



DANIAL

PELABUHAN PERIKANAN

(Sejarah, Klasifikasi, Perkembangan dan Analisisnya)

PELABUHAN PERIKANAN

(Sejarah, Klasifikasi, Perkembangan dan Analisisnya)

UU No 28 tahun 2014 tentang Hak Cipta

Fungsi dan sifat hak cipta Pasal 4

Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a merupakan hak eksklusif yang terdiri atas hak moral dan hak ekonomi.

Pembatasan Pelindungan Pasal 26

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23, Pasal 24, dan Pasal 25 tidak berlaku terhadap:

- i. Penggunaan kutipan singkat Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait untuk pelaporan peristiwa aktual yang ditujukan hanya untuk keperluan penyediaan informasi aktual;
- ii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk kepentingan penelitian ilmu pengetahuan;
- iii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk keperluan pengajaran, kecuali pertunjukan dan Fonogram yang telah dilakukan Pengumuman sebagai bahan ajar; dan
- iv. Penggunaan untuk kepentingan pendidikan dan pengembangan ilmu pengetahuan yang memungkinkan suatu Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait dapat digunakan tanpa izin Pelaku Pertunjukan, Produser Fonogram, atau Lembaga Penyiaran.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

PELABUHAN PERIKANAN

(Sejarah, Klasifikasi, Perkembangan dan Analisisnya)

• DANIAL •



Cerdas, Bahagia, Mulia, Lintas Generasi.

**PELABUHAN PERIKANAN
(SEJARAH, KLASIFIKASI, PERKEMBANGAN DAN ANALISISNYA)**

Danial

Desain Cover :
Ali Hasan Zein

Sumber :
KPG-Payless (www.shutterstock.com)
Zeeshan Tejani (unsplash)

Tata Letak :
G.D. Ayu

Proofreader :
Meyta Lanjarwati

Ukuran :
viii, 80 hlm, Uk: 15.5x23 cm

ISBN :
978-623-02-5928-9

Cetakan Pertama :
November 2022

Hak Cipta 2022, Pada Penulis

Isi diluar tanggung jawab percetakan

Copyright © 2022 by Deepublish Publisher
All Right Reserved

Hak cipta dilindungi undang-undang
Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau
memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
tanpa izin tertulis dari Penerbit.

PENERBIT DEEPUBLISH
(Grup Penerbitan CV BUDI UTAMA)

Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

Jl.Rajawali, G. Elang 6, No 3, Drono, Sardonoharjo, Ngaglik, Sleman
Jl.Kaliurang Km.9,3 – Yogyakarta 55581
Telp/Faks: (0274) 4533427
Website: www.deepublish.co.id
www.penerbitdeepublish.com
E-mail: cs@deepublish.co.id

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah Subhanahu wa ta'ala, atas limpahan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penyusunan buku *Pelabuhan Perikanan* ini dapat diselesaikan dengan baik.

Istilah pelabuhan perikanan sudah sering kita dengar, namun istilah tersebut mungkin masih ada yang hanya mengartikan sebagai tempat pendaratan ikan atau tempat penjualan ikan saja. Namun sebenarnya bila ditinjau dari segi teknis dan fungsinya jenis pelabuhan perikanan dibedakan berdasarkan klasifikasinya masing-masing.

Buku ini diharapkan dapat menjadi media komunikasi yang efektif antara kajian ilmuwan, pengelola perikanan serta seluruh penggiat pesisir dan laut, terutama di dalam pemahaman dan pengelolaan pelabuhan perikanan secara maksimal di Indonesia.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada bapak/ibu yang telah memberikan masukan, saran atau sumbangan pemikiran dalam menyelesaikan buku ini. Kami menyadari sepenuhnya bahwa buku ini masih banyak terdapat kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu kami mengharapkan kritikan dan saran-saran dari pembaca untuk kesempurnaan buku ini. Demikian dari kami, semoga buku ini dapat bermanfaat kepada seluruh pembaca. Wassalamu'alaikum

Penulis

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
BAB 1 PROLOG	1
1.1. Wilayah Perikanan.....	1
1.2. Sejarah Pelabuhan Perikanan di Indonesia	5
BAB 2 PENGERTIAN, FUNGSI DAN KLASIFIKASI PELABUHAN PERIKANAN	10
2.1. Pengertian Pelabuhan Perikanan.....	10
2.2. Fungsi Pelabuhan Perikanan	12
2.3. Klasifikasi Pelabuhan Perikanan	16
2.4. Landasan Teoritis Pelabuhan Perikanan di Indonesia	21
BAB 3 FASILITAS PELABUHAN PERIKANAN	25
3.1. Fasilitas Pokok	28
3.2. Fasilitas Fungsional.....	31
3.3. Fasilitas Tambahan/Penunjang Pelabuhan Perikanan	37
BAB 4 ORGANISASI DAN LANDASAN HUKUM.....	42
4.1. Kebijakan Pelabuhan Perikanan	42
4.2. Peraturan-Peraturan Kepelabuhanan.....	46
4.3. Organisasi Pelabuhan Perikanan	48
BAB 5 JENIS FASILITAS DAN ANALISIS DATA	63
5.1. Analisis Fasilitas Perairan Pelabuhan Perikanan	63

5.2. Analisis Fasilitas Fungsional Pelabuhan	
Perikanan.....	65
DAFTAR PUSTAKA.....	77
BIOGRAFI PENULIS	80



PROLOG

1.1. Wilayah Perikanan

Wilayah perikanan Indonesia adalah seperti yang ditetapkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan, yang meliputi: 1) perairan Indonesia, 2) sungai, danau, waduk, rawa dan genangan air lainnya di dalam wilayah Republik Indonesia dan 3) Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).

Wilayah perikanan ini merupakan hasil perkembangan sejalan dengan berkembangnya wilayah laut Indonesia dan hak kewenangan Indonesia untuk mengelola wilayah laut di luar perairan Indonesia, yang diperjuangkan ketika itu. Pada awal Indonesia merdeka, wilayah laut Indonesia hanya selebar 3 mil laut yang mengelilingi masing-masing pulau dari kepulauan Indonesia bekas wilayah Hindia Belanda (*Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie*, 1939).

Batas perairan warisan kolonial Belanda itu tidak cocok bagi kepentingan keselamatan dan keamanan Negara Republik Indonesia, maka guna memenuhi kepentingan tersebut dibuat Konsepsi Nusantara. Pada tanggal 13 Desember 1957 pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan deklarasi/pernyataan tentang wilayah perairan Indonesia, yang pada pokoknya berbunyi sebagai berikut. "Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang

menghubungkan pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia tanpa memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Negara Republik Indonesia". Deklarasi ini kemudian dikenal sebagai Deklarasi Djuanda tahun 1957.

Pengaturan perairan Indonesia yang telah ditetapkan dasarnya dalam Deklarasi Djuanda dituangkan dalam Undang-Undang No. 4/Prp. Tahun 1960 tentang "Perairan Indonesia" tanggal 18 Februari 1960, menjelang Konferensi Hukum Laut di Jenewa II, dengan maksud mensosialisasikan Konsepsi Nusantara kepada para peserta Konferensi Hukum Laut yang akan diadakan. Berdasarkan undang-undang tersebut, menurut perhitungan kasar, wilayah Negara Republik Indonesia yang semula kurang lebih 2 juta km² (daratan) berkembang menjadi kurang lebih 5,1 juta km² (meliputi daratan dan lautan). Ini berarti ada penambahan luas wilayah perairan laut nasional sebesar 3,1 juta km², yang terdiri atas perairan laut teritorial kurang lebih 0,3 juta km² dan perairan laut Nusantara 2,8 juta km².

Konsep Nusantara ini kemudian dimantapkan dengan ditetapkan wawasan Nusantara sebagai dasar pokok dari pelaksanaan Garis-Garis Besar Haluan Negara dalam Ketetapan MPRS No. IV Tahun 1973, namun demikian kebijakan ini perlu mendapatkan pengakuan internasional.

Perjuangan bangsa Indonesia dalam mengupayakan pengakuan tersebut terhadap pengaturan laut wilayahnya tidak pernah surut, meskipun pada tahun 1958 belum berhasil (Konferensi Hukum Laut di Genewa). Baru kemudian dalam Konferensi Hukum Laut pada sidang ke-7 di Genewa (Swiss) dan pada sidang lanjutan di New York tahun 1978, Konsepsi Wawasan Nusantara dapat diterima atau diakui. Dengan demikian perjalanan sejarah perjuangan agar konsepsi tersebut memperoleh pengakuan memakan waktu yang cukup panjang, yaitu sekitar 21 tahun, dari tahun 1957 hingga tahun 1978. Dari hasil perjuangan yang berat ini

tampak bahwa visi maritimlah yang cocok untuk dianut oleh Indonesia dalam mewujudkan Indonesia sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Perkembangan selanjutnya di forum internasional lahirlah Konvensi Hukum Laut Internasional (*United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*, 1982) yang berlaku secara efektif sejak tanggal 31 Desember 1982 karena telah diratifikasi oleh sebanyak 118 negara. Berlandaskan UNCLOS ini maka negara-negara kepulauan (*archipelagic countries*) memperoleh hak mengelola Zona Ekonomi Eksklusif di sekitarnya (zona 200 mil laut di luar laut wilayah). Dengan demikian Indonesia sebagai negara kepulauan juga mempunyai hak mengelola (yurisdiksi) terhadap perairan ZEE di sekitarnya, walaupun baru meratifikasinya dengan Undang-Undang No. 17 tanggal 31 Desember 1985 tentang Pengesahan UNCLOS. ZEE Indonesia adalah perairan laut sejauh 200 mil laut diukur dari garis dasar wilayah Indonesia ke arah laut lepas. Untuk dapat mewujudkan haknya, maka pada tahun 1983 pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-Undang No. 5 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Ini berarti luas wilayah perikanan Indonesia bertambah seluas zona tersebut, yaitu sebesar 2,7 juta km². Dengan demikian wilayah perairan Indonesia di laut adalah seluas kurang lebih 5,8 juta km², yang terdiri atas perairan laut teritorial 0,3 juta km², perairan laut Nusantara 2,8 juta km² dan perairan laut Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia 2,7 juta km².

Perairan laut Indonesia terletak di antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, maka banyak mendapat pengaruh dari kedua samudra itu. Samudra Pasifik dan Samudra Hindia mempunyai pengaruh terhadap sifat-sifat oseanografi seperti pola arus, tipe gelombang, stratifikasi massa air, proses turbulensi, yang bagi berbagai tempat pengaruh kedua samudra itu mengakibatkan proses penyuburan yang memungkinkan adanya sumber nutrisi dan menyebabkan berbagai jenis ikan, khususnya ikan pelagis besar. Dalam melakukan ruaya, sebagian populasinya memasuki wilayah laut Indonesia, dan dimanfaatkan selama mereka berada di wilayah laut Indonesia.

Wilayah laut Indonesia berupa puluhan ribu pulau besar dan kecil, dengan panjang garis pantai kurang lebih 95.181 km, dengan jumlah pulau sebanyak 17.480 merupakan jumlah pulau terbesar ke-4 setelah Amerika Serikat, Kanada dan Rusia. Perairan pantai yang demikian panjang disertai jumlah pulau yang begitu banyak merupakan anugerah yang begitu besar dari Allah Swt., yang perlu kita syukuri dan memanfaatkan dengan sebaik-baiknya (Danial et al., 2011).

Berdasarkan luas wilayahnya, Indonesia memiliki perbandingan luas wilayah perairan dan daratan mencapai 71 persen banding 29 persen. Dari total luas wilayah Indonesia, mencakup 5.180.083 km², dan 71 persennya yaitu 3.257.483 km² berupa perairan. Hal ini sesuai dengan Al-Qur'an yang menjelaskan tentang kata **bahr** (laut) tersebar dalam 32 ayat, sedangkan kata yang berarti 'daratan' ada di 13 ayat. Bila dijumlahkan, semuanya menjadi 45 ayat. Bagian untuk '**laut**' adalah 32/45 atau 71,11 persen. Sementara itu, 'daratan' sebesar 13/45 atau 28,22 persen.

Kita sebagai umat Islam yang selalu ditantang untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi alam ciptaan Allah Swt., dan dilimpahi kasih sayang berupa garansi akan keberuntungan, sudah seharusnya mengeksplorasi dan mengeksploitasi karunia-Nya di lautan tersebut, namun perlu pengelolaan dengan bijaksana dan lestari. Sebagaimana difirmankan dalam Qur'an Surah (QS) Al-Nahl (16: 14),

“Dan Dialah, Allah, yang menundukkan lautan (untukmu), agar kamu dapat memakan darinya daging yang segar (ikan), dan kamu mengeluarkan dari lautan itu perhiasan yang kamu pakai; dan kamu melihat bahtera berlayar padanya, dan supaya kamu mencari (keuntungan) dari karunia-Nya, dan supaya kamu bersyukur”.

1.2. Sejarah Pelabuhan Perikanan di Indonesia

Berdasarkan sejarah pelabuhan perikanan dalam bentuknya yang sangat sederhana, sebetulnya sudah ada sejak dahulu di wilayah pedesaan kaum nelayan sepanjang pantai. Untuk menambatkan perahu dipakai tiang-tiang atau patok dari kayu yang ditanam di tepi pantai dan jika air laut surut perahu didorong sampai ke atas pasir yang tidak tergenang air. Di Sumatra dan Kalimantan bentuk pelabuhan sangat sederhana yang umumnya dimiliki perorangan yang disebut tangkahan, sedangkan di Sulawesi Selatan disebut lelong dan di tempat lain umumnya disebut Tempat Pendaratan Ikan (TPI).

Aktivitas yang terjadi pada tempat pendaratan ikan cukup beragam dan penting seperti memuat ke perahu segala macam kebutuhan di laut (alat tangkap, bahan bakar minyak, bahan pengawet ikan misalnya garam atau es, air bersih bahan makanan dan sebagainya). Kegiatan berikutnya adalah membongkar ikan hasil tangkapan untuk selanjutnya dipasarkan, juga alat tangkap yang mungkin memerlukan perawatan dan perbaikan dilakukan pada tempat pendaratan ikan. Tidak jarang dapat pula kita melihat kegiatan memperbaiki atau merawat perahu atau kapal ikan. Dengan demikian, pelabuhan perikanan betapapun sederhananya tetap sangat penting bagi kehidupan nelayan.

Nelayan memperoleh nafkah dari hasil penjualan hasil tangkapan, yang dijual sendiri ke pasar yang jaraknya sering cukup jauh dari tempat mereka dan mungkin sukar dilakukan, karena waktunya sangat sempit karena mereka masih harus membuat persiapan untuk melaut berikutnya. Untuk mengatasinya ikan kemudian dijual secara lelang, itulah sebabnya pada setiap pelabuhan perikanan didapati tempat pelelangan ikan, meskipun sampai saat ini ke semua pelabuhan perikanan di Indonesia belum semuanya melaksanakan sistem lelang. Sistem lelang ikan sudah ada sejak zaman Hindia Belanda terutama di pantai utara Jawa, seperti di antaranya di Blanakan, Eretan, Dadap (Jawa Barat), Tegal, Pemalang, Pekalongan, Juana (Jawa Tengah), Probolinggo, Pasuruan dan Muncar (Jawa Timur). Namun di Sulawesi ikan hasil

tangkapan umumnya dijual oleh ponggawa (pemilik modal), sehingga harga ditentukan oleh ponggawa.

Sejak tahun 1970 keberadaan pelabuhan perikanan mulai memperoleh perhatian dari pemerintah setelah masuknya modal asing ke dalam usaha perikanan dengan teknik dan teknologi perikanan yang maju, disertai bimbingan dan pembinaan oleh pemerintah. Salah satu dampaknya adalah perkembangan pelabuhan, baik dalam jumlah maupun kemudahan-kemudahan yang ada di dalamnya. Sejak Pelita III banyak PPI yang diperbaiki, dan bahkan membangun PPI yang baru dan lebih besar atau dikenal dengan sebutan pelabuhan perikanan. Pembangunannya dirancang sesuai dengan sumber daya ikan dan volume kegiatan usaha di wilayah yang bersangkutan.

Kegiatan pada tempat pendaratan ikan yang beragam dan penting bagi kehidupan nelayan, menjadi pendorong yang kuat bagi berdirinya koperasi perikanan laut, koperasi diyakini sebagai wadah usaha yang tepat bagi masyarakat nelayan. Sejarah tumbuh kembangnya pelabuhan perikanan semula berupa Tempat Pendaratan Ikan (TPI) yang dibangun oleh pemerintah guna menunjang kegiatan koperasi perikanan dan organisasi perikanan laut lainnya. TPI yang pertama dibangun di Indonesia pada tanggal 26 Mei 1926 di Eretan Wetan Indramayu, Jawa Barat (Soewito *et al.*, 2000), inilah pelabuhan perikanan yang pertama sekali dibangun di Indonesia meskipun masih dalam bentuk sederhana tetapi telah berfungsi sebagai tempat aktivitas nelayan dan pedagang ikan. Setelah kemerdekaan TPI yang selanjutnya oleh pemerintah menggunakan sebutan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) terus berkembang sampai saat ini.

