperatif, dan terintegrasi dalam memanfaatkan unsur-unsurnya (6M).
4. Manajemen baru dapat diterapkan jika ada dua orang atau lebih melakukan kerjasama dalam suatu organisasi.
5. Manajemen harus didasarkan pada pembagian kerja, tugas, dan tanggung jawab.
6. Manajemen terdiri dari beberapa fungsi (POSD dan C).

7. Manajemen hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan.

Bila diperhatikan definisi yang sudah dikemukakan diatas maka untuk mencapai tujuan, para manajer menggunakan “Enam M”, Dengan kata lain sarana (tools) atau alat manajemen untuk mencapai tujuan adalah men, money, materials, machines, methods, dan markets. Kesemuanya itu disebut sumber daya.

Menurut Kosasih dan Soewedo (2012:5) agar manajemen dapat mencapai tujuan/sasarannya diperlukan alat/sarana manajemen yang dikenal dengan “Tujuh M” sebagai berikut; Men, Money, Methods, Material, Machines, Market, dan MIS (*Management Information System*) yaitu sistem informasi yang sangat diperlukan untuk pengambilan keputusan.

Fungsi-Fungsi Manajemen

Sampai saat ini, masih belum ada konsensus baik diantara praktisi maupun diantara para teoritis mengenai apa yang menjadi fungsi-fungsi manajemen, sering pula disebut unsur-unsur manajemen.

Selanjutnya Manulang (2012:7) mengatakan berbagai pendapat mengenai fungsi-fungsi manajemen akan tampak jelas dengan dikemukakannya pendapat beberapa penulis sebagai berikut:

1. Louis A. Allen : *Leading, Planning, Organizing, Controlling*
2. John Robert Beishline, Ph.D : *Planning, Organizing, Directing, atau Actuating, Controlling*
3. Prajudi Atmosudirdjo : *Perencanaan, Organisasi, Komando, Kontrol*
4. Henry Fayol : *Planning, Organizing, Commanding, Coordinating Controlling*
5. Luther Gullich : *Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting, Budgeting*
6. Koontz dan O’Donnel : *Organizing, Staffing, Directing, Planning, Controlling.*
7. William H. Newman : *Planning, Organizing, Assembling, Resources, Directing, Controlling.*
8. Dr. S. P. Siagian, M.P.A : *Planning, Organizing, Motivating, Controlling*
9. William Spriegel : *Planning, Organizing, Controlling.*
10. George R. Terry : *Planning, Organizing, Actuating, Controlling.*
11. Lyndak F. Urwick : *Forecasting, Planning, Organizing, Commanding, Coordinating, Controlling*
12. Dr. Winardi, S.E. : *Planning, Organizing, Coordinating, Actuating, Leading, Communication, Controlling*
13. The Liang Gie : *Planning, Decisionmaking, Directing, Coordinating, Controlling, Improving.*

Pada hakikatnya, bila dikombinasikan pendapat ketiga belas penulis di atas, maka fungsi-fungsi manajemen adalah sebagai berikut: *Forecasting, Planning termasuk budgeting, Organizing, Staffing atau assembling resources, Directing atau commanding, Leading, Coordinating, Motivating, Controlling, dan Reporting.*

Manajemen Kapal yang dimaksudkan adalah seluruh perwira kapal yang secara struktural bertugas menjalankan pengoperasian kapal, mulai dari nakhoda sebagai top manager dan semua perwira, baik dari bagian dek (*deck department*) ataupun dari bagian mesin (*engine department*).

Manajemen kapal merupakan “orang-orang “ yang menjadi motor keberhasilan dari sebuah kapal beroperasi dengan lancar, dan memiliki kemampuan yang dapat di handalkan dengan baik, dimana orang-orang tersebut dari sejak mutasi naik kapal sudah memiliki semangat tinggi untuk melaksanakan “profesionalisme” sebagai pelaut ulung. (Sumber: Handoyo; 2016:24)

Sumber Daya Manusia

Rivai. *et, al* (2015:1) Manajemen sumber daya manusia merupakan salah satu bidang dari manajemen umum yang meliputi segi-segi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan

pengendalian. Proses ini terdapat dalam fungsi/bidang produksi, pemasaran, keuangan, maupun kepegawaian.

Masih didalam buku yang sama, Dalam usaha pencapaian tujuan perusahaan, permasalahan yang dihadapi manajemen bukan hanya terdapat pada bahan mentah, alat-alat kerja, mesin-mesin produksi, uang dan lingkungan kerja saja, tetapi juga menyangkut karyawan (sumber daya manusia) yang mengelola faktor-faktor produksi lainnya tersebut, perlu diingat bahwa sumber daya manusia sendiri sebagai faktor produksi, seperti halnya faktor produksi lainnya, merupakan masukan (*input*) yang diolah oleh perusahaan/organisasi dan menghasilkan keluaran (*output*). Karyawan yang baru yang belum mempunyai ketrampilan dan keahlian dilatih lebih lanjut serta diberikan pengalaman dan motivasi. Pengolahan sumber daya manusia inilah yang disebut manajemen SDM.

Werther dan Davis, dalam bukunya (Sutrisno 2009:4), menyatakan bahwa sumber daya manusia adalah “pegawai yang siap, mampu, dan siaga dalam mencapai tujuan-tujuan organisasi”. Sebagaimana dikemukakan bahwa dimensi pokok sisi sumber daya adalah kontribusinya terhadap organisasi, sedangkan dimensi pokok manusia adalah perlakuan kontribusi terhadapnya yang pada gilirannya akan menentukan kualitas dan kapabilitas hidupnya. Jadi, MSDM dapat juga merupakan kegiatan perencanaan, pengadaan, pengembangan, pemeliharaan, serta penggunaan SDM untuk mencapai tujuan baik secara individu maupun organisasi. (Sutrisno 2009:6)

Sumber Daya Manusia Kepelautan dan Analisis SWOT

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 tahun 1992

Bahwa dalam Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran dijelaskan mengenai sumber daya manusia khususnya pelaut dimana dijabarkan sebagai berikut: Dalam peraturan ini Kepelautan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pengawakan, pendidikan, pensertifikatan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut. Sedangkan pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau ketrampilan sebagai awak kapal. (Pandu 2010:337)

Sertifikat kepelautan adalah dokumen kepelautan yang sah dengan nama apapun yang diterbitkan oleh Menteri atau yang diberi kewenangan oleh Menteri. (Pandu 2010:337)

Manajemen Sumber Daya Kepelautan

Penyelenggaraan usaha jasa transportasi yang sistemik, senantiasa terdiri dari atas 3 (tiga) elemen, yakni: (a) perangkat keras (*hardware*) berupa moda transport berikut dengan kelengkapannya meliputi sarana-prasarana sehingga laik operasi; (b) piranti lunak (*software*) yaitu perangkat teknologi, metode dan fasilitas pengambilan keputusan bagi manajemen dalam menjalankan roda bisnis angkutan, dan (c) **sumber daya manusia (*brainware*)** sebagai regulator atau pengendali terhadap dua perangkat yang dikedepankan terdahulu, *hardware* dan *software*. (Lasse 2015:201). Menurut Lasse 2015:228, Sumber Daya Manusia adalah sumber daya yang mengambil alih semua fungsi manajemen transportasi mulai dari perencanaan, komando, pemeliharaan, dan pengawasan aktivitas. Unsur manusia berada di balik tongkat komando moda transport (*man behind the steering wheel*) sebagai faktor determinasi tingkat capaian perusahaan penyedia jasa angkutan.

Didalam bukunya Kosasih (2012:136) Pendidikan Kepelautan sebagaimana telah diketahui, untuk perwira dek, mesin, dan radio dalam rangka peningkatan jabatannya perlu melalui pendidikan untuk memperoleh sertifikat yang lebih tinggi dari yang telah dimilikinya. Istilah sertifikat Kompetensi Pelaut bagian Nautika disebut Ahli Nautika Tingkat I – V, sedangkan untuk perwira mesin ialah Ahli Teknik Tingkat I – V.

Untuk tingkat perwira bagian dek, urutan tingkat sertifikat kepelautannya adalah ANT IV (Ahli Nautika Tingkat IV) hanya untuk pelayaran daerah pantai atau istilah maritimnya *Near Coastal Voyage* (NCV), sedangkan untuk pelayaran samudera perwira yang paling rendah bersertifikat ANT III (selanjutnya yang lebih tinggi lagi adalah ANT II dan ANT I). Untuk perwira mesin, pendidikan yang harus diikuti adalah ATT IV (Ahli Teknik Tingkat IV) untuk pelayarannya daerah pantai (*Near Coastal Voyage*), sedangkan untuk pelayaran samudera, mulai dari ATT III, ATT II, dan yang tertinggi ATT I

Tenaga Pelaut dituntut untuk lebih meningkatkan kecakapan SDM melalui berbagai pendidikan. Peraturan-peraturan baru yang menuntut kecakapan SDM tersebut antara lain sebagai berikut:

1. *Internasional Safety Management (ISM) Code*, yaitu peraturan mengenai pengaturan untuk meningkatkan keselamatan di laut dan mencegah pencemaran di laut.
2. *Standard of Training Certification and Watch Keeping for Seafarers (SCTW'95)* amandemen manila 2010, yaitu peraturan mengenai persyaratan jabatan-jabatan di kapal dan pendidikan/sertifikat yang harus diikuti serta pemahaman dalam berkomunikasi dengan pihak kantor perusahaan pelayaran maupun komunikasi global, terutama bagi perwira-perwira di kapal samudera.
3. *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*, yaitu peraturan mengenai pemahaman berkomunikasi dengan peralatan khusus dalam keadaan bahaya, di mana harus bisa berkomunikasi secara cepat dengan stasiun-stasiun radio maupun dengan kapal lain, yang diisyaratkan bagi semua perwira kapal.

