

SKRIPSI

**ANALISIS KINERJA OPERASIONAL PELABUHAN
PERIKANAN TANRU SAMPE JENEPONTO**

Disusun dan diajukan oleh:

**SABNUR SABIR
D311 16 312**



**PROGRAM STUDI SARJANA TEKNIK PERKAPALAN
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2023**

LEMBAR PEGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS KINERJA OPERASIONAL PELABUHAN PERIKANAN TANRU SAMPE JENEPONTO

Disusun dan diajukan oleh

SABNUR SABIR
D311 16 312

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Pada tanggal 11 Januari 2023 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pendamping,


Dr. A. Sitti Chairunnisa M., ST., MT


Wihdat Djafar, ST., MT., MlogsupChMgmt.

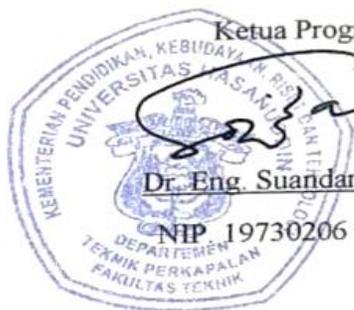
NIP. 19720818 199903 2 002

NIP. 19730828 200012 1 001

Ketua Program Studi,


Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT

NIP. 19730206 200012 1 002



PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;

Nama : Sabnur Sabir

NIM : D311 16 312

Program Studi : Teknik Perkapan

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

(Analisis Kelayakan Operasional Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe Jeneponto)

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk di klarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 11 Januari 2023

Yang Menyatakan



ABSTRAK

SABNUR SABIR. *Analisis Kinerja Operasional Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe Jeneponto* (dibimbing oleh Andi Sitti Chaerunnisa dan Wihdat Djafar)

Pelabuhan perikanan merupakan perpaduan antara aktivitas penangkapan ikan di laut dan aktivitas pendistribusian ke daerah konsumen. Pelabuhan perikanan selain menjamin kebutuhan kapal-kapal yang berlabuh dan mendarat, juga harus menjamin hasil tangkapan yang didaratkan tetap dalam kualitas baik. Pelabuhan perikanan harus memenuhi kriteria-kriteria tertentu dalam pemenuhan fasilitas maupun pelayanan yang merupakan indikator/parameter bagi keberhasilan capaian kinerja pelabuhan perikanan. Kinerja operasional pelabuhan perikanan berkaitan dengan segala aktivitas operasional yang ada di pelabuhan perikanan mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, pemasaran ikan dan pengawasan sumberdaya ikan. Melihat potensi perikanan yang cukup besar di Kabupaten Jeneponto Sulawesi Selatan, tentunya harus didukung dengan keberadaan pelabuhan perikanan yang memberikan pelayanan yang baik.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi sistem pelayanan kapal di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe dan menentukan capaian kinerja operasional Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe dengan menghitung parameter-parameter berdasar standar Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 20/KEP-DJPT/2015.

Penelitian ini dimulai dengan tahapan pengambilan data mengenai sistem pelayanan kapal dipadukan dengan data yang dibutuhkan berdasarkan standar indikator tiap parameter Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 20/KEP-DJPT/2015.

Hasil penelitian menunjukkan sistem pelayanan kapal di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe hanya melayani kegiatan bongkar muat dan nilai realisasi kinerja Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe berjumlah 49,75 dan berada di kategori 3 yang berarti memiliki nilai kinerja yang sedang, dengan parameter penilaian administrasi dan informasi, fasilitas Pelabuhan, pelayanan umum, serta investasi dan industri.

Kata Kunci: Pelabuhan Perikanan, Pelayanan Kapal, Kinerja Operasional

ABSTRACT

SABNUR SABIR. *Analysis of the Operational Performance of the Tanru Sampe Jeneponto Fishery Port* (supervised by Andi Sitti Chaerunnisa and Wihdat Djafar)

The fishing port is a combination of fishing activities at sea and distribution activities to consumer areas. The port, in addition to ensuring the needs of ships that dock and land, must also ensure that the catch that is released remains of good quality. The fishing port must meet certain criteria in fulfilling the facilities and services that are indicators or parameters for the successful achievement of the performance of the fishing port. The operational performance of the fishing port is related to all operational activities in the fishing port, starting from pre-production, production, processing, marketing of fish, and supervision of fish resources. Seeing the large fishing potential in Jeneponto Regency, South Sulawesi, of course, it must be supported by the existence of a fishing port that provides good service.

The purpose of this study is to identify the Ship Service System at the Tanru Sampe Fishery Port and determine the operational performance of the Tanru Sampe Fishery Port by calculating the parameters based on the General Capture Fisheries standard Number 20/KEP-DJPT/2015.

This research begins with the stage of collecting data on the ship's service system combined with the required data based on standard indicators for each parameter of the Director General of Capture Fisheries Number 20/KEP-DJPT/2015.

The results showed that the ship service system at the Tanru Sampe Fishery Port only served loading and unloading activities and the realized value of the performance of the Tanru Sampe Fishery Port was 49,75 and was in category 3 which means it has a moderate performance value, with administrative and information assessment parameters, port facilities, public services, as well as investment and industry.