Pelabuhan Perikanan Pantai Eretan Wetan dibangun secara bertahap, sejak tahun 1990 melalui bantuan dana dari Asian Development Bank (ADB Loan Agreement) No. 639 – INO, yang disepakati pada tanggal 3 Oktober 1984. PPI Eretan Wetan merupakan salah satu dari 101 PPI yang ada di Provinsi Jawa Barat, yang mempunyai fasilitas cukup lengkap untuk standar sebuah PPI, baik fasilitas pokok, fasilitas fungsional maupun

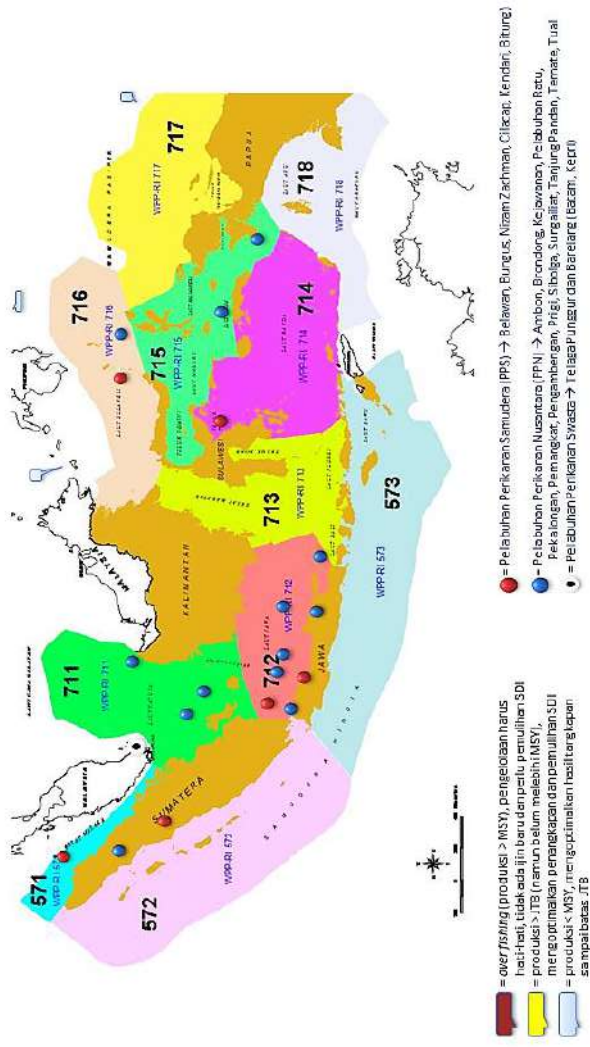
fasilitas tambahan. Selain itu, pada tahun 1998, produksi yang didaratkan di PPI Eretan Wetan berada pada peringkat teratas dari 14 buah PPI yang ada di Kabupaten Indramayu yaitu sekitar 6.511.218 ton. Kegiatan operasi nelayan pada tahun yang sama juga relatif tinggi, terlihat dari meningkatnya jumlah kapal sekitar 21,9% dan peningkatan jumlah kunjungan kapal sekitar 1,8% dari tahun sebelumnya. Melihat kondisi tersebut, maka Dinas Perikanan Provinsi Jawa Barat dalam rangka pengembangan dan pembinaan sarana dan prasarana PPI melalui SK No. 523/4324 mengenai penetapan PPI sentra dan plasma di Jawa Barat tanggal 14 September 1998, menjadikan PPI Eretan Wetan sebagai salah satu PPI sentra di Provinsi Jawa Barat. PPI Eretan Wetan diberi tugas untuk membina 3 PPI plasma, yaitu PPI Eretan Kulon, PPI Bugel dan PPI Ujung Gebang (Dinas Perikanan dan Kelautan Kabupaten Indramayu, 2012).

Kegiatan perikanan yang tinggi membuat Pangkalan Pendaratan Ikan Eretan Wetan ditingkatkan statusnya menjadi Pelabuhan Perikanan Pantai pada tanggal 25 Februari tahun 2004 berdasarkan Surat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 12/Men/2004. Peningkatan status pelabuhan dibarengi dengan revitalisasi pembangunan fasilitas pelabuhan dan peningkatan status usaha penangkapan ikan. Peningkatan status usaha penangkapan ikan pada PPP Eretan Wetan membuat kapal *purse seine* mendominasi dengan wilayah kegiatan operasi penangkapan di daerah perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial (Putri *et al.*, 2013)

Pelabuhan perikanan adalah merupakan tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan. Adapun jumlah pelabuhan perikanan tahun 2020 sebesar 578 yang tersebar di seluruh provinsi di Indonesia. Provinsi Aceh merupakan provinsi dengan jumlah pelabuhan perikanan terbanyak di Indonesia. Berdasarkan kelas pelabuhan, pelabuhan perikanan Indonesia dibagi menjadi 4 tipe/kelas/kategori yaitu pelabuhan perikanan kelas A atau PPS (7 pelabuhan),

pelabuhan perikanan kelas B atau PPN (16 pelabuhan), pelabuhan perikanan kelas C atau PPP (45 pelabuhan), dan pelabuhan perikanan kelas D atau PPI (510 pelabuhan). Dibandingkan tahun 2019, terdapat penambahan jumlah pelabuhan tipe B, dan tipe C, sebanyak 2 pelabuhan untuk tipe B, dan 17 pelabuhan untuk tipe C. Dari 578 pelabuhan perikanan di Indonesia, 69% pelabuhan memiliki TPI. Jumlah ini lebih banyak dibanding TPI yang aktif pada tahun 2019 yaitu 395 unit. Naiknya jumlah TPI aktif pada 2020 berpengaruh terhadap total produksi ikan yang dijual melalui TPI pada tahun ini. Produksi ikan yang dijual melalui TPI tahun 2020 naik sebesar 2,92 persen dibanding dengan tahun sebelumnya. Besaran volume hasil tangkapan laut yang dijual melalui TPI pada 2020 adalah 8.407.853,66 kuintal dari sebelumnya sebesar 8.169.453,01 kuintal (BPS Statistik Indonesia, 2021). Adapun lokasi penyebaran pelabuhan perikanan berdasarkan peta Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) di Indonesia, selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 1.

WILAYAH PENGELOLAAN PERIKANAN (WPP)



Gambar 1. Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) di Indonesia



PENGERTIAN, FUNGSI DAN KLASIFIKASI PELABUHAN PERIKANAN

Istilah pelabuhan sudah sering kita dengar, namun istilah pelabuhan perikanan mungkin masih ada yang hanya mengartikan sebagai tempat pendaratan ikan atau tempat penjualan ikan saja. Namun sebenarnya bila ditinjau dari segi teknis dan fungsinya jenis pelabuhan perikanan dibedakan berdasarkan klasifikasinya masing-masing.

2.1. Pengertian Pelabuhan Perikanan

Pelabuhan perikanan adalah suatu kawasan perairan yang tertutup atau terlindung dan cukup aman dari pengaruh angin dan gelombang laut, dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti logistik, penyediaan bahan bakar, perbengkelan dan juga sarana pengangkutan barang-barang (Quin A.F. *dalam* Guckian W.J., 1970).

Pelabuhan perikanan digolongkan sebagai pelabuhan khusus, yaitu penggunaannya khusus untuk aktivitas perindustrian, pertambangan atau pertanian dalam arti yang luas di mana pembangunan dan pengoperasiannya dilakukan oleh instansi yang terkait untuk melakukan bongkar muat barang-barang (bahan

baku/hasil produksi/hasil eksploitasi) yang tidak dapat ditampung oleh pelabuhan umum. Selain pelabuhan perikanan yang termasuk pelabuhan khusus adalah pelabuhan mineral, pelabuhan kayu dan sebagainya (Departemen Perhubungan, 1983).

Pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang digunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan (Dirjen Perikanan, 2009).

Pelabuhan perikanan adalah suatu areal yang merupakan paduan wilayah perairan, daratan dan sarana prasarana yang ada di basis penangkapan baik alamiah maupun buatan yang berfungsi sebagai pusat pengembangan ekonomi perikanan (Hamim, 1983). Selanjutnya Nomura dan Yamazaki (1977) menjelaskan bahwa pelabuhan perikanan merupakan areal perairan tertentu yang tertutup dan terlindung dari gangguan badai dan merupakan tempat yang aman untuk akomodasi kapal-kapal yang sedang mengisi bahan bakar, perbekalan, perbaikan dan bongkar muat barang.

Menurut Ayodhya 1987, pelabuhan perikanan adalah mata rantai yang terpenting yang menghubungkan kegiatan penangkapan di laut dengan retribusi komoditi ikan ke konsumen dengan kata lain, ikan yang merupakan hasil kegiatan usaha penangkapan sebagai bahan produksi yang akan sampai ke konsumen sebagai hasil pangan dan sangat dipengaruhi oleh keadaan sarana dan prasarana pelabuhan.

Selanjutnya penulis memberikan definisi tentang pelabuhan perikanan adalah kawasan yang menyediakan fasilitas sebagai tempat bertambatnya kapal perikanan guna melakukan bongkar muat barang, pemasaran dan distribusi hasil perikanan dengan aman dan terlindung dari gangguan alam serta tersedia fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan.

Secara singkat dapatlah disimpulkan bahwa pelabuhan perikanan adalah merupakan pusat pengembangan ekonomi perikanan ditinjau dari aspek produksi, pengolahan dan pemasaran, baik berskala lokal, nasional maupun internasional. Menurut Direktorat Jenderal Perikanan, 1994 bahwa aspek-aspek tersebut secara terperinci adalah sebagai berikut.

- a. Produksi, bahwa pelabuhan perikanan sebagai tempat para nelayan untuk melakukan kegiatan-kegiatan produksinya, mulai dari memenuhi kebutuhan perbekalan untuk menangkap ikan di laut sampai membongkar hasil tangkapannya.
- b. Pengolahan, bahwa pelabuhan perikanan menyediakan sarana-sarana yang dibutuhkan untuk mengolah hasil tangkapan.
- c. Pemasaran, bahwa pelabuhan perikanan merupakan pusat pengumpulan dan tempat awal pemasaran hasil tangkapan.

Pengembangan ekonomi perikanan tersebut juga ditunjang oleh industri perikanan baik hulu maupun hilir dan pengembangan sumber daya manusia khususnya masyarakat nelayan.

2.2. Fungsi Pelabuhan Perikanan

Berdasarkan penjelasan Pasal 18 Undang-Undang No. 9 Tahun 1985 tentang Perikanan menyebutkan bahwa pelabuhan perikanan berfungsi sebagai sarana penunjang untuk meningkatkan produksi dan sesuai dengan sifatnya sebagai suatu lingkungan kerja. Fungsinya meliputi berbagai aspek yaitu: sebagai pusat pengembangan masyarakat nelayan, tempat berlabuhnya kapal perikanan, tempat pendaratan ikan hasil tangkapan, tempat untuk memperlancar kegiatan-kegiatan kapal perikanan, pusat pemasaran dan distribusi ikan hasil tangkapan, pusat pelaksanaan pembinaan mutu hasil perikanan serta pusat pelaksanaan penyuluhan dan pengumpulan data.

Melihat luasnya fungsi pelabuhan perikanan yang menyangkut berbagai aspek kegiatan perikanan, maka dapat dikatakan bahwa pelabuhan perikanan adalah sebagai barometer tingkat kemajuan perikanan pada suatu daerah yang bersangkutan.

Fungsi pelabuhan perikanan berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No.08/MEN/2012 tentang Kepelabuhan Perikanan. Pelabuhan perikanan merupakan pendukung kegiatan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan dan pemasaran. Pelabuhan perikanan mempunyai fungsi sebagai berikut.

a. Fungsi pemerintahan

Pelabuhan perikanan merupakan fungsi untuk melaksanakan pengaturan, pembinaan, pengendalian, pengawasan, serta keamanan dan keselamatan operasional kapal perikanan di pelabuhan perikanan. Fungsi pemerintahan meliputi:

1. Pelayanan pembinaan mutu dan pengolahan hasil perikanan
2. Pengumpulan data tangkapan dan hasil perikanan
3. Tempat pelaksanaan penyuluhan masyarakat nelayan
4. Pelaksanaan kegiatan operasional kapal perikanan
5. Tempat pelaksanaan pengawasan dan pengendalian sumber daya ikan
6. Pelaksanaan kesyahbandaran
7. Tempat pelaksanaan fungsi karantina ikan
8. Publikasi hasil pelayanan sandar dan labuh kapal perikanan dan kapal pengawas kapal perikanan
9. Tempat publikasi hasil penelitian kelautan dan perikanan
10. Pemantauan wilayah pesisir
11. Pengendalian lingkungan
12. Kepabeanan
13. Keimigrasian

b. Fungsi pengusaha

Fungsi pengusaha pada pelabuhan perikanan merupakan fungsi untuk melaksanakan pengusaha berupa penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal perikanan dan jasa terkait di pelabuhan perikanan. Adapun fungsi pengusaha pelabuhan perikanan, meliputi:

1. Pelayanan tambat dan labuh kapal perikanan
2. Pelayanan bongkar muat ikan
3. Pelayanan pengolahan hasil perikanan
4. Pemasaran dan distribusi ikan
5. Pemanfaatan fasilitas dan lahan di pelabuhan perikanan
6. Pelayanan perbaikan dan pemeliharaan kapal perikanan
7. Pelayanan logistik dan perbekalan kapal perikanan
8. Wisata bahari
9. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Fungsi dan peranan pelabuhan perikanan antara lain:

1. Tempat pendaratan ikan hasil tangkapan perikanan selain memiliki fasilitas dermaga bongkar dan lantai dermaga *handling* sanitasi dan wadah pengangkat ikan.
2. Pusat penanganan dan pengolahan mutu hasil perikanan. Prinsip penanganan dan pengolahan produk hasil perikanan adalah bersih, cepat dan dingin harus melengkapi fasilitas-fasilitasnya seperti fasilitas penyimpanan *storage* kawasan industri dalam lingkungan kerja pelabuhan perikanan.
3. Pusat pemasaran dan distribusi ikan hasil tangkapan. Dalam menjalankan fungsi, dilengkapi dengan tempat pelelangan ikan *market* yang dibawa melalui laut maupun jalan darat.
4. Pusat pelaksanaan pembinaan mutu hasil perikanan, pengendalian mutu hasil perikanan dimulai pada saat penangkapan sampai kedatangan konsumen.

Secara umum kondisi pelabuhan perikanan di Indonesia masih kurang baik, terutama fasilitas tempat pelelangan ikan yang digunakan sebagai pusat pemasaran hasil tangkapan masih kondisi

kotor. Idealnya pelelangan di suatu pelabuhan perikanan, seharusnya berada dalam kondisi bersih agar mutu ikan tetap terjaga. Sanitasi dan higienitas tempat pelelangan ikan merupakan suatu hal yang sangat penting pengaruhnya terhadap mutu ikan yang didaratkan. Oleh karena itu dibutuhkan kebersihan bahan baku, peralatan, ruangan dan pekerja dalam penanganan ikan. Di samping itu pembuangan limbah industri dalam pelabuhan perikanan, bila tidak ditangani dengan benar, akan dapat mengganggu dan merusak lingkungan hidup di sekitarnya.

Tempat pelelangan ikan merupakan pusat mata rantai tataniaga ikan yang cukup tersohor bagi warga kabupaten/kota dan sekitarnya. Aktivitas yang ada di tempat pelelangan ikan antara lain dimulai dari aktivitas nelayan pergi ke laut dan tiba dari melaut dengan hasil lautnya, kemudian nelayan mendaratkan hasil tangkapan laut di tempat pelelangan ikan serta aktivitas jual beli hasil laut.

Sumber-sumber pencemaran yang terdapat di tempat pelelangan ikan pada umumnya berasal dari aktivitas orang-orang yang berada di tempat pelelangan ikan, yaitu sampah organik meliputi sampah sisa pembongkaran dan pelelangan ikan nonorganik meliputi limbah dari industri pengolahan dan kapal-kapal berlabuh mencemari saluran drainase. Ditambah lagi dengan pembuangan sisa-sisa ikan membusuk di pinggir tempat dagangan dan di pinggir pelabuhan. Bercampurnya sampah organik dan nonorganik yang dibuang sembarangan menyebabkan merebaknya aroma sampah tidak sedap. Kondisi lingkungan di tempat pelelangan ikan yang kotor tidak terlepas dari aktivitas orang-orang yang membuang sampah sembarangan di sana.

Buruknya kebersihan lingkungan di tempat pelelangan ikan dapat berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat. Permasalahan kebersihan seperti banyaknya sampah dan limbah sisa atau buangan dari aktivitas-aktivitas di tempat pelelangan ikan dan pengguna dapat menimbulkan pencemaran. Kurangnya penanganan pada kebersihan lingkungan seperti pembuangan limbah ikan di pinggir dagangan akan mengundang banyak lalat

dan vektor pembawa penyakit lainnya. Keberadaan lalat akan menimbulkan dampak negatif bagi kesehatan penjual ikan yaitu dapat menularkan penyakit melalui beberapa bagian dari tubuh lalat seperti bulu badan, bulu pada anggota gerak, muntahan, dan fecesnya. Penyakit yang disebabkan lalat antara lain *Thipoid fever*, *Parathypoid fever*, *Disentri basiler*, dan lain-lain.

2.3. Klasifikasi Pelabuhan Perikanan

Secara umum pelabuhan perikanan dapat diklasifikasikan menurut letak dan jenis usaha perikananannya. Pelabuhan perikanan bila ditinjau dari banyaknya parameter yang ada, maka pengklasifikasiannya dapat dipengaruhi oleh:

- 1) Luas lahan, letak dan jenis konstruksi bangunannya
- 2) Jenis alat tangkap ikan yang menyertai kapal-kapalnya
- 3) Jenis perikanan dan skala usahanya
- 4) Distribusi dan tujuan ikan hasil tangkapan

Pembagian pelabuhan perikanan berdasarkan jenis dan skala usaha perikananannya (Lubis E., 1989), yaitu:

- a) Pelabuhan perikanan berskala besar atau perikanan laut dalam, yaitu pelabuhan untuk perikanan industri atau untuk berlabuh atau bersandarnya kapal-kapal penangkap ikan yang berukuran besar dengan ukuran panjang antara 40 sampai 120 m; berat lebih besar 50 GT. Mempunyai kolam pelabuhan yang dalam dan dermaga yang panjang. Pada pelabuhan ini terdapat juga perusahaan-perusahaan pengolahan dan pedagang-pedagang besar, hasil tangkapan yang didaratkan didistribusikan untuk tujuan nasional maupun internasional.
- b) Pelabuhan berskala menengah yaitu pelabuhan untuk perikanan semi industri atau tempat berlabuh dan bertambatnya kapal-kapal penangkap ikan yang berukuran antara 15 sampai 50 GT. Pada pelabuhan ini terkadang terdapat juga perusahaan-perusahaan pengolahan ikan dan pada umumnya hasil tangkapannya untuk tujuan nasional dan sedikit untuk lokal.

- c) Pelabuhan berskala kecil/perikanan pantai yaitu pelabuhan untuk perikanan kecil atau perikanan tradisional atau tempat berlabuh dan bertambatnya kapal-kapal penangkap ikan yang berukuran lebih kecil 15 GT. Mempunyai kolam pelabuhan yang tidak dalam, hasil tangkapan yang didaratkan pada umumnya adalah dalam bentuk segar atau dipertahankan kesegarannya dengan menambahkan es. Hasil tangkapan ditujukan terutama untuk pemasaran lokal.