Ketentuan Konvensi Internasional

Standard Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) Code (The Manila Amendments)

Dimana Standar Pelatihan untuk Sertifikasi dan Tugas Jaga bagi sumber daya pelaut diatur didalam STCW'95 (The Manila Amendments 2010),

Dalam konvensi ini dijelaskan, sebagai berikut:

1. Peningkatan kontrol negara pelabuhan
2. Komunikasi informasi kepada IMO untuk memungkinkan pengawasan bersama dan konsistensi dalam penerapan standar
3. Kualitas standar sistem (QSS), pengawasan pelatihan, penilaian, dan prosedur sertifikasi. Amandemen Manila 2010 mengharuskan pelaut diberikan “pelatihan pengenalan” dan “pelatihan keselamatan dasar” yang meliputi dasar pemadaman kebakaran, pertolongan pertama, teknik bertahan hidup, dan keselamatan pribadi dan tanggung jawab sosial. Pelatihan yang dimaksud untuk memastikan bahwa pelaut sadar akan bahaya dari bekerja di kapal dan dapat merespon dengan tepat dalam keadaan darurat.
4. Penempatan tanggung jawab pada pihak, termasuk yang mengeluarkan izin, dan negara bendera mempekerjakan warga negara asing, untuk memastikan pelaut memenuhi standar objektif kompetensi.

Distribusi Tanggung Jawab Pengaplikasian SCTW

SCTW'95 amandemen manila 2010 pada intinya menekankan pada tiga bidang, yakni: (1) tanggung jawab perusahaan pelayaran; (2) keseragaman standar kompetensi; dan (3) tanggung jawab pemerintah.

1. Tanggung jawab operator/pemilik kapal

Sebagai jalan keluar mengatasi berbagai kelemahan atau kekurangan kompetensi awak kapal, maka amandemen 2010 telah menerapkan batas tanggung jawab perusahaan pelayaran/operator kapal. Dalam regulasi I/14 tentang *Responsibilities of Companies*, dinyatakan bahwa perusahaan pemilik/operator kapal bertanggung jawab dan menjamin:

- 1.1. Setiap pelaut yang dipekerjakan di atas kapal yang dioperasikannya memiliki sertifikat keahlian sesuai menurut ketentuan konvensi dan peraturan pemerintah negara bendera (*each seafarer assigned to any of its ships hold an appropriate certificate in accordance with the provisions of the Convention and as established by the Administration*).
- 1.2. Kapal-kapalnya diawaki sesuai menurut persyaratan keselamatan pengawakan dari pemerintah negara bendera (*Its ships are manned in compliance with the applicable safe manning requirements of the Administration*).
- 1.3. Ketersediaan dokumen dan data rinci semua awak kapal tersimpan baik di atas kapal serta dapat dilihat, termasuk dokumen dan data pengalaman, pelatihan, data rekaman kesehatan dan

kompetensi sesuai jabatannya (*documentation and data relevant to all seafarers employed on its ship are maintained and readily accessible, and include, without being limited to, documentation and data on their experience, training, medical fitness and competency in assigned duties*)

- 1.4. Para pelaut yang dipekerjakan di kapalnya mengenal/memahami tugas-tugasnya dan seluk-beluk lingkungan kapal, instalasi, peralatan, tatakerja, dan karakteristik kapal yang terkait pada tugas rutin maupun keadaan tanggap darurat (*seafarers, on being assigned to any of its ships, are familiarized with their specific duties and with all ship arrangements, installations, equipments, procedurs and ship characteristics that are relevant ti their routine or emergency duties*)
2. Awak kapal selengkapnya dapat secara efektif mengoordinasikan aktivitas-aktivitasnya dalam situasi tanggap darurat dan menjalankan fungsi-fungsi utama keselamatan, mencegah atau menanggulangi pencemaran (*the ship's complement can effectively coordinate their activities in an emergency situation and in performing functions vital to safety or to the prevention or mitigation of pollution*)

2.1. Keseragaman standar kompetensi

Standar kompetensi SCTW dimaksud meliputi 7 (tujuh) kelompok fungsi di atas kapal, yakni navigasi (*navigation*), bongkar muat dan penyusunan muatan (*cargo handling and stowage*), pengawasan operasi kapal dan kepedulian terhadap awak maupun penumpang (*controlling the operation of the ship and care for persons on board*), teknik perkapalan (*marine engineering*), listrik/elektronika dan sistem kendali (*electrical/electronic and control system*), pemeliharaan dan perbaikan (*maintenance and repair*), dan komunikasi radio (*radio communication*).

Setiap fungsi diberikan tanggung jawab berjenjang tiga tingkat (*level*) yakni: (a) *Management level*; (b) *Operational level*; dan (c) *Support level*.

2.2. Tanggung jawab pemerintah

Pemerintah negara anggota IMO (*Contracting state*) berwenang menyelenggarakan pelatihan dan sertifikasi pelautnya pada standar SCTW code, dan bertanggung jawab serta wajib melaporkan kepada *Maritime Safety Committee* (MSC) IMO untuk kemudian dipublikasikan kepada negara anggota maupun negara bendera. Sehingga negara bendera berhak mempedomani publikasi tersebut dalam merekrut pelaut asing yang ditawarkan.

Pemerintah *contracting state* bertanggung jawab tentang kualitas kompetensi dan ketrampilan pelaut yang mengikuti pendidikan dan pelatihan (diklat) berdasarkan sistem di negaranya dengan ketentuan pengajar (*Instructors*), penyelia (*supervisors*), dan penilai (*assesors*) memenuhi kualifikasi dan *expertise* yang ditetapkan IMO. SCTW code pada section A-1/6 butir 3 menyatakan bahwa:

“ Each Party shall ensure that instructors, supervisors, and assesors are appropriately qualified for the particular types and levels of training or assessment of competence of seafarers either on board or ashore, as required under the convention, in accordance with the provisons of the section”.

Section A-I/6 butir 3 di atas menugaskan setiap negara anggota untuk memastikan para instruktur, supervisor, dan asesor berkualifikasi memadai dalam menjalankan fungsinya pada jenis dan jenjang pelatihan tertentu atau penentuan kompetensi pelaut di atas kapal ataupun di darat sesuai menurut persyaratan konvensi. Untuk menegakkan ketentuan itu, IMO menyelenggarakan pengawasan melalui prosedur *Port State Control* dan/atau mengaudit langsung.

Manajemen Strategi

Dalam bukunya Eryus (2104:4) menurut David memberikan pengertian Manajemen Strategi sebagai berikut: “Suatu seni dan Ilmu tentang formulasi, implementasi, dan evaluasi keputusan-keputusan lintas fungsional yang memungkinkan organisasi dapat mencapai tujuannya”.

Thomson & Strickland di dalam bukunya Eryus (2014:5) Manajemen Strategi adalah “Rencana permainan manajemen dalam memposisikan perusahaan pada pasar yang dipilih, berhasil dalam persaingan, memuaskan pelanggan dan mencapai kinerja perusahaan dengan sebaik-baiknya”.

Manfaat manajemen strategi menurut J.Kim Dedee (Eryus 2014:12) adalah sebagai berikut:

1. Mengantisipasi lingkungan dalam berubah
2. Menempatkan kekuatan lingkungan dalam hirarki yang logis
3. Mengidentifikasi faktor-faktor keberhasilan dalam arena kompetitif
4. Menentukan posisi perusahaan/organisasi dalam industri
5. Memfokuskan pada area keputusan yang paling penting untuk memperbaiki posisi bersaing perusahaan/organisasi
6. Menulis tujuan dan arah yang jelas
7. Menggabungkan falsafah jangka panjang yang mendasar ke dalam perusahaan/organisasi
8. Memperhatikan konsekuensi jangka panjang dari keputusan saat sekarang
9. Mengkoordinasi alokasi sumber-sumber daya yang lain
10. Memperbaiki komunikasi
11. Melebihi pesaing dalam industri yang sama dalam jangka panjang

Strategi SWOT (*Strenght, Weakness, Opportunity, Threats*) ini diperkenalkan oleh Hunger & Wheelen (Eryus 2014:104) yang merupakan pengembangan strategi yang disusun oleh Ansoff dengan menambahkan pemanfaatan *Internal Factors Analysis Summary* (IFAS) dan *External Factors Analysis Summary* (EFAS). Strategi ini memanfaatkan faktor kunci yang bersifat kualitatif tetapi yang akhirnya di kuantitatifkan dengan pembobotan dan rating.

Dalam bukunya Rangkuti (2006:31) Matrik SWOT adalah Alat yang dipakai untuk menyusun faktor-faktor strategis perusahaan/organisasi. Matrik ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi perusahaan/organisasi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki. Matrik ini dapat menghasilkan empat set kemungkinan alternatif strategis. Berikut ini Gambar diagram Matrik SWOT:

Gambar 2.1 Matrik SWOT

IFAS EFAS	KEKUATAN (S) Tentukan 5-10 Faktor-faktor kekuatan internal	KELEMAHAN (W) Tentukan 5-10 Faktor-faktor kelemahan internal
	STRATEGI “SO” Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	STRATEGI “WO” Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
PELUANG (O) Tentukan faktor-faktor Peluang Eksternal	STRATEGI “ST” Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	STRATEGI “SW” Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman
ANCAMAN (T) Tentukan faktor-faktor Peluang Eksternal		

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dimana tujuannya untuk menggambarkan keadaan atas fenomena yang terjadi di lapangan. Menurut Sugiyono (2016:8), Metode penelitian kualitatif sering disebut metode penelitian naturalistik karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (*natural setting*); disebut juga sebagai metode etnographi, karena pada awalnya metode ini lebih banyak digunakan untuk penelitian bidang antropologi budaya; disebut metode kualitatif, karena data yang terkumpul dan analisisnya lebih bersifat kualitatif.

Penelitian kualitatif menurut Kirk dan Miller dalam bukunya Moleong (2011:4) mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung pengamatan pada manusia baik dalam kawasannya maupun dalam peristilahannya. Menurut Moleong (2011:14), Pada dasarnya landasan teoretis dari penelitian kualitatif itu bertumpu secara mendasar pada fenomenologi. Karena itu pada bagian ini *fenomenologi* dijadikan dasar teoritis utama sedang yang lainnya yaitu interaksi simbolik, kebudayaan, dan etnometodologi dijadikan dasar tambahan yang melatarbelakangi secara teoritis penelitian kualitatif.