Keywords: Fishing Port, Ship Service, Operational Performance

DAFTAR ISI

LEMBAR PEGESAHAN SKRIPSI	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
KATA PENGANTAR	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Batasan Masalah	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
1.6 Sistematika Penulisan.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Pelabuhan	7
2.2 Pelabuhan Perikanan.....	13
2.3 Kinerja	20
BAB III METODE PENELITIAN.....	35
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian	35
3.2 Jenis dan Sumber Data Penelitian	35
3.3 Metode Pengumpulan Data	36
3.4 Analisis dan Kerangka Penelitian	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	40
4.1 Gambaran Umum PPI Tanru Sampe	40

4.2	Sistem Pelayanan Kapal PPI Tanru Sampe	45
4.3	Penilaian Kinerja Operasional PPI Tanru Sampe.....	48
4.4	Hasil Penilaian Kinerja PPI Tanru Sampe	60
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		62
5.1	Kesimpulan.....	62
5.2	Saran	63
DAFTAR PUSTAKA		64
LAMPIRAN		66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Lokasi Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe	1
Gambar 2 Dermaga	2
Gambar 3 Kolam Pelabuhan	2
Gambar 4 Tempat Pelelangan Ikan	2
Gambar 5 Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe.....	35
Gambar 6 Kerangka Penelitian	39
Gambar 7 Alur Pelayaran PPI Tanru Sampe	41
Gambar 8 Kolam PPI Tanru Sampe	42
Gambar 9 Dermaga PPI Tanru Sampe	42
Gambar 10 Gedung TPI PPI Tanru Sampe	43
Gambar 11 Gedung Kantor PPI Tanru Sampe	44
Gambar 12 Lapangan PPI Tanru Sampe	44
Gambar 13 Mushola PPI Tanru Sampe	45

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Kriteria Pelabuhan Perikanan Berdasarkan Kelasnya	16
Tabel 2 Data Primer dan Sumber Data	36
Tabel 3 Data Sekunder dan Sumber Data	36
Tabel 4 Tahapan Penelitian	38
Tabel 5 Fasilitas Pokok	41
Tabel 6 Fasilitas Fungsional	43
Tabel 7 Frekuensi Kapal yang Mendaratkan Ikan di PPI Tanru Sampe pada Tahun 2021	47
Tabel 8 Hasil Tangkapan Ikan Tahun 2021	48
Tabel 9 Standar Indikator Parameter Administrasi dan Sistem Informasi PPI berdasarkan Keputusan DJPT Nomor 20/KEP-DJPT/2015	49
Tabel 10 Standar Indikator Parameter Fasilitas Pelabuhan Perikanan PPI berdasarkan Keputusan DJPT Nomor 20/KEP-DJPT/2015	50
Tabel 11 Standar Indikator Parameter Pelayanan Umum PPI berdasarkan Keputusan DJPT Nomor 20/KEP-DJPT/2015	51
Tabel 12 Standar Indikator Parameter Investasi dan Industri PPI berdasarkan Keputusan DJPT Nomor 20/KEP-DJPT/2015	52
Tabel 13 Penentuan Skala dan Nilai Realisasi untuk Subparameter Administrasi dan Informasi.....	53
Tabel 14 Penentuan Skala dan Nilai Realisasi untuk Subparameter Fasilitas Pelabuhan Perikanan	55
Tabel 15 Penentuan Skala dan Nilai Realisasi untuk Subparameter Pelayanan Umum	56
Tabel 16 Penentuan Skala dan Nilai Realisasi untuk Subparameter Investasi Dan Industri	59

Tabel 17 Nilai Kinerja PPI Tanru Sampe61

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

Lambang/Singkatan	Arti dan Keterangan
GT	Gross Tonage
KEP-DJPT	Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap
KM	Keputusan Menteri
m	Meter
NK	Nilai Keberhasilan
PPIP	Pusat Informasi Pelabuhan Perikanan
PPI	Pangkalan Pendaratan Ikan
PPN	Pelabuhan Perikanan Nusantara
PPP	Pelabuhan Perikanan Pantai
PPS	Pelabuhan Perikanan Samudera
SHTI	Sertifikat Hasil Tangkapan Ikan
SISKA	Aplikasi Pendataan Statistik Perikanan Tangkap
TPI	Tempat Pelelangan Ikan
WKOPP	Wilayah Kerja Operasional Pelabuhan Perikanan

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuisisioner Penelitian.....	66
Lampiran 2 Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 20/KEP-DJPT/ 2015.....	70
Lampiran 3 Dokumentasi.....	93

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur bagi Allah Rabbul Alamin yang telah mengajarkan manusia dengan perantaraan Qalam. Dia mengajarkan kepada manusia apa – apa yang tidak diketahuinya. Shalawat dan salam untuk baginda Rasulullah SAW, sebaik – baiknya manusia yan pernah ada memberikan peringatan dan kabar gembira pada umatnya.

Berkat Rahmat dan Taufiq-nya jualah sehingga walaupun keterbatasan dan kelemahan yang penulis miliki, akhirnya penelitian beserta penulisan tulisan ini dapat terselesaikan.

Pada kesempatan ini penulis ingin menghaturkan terima kasih terutama kepada kedua orang tua tercinta dan keluarga atas segala jerih payah, doa dan dukungannya baik moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan studi pada Departemen Teknik Perkapalan FT-UH.