Selain pengklasifikasian pelabuhan perikanan seperti disebutkan di atas, terdapat juga pengklasifikasian menurut jenis ikan yang dominan didaratkan ataupun alat tangkap yang dominan beroperasi, antara lain seperti di Prancis. Pada umumnya mengelompokkan pelabuhan perikanan menjadi pelabuhan perikanan besar dan pelabuhan perikanan kecil, selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Karakteristik Pelabuhan Perikanan di Prancis

Jenis Pelabuhan	Tipe Perikanan	Ukuran Kapal	Distribusi
Pelabuhan besar	Industri dan semi industri	>50 GT	Nasional dan ekspor
Pelabuhan kecil	Tradisional atau pantai	<50 GT	Lokal dan nasional

Pengklasifikasian pelabuhan perikanan di Jerman lebih ditekankan pada jenis ikan dan atau skala perikanan yang beroperasi, yaitu:

- (a) Pelabuhan perikanan skala besar atau perikanan laut dalam (*port of large-scale deep-sea fisheries*); pelabuhan ini mempunyai karakteristik sama dengan pelabuhan besar yang ada di Prancis.

Contoh: Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg dan Kiel.

- (b) Pelabuhan untuk perikanan hering (*port of lugger hering fisheries*); pada pelabuhan ini terdapat banyak perusahaan-perusahaan penangkapan khusus untuk ikan hering.

Contoh: Bremen-Vegesack, Emden, Gluckstad dan Laer.

(c) Pelabuhan perikanan pantai (*port of inshore fisheries*);

Pelabuhan ini adalah tempat mendaratnya kapal-kapal kecil yang beroperasi di perairan pantai. Hasil tangkapannya umumnya dijual pada koperasi, supermarket dan perusahaan-perusahaan industri perikanan.

Contoh: Dorum, Biisum, Maasholan dan Nieustad.

Pengklasifikasian pelabuhan perikanan umumnya berbeda antarnegara yang satu dengan negara lainnya, hal ini antara lain tergantung dari tipe pengelolaan yang dipakai, kondisi ekonomi, politik dan budaya serta tujuan prioritas pengembangan dari negara yang bersangkutan.

Di Indonesia berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan, maka pelabuhan perikanan dibagi menjadi 4 kategori utama yaitu:

- 1) Pelabuhan Perikanan kelas A, yang selanjutnya disebut Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS).
- 2) Pelabuhan Perikanan kelas B, yang selanjutnya disebut Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN).
- 3) Pelabuhan Perikanan kelas C, yang selanjutnya disebut Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP).
- 4) Pelabuhan Perikanan kelas D, yang selanjutnya disebut Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI).

Pelabuhan Perikanan Samudra ditetapkan berdasarkan kriteria teknis dan operasional, yang meliputi:

a. Kriteria teknis terdiri atas:

- 1) Mampu melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di perairan Indonesia, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI), dan laut lepas;
- 2) Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 60 GT;
- 3) Panjang dermaga sekurang-kurangnya 300 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 3 m;

- 4) Mampu menampung kapal perikanan sekurang-kurangnya 100 unit atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 6.000 GT; dan
 - 5) Memanfaatkan dan mengelola lahan sekurang-kurangnya 20 ha.
- b. Kriteria operasional terdiri atas:
- 1) Ikan yang didaratkan sebagian untuk tujuan ekspor;
 - 2) Terdapat aktivitas bongkar muat ikan dan pemasaran hasil perikanan rata-rata 50 ton per hari; dan
 - 3) Terdapat industri pengolahan ikan dan industri penunjang lainnya.

Pelabuhan Perikanan Nusantara ditetapkan berdasarkan kriteria teknis dan operasional, yang meliputi:

- a. Kriteria teknis terdiri atas:
- 1) Mampu melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di perairan Indonesia dan ZEEI;
 - 2) Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 30 GT;
 - 3) Panjang dermaga sekurang-kurangnya 150 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 3 m;
 - 4) Mampu menampung kapal perikanan sekurang-kurangnya 75 unit atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 2.250 GT; dan
 - 5) Memanfaatkan dan mengelola lahan sekurang-kurangnya 10 ha.
- b. Kriteria operasional terdiri atas:
- 1) Terdapat aktivitas bongkar muat ikan dan pemasaran hasil perikanan rata-rata 30 ton per hari; dan
 - 2) Terdapat industri pengolahan ikan dan industri penunjang lainnya.

Berdasarkan pasal 8, PPP sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 huruf c ditetapkan berdasarkan kriteria teknis dan operasional, yang meliputi:

- a. Kriteria teknis terdiri atas:
 - 1) Mampu melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di perairan Indonesia;
 - 2) Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 10 GT;
 - 3) Panjang dermaga sekurang-kurangnya 100 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 2 m;
 - 4) Mampu menampung kapal perikanan sekurang-kurangnya 30 unit atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 300 GT; dan
 - 5) Memanfaatkan dan mengelola lahan sekurang-kurangnya 5 ha.
- b. Kriteria operasional terdiri atas:
 - 1) Terdapat aktivitas bongkar muat ikan dan pemasaran hasil perikanan rata-rata 5 ton per hari; dan
 - 2) Terdapat industri pengolahan ikan dan industri penunjang lainnya.

Berdasarkan pasal 9, PPI sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 huruf d ditetapkan berdasarkan kriteria teknis dan operasional, yang meliputi:

- a. Kriteria teknis terdiri atas:
 - 1) Mampu melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di perairan Indonesia;
 - 2) Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 5 GT;
 - 3) Panjang dermaga sekurang-kurangnya 50 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 1 m;
 - 4) Mampu menampung kapal perikanan sekurang-kurangnya 15 unit atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 75 GT; dan
 - 5) Memanfaatkan dan mengelola lahan sekurang-kurangnya 1 ha.
- b. Kriteria operasional yaitu terdapat aktivitas bongkar muat ikan dan pemasaran hasil perikanan rata-rata 2 ton per hari.

2.4. Landasan Teoritis Pelabuhan Perikanan di Indonesia

Adanya kebijakan Permen Nomor 30 Tahun 2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia pada pasal 37 ayat (3) bahwa setiap kapal penangkap ikan diberikan 1 (satu) pelabuhan pangkalan dan 1 (satu) pelabuhan singgah; ayat (4) setiap kapal pengangkut ikan diberikan 1 (satu) pelabuhan pangkalan; dan ayat (5) setiap kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan wajib mendaratkan ikan hasil tangkapan di pelabuhan pangkalan sebagaimana tercantum dalam SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan) atau SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan).

Peraturan perundang-undangan sebagai landasan kerja pelabuhan perikanan tertuang dalam UU No. 9 Tahun 1985 Pasal 18 bahwa *“Pemerintah membangun dan membina prasarana perikanan khususnya di bidang penangkapan, dalam hal ini prasarana berbentuk pelabuhan perikanan”*.

UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa pelabuhan perikanan adalah sebagai prasarana pengembangan perikanan dalam aspek keselamatan pelayaran. Sebagai penjabaran, maka diterbitkan berbagai peraturan sebagai petunjuk pelaksanaan yang berhubungan dengan penyelenggaraan pembangunan, organisasi dan sumber-sumber pendapatan pelabuhan perikanan.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, pada ketentuan pasal 41 diubah sehingga pasal 41 berbunyi sebagai berikut.

- (1) Pemerintah menyelenggarakan dan melakukan pembinaan pengelolaan pelabuhan perikanan;
- (2) Penyelenggaraan dan pembinaan pengelolaan pelabuhan perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), menteri menetapkan:
 - a. rencana induk pelabuhan perikanan secara nasional;
 - b. klasifikasi pelabuhan perikanan;

- c. pengelolaan pelabuhan perikanan;
 - d. persyaratan dan standar teknis dalam perencanaan, pembangunan, operasional, pembinaan, dan pengawasan pelabuhan perikanan;
 - e. wilayah kerja dan pengoperasian pelabuhan perikanan yang meliputi bagian perairan dan daratan tertentu yang menjadi wilayah kerja dan pengoperasian pelabuhan perikanan; dan
 - f. pelabuhan perikanan yang tidak dibangun oleh pemerintah.
- (3) Setiap kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan harus mendaratkan ikan tangkapan di pelabuhan perikanan yang ditetapkan atau pelabuhan perikanan lainnya yang ditunjuk.
- (4) Setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal pengangkut ikan yang tidak melakukan bongkar muat ikan tangkapan di pelabuhan perikanan yang ditetapkan atau pelabuhan perikanan lainnya yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan izin atau pencabutan izin.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dalam peraturan menteri.

Surat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor: PER.08/MEN/2012 tentang Pelabuhan Perikanan. Pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang digunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan PER.08/MEN/2012 tertanggal 20 April 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pelabuhan Perikanan, bahwa pelabuhan perikanan dibagi dalam 4 (empat) kelas yakni:

1. Pelabuhan Perikanan Samudra
Pelabuhan ini direncanakan terutama untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di perairan wilayah ZEE Indonesia dan perairan internasional.
2. Pelabuhan Perikanan Nusantara
Pelabuhan ini direncanakan terutama untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di perairan wilayah dan ZEE Indonesia.
3. Pelabuhan Perikanan Pantai
Pelabuhan ini direncanakan untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di daerah pantai.
4. Pangkalan Pendaratan Ikan
Pangkalan pendaratan ikan ini untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di daerah pantai dan lokasinya tersebar di seluruh Indonesia.

Pangkalan pendaratan ikan adalah klasifikasi dari pelabuhan perikanan yang diklasifikasikan sebagai Pelabuhan Perikanan kelas D, yang selanjutnya disebut Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) ditetapkan berdasarkan kriteria teknis dan operasional (KEP. 45/MEN-KP/2014). Menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. PER.16/MEN/2006, pelabuhan perikanan mempunyai fungsi mendukung kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, sampai dengan pemasaran. Bentuk pelaksanaan fungsi perikanan tersebut antara lain pelayanan sandar dan labuh kapal perikanan dan kapal pengawas perikanan, pelayanan bongkar muat, pelaksanaan pembinaan mutu dan pengolahan hasil perikanan, pemasaran dan distribusi ikan, data tangkapan dan hasil perikanan, pelaksanaan penyuluhan dan pengembangan masyarakat nelayan, pelaksanaan pengawasan dan pengendalian sumber daya ikan, pelaksanaan kesyahbandaran, pelaksanaan fungsi karantina ikan, publikasi hasil riset kelautan dan perikanan, pemantauan wilayah pesisir dan wisata bahari, dan pengendalian lingkungan.

Tujuan pembangunan pelabuhan perikanan

1. Meningkatkan produksi dan produktivitas serta nilai tambah usaha perikanan tangkap guna penyediaan dan kecukupan ketahanan pangan khususnya yang berasal dari protein hewani;
2. Meningkatkan pemberdayaan nelayan terutama nelayan skala kecil, masyarakat pesisir serta pelaku usaha lainnya yang terkait dengan kegiatan usaha perikanan tangkap;
3. Penyediaan dan penyerapan lapangan kerja baik secara langsung maupun tidak langsung dengan kegiatan perikanan tangkap;
4. Mempercepat pertumbuhan ekonomi di pelabuhan perikanan dan daerah setempat serta meningkatkan efek domino terhadap pertumbuhan dan pengembangan ekonomi sektor-sektor lainnya;
5. Meningkatkan retribusi, Pendapatan Asli Daerah (PAD), devisa negara dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) lainnya.



FASILITAS PELABUHAN PERIKANAN

Pelabuhan perikanan merupakan pelabuhan yang khusus menampung kegiatan masyarakat perikanan yang meliputi aspek produksi, pengolahan maupun pemasarannya, serta merupakan basis operasi penangkapan ikan dengan perpaduan area perairan, daratan dan fasilitas-fasilitas pendukung lainnya.

Fasilitas yang tersedia di PPI terdiri atas fasilitas dasar (pokok), fasilitas fungsional dan fasilitas penunjang (No: KEP.16/MEN/2006).

1. Fasilitas Pokok (*Basic Facilities*)

Fasilitas pokok pelabuhan perikanan terdiri atas: fasilitas perlindungan (*protective facilities*), fasilitas tambat (*mooring facilities*) dan fasilitas perairan pelabuhan (*water side facilities*).

Pelabuhan harus dapat berfungsi dengan baik yaitu dapat melindungi kapal yang berlabuh dan beraktivitas di dalam areal pelabuhan. Agar dapat memenuhi fungsinya pelabuhan perlu dilengkapi dengan berbagai fasilitas baik fasilitas pokok (*basic facilities*) maupun fasilitas fungsional (*functional facilities*). Fasilitas pokok pelabuhan terdiri atas fasilitas perlindungan (*protective facilities*), fasilitas tambat (*mooring facilities*) dan fasilitas perairan pelabuhan (*water side facilities*). Fasilitas perlindungan berfungsi

melindungi kapal dari pengaruh buruk yang diakibatkan perubahan kondisi oseanografis (gelombang, arus, pasang, aliran pasir, erosi dan luapan air di muara sungai).

Bentuk fasilitas perlindungan dapat berupa *breakwater*, *groin*, tembok laut, atau bangunan maritim lainnya. Fasilitas *mooring* digunakan untuk kapal bertambat, bongkar muat ikan, berlabuh dan *idle berthing*. Fasilitas ini dapat berupa dermaga pendaratan, *mooring quays*, *bollards*, *piers*, dan *slipways*. Fasilitas perairan berguna untuk pintu masuk pelabuhan dan manuver kapal di areal pelabuhan dan untuk kapal berlabuh (*anchorage*). Fasilitas dapat berbentuk alur atau kanal pelayaran atau kolam pelabuhan. Salah satu contoh fasilitas pokok yaitu dermaga yang ada di PPI Pontap Palopo dan PPI Lonrae Kab. Bone yaitu adalah dermaga (Gambar 3.1)



Gambar 3.1. Fasilitas Pokok PPI Kawasan Perairan Teluk Bone

2. Fasilitas Fungsional

Fasilitas fungsional adalah fasilitas yang langsung menunjang fungsi pelabuhan dalam memberikan pelayanan yang menjadi kewajiban pelabuhan seperti: tempat untuk melelang ikan (TPI), pabrik es, tempat penyimpanan ikan (*cold storage*, *cool room*), bengkel, dok (*slipway*), instalasi air bersih, instalasi bahan bakar, telekomunikasi, wifi, balai pertemuan nelayan dan perkantoran.

Fasilitas fungsional terdiri atas berbagai fasilitas untuk melayani berbagai kebutuhan lainnya di areal pelabuhan tersebut seperti bantuan navigasi, layanan transportasi, layanan *supply* kebutuhan bahan bakar minyak dan pelumas, tempat penanganan dan pengolahan ikan, fasilitas darat untuk perbaikan jaring, perbengkelan untuk perbaikan dan pemeliharaan kapal, layanan kebutuhan air bersih dan perbekalan melaut (makanan, sarana penangkapan dan sebagainya), instalasi pengolahan limbah dan saluran pembuangannya, layanan komunikasi, layanan kesejahteraan sosial bagi nelayan dan umum dan lain sebagainya.

Menurut Lubis (1989), fasilitas fungsional dapat dikelompokkan menjadi empat bagian berdasarkan fungsinya, yaitu:

- a) Untuk penanganan hasil tangkapan dan pemasarannya, yang terdiri atas Tempat Pelelangan Ikan (TPI), pemeliharaan dan pengolahan hasil tangkapan ikan, pabrik es, gudang es, refrigerasi/fasilitas pendingin dan gedung-gedung pemasaran.
- b) Untuk pemeliharaan dan perbaikan armada alat penangkapan ikan, ruang mesin, tempat penjemuran alat penangkapan ikan, bengkel, dan gudang jaring.
- c) Untuk perbekalan yang terdiri atas: tangki dan instalasi air minum serta BBM.
- d) Untuk komunikasi yang terdiri atas: stasiun jaringan telepon, radio SSB dan jaringan internet (wifi).

3. Fasilitas Tambahan/Penunjang Pelabuhan Perikanan

Fasilitas tambahan atau penunjang pelabuhan perikanan adalah fasilitas yang secara tidak langsung dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan dan atau memberikan kemudahan bagi masyarakat umum. Fasilitas tambahan tersebut terdiri atas:

- 1) Fasilitas kesejahteraan nelayan terdiri atas: tempat penginapan, kios bahan perbekalan dan alat perikanan, tempat ibadah, serta balai pertemuan nelayan.
- 2) Fasilitas pengelolaan pelabuhan terdiri atas: kantor, pos penjaan, perumahan karyawan, mes operator.

- 3) Fasilitas pengelolaan limbah bahan bakar dari kapal dan limbah industri. (Direktorat Jenderal Perikanan, 1994).

Secara rinci fasilitas-fasilitas tersebut terbagi atas:

3.1. Fasilitas Pokok

Fasilitas pokok merupakan fasilitas dasar yang harus ada dan diperlukan oleh pelabuhan guna melindungi dari gangguan alam, misalnya ombak, gelombang dan pengendapan lumpur serta untuk melayani kegiatan pendaratan hasil tangkapan, pemuatan perbekalan untuk keperluan operasi penangkapan. Fasilitas ini meliputi:

1. **Fasilitas Pelindung (*Contour Facilities*)**, merupakan fasilitas yang berfungsi untuk melindungi kapal dari angin, arus, gelombang dan limpahan pasir dengan bentuk konstruksi, yaitu:
 - a) *Breakwater* biasa disebut tembok penahan ombak, pemecah gelombang atau ada pula yang memakai istilah penahan gelombang adalah bangunan maritim yang dibuat dengan tujuan sebagai pelindung utama pelabuhan buatan. Maksud pembuatan *breakwater* ini adalah untuk melindungi daerah perairan di dalam pelabuhan yaitu dengan cara memperkecil tinggi gelombang laut terutama pada saat cuaca buruk dengan gelombang besar. Selain melindungi pelabuhan *breakwater* dapat pula dibuat untuk melindungi suatu daerah wisata bahari atau untuk menstabilkan daerah muara sungai. Sehubungan dengan fungsi *breakwater* ini sebagai pelindung utama bagian perairan pelabuhan maka diperlukan persyaratan teknis tertentu untuk konstruksi bangunan tersebut. Selain adanya persyaratan teknis, *breakwater* mempunyai beberapa bentuk dasar yang berbeda yang dibuat dengan maksud agar bangunan tersebut dapat berfungsi dengan baik.
 - b) *Groin* (dinding penahan arus/pasir).
 - c) *Pier* atau *jetty* adalah suatu jenis dermaga yang letak bangunannya lebih menjorok ke tengah laut. Hal ini

dimaksudkan untuk mendapatkan kedalaman tertentu yang cukup aman bagi kapal yang berlabuh di tempat itu. Bentuk *pier* dapat sejajar atau tegak lurus garis pantai. Biasanya dihubungkan dengan konstruksi yang disebut *trestle* dari permukaan tanah di pantai sampai ke bangunan *pier* tersebut. Berbeda dengan *wharf* yang hanya satu sisinya saja yang dipakai sandar kapal, pada *pier* biasanya dapat dipergunakan untuk sandar pada kedua belah sisinya. Ada yang berbentuk huruf T disebut *T-shape Pier* ada yang berbentuk huruf L disebut *L-shape Pier*; dalam bahasa Indonesia istilah umum untuk fasilitas tambat ini adalah dermaga.