Jadi pada penelitian ini penulis menggambarkan atau mendeskripsikan tingkat kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman di SMK Pelayaran DEWARUCI, sedangkan penilaian pada gambaran ini dengan menggunakan pendekatan kuantitatif yang diimplementasikan dengan menggunakan skala *Likert*, maka variabel yang diukur dijabarkan menjadi indikator variabel.

Objek Penelitian

Pada penelitian kualitatif istilah populasi diganti menjadi objek Menurut Sugiyono (2016:215), Objek penelitian adalah sesuatu yang diamati dan dikaji berupa aktivitas dan pelaku pada tempat tertentu yang disebut juga dengan situasi sosial.

Objek dalam penelitian ini adalah 20 siswa/taruna SMK Pelayaran Dewaruci yang sedang mengikuti ujian kepelautan Ahli Nautika Tingkat IV (ANT-IV) dalam kurun waktu 3 tahun

Skala Pengukuran dan Paradigma Penelitian Kualitatif

Skala Pengukuran Terkait IFAS dan EFAS

Skala pengukuran yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan skala Likert. Menurut Sugiyono (2016:93) *Skala Likert* digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian. Dengan *skala Likert*, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrument yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan.

Jawaban setiap item instrumen yang menggunakan skala Likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif, sedangkan pada penelitian ini dimana peringkat kekuatan dan kelemahan menggunakan tabel sebagai berikut:

Tabel 3.1
Peringkat Ditujukan pada Kekuatan dan Peluang

Kekuatan dan Peluang	Bobot nilai
Sangat Baik	4 – 3.5
Baik	3.4 – 2.5
Cukup	2.4 – 1.5
Tidak Baik	1.4 – 0

Tabel 3.2
Peringkat Ditujukan pada Kelemahan dan Ancaman

Kelemahan dan Ancaman	Bobot nilai
Sangat Tinggi	4 – 3.5
Tinggi	3.4 – 2.5
Cukup	2.4 – 1.5
Rendah	1.4 – 0

Tabel 3.3
Acuan rating pada Kekuatan dan Peluang

Kekuatan dan Peluang	Bobot nilai
Sangat Baik	4
Baik	3
Cukup	2
Tidak Baik	1

Tabel 3.4
Peringkat Ditujukan pada Kelemahan dan Ancaman

Kelemahan dan Ancaman	Bobot nilai
Sangat Tinggi	4
Tinggi	3
Cukup	2
Rendah	1

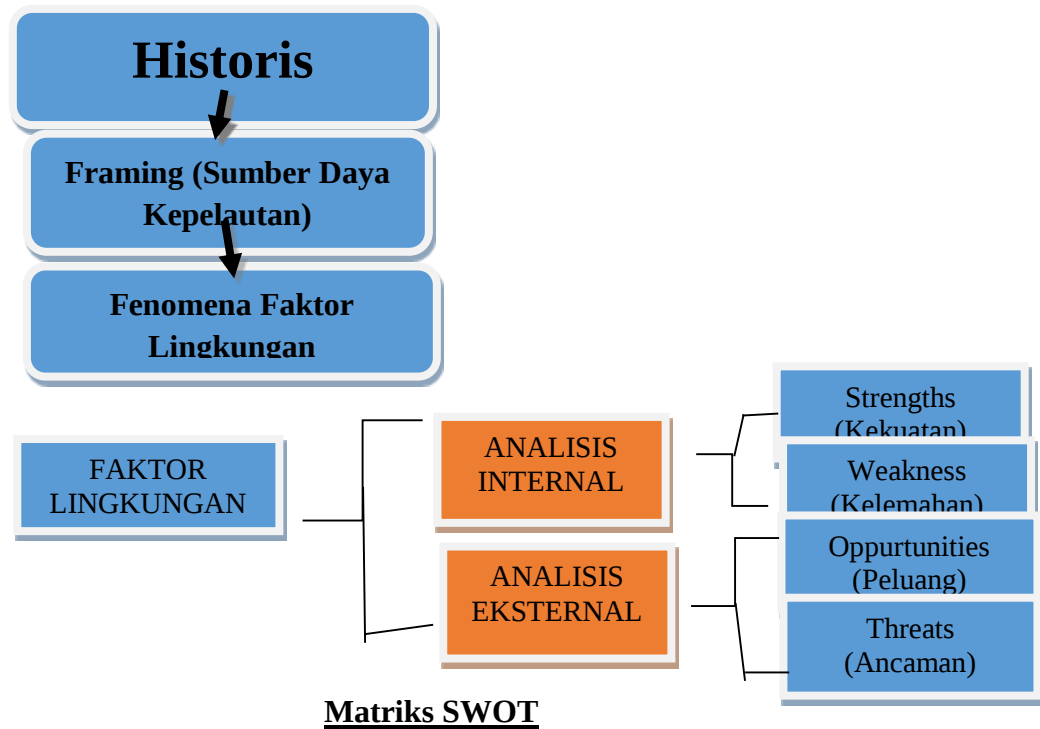
Paradigma Penelitian Kualitatif

Menurut Mulyana (2006:9) Paradigma adalah suatu cara pandang untuk memahami kompleksitas dunia nyata. Dalam buku yang sama sebagaimana dikatakan Patton (2006:9) paradigma tertanam kuat dalam sosialisasi para penganut dan praktisinya: paradigma menunjukkan pada mereka apa yang penting, absah, dan masuk akal.

Dalam bukunya Moleong (2011:49), menurut Bogdan dan Biklen, Paradigma adalah kumpulan longgar dari sejumlah asumsi yang dipegang bersama, konsep atau proposisi yang mengarahkan cara berpikir dan penelitian. Selanjutnya dalam buku yang sama, Harmon mendefinisikan “paradigma” sebagai cara mendasar untuk mempersepsikan, berpikir, menilai dan melakukan yang berkaitan dengan sesuatu secara khusus tentang visi realitas.

Maka Paradigma penelitian yang menggambarkan fenomena penelitian ini sebagai berikut:

Gambar 3.1 Paradigma Penelitian Kualitatif



	IFAS	KEKUATAN (S)	KELEMAHAN (W)
EFAS			
PELUANG (O)		STRATEGI “SO”	STRATEGI “WO”
ANCAMAN (T)		STRATEGI “ST”	STRATEGI “WT”

Metode Pengumpulan Data

Sugiyono (2016:225) menyatakan bahwa pada penelitian kualitatif, pengumpulan data dilakukan pada *natural setting* (kondisi yang alamiah), sumber data primer, dan teknik pengumpulan data lebih banyak observasi berperan serta (*participant observation*), wawancara mendalam (*in depth interview*), dan dokumentasi.

Penelitian Kepustakaan (Library Research).

Agar tesis ini tidak menyimpang jauh dari teori-teori yang ada dan untuk memperoleh data sekunder guna melengkapi data yang sudah tersedia, maka dalam riset kepustakaan ini penulis menggunakan beberapa literatur berupa buku-buku, majalah, jurnal, dan bahan pustaka lainnya.

Penelitian Lapangan (Field Research)

Untuk memperoleh data melalui riset lapangan, maka penulis akan menggunakan cara sebagai berikut :

Observasi atau Pengamatan Lapangan

Dalam bukunya Sugiyono, Nasution (2016:226) menyatakan bahwa, observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan.

Sebagai teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung pada obyek yang diselidiki.

Data Primer dan Data Sekunder

Penelitian ini menggunakan data primer dimana memberikan kuesioner kepada masing-masing sebanyak 20 responden baik taruna/I yang melanjutkan ke tahapan ujian kepelautan (UKP) dan data sekunder yang sudah tersedia di SMK Pelayaran Dewaruci.

Wawancara

Menurut Moleong (2011:186) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan.

Wawancara yang akan digunakan pada penelitian ini adalah wawancara terstruktur dimana menetapkan sendiri masalah dan pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan pada responden dimana bertujuan mencari jawaban terhadap hipotesis kerja.

Metode Analisis Data

Penelitian ini bertujuan menggambarkan dan mendeskripsikan sebuah kasus yang terjadi dalam Lembaga Kepelautan, tepatnya pada SMK Pelayaran DEWARUCI Jakarta. Metode analisis yang akan digunakan untuk menganalisis data dengan menggunakan metode data non statistik (analisis data deskriptif kualitatif), yaitu:

Menganalisis historis pada lembaga SMK Pelayaran Dewaruci yang datanya diambil dari SMK Pelayaran Dewaruci baik berdirinya sekolah, visi, misi dan tujuan serta potensi yang ada dan mewawancarai langsung kepala sekolah selaku pemegang kebijakan sekolah lalu di analisis *framing* untuk menggambarkan sebuah fenomena yang berkaitan dengan sumber daya kepelautan sehingga bagian tertentu saja yang lebih bermakna, lebih diperhatikan, dianggap penting dan dimasukkan kedalam faktor lingkungan internal dan eksternal yang dianggap sangat penting lalu data tersebut dikaji dan dianalisis dengan mempergunakan teknik SWOT (*strengths, weakness, opportunities, threats*) untuk mempertajam hasilnya.

Metode SWOT menganalisis kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang dihadapi lembaga / perusahaan sehingga dapat merumuskan strategi yang sesuai. Menurut Freddy Rangkuti (2009) " Analisis SWOT ini dibuat dengan membandingkan antara faktor eksternal peluang dan ancaman dengan faktor internal kekuatan dan kelemahan".

Analisis SWOT diperlukan matrik Faktor Strategi Eksternal (EFAS) dan Faktor Strategi Internal (IFAS). Dari analisis matrik tersebut maka manajemen strategi dapat mengetahui faktor-faktor strategis apa yang ada dalam lembaga/organisasi.