Ungkapan terima kasih yang amat tinggi juga penulis sampaikan kepada:

1. Kedua orang tua tercinta M. Sabir dan Nurfaisa atas kasih sayang serta doa yang tak pernah putus, serta adik-adik tersayang Siti Nurhaliza Sabir dan Rama Saputra Sabir untuk dukungan semangat yang tak pernah pudar.
2. Ibu Dr. Andi Sitti Chairunnisa M., ST., MT., selaku dosen pembimbing I, terima kasih banyak atas bimbingan dan arahannya selama ini.
3. Ibu Wihdat Djafar., ST., M.T, MlogsupChMgmt., selaku dosen pembimbing II, terima kasih banyak atas bimbingan dan arahannya selama ini.
4. Ibu Dr. Ir. Hj. Misliah Idrus, Ms.Tr., selaku penguji, terimakasih atas arahannya.
5. Bapak Abdul Haris Djalante., ST., MT, selaku penguji, terima kasih atas arahannya.
6. Bapak Dr. Eng. Suandar Baso, ST., MT, selaku Ketua Departemen Teknik Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas segala ilmu dan bantuannya.

7. Bapak/Ibu dosen dan staf Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas segala ilmu dan bantuannya.
8. Seluruh Staf dan pegawai Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin yang telah membantu selama ini.
9. Pihak Pelabuhan Perikanan Tanru Sanpe dan pemilik kapal, atas data dan waktu yang diberikan kepada penulis.
10. Teman-teman TO BE ST, terimakasih telah menjadi sahabat yang baik bagi penulis yang selalu memberikan dukungan, masukan dan menjadi teman seperjuangan dari awal masuk sampai sekarang.
11. Teman-teman seperjuangan Teknik Perkapalan angkatan 2016.
12. Segenap keluarga besar Labo Transportasi Laut Departemen Teknik Perkapalan.
13. Semua pihak yang memberikan bantuan dan dukungan selama penulis mengerjakan penelitian ini.

Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat kepada siapa saja yang membutuhkannya, walaupun penulis sangat menyadari bahwa dalam penelitian ini terdapat banyak kekurangan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan sarannya.

Gowa, 11 Januari 2023

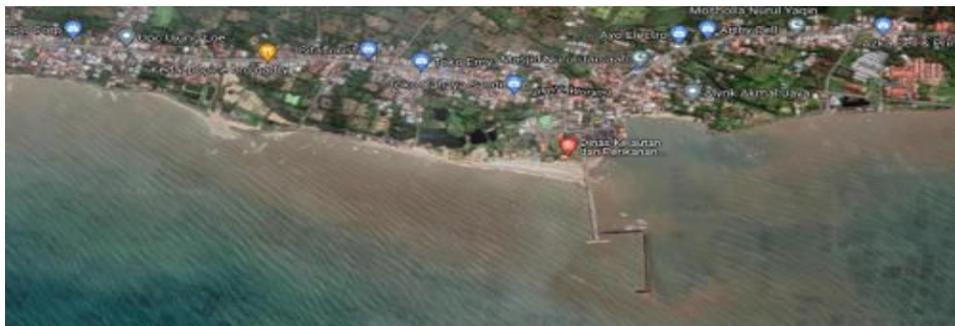
Penulis

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara maritim dengan luas wilayah perairan seluas lebih dari 3,5 juta km² dan memiliki potensi sumber daya laut yang besar. Kegiatan pelayaran sangat diperlukan sehingga diperlukan pula prasarana transportasi laut berupa pelabuhan khususnya pelabuhan perikanan dalam menggali potensi sumber daya laut. Menurut Undang-Undang RI No. 9 tahun 1985 pasal 18 bahwa pelabuhan perikanan sebagai prasarana penunjang untuk meningkatkan hasil produksi laut. (Triatmodjo, 2010)

Kabupaten Jeneponto merupakan salah satu wilayah di Indonesia yang memiliki daerah pesisir yang cukup luas dikarenakan pada bagian selatan berbatasan langsung dengan Laut Flores sehingga Kabupaten Jeneponto memiliki pelabuhan yang cukup besar, salah satunya adalah pelabuhan Perikanan Tanru Sampe yang terletak di Desa Tanru Sampe, Kecamatan Binamu, Kabupaten Jeneponto.



Gambar 1 Lokasi pelabuhan perikanan Tanru Sampe

Keberadaan Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe sangat berperan dalam menunjang perekonomian warga sekitar terutama yang berprofesi sebagai nelayan. Sebagai Pelabuhan perikanan terdapat beberapa fasilitas di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe, diantaranya dermaga, kolam pelabuhan, dan juga tempat pemasaran

hasil ikan.



Gambar 2 Dermaga



Gambar 3 Kolam pelabuhan



Gambar 4 Tempat Pelelangan Ikan

Pelabuhan perikanan menjadi pusat perpaduan antara aktivitas penangkapan ikan di laut dan aktivitas pendistribusian ke daerah konsumen. Pelabuhan perikanan selain harus menjamin kebutuhan kapal-kapal yang berlabuh dan mendarat, juga harus menjamin hasil tangkapan yang didaratkan tetap dalam kualitas baik. Dengan demikian, suatu pelabuhan perikanan mempunyai fungsi perlindungan terhadap kapal yang keluar masuk pelabuhan, juga terhadap penanganan, pengolahan, distribusi hasil tangkapan yang didaratkan, serta fungsi pengelolaan dan administrasi. Untuk itu diperlukan pengelolaan pelabuhan perikanan yang efektif dan efisien.