2. Fasilitas Tambatan (*Mooring Facilities*)

Fasilitas yang berfungsi untuk kapal yang berlabuh saat mendaratkan ikan, persiapan operasi, bertambat dengan tujuan membongkar muatan, mempersiapkan keberangkatan, memperbaiki kerusakan, beristirahat dan lain sebagainya. Jenis bangunan yang termasuk fasilitas ini antara lain adalah: tempat pendaratan (*landing places*), dermaga (*mooring quays, wharf, pier*), *slipway, bollard* dan sebagainya. Beberapa istilah untuk fasilitas pendaratan atau bongkar-muat kiranya perlu dikenal. Terminologi atau istilah lain yang dipakai menamai konstruksi bangunan maritim di pelabuhan yang perlu diketahui antara lain adalah (Pradoto, S. 1985).

- a. *Dock*: Istilah umum untuk bangunan lautan (*marine structure*) yang berfungsi sebagai tempat tambat atau sandar kapal pada saat bongkar muat, pemberangkatan atau sekedar istirahat berlabuh. Menurut keberadaan air di bangunan tersebut dikenal:
 - 1) *Wet dock*: Bangunan berbentuk kolam buatan (*artificial basin*) yang dipakai untuk perbaikan kapal. Keberadaan air dalam kolam tersebut diusahakan dengan memanfaatkan sifat pasang-surut air laut yang cukup besar.
 - 2) *Dry dock*: Kolam buatan dengan fasilitas yang dapat memompakan air ke luar dan masuk kolam *dock* tersebut.

- b. *Wharf* atau *Quay*: Suatu konstruksi *dock* yang dibangun sejajar dengan pantai dan biasanya dekat atau menempel pada pantai tersebut.
- c. *Bulkhead* atau *Quaywall*: Bangunan atau konstruksi yang serupa dengan *wharf* yang selain untuk tambat kapal berfungsi pula sebagai turap penahan permukaan tanah. Bangunan dibuat untuk mendapatkan perbedaan tinggi (elevasi) permukaan tanah yang diinginkan.
- d. *Bulkhead wharf*: Bangunan *bulkhead* yang seluruh atau sebagian konstruksinya dipergunakan sebagai *wharf* untuk merapat kapal. Hal ini bisa dilakukan apabila pada bangunan *bulkhead* tersebut dibuatkan konstruksi tambahan dan perkerasan untuk keperluan pertambahan (*mooring*) dan bongkar muat kapal (*handling and storing cargo*).
- e. Bentuk-bentuk konstruksi lainnya yaitu:
 - 1) Tiang Tambat (*Mooring Quays*)
 - 2) Pelampung Tambat (*Mooring Buoys*)
 - 3) *Bollards*
 - 4) *Slipways*
 - 5) *Dolphin*

3. Fasilitas Perairan (*Water Facilities*)

Merupakan fasilitas area perairan di dalam pelabuhan perikanan untuk kepentingan kapal-kapal perikanan maupun kapal pengangkut ikan (*fish carrier*) atau *jolloro* (istilah lokal di Makassar) saat membuang sauh/jangkar, dengan bentuk konstruksi, yaitu:

a. Alur Pelayaran (*Routers/Channel, Fairway*)

Salah satu bentuk pelayanan pelabuhan adalah mengusahakan keamanan navigasi kapal saat mendekati tempat berlabuh. Kesulitan dalam navigasi ini timbul akibat keterbatasan kemampuan kapal itu sendiri, karena kapal harus bergerak dengan kecepatan yang cukup untuk mempertahankan kemampuan manuvernya, menghindari akibat gangguan alam (arus dan angin). Alur pelayaran harus

dibuat dengan memperhatikan berbagai faktor yang berkaitan dengan fasilitas lainnya.

b. Kolam Pelabuhan (*Basins*)

Kolam pelabuhan adalah lokasi tempat di mana kapal berlabuh, berolah gerak, melakukan aktivitas bongkar muat, mengisi perbekalan yang terlindung dari ombak dan mempunyai kedalaman yang cukup untuk kapal yang beroperasi di pelabuhan itu, agar terlindung dari ombak biasanya kolam pelabuhan dilindungi dengan pemecah gelombang.

c. Kolam untuk Berlabuh (*Anchorage*)

Pengertian umum dari kolam pelabuhan adalah bagian dari sarana dan fasilitas pelabuhan yang berbentuk perairan yang mempunyai kedalaman yang diisyaratkan kolam pelabuhan adalah perairan yang berada di depan dermaga yang digunakan untuk bersandarnya kapal. Fungsi kolam pelabuhan adalah untuk menampung kapal dalam melakukan waktu sandar selama dalam pelabuhan, agar kapal dapat dengan mudah melakukan bongkar muat tanpa terganggu oleh gelombang. Oleh sebab itu kolam pelabuhan seharusnya berada di dalam wilayah yang terlindung.

3.2. Fasilitas Fungsional

Fasilitas fungsional merupakan fasilitas yang langsung dimanfaatkan untuk kepentingan manajemen pelabuhan dan untuk meningkatkan mutu dan manfaat pelabuhan perikanan meliputi:

1. Fasilitas Penanganan, Penyimpanan dan *Processing* Hasil Tangkapan

Penyediaan ruang (*space*) dan perlengkapan untuk melakukan *handling* hasil tangkapan, penjualan dan pengawetan ikan. Ke dalamnya termasuk bangunan tempat penjualan atau pelelangan ikan, *cold storage*, pabrik es. Fasilitas ini merupakan fasilitas utama sebagai fasilitas fungsional. Fasilitas berupa gedung dan ruangan atau luasan daratan di dalam pelabuhan yang dapat dipakai untuk menurunkan ikan dari kapal (misalnya dengan alat

kran) penanganan (*handling*), penjualan atau mengolah ikan baik dengan penjemuran atau pekerjaan lain terhadap hasil ikan atau produk hasil laut lainnya. Yang cukup besar bangunannya adalah tempat pelelangan ikan yaitu bangunan yang cukup luas untuk menyimpan ikan yang akan dijual dengan sistem lelang lengkap dengan kantor petugas. Lantai tempat lelang harus cukup luas, mudah untuk keluar masuk orang dan ikan (dalam keranjang atau *box* plastik) yang diperjual belikan dan dengan konstruksi lantai yang mudah dibersihkan. Luas tempat lelang dan sistem lelang harus diperhitungkan dengan cermat agar hasil ikan segar dapat langsung dilelang dan diproses lebih lanjut untuk mengurangi risiko kebusukan karena harus menunggu lamanya proses lelang misalnya.

- a. Tempat Pelelangan (*Marketing Places*)
- b. Tempat Pendaratan (*Storages Area*)
- c. Derek (*Cranes*)
- d. Pabrik Es (*Ice Making*)
- e. *Cold Storage* (*Refrigerating*)
- f. Gudang Penyimpanan (*Warehouse/Storing Facilities*)
- g. Tangki Minyak (*Oil Tank*)

2. Fasilitas Lapangan (*Land Facilities*)

Fasilitas berupa areal di darat untuk segala keperluan di daratan pelabuhan seperti untuk lahan parkir kendaraan bermotor, menjemur jaring dan lain sebagainya. Sebagian luas daratan pelabuhan diperlukan untuk tempat parkir kendaraan di lokasi kantor pengelola pelabuhan, tempat pelelangan ikan, pabrik es, tempat pengolahan ikan, bengkel, instalasi listrik dan lain-lain. Harus tersedia lahan daratan yang bebas untuk menjemur atau memperbaiki jaring atau peralatan lain milik nelayan pengguna pelabuhan, misalnya fasilitas *sites* (lapangan untuk semua fasilitas yang ada).

3. Fasilitas Pemeliharaan (*Preservations Facilities*)

Fasilitas ini bertujuan untuk keperluan melayani pemeliharaan kapal dan peralatan penangkapan ikan. Misalnya *dockyard* dan bengkel (*workshop*). Fasilitas ini dapat berupa *dockyard* atau *slipway* yang dapat menampung kapal (berbagai ukuran sesuai dengan skala pelabuhan yang bersangkutan) untuk diperbaiki. Perlu disediakan bengkel lengkap dengan peralatan dan suku cadang mesin kapal, baik mesin utama (motor) ataupun mesin tambahan (*auxilliary engine*). Untuk menentukan besarnya fasilitas ini perlu diketahui faktor jumlah kapal dan ukuran kapal rata-rata per tahun yang akan memerlukan dok dan pelayanan perbaikan.

Fasilitas ini meliputi:

- *Refairing yards* (lapangan perbaikan alat/kapal)
- *Gear drying yards* (lapangan pengeringan alat tangkap)

4. Fasilitas Perlengkapan/Penunjang (*Supply Facilities*)

Fasilitas yang perlu untuk menjamin penyediaan kebutuhan akan air bersih (untuk minum, mandi, cuci dan sebagainya), bahan bakar minyak serta pelumas. Sumber air tawar bersih harus ada untuk menjamin kebutuhan air bersih baik untuk minum, mandi, cuci dan sebagainya. Kebutuhan air harus mencukupi untuk nelayan anak buah kapal, pabrik es, *processing plant*, dan kegiatan lain di kompleks pelabuhan tersebut. Sebaiknya pengadaannya dikoordinasikan dengan perusahaan air minum daerah setempat. Penyediaan bahan bakar dan oli pelumas harus disediakan sesuai kebutuhan kapal yang berpangkalan di pelabuhan atau yang singgah untuk menjual hasilnya. Tergantung keadaan ada kalanya perlu dibuat instalasi khusus tangki minyak (solar) lengkap dengan tangki pompanya (dispenser). Perlu koordinasi dengan pemasok minyak (dalam hal ini Pertamina) agar dapat pasokan yang kontinyu. Fasilitas meliputi:

- *Water supply service* (pelayanan perbekalan air)
- *Fuel supply service* (pelayanan perbekalan minyak bakar)
- *Ship refairing service* (pelayanan reparasi kapal)

5. Fasilitas Transportasi (*Transporting Facilities*)

Fasilitas berupa jalan raya, jalan kereta api/lori, jembatan dan lain-lain. Jalan raya harus dibuat dengan panjang dan lebar secukupnya untuk melayani segala kebutuhan pengangkutan di areal daratan pelabuhan dan mempunyai akses ke luar pelabuhan. Jalan raya harus mempunyai lebar yang cukup untuk kendaraan truk atau lainnya dan harus dapat dilalui dua arah. Bila diperlukan dapat dibuat jalan kereta lori untuk mengangkut muatan (ikan). Jalan-jalan ini akan memakai sebagian lahan daratan pelabuhan. Fasilitas lainnya adalah:

- *Beltline Railways* (Jalan Kereta Api)
- *Beltline Tramway* (Jalan Darat)
- *Highway/Roads* (Jalan Raya)
- *Truckway* (Hanggar) dan *Bridges* (Jembatan)

6. Fasilitas Navigasi (*Navigation Facilities*)

Termasuk di dalamnya fasilitas berupa alat bantu navigasi seperti lampu, tanda-tanda petunjuk bagi navigasi ke luar dan masuk pelabuhan, alat komunikasi dan sebagainya. Alat bantu navigasi diperlukan membantu manuver kapal masuk, berlabuh dan ke luar pelabuhan dengan aman. Lampu suar, rambu-rambu petunjuk harus dibuat dan ditempatkan secara tepat, jelas dan mudah dilihat. Komunikasi selama navigasi dengan petugas pelabuhan harus dapat dilakukan dengan sebaik-baiknya untuk keamanan navigasi. Fasilitas lainnya adalah:

- *Navigation Aids* (Pembantu Navigasi)
- *Signal Station* (Stasiun Sinyal/Tanda)
- *Light House* (Lampu/Menara Suar)

7. Fasilitas Komunikasi (*Communication Facilities*)

Termasuk ke dalam fasilitas ini antara lain stasiun pengamatan cuaca, radio telegram, pos dan telepon. Stasiun cuaca diperlukan untuk memberikan informasi yang diperlukan bagi aktivitas penangkapan ikan. Cuaca yang buruk perlu diantisipasi sehingga kecelakaan di laut akibat badai dan sebagainya dapat

dihindarkan. Komunikasi dari pelabuhan ke kapal di laut diperlukan baik untuk keamanan maupun untuk kepentingan niaga. Demikian pula komunikasi dengan instansi di luar pelabuhan harus dapat dijamin kelancarannya. Fasilitas ini meliputi:

- *Wireless Telegraph* (Radio Telegrap)
- *Telephone Station Onland* (Stasiun Telepon)
- *Meteorology Signal Station* (Stasiun Sinyal Meteorologi)

8. Fasilitas Kesejahteraan Nelayan

Klinik kesehatan, penginapan, tempat mandi umum, tempat beribadah dan sebagainya adalah fasilitas yang melayani kebutuhan sosial nelayan dan umum. Fasilitas ini merupakan fasilitas penunjang, yaitu fasilitas tambahan yang melengkapi fungsi pelabuhan perikanan dalam pelayanan terhadap masyarakat pengguna pelabuhan. Pelayanan untuk akomodasi penginapan (*guest house*) dan fasilitas kesehatan (poliklinik) terutama ditujukan bagi nelayan yang memanfaatkan pelabuhan tersebut hendaknya dapat diberikan secara optimal. Perlu adanya tenaga paramedis yang dapat melayani masyarakat pengguna pelabuhan perikanan.

9. Fasilitas Manajemen Pelabuhan Perikanan

Fasilitas ini antara lain adalah gedung perkantoran, rumah dinas, rumah jaga dan sebagainya. Sudah barang tentu gedung perkantoran bagi manajer dan karyawan pengelola pelabuhan perlu didirikan. Demikian pula rumah dinas bagi pengelola, asrama bagi karyawan lain perlu diadakan agar disiplin kerja dapat ditingkatkan.

10. Fasilitas Kebersihan dan Sanitasi

Fasilitas ini dimaksudkan untuk menjamin kebersihan di dalam areal pelabuhan dan mencegah pencemaran. Saluran pembuangan kotoran dan penanggulangan penumpukan sampah. Untuk menjaga kebersihan dan kesehatan lingkungan maka perlu dibangun selokan, bak sampah dan sistem pengangkutan sampah ke tempat pembuangan akhir, pengolahan limbah baik yang berasal

dari kapal, tempat lelang, tempat pengolahan ikan dan sebagainya, serta saluran pembuangan.

11. Fasilitas Penanganan Sisa Minyak (*Waste Oil Treatment Facilities*)

Penanganan sisa minyak yang terbuang tak terpakai baik yang berasal dari kapal ataupun dari sumber *supply* minyak untuk menghindari bahaya polusi. Khusus untuk limbah sisa minyak baik dari bahan bakar minyak maupun oli mesin kapal yang tercecce harus dapat dikumpulkan dan diproses agar tidak menumpuk dan menimbulkan pencemaran. Diperlukan tenaga terdidik untuk menangani limbah minyak ini agar areal pelabuhan baik di bagian laut maupun di bagian daratan dapat benar-benar terjaga kebersihannya. Untuk instalasi *supply* bahan bakar minyak perlu didesain secara khusus sehingga aman terhadap kebocoran dan bahaya kebakaran.

Pengelolaan limbah (*waste management*) khususnya limbah padat (*solid waste*) adalah pada prinsipnya, pengendalian pencemaran perairan pelabuhan perikanan yang berasal dari limbah padat dari kegiatan kepelabuhanan dan dari kegiatan di darat lainnya adalah dengan beberapa cara antara lain:

- Pengurangan jumlah atau beban limbah/sampah yang masuk ke dalam perairan pelabuhan

Upaya yang dilakukan pengurangan jumlah limbah harus dilakukan pada sungai-sungai yang masuk ke sekitar lokasi pelabuhan. Dan semua kegiatan yang berada di sekitar sungai yang akan bermuara ke sekitar pelabuhan serta semua kegiatan yang berhubungan langsung dengan kolam pelabuhan (industri di lokasi pelabuhan, perkantoran dan kapal-kapal).

Untuk mengatasi limbah padat berupa sampah yang terapung di permukaan perairan dapat dilakukan dengan menyekat atau membuat penahan sampah (saringan). Sampah-sampah yang tertahan tersebut dapat dikeluarkan sehingga tidak masuk ke areal pelabuhan. Selain itu pengurangan beban

limbah juga harus dilakukan pada sumber-sumber pencemar yang membuang limbah ke dalam sungai.

- Rehabilitasi kondisi sungai yang telah tercemar
Sampah yang dihasilkan dari kegiatan-kegiatan kepelabuhanan, perkantoran, industri di areal pelabuhan dimasukkan ke dalam tempat sampah kemudian petugas kebersihan yang berwenang harus mengumpulkan sampah dari tempat yang telah diatur kemudian membuangnya ke tempat sampah akhir (TPA). Sampah yang berasal dari kegiatan pelayaran dapat dikurangi dengan mengoperasikan atau meningkatkan efisiensi operasi dari fasilitas pengelolaan limbah yang seharusnya ada dalam sebuah kapal menurut Konvensi MARPOL 1973.
- Pengelolaan kawasan pesisir terpadu
Untuk kepentingan pengelolaan dalam rangka mengurangi beban pencemaran yang masuk ke perairan pelabuhan, maka batasan ke arah darat suatu wilayah pesisir dapat ditetapkan menjadi 2 jenis, yaitu batasan untuk wilayah perencanaan (*planning zone*) dan wilayah pengaturan (*regulation zone*).

3.3. Fasilitas Tambahan/Penunjang Pelabuhan Perikanan

Fasilitas yang secara tidak langsung dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan (ABK). Fasilitas pendukung tersebut antara lain adalah gedung perkantoran untuk administrasi pelabuhan, kantor syahbandar, bea cukai, keamanan, rumah jaga, tempat ibadah, perumahan karyawan, WC umum dan lain-lain.