Berikut ini tahapan cara menentukan Faktor Strategi Eksternal dan tahapan menentukan Faktor Strategi Internal (Freddy Rangkuti, 2009:23)

Tahapan dan cara-cara penentuan Faktor Strategi Eksternal (EFAS)

1. Susunlah dalam kolom 1 (5 sampai dengan 10 peluang dan ancaman)
2. Beri bobot masing-masing faktor dalam kolom 2, mulai dari 1,0 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting). Faktor-faktor tersebut kemungkinan dapat memberikan dampak terhadap faktor strategis.
3. Hitung rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*) berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi lembaga SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta. Pemberian nilai rating untuk faktor peluang bersifat positif (peluang yang semakin besar diberi rating + 4, tetapi jika peluangnya kecil, diberi rating + 1). Pemberian nilai rating ancaman adalah kebalikannya. Misalnya, jika nilai ancamannya sangat besar, ratingnya adalah 1, sebaliknya, jika nilai ancamannya sedikit ratingnya 4.
4. Kalikan bobot pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3, untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) sampai dengan 1,0 (*poor*).
5. Gunakan kolom 5 untuk memberikan komentar atau catatan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.

6. Jumlah skor pembobotan (pada kolom 4), untuk memperoleh total skor pembobotan bagi lembaga SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta. Nilai total ini menunjukkan bagaimana lembaga bereaksi terhadap faktor-faktor strategis eksternalnya. Total skor ini dapat digunakan untuk membandingkan lembaga dengan lembaga lainnya dengan industri yang sama.

Tahapan dan cara-cara penentuan Faktor Strategi Internal (IFAS)

1. Tentukan faktor-faktor yang menjadi kekuatan serta kelemahan lembaga dalam kolom 1.
2. Beri bobot masing-masing faktor tersebut dengan skala mulai dari 1,0 (paling penting) sampai 0,0 (tidak penting), berdasarkan pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap posisi strategis lembaga SMK Pelayaran Dewaruci. (semua bobot tersebut jumlahnya tidak boleh melebihi skor total 1,00)
3. Hitung rating (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai 4 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*), berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi lembaga SMK Pelayaran Dewaruci. Variabel yang bersifat positif (semua variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari + 1 sampai dengan + 4 (sangat baik) dengan membandingkannya dengan rata-rata pesaing utama. Sedangkan variabel yang bersifat negatif, kebalikannya. Misalkan, jika kelemahan lembaga SMK Pelayaran Dewaruci besar sekali dibandingkan dengan rata-rata pesaing utama, nilainya adalah 1, sedangkan jika kelemahan lembaga SMK Pelayaran Dewaruci dibawah rata-rata Pesaing utama, nilainya adalah 4.
4. Contohnya Objek penelitian ada 5 orang masing-masing faktor atau indikator kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman ada 5 faktor atau indikator lihat tabel berikut ini:

Tabel 3.5
Indikator bobot kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman

No.	Indikator	Jumlah	Bobot
1.	Indikator I	20	4
2.	Indikator II	20	4
3.	Indikator III	20	4
4.	Indikator IV	20	4
5.	Indikator V	20	4
Rata-rata bobot			4

Keterangan : nilai masing-masing bobot 4 (nilai maximum) didapat dari nilai total skor dari 5 orang dikali dengan skor 4 (lihat tabel 3.5 dan tabel 3.6) sama dengan 20 lalu dibagi dengan 5 orang, sedangkan rata-rata bobot didapat dari total bobot dibagi dengan 5 indikator dari kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman menjadi nilai 4.

Selanjutnya contoh untuk mendapatkan nilai bobot per item pada kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman.

Tabel 3.6
Indikator bobot item faktor internal dan eksternal

No.	Indikator internal atau eksternal	Bobot	Bobot per Item
1	I	4	0,1
2	II	4	0,1
3	III	4	0,1
4	IV	4	0,1
5	V	4	0,1
6	VI	4	0,1
7	VII	4	0,1
8	VIII	4	0,1

9	IX	4	0,1
10	X	4	0,1
	Total	40	1

Keterangan : setelah bobot didapat tahap selanjutnya mencari bobot per item dimana didapat dari Indikator I yang nilai bobotnya sebesar 4 dibagi dengan total bobot sebesar 40 sehingga didapatkanlah nilai bobot per item sebesar 0,1 untuk total nilai bobot per item sebesar nilai 1. Perlu diingat bahwa total bobot per item tidak boleh dari 1.

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta, Jln Raya Bekasi KM. 26 No. 52 Ujung Menteng, Cakung – Jakarta Timur Telp (021-4682 0670 Email: spm.dewaruci@gmail.com. Penelitian ini dilaksanakan dari bulan Maret 2019 – Juli 2019

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Gambaran Kekuatan, Kelemahan, Peluang, dan Ancaman pada SMK

Pelayaran Dewaruci

Gambaran dan Deskripsi Kekuatan

1. Financial yayasan mensupport pada lembaga pendidikan smk pelayaran Dewaruci Jakarta, yayasan hadir sebagai salah satu organisasi atau badan yang melakukan kegiatan salah satunya dalam bidang pendidikan, dimana yayasan Gema Cendekiawan Indonesia mendukung sekali baik moril maupun materiil dalam semua kegiatan pada lembaga pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci sampai taruna/I memperoleh ijazah SMK dan sertifikat kompetensi pelaut ANT/ATT-IV disamping itu ada juga bantuan operasional sekolah (BOS) dari pemerintah pusat untuk kegiatan sekolah.
2. Dari total 24 guru di SMK Pelayaran Dewaruci, 9 guru kejuruan atau Vokasi Berstandar Internasional (IMO) atau sekitar 39 persen yang bersertifikat pada SMK Pelayaran Dewaruci. Guru produktif atau vokasi berstandar Internasional (IMO) memegang Peran penting dalam mewujudkan calon sumber daya kepelautan yang Terampil dan kompetensi sesuai dengan *Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*. (SCTW).

Gambar 4.1. Certificate T.o.T IMO Model Course 6.09



Gambar 4.2. Certificate T.o.E IMO Model Course 3.12



Gambar 4.3. Certificate T.o.T Simulator IMO Model Course 6.10



3. Sarana dan Prasarana yang dimiliki pada SMK Pelayaran Dewaruci Sarana dan Prasarana lembaga pendidikan pada SMK Pelayaran Dewaruci digunakan untuk mendukung kepuasan dan kenyamanan taruna/I dalam melakukan kegiatan proses pembelajaran baik teori maupun praktek sehingga tidak memiliki kendala.

Gambar 4.4. Ruang kelas



Gambar 4.5. Lab Ruang Menjangka Peta dan Buku-buku Navigasi



Gambar 4.6. Lab Computer Based Test/Computer Based English



Gambar 4.7. Bridge Simulator



Kecanggihan teknologi di semua bidang tidak bisa dihindari termasuk dalam bidang pelayaran sehingga SMK Pelayaran Dewaruci mengikuti kemajuan dan perkembangan teknologi yang semakin berkembang saat ini.

4. Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A

Untuk meningkatkan kualitas dan standar kinerja sumberdaya manusia melalui pendidikan kepelautan yang memenuhi kebutuhan pasar kerja dibutuhkan audit eksternal agar mendapatkan sistem standar mutu pendidikan dan kepelautan Indonesia sehingga diharapkan dapat meningkatkan: mutu, daya saing, indeks prestasi dan serapan lulusan oleh perusahaan di dalam dan luar negeri dan begitu juga atas pengakuan dan penilaian akreditasi dari dinas pendidikan yang berwenang melakukan akreditasi untuk menilai kelayakan program atau satuan pendidikan dalam rangka meningkatkan mutu pendidikan nasional secara bertahap, terencana dan terukur sesuai Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.

Gambar 4.8. ISO 9001:2015 TUV Nord



Gambar 4.9. Sertifikat Akreditasi



5. Approval Perhubungan Laut.

Secara berkala lembaga pendidikan dan latihan SMK Pelayaran Dewaruci diverifikasi oleh Auditor dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Badan Pengembangan Sumber Daya

Manusia Perhubungan dalam menyiapkan SDM yang profesional dan menyiapkan peralatan pendukung yang dapat membantu dalam mengukur kompetensi pelaut secara objektif untuk bisa berkompetisi dalam dunia pelayaran, delapan standar mutu kepelautan harus dipenuhi diantaranya: Standar Isi, Standar Proses, Standar Kompetensi Kelulusan, Standar Pendidikan dan Tenaga Kependidikan, Standar Sarana dan Prasarana, Standar Pengelolaan, Standar Pembiayaan, dan Standar Penilaian Pendidikan sehingga sesuai dengan IMO *Model Course* yang dipersyaratkan di SCTW 1978 Amandemen Manila 2010.

Gambar 4.10. Sertifikat Approval Perhubunga Laut



Gambaran dan Deskripsi Kelemahan

6. Peralihan Calon Taruna/I dari umum ke kejuruan

Sering kali calon taruna mengalami kesulitan dalam memahami pengetahuan dan rasa ketertarikan atau keinginan calon taruna dalam materi pelajaran bidang produktif dimana pada saat di sekolah menengah pertama (SMP) calon taruna tidak mengenal sedikit pun tentang pelayaran dimana pada proses pembelajaran di menengah pertama hanya membahas mengenai pelajaran normatif dan adaptif saja dan pada saat calon taruna/i berada di sekolah menengah kejuruan mereka dihadapkan dengan materi pelajaran produktif atau bidang kekhususan yang belum pernah diketahui selama ini sesuai bidang studinya.