Menurut UU No. 31 tahun 2006 tentang perikanan, Pelabuhan perikanan diklasifikasi menjadi beberapa bagian, yang pertama Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS/Tipe A) Pelabuhan tipe ini melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di laut territorial, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, dan laut lepas. Pelabuhan ini juga memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 60 GT, serta Panjang dermaga sekurang – kurangnya 300 meter dengan kedalaman kolam sekurang – kurangnya minus 3 meter dan mampu menampung sekurang – kurangnya 100 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang – kurangnya 6000 GT kapal perikanan sekaligus. Ikan yang didaratkan di Pelabuhan ini sebagian untuk tujuan ekspor dan didalamnya terdapat industri perikanan. Yang kedua adalah Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN/Tipe B) Pelabuhan tipe ini melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di laut territorial dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Pelabuhan ini memiliki fasilitas

tambat labuh untuk kapal – kapal perikanan berukuran sekurang – kurangnya 30 GT, Panjang dermaga sekurang –kurangnya 150 m, dengan kedalaman kolam sekurang – kurangnya minus 3 meter, serta mampu menampung sekurang – kurangnya 75 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang – kurangnya 2250 GT kapal perikanan sekaligus. Yang ketiga adalah Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP/Tipe C) Pelabuhan ini melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan di perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut territorial. Pelabuhan dengan tipe C memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang – kurangnya 10 GT, dengan Panjang dermaga sekurang – kurangnya 100 meter, kedalaman kolam sekurang – kurangnya minus 2 meter dan mampu menampung sekurang – kurangnya 300 GT kapal perikanan sekaligus. Yang keempat adalah Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI/Tipe D) Pelabuhan ini melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan di perairan pedalaman dan perairan kepulauan, memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang – kurangnya 3 GT dengan panjang dermaga sekurang – kurangnya 50 m, dengan kedalaman kolam minus 2 meter dan mampu menampung sekurang – kurangnya 20 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang – kurangnya 60 GT kapal perikanan sekaligus. Pelabuhan Perikanan Jeneponto Masuk kedalam pelabuhan Perikanan Tipe D (Pangkalan Pendaratan ikan).

Di era pasar bebas pembangunan pelabuhan perikanan merupakan salah satu penunjang keberhasilan dunia perikanan, untuk menjamin keberhasilan tersebut diperlukan pengevaluasian terhadap kinerjanya (et All Kohar, 2011). Kinerja merupakan hasil pekerjaan yang mempunyai hubungan kuat dengan tujuan strategi organisasi, kepuasan konsumen dan memberikan kontribusi ekonomi (et All Armstrong, 2007). Menurut Junaedi (2002) pengukuran kinerja merupakan proses mencatat dan mengukur pencapaian pelaksanaan kegiatan dalam arah pencapaian misi melalui hasil-hasil yang ditampilkan berupa produk, jasa, ataupun proses. Artinya, setiap kegiatan di pelabuhan perikanan harus dapat diukur dan dinyatakan keterkaitannya dengan pencapaian arah pelabuhan di masa yang akan datang yang dinyatakan dalam misi

pelabuhan perikanan tersebut. Menurut Triatmodjo (2010), kinerja Pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa Pelabuhan memberikan pelayanan yang baik.

Kinerja operasional pelabuhan perikanan adalah kinerja yang berkaitan dengan segala aktivitas operasional yang ada di pelabuhan perikanan mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, pemasaran ikan dan pengawasan sumberdaya ikan. Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 20/KEP-DJPT/2015, kinerja operasional pelabuhan terdiri atas empat indikator/parameter yaitu administrasi dan sistem informasi, fasilitas pelabuhan perikanan, pelayanan umum, dan investasi dan industri. Berdasarkan hal tersebut, pelabuhan perikanan harus memenuhi kriteria-kriteria tertentu baik dalam segi fasilitas maupun pelayanan agar sesuai dengan standar yang ditentukan. Kriteria-kriteria tersebut merupakan indikator/parameter bagi keberhasilan capaian kinerja pelabuhan perikanan.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis mengangkat judul penelitian yaitu **“ANALISIS KINERJA OPERASIONAL PELABUHAN PERIKANAN TANRU SAMPE JENEPONTO”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang terjadi dijelaskan pada latar belakang maka diangkat studikasus untuk melakukan analisa dengan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana sistem pelayanan kapal di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe?
2. Bagaimana tingkat capaian kinerja Operasional di Pelabuhan perikanan Tanru Sampe Jeneponto?