1. Fasilitas Kesejahteraan ABK (*Crew's Welfare Facilities*)

- *Lodging* (Penginapan ABK)
- *Bath House* (Mes)
- *Medical Office* (Rumah Sakit)
- *Halls* (Ruang Pertemuan)

2. Fasilitas Pengelolaan (*Management Facilities*)

- *Office* (Kantor)
- Pos Penjagaan

- Mes Operator

3. Other Matters Facilities

- *Recreation Centre* (Pusat Rekreasi)
- *Observation of Sea Facilities and Fisheries Conditional* (Fasilitas Penelitian)
- *Banking Organ* (Jasa Perbankan/Bank)

Standar Kelayakan Fasilitas PPI

Standar kelayakan fasilitas pelabuhan perikanan seperti dermaga, kolam pelabuhan, gedung pelelangan, kedalaman perairan, dan daratan pelabuhan yaitu:

a. Dermaga

Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik turunkan penumpang. Dimensi dermaga didasarkan pada jenis dan ukuran kapal yang merapat dan bertambat pada dermaga tersebut. Menurut Krisdiana (2008) panjang dermaga di PPI ditetapkan secara standar 50 s.d. 100 meter.

Dermaga dapat dibedakan menjadi dua tipe yaitu *wharf* atau *quai*, *jetty* atau *pier* atau jembatan. *Wharf* adalah dermaga yang paralel dengan pantai dan biasanya berimpit dengan garis pantai. *Jetty* adalah dermaga yang menjorok ke laut.

Pemilihan tipe dermaga sangat dipengaruhi oleh kebutuhan yang akan dilayani, ukuran kapal, arah gelombang dan angin, kondisi topografi dan tanah dasar laut dan yang paling penting adalah tinjauan ekonomi untuk mendapatkan bangunan yang paling ekonomis (Amiron, 2009).

- **Tinjauan topografi daerah pantai**

Di perairan yang dangkal sehingga kedalaman yang cukup jauh dari darat, *jetty* akan jauh lebih ekonomis karena tidak diperlukan pengerukan yang besar. Sedang di lokasi kemiringan dasar cukup curam, pembuatan *pier* dengan melakukan pemancangan tiang perairan yang dalam menjadi

tidak praktis dan sangat mahal. Dalam hal ini pembuatan *wharf* akan lebih tepat.

- **Jenis kapal yang dilayani**

Dermaga yang melayani kapal minyak (tanker) dan kapal barang curah mempunyai konstruksi yang ringan dibanding dengan dermaga barang potongan (*general cargo*), karena dermaga tersebut tidak memerlukan peralatan bongkar muat barang yang besar (*kran*), jalan kereta api, gudang-gudang dan sebagainya. Untuk melayani kapal tersebut penggunaan *pier* akan lebih ekonomis. Dermaga yang melayani barang potongan dan peti kemas menerima beban yang besar di atasnya seperti *kran* barang yang dibongkar muat peralatan transportasi (kereta api dan truk). Untuk keperluan tersebut dermaga tipe *wharf* akan lebih cocok.

- **Daya dukung tanah**

Kondisi tanah sangat menentukan dalam pemilihan tipe dermaga. Pada umumnya tanah di dekat daratan mempunyai daya yang lebih besar dari pada tanah di dasar laut. Dasar laut umumnya terdiri atas endapan yang belum padat. Ditinjau dari daya dukung tanah, pembuatan *wharf* atau dinding penahan tanah akan lebih menguntungkan. Tetapi apabila tanah dasar berupa karang pembuatan *wharf* akan mahal karena akan memperoleh kedalaman yang cukup di depan *wharf* diperlukan pengerukan. Dalam hal ini pembuatan *pier* akan lebih murah karena tidak diperlukan pengerukan karang.

b. Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan adalah wilayah perairan yang menampung kegiatan kapal perikanan untuk bongkar muat, berlabuh, mengisi perbekalan dan memutar kapal. Meskipun batas lokasi kolam pelabuhan sulit ditentukan secara tepat, akan tetapi biasanya dibatasi oleh daratan, penahan gelombang atau batas administratif pelabuhan (Direktorat Jenderal Perikanan, 1981).

Berdasarkan fungsinya kolam pelabuhan bisa berfungsi sebagai alur pelayaran yang merupakan pintu masuk kolam

pelabuhan sampai ke dermaga, dan juga bisa berfungsi sebagai kolam putar (*turning basin*). Menurut Krisdiana (2008) standar luas lahan untuk kolam pelabuhan yaitu 2-5 Ha.

Menurut Krisdiana (2008) menyatakan bahwa ukuran tepat untuk kolam putar berbentuk suatu areal melingkar dengan kondisi tertentu, dan memiliki diameter sekurang-kurangnya dua kali panjang kapal terbesar. Untuk kelancaran aktivitas kapal, maka gelombang di dalam areal pelabuhan tidak boleh lebih tinggi dari 0,2 sampai 0,3 meter. Sedangkan menurut Direktorat Jenderal Perikanan (1994), ada beberapa syarat yang harus dipenuhi untuk sebuah kolam pelabuhan yaitu:

- Cukup luas sehingga dapat menampung semua kapal berlabuh dan masih dapat bergerak dengan bebas.
- Cukup lebar sehingga kapal dapat berputar dengan bebas, kalau bisa merupakan gerak melingkar yang tidak terputus.
- Cukup dalam sehingga kapal ukuran terbesar masih bisa masuk ke kolam pelabuhan pada saat air surut.
- Terlindung dari angin, gelombang dan arus yang berbahaya.

c. Kedalaman Perairan

Menurut Kramadibrata (1985) kedalaman dasar pelabuhan ditetapkan berdasarkan sarat maksimum kapal yang bertambat dengan jarak aman (*clearance*) sebesar 0,8-1,0 meter di bawah lunas kapal.

d. Gedung Pelelangan

Menurut Syahdanul (2008), standardisasi tempat pelelangan ikan yang layak dan berlaku secara nasional memiliki persyaratan dan konstruksi sebagai berikut.

- Lantai tempat pelelangan ikan memiliki kemiringan 2% agar benda cair segera meluncur atau mengalir ke saluran drainase.
- Bangunan tempat pelelangan ikan bentuknya terbuka dan bebas cahaya dan udara masuk.

- Di pinggir atau di tiang tempat pelelangan ikan dipasang kran air agar memudahkan dalam pencucian ikan.
- Penerangan tempat pelelangan ikan secukupnya.
- Dinding tempat pelelangan ikan terbuat dari keramik agar mudah dibersihkan.
- Sepanjang atau sekeliling tempat pelelangan ikan dibuat pagar dan ada pintu agar tidak semua orang dapat masuk ke dalam tempat pelelangan ikan.
- Di ruang tempat pelelangan ikan disediakan tempat sampah.
- Dilengkapi dengan saluran air.

e. Daratan Pelabuhan

Menurut Krisdiana (2008), daratan pelabuhan merupakan salah satu fasilitas fungsional yang dibangun untuk mendayagunakan pelayanan yang menunjang segala kegiatan kerja di areal pelabuhan sehingga manfaat dan kegunaan PPI yang optimal dapat dicapai. Berdasarkan kriteria yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perikanan (1994) untuk membangun sebuah PPI dibutuhkan lahan seluas 10 Ha dan luas daratan seluas 1 Ha.



ORGANISASI DAN LANDASAN HUKUM

4.1. Kebijakan Pelabuhan Perikanan

Tata kelola dan struktur organisasi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia diatur berdasarkan UU Pelayaran Tahun 1992 dan peraturan-peraturan pendukung lainnya. Sistem pelabuhan Indonesia disusun menjadi sebuah sistem hierarkis yang menjadi acuan dalam pengelolaan pelabuhan.

Pelabuhan menurut Pasal 1 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pemerintah menyelenggarakan dan melaksanakan pembinaan terhadap pelabuhan perikanan yang dibangun oleh pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, BUMN maupun perusahaan swasta. Selanjutnya pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, BUMN maupun

perusahaan swasta yang membangun pelabuhan perikanan wajib mengikuti rencana induk pelabuhan perikanan secara nasional dan peraturan pelaksanaannya. Pembangunan pelabuhan perikanan dilaksanakan melalui pentahapan *Study Investigation, Detail Design, Contruction, Operation dan, Maintenace* (SIDCOM), hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor: PER.16/MEN/2006 tentang Pelabuhan Perikanan.

Adanya kebijakan Permen Nomor 30 Tahun 2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia pada pasal 37 ayat (3) bahwa setiap kapal penangkap ikan diberikan 1 (satu) pelabuhan pangkalan dan 1 (satu) pelabuhan singgah; ayat (4) setiap kapal pengangkut ikan diberikan 1 (satu) pelabuhan pangkalan; dan ayat (5) setiap kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan wajib mendaratkan ikan hasil tangkapan di pelabuhan pangkalan sebagaimana tercantum dalam SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan) atau SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan).

Peraturan perundang-undangan sebagai landasan kerja pelabuhan perikanan tertuang dalam UU No. 9 Tahun 1985 Pasal 18 bahwa *"Pemerintah membangun dan membina prasarana perikanan khususnya di bidang penangkapan, dalam hal ini prasarana berbentuk pelabuhan perikanan"*.

UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa pelabuhan perikanan adalah sebagai prasarana pengembangan perikanan dalam aspek keselamatan pelayaran. Sebagai penjabaran, maka diterbitkan berbagai peraturan sebagai petunjuk pelaksanaan yang berhubungan dengan penyelenggaraan pembangunan, organisasi dan sumber-sumber pendapatan pelabuhan perikanan.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, pada ketentuan pasal 41 diubah sehingga pasal 41 berbunyi sebagai berikut.

- (1) Pemerintah menyelenggarakan dan melakukan pembinaan pengelolaan pelabuhan perikanan;
- (2) Penyelenggaraan dan pembinaan pengelolaan pelabuhan perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), menteri menetapkan:
 - g. rencana induk pelabuhan perikanan secara nasional;
 - h. klasifikasi pelabuhan perikanan;
 - i. pengelolaan pelabuhan perikanan;
 - j. persyaratan dan standar teknis dalam perencanaan, pembangunan, operasional, pembinaan, dan pengawasan pelabuhan perikanan;
 - k. wilayah kerja dan pengoperasian pelabuhan perikanan yang meliputi bagian perairan dan daratan tertentu yang menjadi wilayah kerja dan pengoperasian pelabuhan perikanan; dan
 - l. pelabuhan perikanan yang tidak dibangun oleh pemerintah.
- (3) Setiap kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan harus mendaratkan ikan tangkapan di pelabuhan perikanan yang ditetapkan atau pelabuhan perikanan lainnya yang ditunjuk.
- (4) Setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal pengangkut ikan yang tidak melakukan bongkar muat ikan tangkapan di pelabuhan perikanan yang ditetapkan atau pelabuhan perikanan lainnya yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan izin atau pencabutan izin.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dalam peraturan menteri.

Surat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor: PER.08/MEN/2012 tentang Pelabuhan Perikanan, pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang digunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan/atau

bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan PER.08/MEN/2012 tertanggal 20 April 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pelabuhan Perikanan, bahwa pelabuhan perikanan dibagi dalam 4 (empat) kelas yakni:

1. Pelabuhan Perikanan Samudra
Pelabuhan ini direncanakan terutama untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di perairan wilayah ZEE Indonesia dan perairan internasional.
2. Pelabuhan Perikanan Nusantara
Pelabuhan ini direncanakan terutama untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di perairan wilayah dan ZEE Indonesia.
3. Pelabuhan Perikanan Pantai
Pelabuhan ini direncanakan untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di daerah pantai.
4. Pangkalan Pendaratan Ikan
Pangkalan pendaratan ikan ini untuk mendukung kegiatan penangkapan ikan di daerah pantai dan lokasinya tersebar di seluruh Indonesia.

Pangkalan pendaratan ikan adalah klasifikasi dari pelabuhan perikanan yang diklasifikasikan sebagai Pelabuhan Perikanan kelas D, yang selanjutnya disebut Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) ditetapkan berdasarkan kriteria teknis dan operasional (KEP. 45/MEN-KP/2014). Menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. PER.16/MEN/2006, pelabuhan perikanan mempunyai fungsi mendukung kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, sampai dengan pemasaran. Bentuk pelaksanaan fungsi perikanan tersebut antara lain pelayanan sandar dan labuh kapal perikanan dan kapal pengawas perikanan, pelayanan bongkar muat, pelaksanaan pembinaan mutu dan pengolahan hasil perikanan, pemasaran dan distribusi ikan, data tangkapan dan hasil perikanan,

pelaksanaan penyuluhan dan pengembangan masyarakat nelayan, pelaksanaan pengawasan dan pengendalian sumber daya ikan, pelaksanaan kesyahbandaran, pelaksanaan fungsi karantina ikan, publikasi hasil riset kelautan dan perikanan, pemantauan wilayah pesisir dan wisata bahari, dan pengendalian lingkungan.

Tujuan pembangunan pelabuhan perikanan

1. Meningkatkan produksi dan produktivitas serta nilai tambah usaha perikanan tangkap guna penyediaan dan kecukupan ketahanan pangan khususnya yang berasal dari protein hewani;
2. Meningkatkan pemberdayaan nelayan terutama nelayan skala kecil, masyarakat pesisir serta pelaku usaha lainnya yang terkait dengan kegiatan usaha perikanan tangkap;
3. Penyediaan dan penyerapan lapangan kerja baik secara langsung maupun tidak langsung dengan kegiatan perikanan tangkap;
4. Mempercepat pertumbuhan ekonomi di pelabuhan perikanan dan daerah setempat serta meningkatkan efek domino terhadap pertumbuhan dan pengembangan ekonomi sektor-sektor lainnya;
5. Meningkatkan retribusi, Pendapatan Asli Daerah (PAD), devisa negara dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) lainnya;

4.2. Peraturan-Peraturan Kepelabuhanan

Peraturan perundang-undangan sebagai landasan kerja pelabuhan perikanan tertuang dalam UU No. 9 Tahun 1985 pasal 18 bahwa *“Pemerintah membangun dan membina prasarana perikanan khususnya di bidang penangkapan, dalam hal ini prasarana berbentuk pelabuhan perikanan”*.

UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa pelabuhan perikanan adalah sebagai prasarana pengembangan perikanan dalam aspek keselamatan pelayaran. Sebagai penjabaran, maka diterbitkan berbagai peraturan sebagai petunjuk pelaksanaan yang berhubungan dengan penyelenggaraan

pembangunan, organisasi dan sumber-sumber pendapatan pelabuhan perikanan.

Peraturan Penyelenggaraan Pembangunan Pelabuhan Perikanan

Keputusan Bersama Menpan dan Menhub:

Nomor: 493/KPTS/IK.410/7/96

Nomor: SK.2/AL.106/Phb – 96

Mengenai penyelenggaraan pelabuhan perikanan sebagai prasarana perikanan, yang ditindaklanjuti Keputusan Bersama Dirjen Perikanan dan Dirjen Perhubungan Laut

Nomor: IK/010/D5.10588/96

Nomor: PP.72/3/19-96

Mengenai petunjuk pelaksanaan penyelenggaraan pelabuhan perikanan sebagai prasarana perikanan

Peraturan Mengenai Organisasi Pelabuhan Perikanan

1. Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1990 yang mengatur pendirian Perum Prasarana Perikanan Samudra yang bertujuan untuk
 - a. Meningkatkan pendapatan masyarakat melalui penyediaan sarana dan prasarana perikanan
 - b. Mengembangkan wiraswasta perikanan yang mendorong usaha industri dan pemasaran hasil perikanan
 - c. Mengembangkan teknologi hasil perikanan dalam perdagangan dan industri perikanan
2. SK Menpan No.604/Kpts/OT.21/9/95 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pelabuhan Perikanan, meliputi *“Kedudukan, Tugas, Fungsi dan Klasifikasi Pelabuhan Perikanan”*.

a. Kedudukan

Merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dirjen Perikanan Tangkap di bidang prasarana pelabuhan perikanan yang dipimpin oleh seorang kepala pelabuhan.

b. Tugas

- Mengelola, memelihara dan mengembangkan sarana pelabuhan
- Menyusun rencana tata operasional pelabuhan, pelayanan kepada nelayan dan usaha perikanan di lingkungan pelabuhan
- Pelaksana urusan tata usaha

c. Fungsi

- Pusat pengembangan masyarakat nelayan
- Tempat berlabuh kapal perikanan
- Tempat pendaratan hasil perikanan
- Tempat memperlancar kegiatan kapal-kapal perikanan
- Pusat pemasaran dan distribusi hasil perikanan
- Pusat pelaksanaan pembinaan mutu hasil perikanan
- Pusat pelaksanaan penyuluhan dan pengumpulan data

d. Klasifikasi

- Pelabuhan Perikanan Samudra (tipe A)
- Pelabuhan Perikanan Nusantara (tipe B)
- Pelabuhan Perikanan Pantai (tipe C)
- Pangkalan Pendaratan Ikan (tipe D)

4.3. Organisasi Pelabuhan Perikanan

PP No. 2 Tahun 1990 menyatakan Perum Prasarana Pelabuhan Perikanan Samudra dengan sembilan pelabuhan perikanan menjadi pelabuhan yang diusahakan dengan tujuan meningkatkan pendapatan nelayan melalui penyediaan dan perbaikan sarana atau prasarana dan dikelola oleh UPT Pelabuhan Perikanan.

Susunan Organisasi PPS dan PPN

a. Subbagian Tata Usaha terdiri atas

- **Urusan Umum**
Bertugas dan berfungsi melaksanakan urusan kepegawaian, rumah-tangga, perlengkapan, surat menyurat dan kearsipan serta penyajian data dan pelaporan.
- **Urusan Keuangan**
Melaksanakan pengelolaan urusan keuangan.

b. Seksi Pelayanan Teknis terdiri atas

- **Subseksi Sarana**
Bertugas melakukan/menyiapkan bahan perencanaan dan pengendalian pelaksanaan pembangunan, pengembangan dan pemeliharaan serta koordinasi pemanfaatan sarana pelabuhan perikanan.
- **Subseksi Tata Lingkungan**
Bertugas melakukan pengelolaan keamanan, ketertiban dan kebersihan lingkungan pelabuhan perikanan, serta koordinasi pengawasan mutu hasil perikanan.

c. Seksi Kesyahbandaran terdiri atas

Subseksi Pelayanan Kapal

Bertugas melakukan pelayanan kapal yang meliputi penyiapan bahan pemberian izin berlayar, surat tanda bukti lapor kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan.

Subseksi Pelaksanaan Keselamatan Pelayaran

Bertugas melakukan pengelolaan alur pelayaran, sarana bantu navigasi dan olah gerak kapal.

d. Kelompok Jabatan Fungsional terdiri atas

- Jabatan fungsional di bidang pengawasan perikanan, kesyahbandaran, dan jabatan lain yang terbagi dalam berbagai kelompok dan sesuai dengan bidang keahliannya.

- Dikoordinasikan oleh seorang tenaga fungsional senior yang ditunjuk oleh kepala pelabuhan perikanan.
- Jumlah tenaga disesuaikan berdasarkan kebutuhan dan beban kerja.
- Jenis dan jenjang jabatan fungsional ini diatur sesuai dengan UU.