7. Financial Taruna/i

Sekolah swasta dimana biaya pengembangan sekolah mulai dari membangun fisik sekolah hingga membangun non fisik seperti SDM, kurikulum, organisasi hingga aspek legal sekolah menjadi salah satu perhatian besar beban wali murid yang akan berdampak dalam pembiayaan dan ditambah lagi praktek simulator yang memerlukan biaya yang tidak sedikit agar taruna/I mencapai kemampuan kompetensinya, wali murid harus mengukur kemampuan keuangan agar tidak timbul masalah yang mengakibatkan terganggunya proses pembelajaran taruna/I dikemudian hari

8. Bahasa Internasional (Inggris)

Hambatan ini kerap kali menjadi tantangan terbesar bagi lulusan SMK Pelayaran Dewaruci untuk belajar dan kemampuan menggunakan Bahasa Inggris dimana pelajaran Bahasa Inggris yang diterapkan disekolah masih banyak menggunakan metode pembelajaran tradisional, yang tidak memberikan kesempatan bagi siswa/taruna untuk rasa percaya diri mengasah kemampuannya dalam memahami dan memberikan kesempatan untuk langsung menggunakan/mempraktikkan percakapan antar siswa/taruna.

9. Proses Pembelajaran Lama

Untuk mendapatkan sertifikat kompetensi pelaut ANT/ATT-IV itu tidak sebentar, setelah lulus dari sekolah menengah taruna/I harus menyelesaikan berbagai macam ujian-ujian dan praktik berlayar (Prala) dimana akan menjalankan ujian kompetensi pelaut (UKP) sebelum praktik berlayar lalu taruna/I menjalani praktik berlayar (Prala) selama 12 bulan setelah itu menjalani ujian taruna record book (TRB) dan tahap proses terakhir taruna kembali melakukan ujian

kompetensi pelaut (UKP) sesudah praktik berlayar sampai dinyatakan lulus atau layak mendapatkan sertifikat kompetensi pelaut ANT/ATT-IV.

10. Ego Sektoral antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut

Sampai sekarang Dinas pendidikan dan perhubungan laut tidak ada titik temu dalam hal aturan yang bisa memajukan sekolah-sekolah dalam bidang studi pelayaran sehingga mengganggu proses dalam kegiatan pembelajaran sering kali lembaga pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci membuat berkas 2 rangkap yang berbeda pada saat pengawasan (*surveillance*) di keduanya mengaudit lembaga pendidikan SMK pelayaran Dewaruci baik dinas pendidikan dan perhubungan laut dalam hal ini badan pengembangan sumber daya manusia perhubungan laut terutama dilembaga pendidikan swasta SMK Pelayaran di Indonesia.

Gambaran dan Deskripsi Peluang

1. Pangsa Pasar Tenaga Pelaut Domestik

Ditambah lagi pemerintah mengiatkan poros maritim dunia dimana Laut Indonesia yang biasa disebut dengan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) menjadi rute strategis dan tercepat yang menghubungkan benua asia menuju benua Australia atau sebaliknya dan tol laut Indonesia (*marine highway Indonesian*) sehingga pemerintah memberikan bantuan dana untuk membuat kapal-kapal perintis yang diberi nama KMP Sabuk Nusantara untuk menjangkau pulau-pulau terpencil diberbagai propinsi yang selama ini terisolasi dengan pulau-pulau besar.

2. Pangsa Pasar Tenaga Pelaut Internasional

Satu kenyataan bahwa generasi muda di Amerika serikat, Inggris, Denmark, dan Jerman termasuk daerah timur tengah yang memiliki perusahaan pelayaran sudah enggan bekerja dilaut, mereka lebih memilih bekerja di darat dengan gaji yang jauh lebih besar dari pada pendapatan seorang pelaut disamping itu tidak perlu meninggalkan keluarga untuk waktu yang cukup lama sehingga menjadi peluang bagi tenaga pelaut Indonesia yang ingin mencoba peruntungan di Luar Negeri.

3. Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran

Untuk menyiapkan SDM yang berkualitas sesuai dengan tuntutan kebutuhan didunia kerja atau dunia usaha/industri, SMK Pelayaran Dewaruci menjalani kerjasama (MOU) beberapa perusahaan pelayaran domestik agar taruna/I dapat praktik lapangan dan pengenalan tentang dunia pelayaran.

4. SMK Pelayaran masuk dalam 10 besar peluang kerja yang dicari

Seorang taruna/I pelayaran dipastikan akan memiliki prospek kerja menjanjikan jika mampu menyelesaikan pembelajaran sampai memperoleh sertifikat kompetensi pelaut ANT/ATT-IV, apalagi Negara Indonesia memiliki 3/4 nya adalah lautan dimana 95 persen kegiatan distribusi logistik/barang bertumpu pada armada transportasi laut ditambah lagi IMO dalam konvensinya didalam SCTW amandemen manila 2010 menyatakan bahwa sertifikat kompetensi pelaut ANT/ATT-IV dapat bekerja di negara-negara anggota IMO dalam kawasan atau batasan *Near Coastal Voyage* (NCV)/ daerah pelayaran sisir pantai.

5. Respon Positif Masyarakat terhadap Lembaga Pendidikan

Masyarakat dan peningkatan mutu sekolah merupakan dua hal yang tak dapat dipisahkan, salah satunya partisipasi / peran serta masyarakat untuk meningkatkan mutu sekolah / pendidikan dalam hal pelaksanaan dan penyelenggaraan pendidikan terutama dalam mendidik moralitas / agama, menyekolahkan anaknya (taruna/i), dan membiayai keperluan pendidikan anak-anaknya (taruna/i), begitu juga instansi-instansi pemerintah setempat sering kali mengundang para taruna/I untuk berpartisipasi dalam kegiatan-kegiatan keagamaan dan sosial.

Gambaran dan Deskripsi Ancaman

6. Persaingan dengan Pelaut Filipina

Di Asia tenggara, Indonesia menjadi nomor 2 dibawah Filipina yang menjadi negara yang memasok kebutuhan pelaut dunia, yang menjadi masalah sekarang ini kualitas calon pelaut kita perlu ditingkatkan baik kemampuan teknis dan teknologi informasi serta didukung sikap

mental, perilaku dan karakter yang baik, kelemahan pelaut kita dibandingkan pelaut Filipina yaitu dari penguasaan Bahasa Inggris, khususnya bagi calon perwira di atas kapal dimana dalam dunia pelayaran komunikasi baku menggunakan Bahasa Inggris, selain Bahasa Internasional lainnya disamping itu kelemahan lainnya terlalu *home sick* / perasaan rindu dengan tempat tinggal atau kampung halaman sehingga perusahaan pelayaran asing lebih memilih pelaut Filipina dibandingkan dengan pelaut Indonesia.

7. Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri
Lulusan dari swasta sampai sekarang masih menjadi anak tiri di dalam dunia kerja baik di dinas pendidikan maupun perhubungan laut lembaga pendidikan negeri mendapatkan fasilitas dan perhatian lebih besar dibandingkan dengan sekolah swasta di tambah lagi para alumni lulusan lembaga pendidikan pelayaran negeri mendapatkan posisi penting dalam perusahaan maupun instansi pemerintah (perhubungan laut).
8. Persaingan Harga dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Lainnya (swasta)
Persaingan harga menjadi sangat dominan ancaman pada SMK pelayaran Dewaruci dikarenakan sekolah swasta yang dimiliki oleh perorangan atau sekelompok masyarakat dalam bentuk yayasan sehingga pembiayaan sekolah swasta lebih mengandalkan dari pungutan atau partisipasi wali murid dengan sumbangan pembinaan pendidikan (SPP) bervariasi sesuai dengan kemampuan yayasan dan masyarakat (wali murid) yang ditetapkan secara bersama-sama
9. Lembaga Pendidikan Lain memegang pangsa pasar besar
Di DKI Jakarta, SMK Pelayaran Dewaruci salah satu sekolah pelayaran yang masih seumur jagung dibandingkan dengan sekolah pelayaran lainnya dimana telah berumur 30 tahun ke atas sehingga para alumni-alumni di lembaga pendidikan pelayaran lainnya sudah banyak mencetak perwira-perwira kapal baik kapal niaga maupun dikapal pemerintah jadi lebih mudah menyerap calon perwira-perwira baru di atas kapal karena mengandalkan para alumni yang lebih dahulu menjadi perwira kapal.
10. Kurangnya dukungan pemerintah dalam promosi pelaut Indonesia
Pemerintah seharusnya mendorong lembaga pemerintah yang berkaitan dengan tenaga pelaut dan lembaga profesional untuk terlibat dalam memonitor sertifikasi kompetensi pelaut, begitu juga kantor konsulat Indonesia di mancanegara juga perlu berpartisipasi untuk memperkenalkan para pelaut Indonesia ke perusahaan pelayaran asing.

Analisis dan Kajian Menggunakan Matriks SWOT

Data dari Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci yang telah dikumpulkan dan dilakukan analisis pada faktor internal dan faktor eksternal kemudian digunakan untuk menentukan faktor strategis Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci untuk di analisis matriks SWOT. Faktor internal dan faktor eksternal pelaksanaan pada SMK Pelayaran Dewaruci sebagai berikut:

1. Kekuatan
 - 1) Financial yayasan mensupport SMK Pelayaran Dewaruci
 - 2) Guru Kejuruan Berstandar Internasional (IMO)
 - 3) Sarana dan Prasarana
 - 4) Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A
 - 5) Approval Perhubungan Laut
2. Kelemahan
 - 1) Peralihan Siswa/Taruna dari umum ke kejuruan
 - 2) Financial Siswa/Taruna
 - 3) Bahasa Inggris (Internasional)
 - 4) Proses Pembelajaran yang lama
 - 5) Ego Sektoral Antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut
3. Peluang
 - 1) Pangsa Pasar Tenaga Pelaut Domestik

- 2) Pangsa Pasar Tenaga Pelaut Internasional
 - 3) Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran
 - 4) SMK Pelayaran masuk dalam 10 besar peluang kerja yang dicari
 - 5) Respons Positif masyarakat terhadap SMK Pelayaran Dewaruci
4. Ancaman
- 1) Persaingan dengan pelaut Filipina
 - 2) Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri
 - 3) Persaingan Harga dgn Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran (Swasta)
 - 4) Lembaga Pendidikan Pelayaran Lain memegang pangsa pasar besar
 - 5) Kurangnya dukungan pemerintah dalam promosi pelaut Indonesia