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah yang digunakan sebagai arahan serta acuan dalam penulisan tugas akhir ini adalah:

1. Daerah sasaran penelitian hanya terbatas di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe Jeneponto.

2. Analisa yang dilakukan hanya mengenai kinerja Operasional di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe Jeneponto.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi sistem pelayanan kapal di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe Jeneponto.
2. Menentukan capaian kinerja Operasional di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe Jeneponto.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan pertimbangan bagi pihak pengelola Pelabuhan dalam perencanaan dan pengembangan pelabuhan.
2. Sebagai bahan masukan bagi pihak pengelola pelabuhan mengenai pelayanan kapal dalam rangka peningkatan kinerja pelabuhan.
3. Meberikan usulan untuk meningkatkan kinerja Operasional di Pelabuhan Perikanan Tanru Sampe Jeneponto.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah mendapatkan gambaran dalam pembahasan, maka ringkasan sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan permasalahan secara umum yang meliputi: Latar Belakang, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penulisan dan Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini dibahas mengenai teori – teori dari berbagai literatur yang dapat digunakan untuk menyelesaikan tujuan dari penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini diuraikan permasalahan secara umum yang meliputi: Tempat dan Waktu Penelitian, Jenis dan Sumber Data Penelitian, Metode Pengumpulan Data, Analisis Data dan Kerangka Penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi analisa hasil penelitian yang akhirnya akan mengeluarkan output ang merupakan arahan atau rencana yang direkomendasikan.

BAB V PENUTUP

Bab ini meliputi: Kesimpulan dan Saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelabuhan

2.1.1 Definisi Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintah dan kegiatan Perusahaan yang digunakan 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 antar moda transportasi (Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan).

Menurut Lasse (2011), pelabuhan dapat diartikan sebagai tempat kapal berlabuh (anchorage), mengolah gerak (manuver), dan bertambat (berthing), untuk melakukan kegiatan menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan barang secara aman (securely) dan selamat (safe).

Menurut Triatmodjo (2010) Pelabuhan dibagi menjadi dua, yaitu:

- a. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. Penyelenggara pelabuhan umum adalah unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Pelabuhan daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang, serta sarana dan prasarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.
- b. Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pengelola pelabuhan khusus adalah Pemerintah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota atau Badan Hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola pelabuhan khusus (KM 55, Tahun 2002).

Contoh dari pelabuhan khusus adalah pelabuhan khusus angkutan laut, pelabuhan khusus minyak mentah, pelabuhan khusus semen, “Bogasari”, dan sebagainya.

Menurut Triatmodjo (2010), tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2.1.2 Fungsi dan Peran Pelabuhan

Fungsi utama pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan (transhipment) dan fungsi industri.

1. Fungsi perpindahan muatan (transhipment)

Pelabuhan laut adalah perusahaan ekonomi, perubahan struktur akan terjadi akibat tindakan berbagai pihak yang terlibat dalam kegiatan pelabuhan tersebut. Pihak yang terlibat dimaksud antara lain: pengusaha pelabuhan, pemilik kapal, pengirim barang dan pemerintah.

Fungsi perpindahan muatan dari sudut pengusaha pelabuhan ditinjau secara teknis terditiatas: melengkapi fasilitas kapal keluar/masuk pelabuhan, menambat/melepas tali kapal, membongkar/memuat barang dari kapal, menilai kewajiban, membongkar barang dari kendaraan/memuat barang ke kendaraan dan keluar dari/masuk ke jaringan Transportasi umum.

Fungsi perpindahan muatan dari sudut pemilik kapal adalah palayanan kapal selama di pelabuhan dengan baik dan dalam waktu yang singkat sehingga biaya kapal di pelabuhanjadi kecil.

Fungsi perpindahan muatan dari sudut pengirim barang adalah menjamin barang keluar masuk pelabuhan dalam keadaan baik, cepat dengan biaya rendah.

Fungsi perpindahan muatan dari sudut pemerintah adalah peningkatan manfaat (benefit)sosial.

2. Fungsi industri

Pelabuhan laut merupakan industri jasa dan dapat memadu dengan industri-industri pabrik sekitarnya. Dengan adanya fasilitas pelabuhan yang baik akan mengundang pertumbuhan industri sekitarnya sehingga kawasan pelabuhan akan berkembang menjadi kutub-kutub pertumbuhan yang potensial.

Menurut Departemen perhubungan Jica dalam Pedoman Pembangunan Pelabuhan, peran pelabuhan adalah:

- Melayani kebutuhan perdagangan internasional wilayah hinterland pelabuhan sesuai permintaan berdasarkan prakiraan-prakiraan lalu lintas baik untuk seluruh barang kebutuhan atau komoditas-komoditas spesifik.
- Mendukung tumbuhnya perdagangan dan pengembangan industri regional.
- Menyerap pangsa lalu lintas internasional yang meningkat baik dengan alih muat atau pemanfaatan rute jalan darat.
- Menyediakan fasilitas-fasilitas transit untuk daerah pedalaman yang biasanya terlayani atau untuk Negara-negara tetangga yang tidak mempunyai wilayah perairan (land- locked countries).

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 2002, peranan pelabuhan adalah:

- Simpul dalam jaringan Transportasi sesuai dengan hirarkinya.
- Pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional dan internasional.
- Tempat kegiatan alih moda Transportasi.
- Penunjang kegiatan industri dan perdagangan,
- Tempat distribusi, konsolidasi dan produksi.

2.1.3 Jenis-jenis Pelabuhan

Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam yang tergantung pada sudut tinjuannya, yaitu dari segi penyelenggaraannya, pengusahaannya, fungsi dalam perdagangannasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya.

2.1.3.1 Ditinjau dari segi penyelenggaraannya

1. Pelabuhan umum

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut.

2. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah. Pelabuhan umum dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

2.1.3.2 Ditinjau dari segi pengusahaannya

1. Pelabuhan yang diusahakan

Pelabuhan ini sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang serta kegiatan lainnya. Pemakaian pelabuhan ini dikenakan biaya-biaya, seperti biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pemanduan, jasa penundaan jasa pelayanan air bersih, jasa dermaga, jasa penumpukan, bongkar muat dan sebagainya.