Pelabuhan perikanan pantai yang diusahakan susunan organisasinya terdiri atas:

a. Urusan Tata Usaha

Bertugas dan berfungsi melaksanakan urusan kepegawaian, keuangan, rumah-tangga, perlengkapan, surat menyurat dan kearsipan, data dan pelaporan.

b. Subseksi Pelayanan Teknis

Bertugas melakukan/menyiapkan bahan perencanaan dan pengendalian pelaksanaan pembangunan, pengembangan dan pemeliharaan sarana pelabuhan perikanan, penyelenggaraan keamanan, ketertiban dan kebersihan lingkungan pelabuhan perikanan serta koordinasi pengawasan mutu hasil perikanan.

c. Subseksi Kesyahbandaran

Bertugas melaksanakan pelayanan kapal perikanan dan keselamatan pelayaran.

d. Kelompok Jabatan Fungsional

- Terdiri atas jabatan fungsional di bidang pengawasan perikanan, kesyahbandaran dan jabatan lain yang terbagi dalam berbagai kelompok dan sesuai dengan bidang keahliannya.
- Dikoordinasikan oleh seorang tenaga fungsional senior yang ditunjuk oleh kepala pelabuhan perikanan.
- Jumlah tenaga disesuaikan berdasarkan kebutuhan dan beban kerja.
- Jenis dan jenjang jabatan fungsional ini diatur sesuai dengan UU.

Tata Kerja Pelabuhan Perikanan

Koordinasi, integrasi, sinkronisasi adalah kata kunci sebagai prinsip kerja yang wajib diterapkan oleh para manajer baik di tingkat teratas maupun terbawah dari suatu institusi dalam suatu sistem hubungan kerja atau tata kerja yang baik. Kepala pelabuhan perikanan, kepala subbagian, kepala seksi, kepala subseksi, kepala urusan dan kelompok jabatan fungsional harus dapat menjalankan tugasnya berkoordinasi, berintegrasi dan tersinkron di dalam lingkungannya sendiri maupun dengan satuan organisasi lain di dalam lingkungan yang lebih besar yaitu pelabuhan perikanan serta hubungan dengan instansi lain di luar pelabuhan perikanan.

Sesuai dengan fungsi dan tugasnya Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Perikanan (UPT-PP)/Perum harus melakukan pengelolaan sarana pokok pelabuhan perikanan, pelayanan tambat labuh dan bongkar muat, tanah kawasan industri dan pengelolaan sarana fungsional, sarana penunjang dan pengusahaan barang/jasa yang berasal dari pihak ke-3. Selain itu harus melaksanakan pelayanan kapal, grosir ikan, pelaksanaan ekspor impor, pembinaan mutu hasil perikanan, penyuluhan, penyajian data statistik dan pengawasan penangkapan ikan. Kemudian menyelenggarakan keamanan, ketertiban dan kebersihan di lingkungan pelabuhan perikanan.

Pimpinan UPT/Perum Pelabuhan Perikanan akan bertanggung jawab menjalankan kegiatan operasional pelabuhan, memfungsikan dan memelihara/merawat, serta menjaga kebersihan segala fasilitas pelabuhan yang ada baik fasilitas pokok, fasilitas fungsional, fasilitas penunjang serta pendukungnya.

Sebagai pimpinan lembaga kepelabuhanan perikanan tersebut haruslah dapat bertanggung jawab dan mengelola menjalankan wewenangnya menyangkut hal-hal sebagai berikut.

1. Pusat pengembangan masyarakat nelayan
2. Tempat berlabuh kapal perikanan
 - o Menyelenggarakan pembangunan, pengembangan, pengelolaan dan pemeliharaan sarana pokok dan penunjang pelabuhan perikanan.

- Melaksanakan pemeliharaan dermaga dan kelengkapannya seperti lantai dermaga, *bolard*, *vender*, penerangan dan sebagainya.
 - Melaksanakan pemantauan dan pengawasan terhadap kondisi dermaga dan kolam pelabuhan secara berkala dan berkelanjutan.
 - Mengoordinasikan instansi terkait dengan kegiatan berlabuh kapal perikanan.
 - Menyelenggarakan fungsi kesyahbandaran, khususnya menerbitkan surat SIB (Surat Izin Berlayar) di pelabuhan perikanan.
 - Melakukan pengawasan dan pemberian izin kapal perikanan keluar masuk pelabuhan perikanan.
 - Melakukan pemantauan pada pelayaran terhadap kegiatan kapal berlabuh dan bongkar-muat.
 - Melakukan pengaturan kegiatan kapal-kapal perikanan dan penggunaan kolam pelabuhan.
 - Menerima dan mengelola jasa tambat-labuh.
 - Memeriksa kedatangan dan keberangkatan kapal (*port clearance*) yaitu penggunaan fasilitas/jasa pelabuhan perikanan, pengecekan kesehatan ABK, muatan dan surat-surat resmi.
 - Memproses surat kapal dan daftar Anak Buah Kapal (ABK).
 - Memberikan kemudahan dalam hal kebutuhan sarana dan jasa komunikasi dan telekomunikasi.
3. Tempat mendaratkan ikan sebagai hasil tangkapan
- Memberikan pelayanan teknis untuk pendaratan ikan.
 - Menyediakan tenaga dan sarana pendaratan ikan.
 - Alat angkut ikan hasil tangkapan dan alat bantu bongkar lainnya

4. Memperlancar kegiatan kapal perikanan
 - Memberikan pelayanan teknis untuk memudahkan kapal-kapal melakukan kegiatan di pelabuhan (merapat, berlabuh, bongkar, muat, keluar pelabuhan perikanan).
 - Melayani kebutuhan kapal (BBM, es, garam dan perbekalan lain).
 - Memberikan dokumen perizinan Surat Tanda Bukti Lapor Kedatangan/Keberangkatan Kapal (STBLKK).
 - Membantu pemeriksaan kesehatan ABK.
 - Membantu pelaksanaan pemeriksaan dokumen keimigrasian ABK warga negara asing.
 - Membantu pelaksanaan pemeriksaan muatan sehubungan dengan peraturan bea dan cukai.
 - Memberikan pelayanan dalam hal kebutuhan perbekalan ABK, jasa perbengkelan dan perawatan kapal serta jasa lainnya.
5. Pusat penanganan dan pengolahan hasil perikanan

Mengadakan dan mengembangkan berbagai sarana yang mendukung penanganan pasca penangkapan (tempat atau ruangan penanganan, pengolahan dan pengepakan ikan, kamar pendinginan, pabrik es dan lain-lain).
6. Pusat pemasaran dan distribusi hasil tangkapan
 - Menyediakan dan merawat tempat pelelangan ikan (TPI).
 - Menyediakan bangunan pasar grosir ikan sarana pendukungnya dan menyelenggarakan serta memantau dan mengawasi kegiatannya.
 - Menyediakan dan mengelola bangunan perkantoran, pergudangan, pasar dan pertokoan.
7. Pusat pelaksanaan pembinaan mutu hasil perikanan
 - Membantu Dinas Perikanan dalam pembinaan kegiatan penanganan, pengolahan, pengepakan dan pengangkutan

hasil perikanan serta penyuluhannya sebagai upaya untuk menjamin mutu hasil perikanan.

- Mengoordinasikan upaya pembinaan mutu hasil perikanan bersama Dinas Perikanan.
8. Pusat pelaksanaan penyuluhan dan pengumpulan data
- Mengoordinasikan pengumpulan data statistik perikanan di pelabuhan perikanan bersama dengan Dinas Perikanan.
 - Mewajibkan kepada unit usaha yang beroperasi di lingkungan pelabuhan perikanan untuk memberikan data yang diperlukan.
9. Pusat pengawasan penangkapan dan pengendalian pemanfaatan sumber daya ikan
- Melakukan tindakan pemeriksaan teknis sewaktu-waktu kepada kapal perikanan di pelabuhan perikanan.
 - Melakukan pemantauan tugas dan kegiatan pemeriksaan kapal perikanan oleh petugas pengawasan penangkapan ikan (bentuk laporan).
 - Melaporkan hasil kerja pengawasan penangkapan ikan kepada Dirjen Perikanan.

Pimpinan UPT PP/Perum mempunyai kewajiban, wewenang dan tanggung jawab untuk mengelola tanah kawasan industri di lingkungan PP yaitu:

- Melaksanakan pemantauan, dan pengawasan atas kondisi prasarana pendukung kawasan industri.
- Mengoordinasikan pembangunan, pengembangan dan pemeliharaan prasarana pendukung kawasan industri perikanan tersebut (jalan, penerangan, drainase).
- Memberikan rekomendasi atas pembangunan untuk memanfaatkan kawasan industri tersebut (berdasarkan *master plan* pelabuhan).
- Membuat perjanjian dengan dan menyewakan tanah kepada pihak ke-3 dalam rangka pemanfaatan kawasan industri.

- Memungut bea dan sewa dari pihak ke-3 (*development charge*).
- Mengelola penerimaan sewa sesuai peraturan yang berlaku.
- Mengawasi dan memantau pemanfaatan tanah kawasan industri oleh pihak ke-3.
- Apabila terdapat kegiatan ekspor-impor hasil perikanan maka manajemen pelabuhan perikanan harus dapat memberikan pelayanan dalam pelaksanaan ekspor impor tersebut.
- Membantu kelancaran sertifikasi mutu ikan dari Dinas Perikanan.
- Membantu kelancaran pelayanan dokumen ekspor impor dari kantor bea cukai.
- Membantu pelayanan sertifikasi kesehatan ikan hidup bersama petugas karantina.
- Pelayanan terhadap kebutuhan tenaga dan petugas bongkar/muat ikan.

Peraturan tentang Sumber Pendapatan Pelabuhan Perikanan

Keputusan Bersama Menpan dan Menhub Nomor: 493/KPTS/IK.410/7/96 Nomor: SK.2/AL.106/Phb – 96, mengatakan bahwa

- e. Pengaturan dan pemungutan jasa labuh untuk pelabuhan perikanan yang dikelola UPT Pelabuhan Perikanan dalam DLKR Perairan Pelabuhan Umum, ditetapkan oleh Menhub sebagai penerimaan Dephub.
- f. Pengaturan dan besarnya pungutan jasa tambat dan jasa lainnya untuk pelabuhan perikanan dalam DLKR Perairan Pelabuhan Umum, ditetapkan oleh Menkel dan Perikanan sebagai penerimaan DKP.
- g. Pengaturan dan besarnya pungutan jasa labuh, tambat dan jasa lainnya untuk pelabuhan perikanan di luar DLKR Perairan Pelabuhan Umum, ditetapkan oleh Menkel dan Perikanan sebagai penerimaan DKP.

Jenis pungutan/sumber pendapatan pelabuhan perikanan mengacu pada SK Dirjen Perikanan Nomor KU 440/D5.1769/93

tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Imbalan Jasa Penggunaan Fasilitas, Jasa dan Barang yang dihasilkan pelabuhan perikanan, meliputi:

1. Jasa tambat labuh

Tambat

- Tambat, kapal bersandar/mengikat tali untuk melakukan kegiatan bongkar hasil tangkapan
- Waktu tambat, waktu yang dihitung selama kapal membongkar hasil tangkapan di dermaga atau tempat lain di pelabuhan
- Uang tambat, imbalan jasa berdasarkan etmal (1 etmal = 24 jam) yang dihitung dari panjang kapal dan lamanya kapal berada di pelabuhan dengan satuan $\frac{1}{4}$ etmal

Labuh

- Labuh, dikatakan berlabuh apabila setelah membongkar hasil tangkapan kapal bersandar/mengikat tali untuk beristirahat dan menunggu keberangkatan ke laut atau menunggu naik *dock* atau dalam keadaan *floating repair*
- Waktu labuh, waktu yang dihitung sesudah kapal membongkar hasil tangkapan sampai keberangkatannya kembali ke laut (sejak kapal bersandar di dermaga sampai berangkat kembali ke laut dikurang waktu tambat)
- Uang labuh, imbalan jasa sebagai pengganti pemakaian kolam pelabuhan/tempat berlabuh lainnya dihitung berdasarkan etmal

Ketentuan lain tentang jasa tambat dan labuh:

- a) Apabila kapal bertambat hanya untuk mengisi perbekalan ke laut dan kurang dari $\frac{1}{4}$ etmal maka dibebaskan dari biaya tambat
- b) Kapal non perikanan yang akan menggunakan fasilitas harus mendapat izin khusus dari kepala pelabuhan perikanan
- c) Kapal perikanan untuk rekreasi/olahraga hanya dikenakan tarif pokok tambat dan labuh

- d) Kapal yang menetap dan melakukan kegiatan tetap dapat berlangganan dan dibayar di muka 50% dari biaya labuh selama satu bulan
 - e) Kapal perikanan, kapal latih dan kapal pemerintah yang mendapat persetujuan bertambat diberi keringanan 50% dari biaya pokok
 - f) Kapal patroli/bea cukai, kapal perang dan kapal-kapal pemerintah sejenis yang melakukan tugas dibebaskan dari biaya
2. Pengadaan air
Sumber air ada dua jenis sumur bor dan PAM. Khusus air PAM, besar tarif adalah tarif dasar PAM ditambah biaya eksploitasi instalasi air sebesar 10%. Tarif air yang berasal dari sumur bor dapat disamakan dengan air PAM apabila PAM berada di sekitar pelabuhan.
 3. Pengadaan es
 4. Jasa sewa *cool room*
 5. Jasa alat-alat, *dock/slipway* dan bengkel
 6. Sewa pemakaian listrik
 7. Sewa tanah dan bangunan
 8. Jasa pas/retribusi masuk pelabuhan perikanan

Peraturan mengenai Tata Cara dan Penyelenggaraan Pelelangan Ikan diatur oleh Kep. Menpan Nomor 1032/Kpts/OT.210/10/99 menyebutkan bahwa perum mempunyai kewajiban, wewenang dan tanggung jawab membangun dan mengembangkan, mengelola dan mengusahakan sarana pasar grosir ikan yaitu tempat pelelangan ikan. Pelaksanaan oleh Dinas Perikanan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ketentuan perum. UPT Pelabuhan Perikanan bertanggung jawab dalam pengawasan penyelenggaraan pasar grosir ikan.

Pengelolaan Aktivitas di Pelabuhan Perikanan

Pelabuhan perikanan yang telah dibangun hendaknya dapat berfungsi secara optimal, dengan kata lain sarana pelabuhan perikanan yang ada digunakan untuk mengelola aktivitas yang meliputi pendaratan, pelelangan, pengolahan dan pemasaran ikan.

1. Pengelolaan Pendaratan

Pengelolaan aktivitas pendaratan ikan di pelabuhan perikanan meliputi proses antara lain pembongkaran, penyortiran, dan pengangkutan hasil tangkapan ke TPI. Pada umumnya ikan yang didaratkan di beberapa pelabuhan perikanan di Indonesia sebagian besar berasal dari kapal penangkap ikan, hanya sebagian kecil berasal dari tempat pendaratan ikan yang lain yang dibawa ke pelabuhan menggunakan alat transportasi darat (Misran, 1985). Aktivitas pendaratan ikan hasil tangkapan di pelabuhan perikanan sangat bergantung kepada kelengkapan fasilitas yang ada di pelabuhan seperti dermaga, kolam pelabuhan dan alur pelayaran yang dapat memperlancar kapal-kapal perikanan untuk bertambat di pelabuhan guna melakukan pembongkaran hasil tangkapan dan menyediakan bahan perbekalan untuk melaut. Hasil tangkapan yang telah dibongkar akan dibawa ke TPI dan selanjutnya dilakukan pelelangan ikan sebagai awal dari proses pemasaran ikan.

2. Pengelolaan Pengolahan

Ikan hasil tangkapan yang telah didaratkan di pelabuhan selanjutnya akan dilelang dan dipasarkan dalam bentuk olahan maupun keadaan segar. Pengolahan terhadap ikan hasil tangkapan dilakukan untuk meningkatkan dan mengendalikan mutu ikan dalam rangka menghindari kerugian dari pasca tangkap. Aktivitas pengolahan ikan hasil tangkapan di pelabuhan perikanan biasanya dilakukan pada saat musim ikan untuk menampung produksi perikanan yang tidak habis terjual dalam bentuk segar.

3. Pengelolaan Pemasaran

Pemasaran merupakan salah satu tindakan atau keputusan yang berhubungan dengan pergerakan barang dan jasa dari

produsen sampai konsumen (Hanafiah dan Saefuddin, 1983). Kegiatan pemasaran yang dilakukan di suatu pelabuhan perikanan bersifat lokal, nasional maupun ekspor tergantung dari tipe pelabuhan tersebut. Pada dasarnya pemasaran produksi hasil tangkapan bertujuan untuk menciptakan mekanisme pasar yang menguntungkan baik bagi para nelayan maupun pedagang. Dengan demikian, maka sistem pemasaran dari tempat pelelangan ikan ke konsumen harus terorganisasi dengan baik dan teratur. Pelelangan ikan adalah kegiatan awal dari pemasaran ikan untuk mendapatkan harga yang layak khususnya bagi nelayan.

4. Pengelolaan Aktivitas Pelelangan Ikan

Aktivitas pelelangan ikan di TPI merupakan salah satu aktivitas di suatu pelabuhan perikanan yang termasuk dalam kelompok aktivitas yang berhubungan dengan pendaratan dan pemasaran ikan. Pelelangan ikan memiliki peran yang cukup penting untuk menciptakan iklim yang kondusif dalam pemasaran ikan. Pelelangan ikan adalah suatu kegiatan di tempat pelelangan ikan guna mempertemukan penjual dan pembeli sehingga terjadi tawar-menawar harga ikan yang disepakati bersama (Dwiyanti, 2010).

Menurut UPT PPI Muara Angke (2007) *vide* Faubiany (2008), prosedur pelelangan ikan di PPI Muara Angke adalah sebagai berikut.