Pemberian bobot dan rating

1. Pemberian bobot

Pemberian bobot pada faktor internal dan eksternal didasarkan pada hasil wawancara yang telah dilakukan pada Taruna/I SMK Pelayaran Dewaruci, rata-rata dari faktor internal dan eksternal yang diperoleh atas pendapat Taruna/I sebagai berikut:

1) Faktor Internal (Kekuatan)

Tabel 4.1. Indikator bobot kekuatan

No.	Indikator	Jumlah	Bobot
1.	Financial Yayasan mensupport Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci	59	2.95
2.	Guru Kejuruan Berstandar Internasional (IMO)	69	3.45
3.	Sarana dan Prasarana	63	3.15
4.	Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A	72	3.6
5.	Approval Perhubungan laut	75	3.75
Rata-rata bobot			3.38

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Data tersebut diperoleh dari hasil penjumlahan skor setiap indikator kekuatan pada seluruh responden dimana apabila seluruh responden yang berjumlah 20 orang memberikan nilai skor 4 pada satu indikator maka jumlah 20 orang responden dikali skor 4 sama dengan 80 kemudian nilai tersebut dibagi dengan jumlah keseluruhan responden yang berjumlah 20 orang responden sehingga mendapatkan nilai bobot 4 pada satu indikator. Berikut ini nilai bobot yang diperoleh dari financial yayasan mensupport Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci sebesar 2.95 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 59 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon sedang hingga baik, nilai bobot yang diperoleh dari Guru Kejuruan Berstandar Internasional (IMO) sebesar 3.45 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 69 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon baik hingga sangat baik, nilai bobot yang diperoleh dari Sarana dan Prasarana sebesar 3.15 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 63 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon baik hingga sangat baik, nilai bobot yang diperoleh dari Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A sebesar 3.60 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 72 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon baik hingga sangat baik, nilai bobot yang diperoleh dari Approval Perhubungan laut sebesar 3.75 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 75 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon baik hingga sangat baik, dan Nilai bobot rata-rata 3.38 diperoleh dari penjumlahan total bobot lalu dibagi 5

indikator kekuatan sehingga memiliki arti setiap responden memberikan nilai pada faktor kekuatan baik hingga sangat baik.

2) Faktor Internal (Kelemahan)

Tabel 4.2. Indikator bobot kelemahan

No.	Indikator	Jumlah	Bobot
1.	Peralihan Siswa/Taruna dari umum ke kejuruan	58	2.9
2.	Financial Siswa/Taruna	53	2.65
3.	Bahasa Inggris (Internasional)	61	3.05
4.	Proses Pembelajaran yang Lama	52	2.6
5.	Ego Sektoral Antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut	55	2.75
Rata-rata bobot			2.79

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Data tersebut diperoleh dari hasil penjumlahan skor setiap indikator kekuatan pada seluruh responden dimana apabila seluruh responden yang berjumlah 20 orang memberikan nilai skor 4 pada satu indikator maka jumlah 20 orang responden dikali skor 4 sama dengan 80 kemudian nilai tersebut dibagi dengan jumlah keseluruhan responden yang berjumlah 20 orang responden sehingga mendapatkan nilai bobot 4 pada satu indikator. Berikut ini nilai bobot yang diperoleh dari Peralihan Siswa/Taruna dari umum ke kejuruan sebesar 2.90 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 58 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon cukup hingga tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Financial Siswa/Taruna sebesar 2.65 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 53 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon cukup hingga tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Bahasa Inggris (Internasional) sebesar 3.05 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 61 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon cukup hingga tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Proses Pembelajaran yang Lama sebesar 2.60 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 52 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon cukup hingga tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Ego Sektoral Antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut sebesar 2.75 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 55 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon cukup hingga tinggi, dan nilai bobot rata-rata 2.79 diperoleh dari penjumlahan total bobot lalu dibagi 5 indikator kelemahan yang memiliki arti setiap responden memberikan nilai pada faktor kelemahan cukup hingga tinggi.

Tabel 4.3. Indikator bobot item faktor internal (kekuatan dan kelemahan)

No.	Indikator (kekuatan/kelemahan)	Bobot	Bobot per Item
1.	Financial Yayasan mensupport Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci	2.95	0.10
2.	Guru Kejuruan Berstandar Internasional (IMO)	3.45	0.11
3.	Sarana dan Prasarana	3.15	0.10
4.	Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A	3.6	0.12
5.	Approval Perhubungan laut	3.75	0.12

6.	Peralihan Siswa/Taruna dari umum ke kejuruan	2.9	0.09
7.	Financial Siswa/Taruna	2.65	0.08
8.	Bahasa Inggris (Internasional)	3.05	0.10
9.	Proses Pembelajaran yang Lama	2.6	0.08
10.	Ego Sektoral Antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut	2.75	0.09
Total		30.85	0.99

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Jumlah total bobot yang dimasukkan dalam tabulasi tidak boleh melebihi nilai satu (1), sehingga untuk menghasilkan nilai yang sesuai berdasarkan teori analisis SWOT maka nilai bobot tersebut yang diperoleh dari tabel 4.1 dan tabel 4.2 dimasukan didalam kolom bobot di tabel 4.3 dilakukan perhitungan dimana nilai bobot dari masing-masing indikator pada faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dibagi jumlah keseluruhan bobot faktor internal (kekuatan dan kelemahan) yang berjumlah 30.85, sehingga menghasilkan nilai bobot per item.

3) Faktor Eksternal (Peluang)

Tabel 4.4. Indikator bobot Peluang

No.	Indikator	Jumlah	Bobot
1.	Pangsa pasar Tenaga Pelaut Domestik	61	3.05
2.	Pangsa pasar Tenaga Pelaut Internasional	59	2.95
3.	Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran	55	2.75
4.	SMK Pelayaran 10 besar peluang kerja yang dicari	59	2.95
5.	Respon positif masyarakat terhadap lembaga pendidikan	62	3.1
Rata-rata bobot			2.96

Sumber: Hasil Pengolahan data

Data tersebut diperoleh dari hasil penjumlahan skor setiap indikator kekuatan pada seluruh responden dimana apabila seluruh responden yang berjumlah 20 orang memberikan nilai skor 4 pada satu indikator maka jumlah 20 orang responden dikali skor 4 sama dengan 80 kemudian nilai tersebut dibagi dengan jumlah keseluruhan responden yang berjumlah 20 orang responden sehingga mendapatkan nilai bobot 4 pada satu indikator. Berikut ini nilai bobot yang diperoleh dari Pangsa pasar Tenaga Pelaut Domestik sebesar 3.05 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 61 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon baik hingga sangat baik, nilai bobot yang diperoleh dari Pangsa pasar Tenaga Pelaut Internasional sebesar 2.95 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 59 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon sedang hingga baik, nilai bobot yang diperoleh dari Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran sebesar 2.75 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 55 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon sedang hingga baik, nilai bobot yang diperoleh dari SMK Pelayaran 10 besar peluang kerja yang dicari sebesar 2.75 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 59 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon sedang hingga baik, nilai bobot yang diperoleh dari Respon positif masyarakat terhadap lembaga pendidikan sebesar 3.10 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 61 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon baik hingga sangat baik, dan nilai bobot rata-rata 2.96 diperoleh dari penjumlahan total bobot lalu

dibagi 5 indikator peluang yang memiliki arti setiap responden memberikan nilai pada faktor peluang baik.

4) Faktor Eksternal (Ancaman)

Tabel 4.5. Indikator bobot Ancaman

No.	Indikator	Jumlah	Bobot
1.	Persaingan dengan Pelaut Filipina	66	3.3
2.	Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri	59	2.95
3.	Persaingan Harga dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Lainnya (swasta)	54	2.7
4.	Lembaga Pendidikan lain memegang Pangsa pasar besar	55	2.75
5.	Kurangnya Dukungan Pemerintah dalam Promosi Pelaut Indonesia	55	2.75
Rata-rata bobot			2.89

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Data tersebut diperoleh dari hasil penjumlahan skor setiap indikator kekuatan pada seluruh responden dimana apabila seluruh responden yang berjumlah 20 orang memberikan nilai skor 4 pada satu indikator maka jumlah 20 orang responden dikali skor 4 sama dengan 80 kemudian nilai tersebut dibagi dengan jumlah keseluruhan responden yang berjumlah 20 orang responden sehingga mendapatkan nilai bobot 4 pada satu indikator. Berikut ini nilai bobot yang diperoleh dari Persaingan dengan Pelaut Filipina sebesar 3.30 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 66 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon tinggi hingga sangat tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri sebesar 2.95 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 59 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Persaingan Harga dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Lainnya (swasta) sebesar 2.70 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 54 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon sedang hingga tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Lembaga Pendidikan lain memegang Pangsa pasar besar sebesar 2.75 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 55 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon sedang hingga tinggi, nilai bobot yang diperoleh dari Kurangnya Dukungan Pemerintah dalam Promosi Pelaut Indonesia sebesar 2.75 diperoleh dari jumlah total skor sebesar 55 yang diperoleh dari seluruh responden berjumlah 20 orang lalu dibagi sehingga memiliki arti responden memberikan respon sedang hingga tinggi, dan nilai bobot rata-rata 2.89 diperoleh dari penjumlahan total bobot lalu dibagi 5 indikator ancaman yang memiliki arti setiap responden memberikan nilai pada faktor ancaman cukup hingga tinggi.