2. Pelabuhan yang tidak diusahakan

Pelabuhan ini hanya merupakan tempat singgahan kapal, tanpa fasilitas bongkar muat, bea cukai dan sebagainya. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan kecil yang disubsidi oleh pemerintah, dan dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

2.1.3.3 Ditinjau dari fungsi perdagangan nasional dan internasional

1. Pelabuhan laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal–kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan utama disuatu daerah yang dilabui kapal–kapal yang membawa barang untuk ekspor/impor secara langsung ke dan dari luar negeri.

2. Pelabuhan pantai

Pelabuhan pantai ialah pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan oleh karena itu tidak bebas disinggahi oleh kapal berbendera asing. Kapal asing dapat masuk ke pelabuhan ini dengan meminta izin terlebih dahulu.

2.1.3.4 Ditinjau dari segi penggunaannya

1. Pelabuhan Perikanan

Pelabuhan perikanan menyediakan tempat bagi kapal – kapal ikan untuk melakkan kegiatan penangkapan ikan dan memberikan pelayanan yang diperlukan.

2. Pelabuhan Minyak

Untuk keamanan, pelabuhan minyak harus diletakkan agak jauh dari keperluan umum. Pelabuhan minyak biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertikal yang besar, melainkan cukup membuat jembatan perancah atau tambatan yang dibuat menjorok kelaut untuk mendapatkankedalaman air yang cukup besar. Bongkar muat dilakukan dengan pipa dan pompa–pompa.

3. Pelabuhan Barang

Di pelabuhan ini terjadi perpindahan moda transportasi, yaitu dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya. Barang di bongkar dari kapal dan diturunkan di dermaga. Selanjutnya barang tersebut diangkut langsung dengan menggunakan truk atau kereta api ke tempat tujuan, atau disimpan di gudang atau di lapangan penumpukan terbuka sebelum di kirim ke tempat tujuan. Demikian pula sebaliknya, barang – barang dari pengirim ditempatkan di gudang atau lapangan penumpukan sebelum dimuat ke kapal dan diangkut ke pelabuhan tujuan.

4. Pelabuhan Penumpang

Pelabuhan/terminal penumpang digunakan oleh orang-orang bepergian dengan menggunakan kapal penumpang. Terminal penumpang dilengkapi dengan stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang yang bepergian, seperti ruang tunggu, kantor maskapai pelayaran, tempat penjualan tiket, mushala, toilet, kantor imigrasi, kantor bea cukai, keamanan, direksi pelabuhan dan sebagainya.

5. Pelabuhan Campuran

Pada umumnya pencampuran pemakaian ini terbatas untuk penumpang dan barang.

6. Pelabuhan Militer

Pelabuhan ini mempunyai daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan agar letak bangunan cukup terpisah. Konstruksi tambatan maupun dermaga hampir sama dengan pelabuhan barang, hanya saja situasi dan perlengkapannya agak lain. Pada pelabuhan barang letak atau kegunaan bangunan harus seefisien mungkin, sedang pada pelabuhan militer bangunan-bangunan pelabuhan harus dipisah-pisah yang letaknya agak berjauhan.

2.1.3.5 Ditinjau menurut letak geografis

1. Pelabuhan Alam

Pelabuhan alam merupakan daerah perairan yang terlindungi dari badai dan gelombang secara alami, misalnya oleh suatu pulau, jazirah atau terletak di teluk, estuary atau muara sungai. Di daerah ini pengaruh gelombang sangat kecil

2. Pelabuhan Buatan

Pelabuhan buatan adalah suatu daerah perairan yang dilindungi dari pengaruh gelombang dengan membuat bangunan pemecah gelombang (breakwater). Pemecah gelombang ini membuat daerah perairan tertutup dari laut dan hanya dihubungkan oleh suatu celah untuk keluar masuknya kapal. Di dalam daerah tersebut dilengkapi dengan alat penambat. Bangunan ini dibuat mulai dari pantai dan menjorok ke laut sehingga gelombang yang menjalar ke pantai terhalang oleh bangunan tersebut.

3. Pelabuhan Semi Alam

Pelabuhan ini merupakan campuran dari kedua tipe diatas. Misalnya suatu pelabuhan yang terlindungi oleh lidah pasir dan perlindungan buatahanya pada alur masuk.

2.2 Pelabuhan Perikanan

2.2.1 Definisi Pelabuhan Perikanan

Departemen Perhubungan menggolongkan pelabuhan perikanan termasuk sebagai pelabuhan khusus. Arti pelabuhan khusus yaitu pelabuhan yang penggunaannya khusus untuk kegiatan sector perindustrian, pertambangan, atau pertanian dalam arti luas. Pembangunan dan pengoprasiannya dilakukan oleh instansi bersangkutan untuk bongkar muat barang (bahan baku atau hasil produksi atau hasil eksploitasi) yang tidak dapat ditampung oleh pelabuhan umum. Selain pelabuhan perikanan, yang termasuk pelabuhan khusus adalah pelabuhan mineral, pelabuhan kayu, dan sebagainya.