- 1) Kapal melaporkan kedatangannya ke pengawas perikanan (WASKI), dicatat dokumen dan mendapatkan nomor urut lelang;
- 2) Proses pembongkaran ikan dengan menyortir ikan berdasarkan jenis dan mutu lalu ditempatkan di dalam keranjang (*trays*);
- 3) Penimbangan hasil tangkapan di dermaga dan diawasi oleh juru timbang dari Koperasi Mina Jaya kemudian diberi label volume ikan dan nama kapal;
- 4) Ikan disusun di lantai TPI berdasarkan nomor urut lelang yang didapatkan oleh setiap kapal;

- 5) Juru lelang mengumumkan dan memanggil peserta lelang untuk memulai proses pelelangan;
- 6) Ikan dilelang oleh juru lelang di mana jumlah peserta lelang kurang lebih 70 orang dan harga ditentukan oleh mekanisme pasar. Penawaran yang dilakukan bersifat meningkat sampai tercapai harga penawaran tertinggi;
- 7) Seluruh hasil transaksi dicatat oleh juru bakul. Pencatatan hasil transaksi lelang meliputi: jenis, ukuran, berat dan harga ikan, nama nelayan dan nama pemenang lelang. Setelah proses pelelangan selesai, maka data diserahkan kepada petugas operator pelelangan;
- 8) Peserta pemenang lelang umumnya melakukan pencatatan hasil transaksi pemenang lelang yang biasanya langsung mengemasi ikannya. Setelah mencatat hasil transaksi ikan, pemilik kapal menerima uang dari petugas kasir; dan
- 9) Pembayaran oleh pemenang lelang dan penerimaan hasil penjualan.

5. Tipe Pelelangan Ikan

Aktivitas pelelangan ikan di Indonesia umumnya masih dilakukan dengan cara-cara sederhana. Hal ini dikarenakan pihak pengelola pelelangan belum mampu berkoordinasi secara optimal dengan pengelola pelabuhan maupun Dinas Perikanan untuk menyediakan sarana dan prasarana yang memadai serta upaya untuk menarik minat masyarakat agar ikut serta dalam proses pelelangan ikan.

Klemperer (1999) *vide* DKP (2006) menerangkan bahwa terdapat empat tipe pelelangan ikan (*fish action*) yang umum dikenal. Keempat tipe pelelangan tersebut, masing-masing memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Keempat tipe pelelangan tersebut adalah:

1) Tipe Inggris (*English type auction*)

Tipe Inggris (*English type auction*) memiliki karakteristik harga lelang ditentukan secara meningkat (*ascending-bid auction*). Harga lelang mengalami kenaikan hingga menyisakan

seorang pelelang yang menentukan harga tertinggi. Pemenang lelang inilah yang kemudian mendapatkan barang yang dilelang. Lelang dilakukan secara terbuka dengan cara mengucapkan langsung harga lelang (*call out*). Mekanisme lelang ini, biasanya melalui sistem elektronik di mana peserta lelang menekan tombol elektronik berdasarkan harga yang ditawarkan.

2) Tipe Belanda (*Dutch type auction*)

Tipe pelelangan kedua yaitu tipe Belanda, pada tipe pelelangan dilakukan dengan sistem penurunan harga (*descending-bid auction*). Harga ditentukan pada level yang sangat tinggi kemudian menurun secara kontinyu sampai ada peserta lelang yang menerima harga tersebut pertama kali. Peserta lelang ini kemudian ditentukan sebagai pemenang lelang (Klemperer, 2000 *vide* DKP, 2006)

3) Tipe lelang tertutup (*first-price sealed bid auction*)

Tipe pelelangan ketiga termasuk tipe pelelangan tertutup, lelang dilakukan secara tertutup oleh peserta lelang secara independen peserta lelang tidak mengetahui harga lelang yang ditawarkan satu sama lain. Harga lelang diputuskan dari harga tertinggi (*first price*) yang ditawarkan peserta lelang.

4) Tipe *vickrey* (*vickrey type auction*) atau yang lebih umum dikenal adalah *second price sealed bid auction*

Tipe keempat yaitu *vickrey type action* memiliki karakteristik yang hampir sama dengan tipe lelang tertutup, namun perbedaannya terletak pada penentuan harga lelang, di mana harga lelang ditetapkan berdasarkan harga kedua (*second highest price*) bukan berdasarkan harga tertinggi. Tipe pelelangan keempat sangat jarang dilakukan bila dibandingkan dengan ketiga tipe lelang yang lain (Klemperer, 2000 *vide* DKP, 2006).

Sistem lelang yang digunakan di tempat pelelangan ikan pelabuhan perikanan Indonesia pada umumnya adalah tipe Inggris (*English type auction*), di mana harga ditetapkan secara meningkat, disampaikan secara terbuka dan peserta lelang dengan penawaran

tertinggi ditetapkan sebagai pemenang (Klemperer, 2000 *vide* DKP, 2006).

Landasan Hukum Penyelenggaraan Lelang Ikan di Indonesia

Pelelangan di Indonesia memiliki aturan dan landasan hukum dalam pengaturan kegiatan maupun cara pelelangan. Landasan hukum penyelenggaraan pelelangan ikan di Indonesia diatur oleh beberapa ketentuan yang berlaku, yaitu:

- 1) PP No. 64 Tahun 1957 Pasal 7, tentang Penyerahan Sebagian dari Urusan Pemerintah Pusat di Lapangan Perikanan laut, Kehutanan dan Karet Rakyat kepada Daerah-Daerah Swatantra Tingkat 1;
- 2) PP No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota;
- 3) Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri, Menteri Pertanian dan Menteri Koperasi dan Pembinaan Pengusaha Kecil Nomor: 139 Tahun 1997/902/Kpts/PL. 420/9/97/03/SKB/M/IX/1997 tentang Penyelenggaraan Pelelangan Ikan; dan

SK Gubernur Nomor 2074/2000 tanggal 10 Agustus 2000 tentang Penetapan Persentase Pengenaan Retribusi Pemakaian Tempat Pelelangan Ikan dan Biaya Penyelenggaraan Pelelangan Ikan oleh Koperasi Perikanan Mina Jaya yang dipungut dari nelayan sebesar 3% dan bakul sebesar 2%, sedangkan bagian Koperasi Perikanan Mina Jaya sebesar 2% dari 5% retribusi yang diterima.

BAB 5

JENIS FASILITAS DAN ANALISIS DATA

5.1. Analisis Fasilitas Perairan Pelabuhan Perikanan

Fasilitas perairan pada pelabuhan adalah tempat untuk berangkat, datang serta melakukan aktivitas tambat labuh kapal perikanan dengan mudah dan aman. Fasilitas ini meliputi alur pelayaran dan kolam pelabuhan.

a. Alur Pelayaran

Agar kapal dapat mudah dan aman berlayar menuju maupun meninggalkan pelabuhan perikanan, maka harus tersedia alur yang dalam dan cukup lebar, sehingga dua kapal atau lebih dapat melintas secara berpapasan. Akan tetapi tidak boleh terlalu lebar supaya gelombang tidak masuk ke dalam kolam pelabuhan perikanan, lebar bersih alur pelayaran dapat dilihat pada Tabel 5.1.

Tabel 5.1. Lebar Bersih Alur Pelayaran

Ukuran Kapal (GT)	Lebar Bersih (m)
<50	(8-10) x L
50-200	(6-8) x L
>200	6 x L

Catatan: L = lebar kapal terbesar

Apabila alur pelayaran membelok, maka sudut belokan tersebut hendaknya tidak lebih dari 30° . Bila lebih dari 30° maka belokan harus merupakan busur dengan radius lebih kurang 4 x LOA kapal terbesar.

b. Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan adalah bagian perairan pelabuhan yang berfungsi menampung aktivitas kapal dalam melakukan bongkar muat, mengisi perbekalan, berlabuh dan memutar. Bagian perairan yang tidak dapat efektif dipergunakan karena dangkal atau adanya kemiringan talud, serta kanal/alur pelayaran tidak termasuk ke dalam pengertian kolam pelabuhan.

Adapun persyaratan kolam pelabuhan perikanan adalah:

- Cukup luas untuk menampung semua kapal yang berlabuh dan tetap dapat bergerak dengan bebas.
- Cukup lebar untuk tempat memutar kapal dengan gerak melingkar yang tidak terputus.
- Cukup dalam sehingga kapal besi dapat masuk pada saat surut terendah.
- Terlindung dari angin, ombak dan arus berbahaya.

Perhitungan luas kolam menurut Buku Petunjuk Direktorat Jenderal Perikanan (1981), adalah sebagai berikut.

$$L = L_t + (3 \times n \times l \times b)$$

Di mana: $L_t = \pi l^2$

Keterangan:

L : luas kolam pelabuhan (m^2)

L_t : luas untuk memutar kapal (*turning basin*) (m^2)

l : panjang kapal terbesar (m)

π : 3,14

n : jumlah kapal maksimum yang berlabuh

b : lebar kapal terbesar (m)

Radius lokasi untuk pemutaran kapal (*turning circle*) minimal 1,5 x panjang kapal, sedangkan menurut petunjuk Direktorat Jenderal Perikanan (1981) adalah 2 x LOA. Apabila radius *turning basin* lebih kecil dari ketentuan di atas, maka pelabuhan perikanan harus menyediakan perlengkapan bantu memutar, misalnya *dolphin* atau kapal tunda (*tug boat*). Namun demikian radius *turning basin* harus tidak lebih kecil dari 1,2 x LOA.

Kedalaman kolam pelabuhan perikanan dapat dihitung dengan menggunakan rumus (Direktorat Jenderal Perikanan, 1981), yaitu:

$$D = d + 1/2H + S + C$$

Kedalaman kolam pelabuhan perikanan dapat dihitung dengan memperhatikan 4 faktor, yaitu:

- *Draft* kapal terbesar bermuatan penuh yang sering singgah di pelabuhan
- Tinggi gelombang di dalam pelabuhan (H) dengan catatan hanya diperbolehkan maksimum 50 cm
- Tinggi ayunan kapal yang berlayar sekitar 30 cm (S = squat)
- Clearance © sebagai jarak aman antara lunas kapal (*keel*) dengan dasar perairan umumnya berada antara 25-100 cm tergantung lunak atau kerasnya dasar perairan kolam

5.2. Analisis Fasilitas Fungsional Pelabuhan Perikanan

Fasilitas fungsional merupakan pelengkap fasilitas pokok guna menunjang fungsi pelabuhan perikanan dalam memberikan pelayanan atau jasa yang menjadi kewajibannya. Dengan tersedianya fasilitas fungsional ini, maka nilai guna pelabuhan perikanan semakin meningkat.

Fasilitas fungsional meliputi: fasilitas transportasi, fasilitas navigasi, fasilitas penanganan, pengolahan dan pemasaran hasil perikanan, fasilitas *supply*, fasilitas telekomunikasi, fasilitas perawatan dan perbaikan kapal/alat perikanan, fasilitas untuk

pertemuan nelayan dan fasilitas untuk pengelolaan pelabuhan perikanan.

1. Fasilitas Transportasi

Fasilitas ini dimaksudkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan, alat angkut serta lalu lintas orang, baik di dalam maupun keluar masuk pelabuhan perikanan. Termasuk dalam fasilitas ini antara lain terminal parkir, jalan kompleks.

a. Terminal Parkir

Terdapat beberapa terminal parkir pelabuhan perikanan, tetapi yang penting adalah tempat parkir di depan TPI karena sangat menentukan kelancaran arus pengangkutan ikan.

Rumus untuk menghitung luas terminal parkir di depan TPI (Direktorat Jenderal Perikanan, 1981).

$$L = \frac{PR}{ND}$$

Keterangan:

L = luas terminal parkir

P/N = rata-rata produksi per hari dalam setahun

D = daya angkut tiap kendaraan

R = ruang gerak yang dibutuhkan setiap kendaraan

b. Jalan Kompleks

Penataan jaringan jalan kompleks perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut.

- Persilangan jalan hendaknya dihindari
- Lalu lintas dua arah pada satu ruas jalan sebaiknya tidak ada
- Rambu jalan harus ekstra jelas

2. Fasilitas Navigasi

Fasilitas ini dimaksudkan untuk membantu nelayan dalam menuju daratan sewaktu kembali dari aktivitas menangkap ikan pada daerah penangkapan ikan di laut dalam keadaan aman/selamat selama berlayar. Fasilitas navigasi dipasang di

pantai atau di perairan sempit sebagai tanda dan penuntun bagi nelayan supaya mengetahui posisi kapalnya maupun bahaya navigasi yang tidak terlihat. Peralatan atau tanda dibuat sedemikian rupa supaya mudah terlihat atau terdengar dari jarak yang masih aman terhadap suatu bahaya.

Yang termasuk dalam fasilitas navigasi antara lain: mercusuar, kapal suar, suar penuntun, pelampung rambu, radio isyarat, dan lain-lain.

a. Mercusuar dan Kapal Suar

Mercusuar berfungsi memberi penerangan dari suatu tempat yang tinggi dan sekaligus memberikan peringatan kepada nelayan adanya bahaya navigasi di sekitarnya. Biasanya mercusuar dilengkapi dengan peralatan isyarat kabut, radio rambu dan sumber cahaya di puncaknya. Pada tempat yang tidak bisa dibangun mercusuar maka sebagai pengganti ditempatkan kapal suar dengan fungsi dan fasilitas yang sama dengan mercusuar.

Kapal suar di samping sebagai tanda adanya bahaya navigasi dan ditempatkan di pintu masuk pelabuhan, juga sering digunakan sebagai tanda pemisah antara lalu lintas Samudra dengan lalu lintas perairan pedalaman.

b. Suar Penuntun

Suar penuntun adalah dua buah suar berjarak tertentu dengan arah sinar ke satu arah. Penempatan antara keduanya sedemikian rupa sehingga apabila kapal berlayar mengikuti garis lurus yang dibentuk oleh kedua suar berarti berada pada arah yang benar atau aman dari bahaya.

c. Pelampung Suar

Pelampung suar adalah sarana bantu navigasi-pelayaran apung yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 4 (empat) mil laut yang dapat membantu para navigator terhadap adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gusung, kerangka kapal dan untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur, dan dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara.

d. Radio Rambu

Radio rambu adalah pemancar radio yang memancarkan isyarat khusus secara terus-menerus untuk membantu kapal dalam menentukan posisinya. Rambu jenis ini khusus digunakan pada waktu cuaca sangat buruk misalnya berkabut.

3. Fasilitas Penanganan, Pengolahan dan Pemasaran Hasil

Fasilitas ini dimaksudkan untuk membantu dalam upaya mempertahankan mutu hasil perikanan dan pemasarannya.

a. Fasilitas Penanganan Hasil Perikanan

Adapun yang termasuk dalam fasilitas ini antara lain: *box* ikan, kereta dorong, *forklift*, keran tambat serta derek kapal.

- Box (Wadah) Ikan

Ikan hasil tangkapan sebaiknya disortir dan selanjutnya ditempatkan dalam *box* (wadah), hal ini akan memberi keuntungan:

- 1) Efisiensi pemanfaatan dermaga karena pembongkaran hasil tangkapan dari kapal ke dermaga dapat terlaksana dengan cepat, sortasi ikan sudah dilakukan di laut baik ukuran, jenis maupun kualitasnya dan disimpan secara terpisah pada masing-masing *box*. Sehingga kapal dengan segera dapat meninggalkan dermaga untuk digantikan oleh kapal yang lain guna melakukan pembongkaran
- 2) Tenaga kerja pembongkaran di dermaga menjadi lebih sedikit
- 3) Lebih efisien dalam penggunaan ruangan pelelangan ikan karena *box* dapat ditumpuk
- 4) Kualitas ikan dapat terjaga karena ikan selamanya dalam es, ikan dengan mutu yang berlainan tidak tercampur dan ikan terhindar dari kerusakan karena sortasi berulang

- Kereta Dorong
Digunakan untuk mengangkat ikan dalam *box* (atau barang lainnya) di dalam kompleks pelabuhan perikanan.
 - *Forklift*
Dipergunakan untuk mengangkut ikan dalam *box* yang beratnya melampaui kapasitas kereta dorong dan atau jarak angkutnya cukup jauh.
 - Keran (*Crane*) Tambat
Ada dua jenis keran tambat yaitu jenis menetap (*statis*) dan jenis bergerak (*travelling*). Jenis pertama biasanya mempunyai kapasitas angkat besar yaitu 40-100 ton, sedang jenis kedua hanya antara 3-50 ton. Besarnya kapasitas jenis menetap ini dimaksudkan untuk mengantisipasi investasi fondasi supaya relatif menjadi tidak mahal.
 - Derek Kapal
Derek kapal adalah keran tetap yang terdapat pada kapal yang digunakan untuk bongkar/muat ikan atau barang, serta membantu operasional penangkapan ikan sewaktu diperlukan.
- b. Fasilitas Pengolahan/Pengawetan
- Ikan butuh penanganan agar kesegarannya tetap terjamin dan supaya tidak cepat membusuk sesuai dengan sifatnya (*perishable food*), maka perlu upaya untuk mempertahankan kualitasnya antara lain dengan; menyimpan dalam kotak/peti yang dilapisi dengan es, serta menyimpan pada ruang pendingin (*freezer*) atau mengolah dalam bentuk lain yang lebih tahan dari kerusakan.
- Pabrik Es
Umumnya pelabuhan perikanan dilengkapi dengan pabrik es curah, karena es mampu menjaga kesegaran ikan yang dianggap cukup efektif untuk mendinginkan ikan. Es curah (*small ice*, *fragmentary ice*) adalah istilah yang diberikan pada berbagai bentuk es kecil, misalnya: serpih (*flake ice*),

lempengan (*slice ice*), tabung (*tube ice*), kubus (*cube ice*), *keeping* (*plate ice*) dan pita (*ribbon ice*).

Kapasitas produksi pabrik es harus disesuaikan dengan kebutuhannya sehingga memudahkan dalam pemasaran hasil. Adapun rumus yang digunakan oleh Direktorat Jenderal Perikanan (1981) sebagai berikut.

$$K = a \times p$$

Keterangan:

K = kapasitas produksi per hari

a = koefisien kebutuhan, antara 1,5 – 2,0

p = rata-rata produksi ikan per hari

Kapasitas gudang penyimpanan es sebaiknya cukup untuk menyimpan es beberapa hari. Namun demikian besarnya kapasitas ini sangat dipengaruhi oleh keteraturan *supply* ikan sepanjang tahun. Untuk itu perlu dihitung laju *supply* ikan dalam setahun serta data kebutuhan es untuk distribusi ikan.

- Gudang/Ruang Dingin

Ruang dingin berfungsi sebagai tempat menampung sementara produk perikanan yang tidak langsung dipasarkan, karena berbagai alasan seperti adanya kelebihan produksi, menunggu harga yang lebih baik atau sebagai tempat transit.

Selain untuk menyimpan ikan basah dalam es, gudang dingin digunakan juga untuk menyimpan ikan olahan, seperti: ikan pindang, ikan asap, terasi, petis, ikan kering dan lain-lain.