Tabel 4.6. Indikator bobot item faktor eksternal (peluang dan ancaman)

No.	Indikator (kekuatan/kelemahan)	Bobot	Bobot per Item
1.	Pangsa pasar Tenaga Pelaut Domestik	3.05	0.10
2.	Pangsa pasar Tenaga Pelaut Internasional	2.95	0.10
3.	Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran	2.75	0.09

4.	SMK Pelayaran 10 besar peluang kerja yang dicari	2.95	0.10
5.	Respon positif masyarakat terhadap lembaga pendidikan	3.1	0.11
6.	Persaingan dengan Pelaut Filipina	3.3	0.11
7.	Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri	2.95	0.10
8.	Persaingan Harga dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Lainnya (swasta)	2.7	0.09
9.	Lembaga Pendidikan lain memegang Pangsa pasar besar	2.75	0.09
10.	Kurangnya Dukungan Pemerintah dalam Promosi Pelaut Indonesia	2.75	0.09
Total		29.25	0.98

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Jumlah total bobot yang dimasukkan dalam tabulasi tidak boleh melebihi nilai satu (1), sehingga untuk menghasilkan nilai yang sesuai berdasarkan teori analisis SWOT maka nilai bobot tersebut yang diperoleh dari tabel 4.4 dan tabel 4.5 dimasukan didalam kolom bobot di tabel 4.6 dilakukan perhitungan dimana nilai bobot dari masing-masing indikator pada faktor eksternal (peluang dan ancaman) dibagi jumlah keseluruhan bobot faktor eksternal (peluang dan ancaman) yang berjumlah 29.25, sehingga menghasilkan nilai bobot per item.

2. Pemberian Peringkat (*rating*)

Nilai peringkat (*rating*) diberikan dengan meminta bantuan Kepala Sekolah SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta sebagai acuan pemberian peringkat (*rating*) dimana sumber yang paling mengerti kondisi SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta baik faktor internal maupun eksternal dan Hasil dari perolehan pemberian peringkat (*rating*) dituangkan didalam tabel sebagai berikut:

Tabel 4.7. Acuan Peringkat (*rating*)

No.	Indikator	Peringkat (<i>rating</i>)
Faktor Kekuatan		
1.	Financial Yayasan mensupport Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci	4
2.	Guru Kejuruan Berstandar Internasional (IMO)	4
3.	Sarana dan Prasarana	3
4.	Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A	3
5.	Approval Perhubungan laut	3
Faktor Kelemahan		
6.	Peralihan Siswa/Taruna dari umum ke kejuruan	1
7.	Financial Siswa/Taruna	2
8.	Bahasa Inggris (Internasional)	1
9.	Proses Pembelajaran yang Lama	2
10.	Ego Sektoral Antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut	2
Faktor Peluang		
11.	Pangsa pasar Tenaga Pelaut Domestik	4

12.	Pangsa pasar Tenaga Pelaut Internasional	3
13.	Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran	3
14.	SMK Pelayaran 10 besar peluang kerja yang dicari	4
15.	Respon positif masyarakat terhadap lembaga pendidikan	4
Faktor Ancaman		
16.	Persaingan dengan Pelaut Filipina	2
17.	Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri	1
18.	Persaingan Harga dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Lainnya (swasta)	2
19.	Lembaga Pendidikan lain memegang Pangsa pasar besar	2
20.	Kurangnya Dukungan Pemerintah dalam Promosi Pelaut Indonesia	1

Sumber: SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta

1. Penerapan Matriks SWOT

Identifikasi faktor internal dan eksternal pada SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta setelah di analisis lalu diberikan bobot dan peringkat (*rating*), sehingga dimasukan didalam susunan tabel, berikut ini merupakan hasil analisis yang telah dilakukan pada SMK pelayaran Dewaruci Jakarta yang dapat digunakan dalam membuat matrik faktor strategi internal (IFAS) dan matrik faktor strategi Eksternal (EFAS).

Tabel 4.8. IFAS

Faktor-faktor Strategi Internal	Bobot item	Rating	Bobot item X Rating
Kekuatan			
Financial Yayasan mensupport Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci	0.10	4	0.40
Guru Kejuruan Berstandar Internasional (IMO)	0.11	4	0.44
Sarana dan Prasarana	0.10	3	0.30
Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A	0.12	3	0.36
Approval Perhubungan laut	0.12	4	0.48
Kelemahan			
Peralihan Siswa/Taruna dari umum ke kejuruan	0.09	1	0.09
Financial Siswa/Taruna	0.08	2	0.16
Bahasa Inggris (Internasional)	0.10	1	0.10
Proses Pembelajaran yang Lama	0.08	2	0.16
Ego Sektoral Antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut	0.09	2	0.18
Total	0.99		2.67

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Nilai bobot item dari masing-masing kekuatan dan kelemahan diperoleh dari tabel 4.3 dipindahkan kedalam kolom bobot item faktor internal lalu dikali dengan rating yang diperoleh dari tabel 4.7 acuan peringkat (*rating*) sehingga menghasilkan nilai (Total bobot item dikali rating) pada masing-masing indikator kekuatan dan kelemahan setelah itu dijumlahkan sehingga mendapatkan

nilai 2.67, nilai tersebut digunakan sebagai acuan titik kondisi internal pada SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta dan dapat digunakan untuk melihat posisi SMK Pelayaran Dewaruci saat ini.

Tabel 4.9. EFAS

Faktor-faktor Strategi Internal	Bobot item	Rating	Bobot X Rating
Peluang			
Pangsa pasar Tenaga Pelaut Domestik	0.10	4	0.40
Pangsa pasar Tenaga Pelaut Internasional	0.10	3	0.30
Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran	0.09	3	0.27
SMK Pelayaran 10 besar peluang kerja yang dicari	0.10	4	0.40
Respon positif masyarakat terhadap lembaga pendidikan	0.11	4	0.44
Ancaman			
Persaingan dengan Pelaut Filipina	0.11	2	0.22
Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri	0.10	1	0.10
Persaingan Harga dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Lainnya (swasta)	0.09	2	0.18
Lembaga Pendidikan lain memegang Pangsa pasar besar	0.09	2	0.18
Kurangnya Dukungan Pemerintah dalam Promosi Pelaut Indonesia	0.09	1	0.09
Total	0.98		2.58

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Nilai bobot item dari masing-masing peluang dan ancaman diperoleh dari tabel 4.6 dipindahkan kedalam kolom bobot item faktor eksternal lalu dikali dengan rating yang diperoleh dari tabel 4.7 acuan peringkat (*rating*) sehingga menghasilkan nilai (Total bobot item dikali rating) pada masing-masing indikator kekuatan dan kelemahan setelah itu dijumlahkan sehingga mendapatkan nilai 2.58, nilai tersebut digunakan sebagai acuan titik kondisi eksternal pada SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta dan dapat digunakan untuk melihat posisi SMK Pelayaran Dewaruci saat ini.

Penilaian terhadap faktor eksternal dan internal yang dimiliki SMK Pelayaran Dewaruci Jakarta diperoleh total skor yang merupakan jumlah hasil perkalian bobot dengan rating dengan hasil total skor sebesar 2.67 untuk analisis faktor strategis internal, sedangkan pada analisis faktor strategis eksternal diperoleh hasil total skor sebesar 2.58.

Tahap selanjutnya setelah kedua faktor tersebut diidentifikasi baik internal maupun eksternal berdasarkan total skor yang diperoleh SMK Pelayaran Dewaruci untuk menerapkan strategi yang sesuai kondisi SMK pelayaran Dewaruci saat ini dengan memasukkan total skor ke dalam matrik internal eksternal berikut ini:

Gambar 4.11. Matrik Internal Eksternal (IE)

		Tinggi		Sedang		Rendah				
		3		2.67		2		1		
Tinggi	3	1	Growth		2	Growth		3	Retrenchment	
	2.58	4	Stability		5	Growth Posisi SMK Pelayaran Dewaruci		6	Retrenchment	
	2	7	Growth		8	Growth		9	Retrenchment	
Rendah	1									

Pada matriks internal-eksternal (IE) menunjukkan bahwa kondisi SMK Pelayaran Dewaruci berada pada sel 5, pada sel 5 di matriks internal-eksternal (IE) menunjukkan nilai lebih dari 2 akan tetapi dibawah 3 yang dapat disimpulkan Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci dalam posisi rata-rata (sedang) dan peluang yang ditawarkan juga sedang, dimana pada posisi tersebut SMK Pelayaran Dewaruci dapat menerapkan konsentrasi strategi pertumbuhan melalui integrasi horizontal yaitu dengan cara meningkatkan kualitas kompetensi taruna/I.

Identifikasi pada faktor internal dan eksternal tersebut maka Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci maka dapat menciptakan empat strategi utama, yaitu: strategi “SO” (strengths dan opportunities), strategi “WO” (weakness dan opportunities), strategi “ST” (strengths dan threats), strategi “WT” (weakness dan threats)

Setelah mengumpulkan semua informasi yang berpengaruh terhadap kelangsungan SMK pelayaran Dewaruci Jakarta, tahap selanjutnya adalah memanfaatkan semua informasi tersebut dan dimasukkan didalam matrik SWOT agar dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi SMK Pelayaran Dewaruci dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya dan dimasukan didalam tabel matriks SWOT secara rinci sebagai berikut:

Gambar 4.12. Matriks SWOT

EFAS	IFAS	KEKUATAN (S)	KELEMAHAN (W)
		Financial Yayasan mensupport Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci Guru Kejuruan Berstandar Internasional (IMO) Sarana dan Prasarana Mendapatkan ISO 9001:2015 dan Akreditasi A	Peralihan Siswa/Taruna dari umum ke kejuruan Financial Siswa/Taruna Bahasa Inggris (Internasional) Proses Pembelajaran yang Lama

	Approval Perhubungan laut	Ego Sektoral Antar Dinas Pendidikan dan Perhubungan Laut
PELUANG (O) Pangsa pasar Tenaga Pelaut Domestik Pangsa pasar Tenaga Pelaut Internasional Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran SMK Pelayaran 10 besar peluang kerja yang dicari Respon positif masyarakat terhadap lembaga pendidikan	STRATEGI “SO” Memanfaatkan Approval dari Perhubungan Laut untuk mengambil pangsa pasar tenaga pelaut domestik dan Internasional	STRATEGI “WO” Memanfaatkan respon positif masyarakat terhadap SMK pelayaran Dewaruci untuk mengurangi peralihan siswa/taruna dari umum ke kejuruan Bekerja sama dengan Perusahaan Pelayaran untuk meningkatkan Bahasa Inggris pada taruna/I SMK Pelayaran Dewaruci
ANCAMAN (T) Persaingan dengan Pelaut Filipina Persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri Persaingan Harga dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Lainnya (swasta) Lembaga Pendidikan lain memegang Pangsa pasar besar Kurangnya Dukungan Pemerintah dalam Promosi Pelaut Indonesia	STRATEGI “ST” Dengan adanya Guru produktif yang berstandar Internasional (IMO) dapat meminimalkan persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri dan tenaga pelaut Filipina.	STRATEGI “WT” Kurangi Ego Sektoral antara dinas pendidikan dan perhubungan laut sehingga pelaut Indonesia dapat dukungan dari pemerintah