Pelabuhan perikanan adalah suatu wilayah perpaduan antara wilayah daratan dan lautan yang digunakan sebagai pangkalan kegiatan penangkapan ikan dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas sejak ikan didaratkan sampai didistribusikan.

Alonze de F Quin dalam WJ Guckian (1970) mendefinisikan pelabuhan perikanan adalah suatu kawasan perairan yang tertutup atau terlindung dan cukup aman dari pengaruh angin dan gelombang laut, dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti logistic, Penyediaan bahan bakar, perbengkelan dan juga sarana pengangkutan barang-barang.

Secara singkat, Pelabuhan perikanan merupakan pusat pengembangan ekonomi perikanan ditinjau dari aspek produksi, pengolahan dan pemasaran, baik berskala lokal, nasional, maupun internasional, menurut Direktorat Jenderal Perikanan (1994), aspek-aspek tersebut dapat dirinci sebagai berikut.

1. Produksi : Pelabuhan perikanan sebagai tempat para nelayan untuk melakukan kegiatan – kegiatan produksinya, mulai dari memenuhi kebutuhan perbekalan untuk melaut sampai membongkar hasil tangkapannya.
2. Pengolahan: Pelabuhan perikanan menyediakan berbagai sarana yang dibutuhkan untuk mengolah hasil tangkapannya.
3. Pemasaran: Pelabuhan perikanan merupakan pusat pengumpulan dan tempat awal pemasaran hasil tangkapannya.

2.2.2 Klasifikasi Pelabuhan Perikanan

Seperti halnya Pelabuhan secara umum, Pelabuhan perikanan juga dapat diklasifikasikan menurut letak dan jenis usaha perikananannya. Bila dilihat dari banyaknya parameter yang ada, pengklasifikasiannya dapat dipengaruhi faktor-faktor sebagai berikut:

1. Luas lahan, letak, dan jenis konstruksi bangunan.
2. Jenis alat tangkap yang menyertai kapal – kapal.
3. Daerah penangkapan.
4. Distribusi dan tujuan ikan hasil tangkapan.

Pelabuhan perikanan menurut letak dan tipe konstruksi bangunan dibagi menjadi:

1. Pelabuhan perikanan alam;
2. Pelabuhan perikanan buatan; dan
3. Pelabuhan perikanan semialam.

Pelabuhan perikanan berdasarkan jenis dan skala usaha perikanan (Lubis, 1989) dijelaskan sebagai berikut:

1. Pelabuhan perikanan berskala besar atau perikanan laut dalam, yaitu Pelabuhan untuk perikanan industri atau bersandarnya kapal – kapal penangkapan berukuran besar dengan ukuran Panjang antara 40 sampai 120 m; berat > 50 GT. Pelabuhan mempunyai kolam Pelabuhan dalam dan dermaga yang lebih Panjang dari Pelabuhan skala menengah. Di Pelabuhan ini terdapat juga perusahaan – perusahaan industry pengolahan dan grosir atau pedagang – pedagang besar. Hasil tangkapan yang didaratkan, didistribusikan untuk tujuan nasional maupun internasional.
2. Pelabuhan berskala menengah, yaitu Pelabuhan untuk perikanan semi-industri atau tempat berlabuh dan bertambatnya kapal-kapal penangkapan ikan berukuran antara 15 sampai 50 GT. Dipelabuhan ini terkadang terdapat juga perusahaan – perusahaan pengolahan ikan dan pada umumnya hasil tangkapannya untuk tujuan nasional dan sedikit untuk lokal.
3. Pelabuhan perikanan berskala kecil/perikanan pantai, yaitu Pelabuhan untuk perikanan kecil atau perikanan tradisional atau tempat berlabuh dan bertambatnya kapal-kapal penangkapan ukuran <15 GT. Pelabuhan yang mempunyai kolam Pelabuhan tidak dalam. Hasil tangkapan yang didaratkan pada umumnya dalam bentuk segar atau dipertahankan kesegarannya dengan menambahkan es, hasil tangkapan ditujukan terutama untuk pemasaran lokal.

Pelabuhan perikanan menurut daerah operasi penangkapan, dibagi menjadi:

1. Pelabuhan perikanan laut lepas, yaitu Pelabuhan tempat berlabuh atau bersandarnya kapal – kapal ikan yang melakukan penangkapan di laut lepas atau di perairan zona ekonomi eksklusif.

2. Pelabuhan perikanan lepas pantai, yaitu Pelabuhan tempat berlabuh atau bersandarnya kapal – kapal ikan yang melakukan penangkapan di lepas pantai atau do perairan nusantara.
3. Pelabuhan perikanan pantai, yaitu Pelabuhan tempat berlabuh atau bersandarnya kapal – kapal ikan yang melakukan penangkapan di perairan pantai.