Suhu ikan basah yang disimpan dalam ruang dingin sekitar 0°C, sedangkan untuk ikan olahan berkisar antara 3° sampai 10°C tergantung pada kecepatan pembusukan produk yang bersangkutan serta lama daya awet yang dikehendaki. Semakin rendah temperatur produk ikan selama disimpan semakin lama daya awetnya.

- Instalasi BBM

Bahan bakar minyak sangat diperlukan oleh kapal, mesin milik industri perikanan maupun mesin milik pelabuhan. Letak instalasi BBM harus berjauhan dengan kegiatan yang lain, misalnya kegiatan *supply* air, *supply* es, pembongkaran ikan, guna untuk menghindari kontaminasi. Instalasi BBM biasanya terdiri atas:

- Tangki solar
- Pompa muat
- Pompa dan alat ukur distribusi
- Jaringan pipa distribusi

4. Fasilitas Telekomunikasi

Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI No. 53 Tahun 2000 tentang Penggunaan Spektrum Frekuensi Radio dan Orbit Satelit, telekomunikasi diartikan setiap pemancaran, pengiriman, dan atau penerimaan dari setiap informasi dalam bentuk tanda-tanda, isyarat, tulisan, gambar, suara, dan bunyi melalui sistem kawat, optik, radio, atau sistem elektromagnetik lainnya. Alat telekomunikasi diartikan setiap alat perlengkapan yang digunakan dalam bertelekomunikasi. Adapun perangkat telekomunikasi diartikan sebagai sekelompok alat telekomunikasi yang memungkinkan bertelekomunikasi. Setiap alat dan perangkat telekomunikasi yang digunakan di wilayah Negara Republik Indonesia wajib memenuhi persyaratan teknis yang dilaksanakan melalui sertifikasi. Alat dan perangkat telekomunikasi terdiri atas 4 (empat) kelompok yaitu (Direktur Jenderal Pos dan Telekomunikasi, 2008 *dalam* Krisnadi, 2020):

- a) Kelompok jaringan *network* yaitu kelompok alat dan perangkat telekomunikasi yang penempatannya di jaringan utama (*core network*). Contohnya sistem *switch satelit* (GMDSS) dan transmisi satelit.
- b) Kelompok akses adalah kelompok alat dan perangkat telekomunikasi yang penempatannya di antara jaringan utama (*core network*) dan terminal serta antarjaringan utama.

Contohnya transmitter antena untuk jaringan telekomunikasi publik dan stasiun bumi, pemancar radio maritim, serta pemancar radio navigasi untuk jaringan telekomunikasi nonpublik.

- c) Kelompok alat pelanggan (*Customer Premises Equipmen/CPE*) adalah kelompok alat telekomunikasi yang penempatannya di ujung jaringan akses/pengguna. Contohnya modem kabel, terminal GSM 900/1800 MHz (*handphone*/Hp), terminal radio *trunking*, wifi/*wireless LAN*, serta modem satelit untuk jaringan telekomunikasi publik, dan radio amatir, *Very Small Aperture Terminal* (VSAT), HT, *bluetooth*, serta *Radio Frequency Identification Device* (RFID) untuk jaringan telekomunikasi nonpublik.
- d) Kelompok alat dan perangkat pendukung telekomunikasi adalah kelompok alat dan perangkat yang digunakan sebagai pendukung pada alat dan perangkat telekomunikasi. Alat dan perangkat jenis ini tidak wajib disertifikasi. Contohnya *receiver antena*, menara pemancar telekomunikasi, dan terminal GPS.

5. Fasilitas Perawatan dan Perbaikan Kapal

Fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan pelayanan dalam merawat dan memperbaiki kapal agar selalu dalam kondisi prima, serta tempat bagi para nelayan untuk melakukan perbaikan alat tangkapnya sehingga tahan lama dan dalam kondisi selalu siap dioperasikan. Adapun yang termasuk dalam kategori fasilitas ini antara lain:

- *Slipway*

Slipway digunakan untuk membawa dan menarik kapal dari perairan ke daratan untuk dilakukan perbaikan kemudian meluncurkannya kembali setelah selesai diperbaiki. Untuk memudahkan kapal ditarik ke atas maka kapal ditempatkan di atas kereta (*cradle*) yang bergerak dengan roda di atas sepasang rel atau suatu landasan (Danuningrat, 1977). Selanjutnya dikatakan bahwa kedalaman air di depan *slipway*

hendaknya sama dengan *draft* kapal bermuatan penuh ditambah 0,5m dan kemiringannya adalah 1:6 sampai 1:12.

- Bengkel Mesin

Bengkel mesin digunakan untuk membantu melakukan perbaikan dan perawatan mesin, peralatan kapal serta bagian kapal yang rusak, dan merupakan satu kesatuan dengan *slipway*. Oleh karena itu letak bengkel diusahakan sedekat mungkin dengan *slipway* (Direktorat Jenderal Perikanan, 1982).

Demi ketertiban dan efisiensi kerja maka bengkel dibagi menjadi 3 ruangan: 1) Ruang administrasi, untuk melakukan pelayanan administrasi, 2) Ruang suku cadang, untuk menyimpan suku cadang serta peralatan bengkel supaya mudah mencarinya kembali dan 3) Ruang kerja bengkel, untuk melaksanakan pekerjaan perawatan/perbaikan yang sebenarnya.

6. Fasilitas Pemasaran Hasil Perikanan

Hasil tangkapan ikan dari nelayan diarahkan agar dilakukan lelang pada gedung tempat pelelangan ikan (TPI). Melalui sistem pelelangan dimaksudkan agar dapat diperoleh harga yang sesuai dan langsung dibayar. Sesuai dengan kegiatan yang ada, maka gedung pelelangan terbagi menjadi tiga zona, yaitu: untuk sortir/persiapan lelang, pelelangan ikan dan untuk pengepakan.

Bagian untuk sortir/persiapan lelang digunakan untuk melakukan sortir ikan menurut jenis, ukuran serta mutu ikan. Kemudian dibersihkan dan selanjutnya dimasukkan dalam wadah berdasarkan jenis dan kualitasnya, ditimbang dan diberi tanda sesuai dengan berat/pemilikinya.

Perbandingan luas antara bagian sortir, bagian pelelangan dan bagian pengepakan adalah antara 1:2:1. Untuk menghitung luas gedung pelelangan dapat menggunakan rumus Yano dan Noda (1970) sebagai berikut.

$$S = \frac{N \times P}{R \times \alpha}$$

Keterangan:

S = Luas gedung pelelangan

N = Berat ikan yang akan dilelang perhari (ton)

R = Jumlah periode lelang perhari

α = Koefisien antara 0,271-0,394 (rata-rata 0,3)

P = Luas lantai yang dibutuhkan untuk tiap satuan berat hasil tangkapan (ton/m²)

Tabel 5.2. Nilai P untuk beberapa jenis ikan

JENIS IKAN	CARA PERAGAAN	NILAI P
1. Ikan kecil, udang dan cumi	Dalam peti dengan tumpukan:	
	- 3 lapis	6,00
	- 10 lapis	1,56
2. Tongkol & sejenisnya	Tanpa wadah	14,00
3. Tuna, cakalang	Tanpa wadah	13,00

7. Analisis Aspek Biologi Produksi Perikanan

Analisis untuk produksi perikanan yang didaratkan pada sebuah pelabuhan perikanan dapat dilihat melalui perkembangan Indeks Relatif Nilai Produksi (IRNP) Indeks ini dapat mengembangkan nilai relatif produksi pada PPI/pelabuhan perikanan terhadap nilai produksi tingkat provinsi atau tingkat nasional. Dengan menggunakan rumus:

$$I = \frac{(Np \times 100)/Nn}{(Qp \times 100)/Qn}$$

Keterangan:

Np = Nilai produksi perikanan di suatu pelabuhan

Nn = Nilai produksi perikanan nasional/provinsi

Qp = Kualitas produksi perikanan di suatu pelabuhan

Qn = Kualitas produksi perikanan nasional/provinsi

Indeks ini dapat menggambarkan Indeks Relatif Nilai Produksi (IRNP) suatu pelabuhan perikanan terhadap nilai produksi nasional/provinsi, dengan ketentuan:

- $I = 1$, Nilai relatif produksi pelabuhan sama dengan nilai rata-rata nasional/provinsi.
- $I > 1$, Nilai relatif produksi pelabuhan adalah lebih besar dari nilai rata-rata produksi nasional/provinsi, hal ini berarti bahwa produksi mempunyai kualitas perdagangan yang bagus.
- $I < 1$, Nilai relatif produksi pelabuhan adalah lebih kecil dari nilai rata-rata produksi nasional/provinsi, hal ini berarti bahwa produksi mempunyai kualitas perdagangan yang kurang bagus.

Salah satu contoh kasus hasil penelitian (Danial, 2007) di PPI Soreang Kota Parepare Sulawesi Selatan, berdasarkan data statistik hasil tangkapan dan jumlah unit alat tangkap yang didapatkan secara periodik oleh dinas perikanan dan kelautan Kota Parepare dengan melihat perbandingan hasil tangkapan PPI Soreang dengan hasil tangkapan tingkat provinsi/nasional selama lima tahun terakhir didapatkan nilai rata-rata IRNP = 0,56 dan nilai tersebut menunjukkan bahwa produksi hasil perikanan yang didaratkan pada PPI Soreang memiliki kualitas perdagangan kurang baik.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi nilai IRNP hasil perikanan bergantung pada berbagai variabel yaitu:

1. Tipe spesies hasil tangkapan, dari data yang didapatkan di lapangan hasil perikanan yang didaratkan di PPI Soreang lebih kecil dibandingkan dengan potensi perikanan Parepare sangat tinggi, maka untuk mendapatkan nilai produksi yang tinggi alat tangkap harus ditambahkan.
2. Cara penangkapan, alat tangkap yang digunakan oleh nelayan untuk menangkap sangat bervariasi dan daerah penangkapan yang dituju untuk menangkap tergantung dari nelayan serta memilih daerah yang memiliki banyak ikan.
3. Tipe pemasaran, ikan yang didaratkan masih di sekitar Parepare.

4. Letak *fishing ground* ke daerah konsumen, jarak sangat berbeda-beda karena alat tangkap yang menangkap berkisar 3-10 mil.
5. Tipe konsumen, ikan yang dikonsumsi tergantung selera konsumen untuk membeli karena selera tidak semuanya sama.
6. Jumlah hasil tangkapan, ikan yang didaratkan di PPI Soreang berkisar 10 ton karena alat tangkap yang didaratkan 110 unit dibandingkan dengan potensi Parepare yang sangat besar.
7. Penanganan hasil tangkapan, penanganan hasil tangkapan yang didaratkan masih sangat sederhana langsung pada TPI dan dibeli oleh pedagang ikan untuk dijual kepada konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Qur'an dan Terjemahannya. 1979. Departemen Agama Republik Indonesia.
- Asrayanti, Danial, Ihsan. 2018. Analisis Pengelolaan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Maccini Baji Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan. *Journal of Indonesian Tropical Fisheries*. Volume 1 (1): Hal 77-88.
- Danial. 1998. Studi Tentang Kapasitas Pelabuhan Perikanan dan Kemungkinan Pengembangannya di Kotamadya Ujungpandang Provinsi Sulawesi Selatan. Tesis (tidak dipublikasikan). Teknologi Kelautan Program Pascasarjana IPB. Bogor. 71.
- Danial, Haluan. J., Mustaruddin, dan Darmawan. 2011. Model Pengembangan Industri Perikanan Berbasis Pelabuhan Perikanan di Kota Makassar Sulawesi Selatan. Forum Pascasarjana. Sekolah Pascasarjana IPB Bogor, Indonesia, 34 (2): 77-88.
- Danial. 2007. Evaluasi Rencana Pengembangan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Soreang Ditinjau dari Aspek Teknis dan Biologis di Kota Parepare Sulawesi Selatan. *Jurnal Protein*. Malang. Universitas Muhammadiyah Malang. 14(1): 93-102.
- Danial, Syahrul, Hamsiah, Ernaningsih, Yusuf M. 2020. Evaluation and Development Strategy of PPI Beba (Fish Landing Port) in Takalar District. *Journal Internasional AACL Bioflux*. Indonesia. Volume 13 (5): 3037-3045.

- Direktorat Jenderal Pengolahan dan Pemasaran Hasil Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2006. Kepmen Kelautan dan Perikanan 16/MEN/SJ/200 tentang Pelabuhan Perikanan, DKP. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Pengolahan dan Pemasaran Hasil Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas UU No. 31 Tahun 2004. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perikanan, 1981. Administrasi Pelabuhan Perikanan. 68.
- Djamil A.S. 2004. Al-Qur'an dan Lautan. Arasy. 552 hal.
- [DKP] Departemen Kelautan dan Perikanan. 2006. Pedoman Umum Kelembagaan Tempat Pelelangan Ikan. Direktorat Pemasaran Dalam Negeri. Direktorat Jenderal Pengolahan dan Pemasaran Hasil Perikanan. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia.
- Dwifajryn. 2011. Studi Pembuatan Cold Storage di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia Makassar Sebagai Penunjang Kebutuhan Ekspor Ikan. <http://digilib.its.ac.id/public/ITS-Undergraduate-15432-Paper-pdf.pdf>. Diakses pada tanggal 27 April 2015
- Guckian WJ. And N.W. Van Den Hazel. 1970. Reconnaissance Survey of Fishery Harbour and Landing Places. UNDP/FAO of United Nations.
- Iwan K. 2020. Penggunaan Alat dan Perangkat Telekomunikasi dalam Sistem Navigasi dan Komunikasi Aktivitas Perikanan di Pelabuhan Perikanan Bitung. Academia. Accelerating the World's Researched.
- Kramadibrata S. 1985. Perencanaan Pelabuhan. Ganeca Exact Bandung. 480.

- Lubis. E. 2012. Pelabuhan Perikanan. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Murdiyanto, B. 2003. Pelabuhan Perikanan. Fungsi, Fasilitas, Panduan Operasional dan Antrian Kapal. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Institut Pertanian Bogor, Bogor. 143.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.08/MEN/2012. Tentang Kepelabuhanan Perikanan.
- Rasti Eka Putri. R.E., Rosyid A., Boesono A. 2013. Analisis Strategi Peningkatan Kapasitas Operasional Pelabuhan Perikanan Pantai Eretan Wetan Kabupaten Indramayu. *Journal Of Fisheries Resources Utilization Management And Technology*. 2(2): 80-90.
- Soewito, Subono, Malangioedo M.S., Soesanto V., Soeseno S., Soehardi, Budiono R., Martono, Asikin H. T., Rachmatun S. 2000. Sejarah Perikanan Indonesia. Yasmina. Jakarta. 213.
- Syahrir, Danial, Yulinda E., Yusuf M., 2020. Aplikasi Metode SEM-PLS. dalam Pengelolaan Sumber daya Pesisir dan Lautan. IPB Press. 236.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 (Perubahan atas Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan).

BIOGRAFI PENULIS



Dr. Ir. Danial, M.Si. dilahirkan di Kampiri, Kabupaten Wajo, Sulawesi Selatan, 12 Juni 1968. Menamatkan pendidikan sekolah dasar tahun 1981, Sekolah menengah pertama tahun 1984 di Kampiri. Selanjutnya menamatkan sekolah menengah atas di SMA 226 Sengkang tahun 1987. Meraih gelar Sarjana perikanan pada tahun 1992 di Jurusan

Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Muslim Indonesia, Makassar. Melanjutkan pendidikan magister (S-2) di Program Studi Teknologi Kelautan IPB Bogor dari tahun 1996 selesai tahun 1998. Melanjutkan pendidikan doktor pada Program Studi Sistem dan Pemodelan Perikanan Tangkap IPB Bogor dari tahun 2007 selesai tahun 2011. Penulis sebagai dosen sejak tahun 1993 pada Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan FPIK Universitas Muslim Indonesia. Tahun 2000-2007 sebagai Ketua Jurusan Ilmu Kelautan, FPIK Universitas Muslim Indonesia. Selanjutnya diangkat kembali menjadi Ketua Jurusan Ilmu Kelautan FPIK UMI dari tahun 2012-2014. Menjadi Wakil Dekan 1 (Bidang Akademik) pada Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan UMI tahun 2014-2018. Sejak tahun 2018 sebagai Ketua Program Studi Magister Manajemen Pesisir dan Teknologi Kelautan Program Pascasarjana UMI Makassar sampai saat ini. Penulis aktif sebagai peneliti dan konsultan yang terkait dengan pelabuhan perikanan serta kegiatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut.

E-mail: danial.danial@umi.ac.id

PELABUHAN PERIKANAN

(Sejarah, Klasifikasi, Perkembangan dan Analisisnya)



Dr. Ir. Danial, M.Si. dilahirkan di Kampiri, Kabupaten Wajo, Sulawesi Selatan, 12 Juni 1968. Menamatkan pendidikan sekolah dasar tahun 1981, Sekolah menengah pertama tahun 1984 di Kampiri. Selanjutnya menamatkan sekolah menengah atas di SMA 226

Sengkang tahun 1987. Meraih gelar Sarjana perikanan pada tahun 1992 di Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Muslim Indonesia, Makassar. Melanjutkan pendidikan magister (S-2) di Program Studi Teknologi Kelautan IPB Bogor dari tahun 1996 selesai tahun 1998. Melanjutkan pendidikan doktor pada Program Studi Sistem dan Pemodelan Perikanan Tangkap IPB Bogor dari tahun 2007 selesai tahun 2011. Penulis sebagai dosen sejak tahun 1993 pada Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan FPIK Universitas Muslim Indonesia. Tahun 2000-2007 sebagai Ketua Jurusan Ilmu Kelautan, FPIK Universitas Muslim Indonesia. Selanjutnya diangkat kembali menjadi Ketua Jurusan Ilmu Kelautan FPIK UMI dari tahun 2012-2014. Menjadi Wakil Dekan 1 (Bidang Akademik) pada Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan UMI tahun 2014-2018. Sejak tahun 2018 sebagai Ketua Program Studi Magister Manajemen Pesisir dan Teknologi Kelautan Program Pascasarjana UMI Makassar sampai saat ini. Penulis aktif sebagai peneliti dan konsultan yang terkait dengan pelabuhan perikanan serta kegiatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut.

E-mail: danial.danial@umi.ac.id

Penerbit Deepublish (CV BUDI UTAMA)

Jl. Kaliurang Km 9,3 Yogyakarta 55581

Telp/Fax : (0274) 4533427

Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

cs@deepublish.co.id

Penerbit Deepublish

@penerbitbuku_deepublish

www.penerbitdeepublish.com



Kategori : Perdagangan Khusus

ISBN 978-623-02-5928-9



9 786230 259289