Berdasarkan keterangan pada tabel internal faktor strategi dan eksternal faktor strategi (IFAS/EFAS) tersebut maka dapat dijabarkan dibawah ini:

1. Strategi “SO” (strengths dan opportunities)
Strategi ini dilakukan untuk memanfaatkan kekuatan Lembaga pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci guna menangkap peluang yang dimiliki SMK Pelayaran Dewaruci dengan Memanfaatkan Approval dari Perhubungan Laut untuk mengambil pangsa pasar tenaga pelaut domestik dan Internasional.
2. Strategi “WO” (weakness dan opportunities)
Strategi ini diterapkan dimana kekuatan yang dimiliki SMK Pelayaran Dewaruci untuk mengatasi ancaman yang mungkin dapat dihadapi SMK Pelayaran Dewaruci dengan Memanfaatkan respon positif masyarakat terhadap SMK pelayaran Dewaruci untuk mengurangi peralihan siswa/taruna dari umum ke kejuruan dan bekerja sama dengan perusahaan pelayaran untuk meningkatkan berbahasa inggris siswa/taruna.
3. Strategi “ST” (strengths dan threats)
Strategi ini diterapkan pada saat adanya peluang yang dimiliki Lembaga Pendidikan SMK pelayaran Dewaruci guna mengatasi kelemahan internal, Lembaga Pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci dimana dengan adanya guru produktif yang berstandar Internasional (IMO) dapat

meminimalkan persaingan dengan Lembaga Pendidikan Pelayaran Negeri dan tenaga pelaut Filipina.

4. Strategi “WT” (weakness dan threats)

Strategi ini diterapkan saat Lembaga Pendidikan SMK pelayaran Dewaruci harus mampu mengatasi kelemahan yang dimiliki SMK Pelayaran Dewaruci agar terhindar dari ancaman yang akan dihadapi dimana dengan mengurangi ego sektoral antar Lembaga pemerintah sehingga pelaut Indonesia dapat dukungan dari pemerintah.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan di bab sebelumnya, maka dapat di ambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Penggambaran Strategi kekuatan yang dimiliki lembaga pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci memanfaatkan Approval Perhubungan Laut untuk mengambil peluang pangsa pasar tenaga pelaut domestik dan Internasional (SO), kekuatan respon positif masyarakat terhadap SMK Pelayaran Dewaruci dapat mengurangi dampak peralihan siswa/taruna umum ke kejuruan, peluang bekerjasama dengan perusahaan pelayaran untuk meningkatkan kemampuan berbahasa Inggris siswa/taruna, dengan adanya guru produktif yang berstandar Internasional (IMO) dapat meminimalkan ancaman persaingan terhadap lembaga pelayaran negeri dan tenaga pelaut Filipina, dan Mengurangi ego sektoral antara lembaga pendidikan dan perhubungan laut sehingga pelaut Indonesia mendapatkan dukungan dari pemerintah.
2. Berdasarkan Matrik Internal Eksternal (IE) dan Matriks SWOT posisi SMK Pelayaran Dewaruci konsentrasi pada strategi pertumbuhan melalui intregasi horizontal dengan cara meningkatkan kualitas kompetensi taruna/I untuk mencapai maksimal.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dapat diberikan saran sebagai berikut:

1. Approval Perhubungan Laut yang dimiliki supaya dipertahankan agar perusahaan pelayaran tetap mengambil sumber daya kepelautan dari SMK Pelayaran Dewaruci.
 - a. Lebih banyak lagi kerjasama dengan perusahaan pelayaran domestik / nasional agar taruna/I SMK pelayaran Dewaruci tidak perlu kesulitan untuk mendapat kerja setelah mereka lulus dari sana.
 - b. Ditambahkan lagi guru produktif dalam pelatihan dan pengembangan agar masyarakat semakin percaya taruna/I untuk menempuh pendidikan di SMK Pelayaran Dewaruci.
 - c. Berkolaborasi antar lembaga pemerintah agar pelaut Indonesia dapat di promosikan di Luar negeri.
2. SMK Pelayaran Dewaruci lebih meningkatkan lagi dalam hal:
 - a. Rekrutmen Guru Produktif yang sudah mendapatkan sertifikat instruktur dan assessor.
 - b. Pengembangan / pelatihan guru produktif bagi yang belum memiliki sertifikat instruktur dan assessor.
 - c. Memberikan penghargaan bagi guru-guru yang sudah berkontribusi atas kemajuan yang dicapai pada SMK Pelayaran Dewaruci untuk memotivasi para guru agar produktivitasnya tinggi terhadap lembaga.
 - d. Bagi guru yang sudah 2 atau 3 tahun bekerja dijadikan guru tetap yayasan sebagai dedikasinya terhadap lembaga pendidikan SMK Pelayaran Dewaruci.

DAFTAR PUSTAKA

- Echols, John M. *et. al* 2010. *Kamus Inggris-Indonesia an English-Indonesian Dictionary* (Edisi Cetak XXIX). Jakarta: Pt. Gramedia Pustaka Utama
- Ed, Pandu, Yudha. 2010. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang PELAYARAN*(cetakan pertama). Jakarta

Selatan: penerbit Indonesia LegalCenter Publishing.
 Eryus, 2014. **Manajemen Strategi Transportasi dan Logistik**
 Jakarta: Diterbitkan oleh Tiara Warna Prinind
 Hasibuan, Malayu S.P. 2014. **Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah** (Edisi Revisi, Cetakan Kesepuluh). Jakarta: Bumi Aksara.
 IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION) Publication. 2010.
STCW "The Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978 amendments manila 2010 (Consolidated Edition).

Kosasih dan Soewedo, 2012. **Manajemen Perusahaan Pelayaran**.
 Jakarta: Diterbitkan oleh Pt. RajaGrafindo Persada
 Lasse, D.A, 2015. **Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter, dan Klaim**. Jakarta: Diterbitkan oleh Pt. RajaGrafindo Persada
 Manullang, M. 2012. **Dasar-Dasar Manajemen** (Cetakan kedua puluh dua). Yogyakarta: GADJAH MADA UNIVERSITY PRESS.
 Mulyana, Deddy. 2006. **Metodologi Penelitian Kualitatif** (Cetakan kelima) Bandung: Diterbitkan oleh Remaja Rosdakarya.
 Moleong, Lexy. 2011. **Metodologi Penelitian Kualitatif** (Cetakan Kedua puluh sembilan) Bandung: Diterbitkan oleh Remaja Rosdakarya
 Neolaka, Amos. 2014. **Metode Penelitian dan Statistik** (Cetakan pertama).
 Bandung: Diterbitkan oleh Remaja Rosdakarya.
 Nur'aini, Fajar. 2019. **The Guide Book of SWOT** Yogyakarta: Diterbitkan oleh QUADRANT
 Rangkuti, Freddy. 2009. **Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis**
 Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
 Rivai, Veithzal. et. al. 2013. **Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan** Jakarta: Diterbitkan oleh RajaGrafindo Persada.
 Subagyo, Joko.P, 2013. **Hukum Laut Indonesia**. Jakarta: RINEKA CIPTA
 Sugiyono. 2016. **Metode Penelitian** (Cetakan ke-23). Bandung: penerbit ALFABETA.
 Suropati, Untung. et, al. 2018. **Indonesia Inc. Peta Jalan Menuju Poros Maritim Dunia**. Jakarta: Diterbitkan oleh Elex Media Komputindo
 Sutiya, et. al 1994. **Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan** (Edisi revisi). Jakarta: Pustaka Beta
 Sutrisno, 2009. **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Jakarta: Kencana Prenada Media Group

Sumber Internet:

Journal ResearchGate (2014) [tentang Pelaut Sebagai Sumber Daya Strategis Perusahaan Pelayaran: Konteks Yunani](#)
 Jurnal Ilmiah WIDYA Vol.2, No.1. Maret-April 2014 [tentang Evaluasi Sistem Standar Mutu Pendidikan Kepelautan Indonesia Program Studi Nautika Di Akademi Maritim Djadajat.](#)
 Jurnal Sositoknologi, Vol. 14, No.2 Agustus 2105 [tentang Pengembangan Sumber Daya Kelautan dalam Industri Maritim Dunia.](#)
 Jurnal Pendidikan Vokasi, Vol. 6, No.3 November 2016 [tentang Model Pembelajaran Karakter Pelaut.](#)
 Majalah Ilmiah Bahari Jogja, Vol.16, No. 1. Februari 2018 [tentang Manajemen Pengawasan Pelaut Kapal Niaga dan Tanggung Jawab Perusahaan Keagenan Awak Kapal.](#)

The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol 31, No. 2 June 2015 [tentang keterlibatan karyawan sebagai prediksi Pelaut Pelatihan sebuah studi di antara perwira kapal india.](#)
Jurnal Hubungan Internasional, Tahun X, No.2 Juli – Desember 2017 [tentang Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.](#)
Jurnal Ketahanan Nasional, IX (2), Agustus 2004. [Tentang Kekuatan Maritim Sebagai Salah Satu Pilihan Pembangunan Ketahanan Nasional Bangsa.](#)
Konvensi SCTW – [Wikipedia Bahasa Indonesia](#)
Peraturan menteri perhubungan nomor pm 140 tahun 2016 [tentang Pendidikan Dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut.](#)