Berdasarkan UU No. 31 Tahun 2006 tentang perikanan, maka Pelabuhan perikanan diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS/Tipe A)
2. Pelabuhan perikanan Nusantara (PPN/Tipe B)
3. Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP/Tipe C)
4. Pangkalan pendaratan ikan (PPI/Tipe D)

Tabel 1 Kriteria pelabuhan perikanan berdasarkan kelasnya

Kelas Pelabuhan	Kriteria
PPS	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di laut territorial, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, dan laut lepas • Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang–kurangnya 60 GT. • Panjang dermaga sekurang–kurangnya 300 meter, dengan kedalaman kolam sekurang–kurangnya minus 3 meter. • Mampu menampung sekurang-kurangnya 100 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 6000 GT kapal perikanan sekaligus

Kelas Pelabuhan	Kriteria
PPN	<ul style="list-style-type: none"> • Ikan yang didaratkan seagian untuk tujuan ekspor • Terdapat industri perikanan • Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di laut teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. • Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang–kurangnya 30 GT. • Panjang dermaga sekurang–kurangnya 150 meter, dengan kedalaman kolam sekurang–kurangnya minus 3 meter. • Mampu menampung sekurang–kurangnya 75 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang–kurangnya 2250 GT kapal perikanan sekaligus. • Terdapat industry perikanan.
PPP	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di perairan pedalaman, perairankepulauan, dan laut territorial. • Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang–kurangnya 10 GT. • Panjang dermaga sekurang–kurangnya 100 meter, dengan kedalaman kolam sekurang–kurangnya minus 2 meter. • Mampu menampung sekurang–kurangnya 30 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang–kurangnya 300 GT kapal perikanan sekaligus.

Kelas Pelabuhan	Kriteria
PPI	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di perairan pedalaman dan perairan kepulauan. • Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 3 GT. • Panjang dermaga sekurang-kurangnya 50 meter, dengan kedalaman kolam minus 2 meter. • Mampu menampung sekurang-kurangnya 20 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 60 GT kapal perikanan sekaligus.

Sumber: UU No.31 Tahun (2006)

2.2.3 Peran Pelabuhan Perikanan

Secara rinci Pelabuhan perikanan berperan penting dalam penanganan hasil tangkapan yang didaratkan. Hasil tangkapan ikan yang didaratkan haruslah ditangani dengan sebaik – baiknya untuk menghindari menurunnya mutu. Oleh sebab itu Pelabuhan prikananlah yang memberikan jasa – jasanya meliputi:

1. Penanganan untuk mempertahankan mutu dan memberikan nilai tambah terhadap hasil tangkapan yang didaratkan.
2. Mampu melakukan pembongkaran secara cepat dan penyeleksian ikan secara cermat
3. Mampu memasarkan ikan yang menguntungkan baik bagi nelayan maupun pedagang, melalui aktivitas pelelangan ikan.

2.2.4 Operasional Pelabuhan Perikanan

Operasional pelabuhan perikanan adalah segala aktivitas di pelabuhan perikanan mulai dari kegiatan praproduksi, produksi, pengolahan, pemasaran ikan dan pengawasan sumberdaya ikan. Agar aktivitas diatas dapat berjalan dengan baik harus didukung dengan fasilitas pokok, fungsional, dan penunjang sesuai dengan tipe pelabuhan, serta harus ditunjang dengan kegiatan administrasi dan pengaturan sumberdaya manusia.

Keberhasilan kegiatan pelabuhan perikanan tergantung pada kelancaran aktivitasnya mulai dari proses pendaratan hasil tangkapan, pelelangan, pengolahan hingga pemasarannya. Kelancaran aktivitas tersebut harus efektif mulai dari alir aktivitas (flow of activities), alir barang/ikan (flow of goods) sampai alir manusianya (flow of human).

Alir aktivitas diperhitungkan mulai saat kapal masuk ke wilayah pelabuhan perikanan sampai dengan saat pemasaran hasil tangkapan keluar pelabuhan. Alir barang/ikan dimulai saat pendaratan hasil tangkapan di dermaga sampai disalurkan ke pedagang (pedagang, pengecer pedagang besar) secara lokal maupun antarprovinsi dan alir bahan perbekalan (air, es. Bahan bakar minyak, perlengkapan kapal/alat tangkap, makanan) berkaitan dengan fasilitas penyediaan bahan tersebut. Alir manusia adalah orang-orang yang terlibat dalam aktivitas kegiatan di pelabuhan perikanan dari nelayan yang melakukan operasi penangkapan ikan, pembongkaran, penyortiran, buruh yang melakukan pengangkutan ikan atau bahan perbekalan, pedagang yang melakukan transaksi dan penjualan ikan, pengolah yang melakukan aktivitas pengolahan ikan, pengelola pelabuhan yang melakukan pengorganisasian, pengawasan kegiatan-kegiatan di pelabuhan, pendataan hasil tangkapan, serta pengunjung/wisatawan yang berkunjung untuk membeli ikan (Lubis, 2012).

2.3 Kinerja

2.3.1 Definisi Kinerja

- a. Dalam Kamus Besar Bahasa Inggris, istilah kinerja atau performa disebut dengan performance yang diartikan sebagai unjuk kerja. Hal ini mengandung arti bahwa kinerja merupakan tolak ukur hasil pencapaian terhadap pekerjaan yang telah ditentukan sebelumnya untuk mencapai kondisi optimal, efektif dan efisien.
- b. Rahadi (2010), menyebutkan kinerja (performance) adalah penampilan yang melakukan, menggambarkan dan menghasilkan sesuatu hal, baik yang bersifat fisik dan non fisik yang sesuai dengan petunjuk, fungsi dan tugasnya yang didasari oleh pengetahuan, sikap dan keterampilan.
- c. Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 20/KEP-DJPT/2015, kinerja adalah hasil kerja dari instansi yang diukur sesuai standar yang dapat diukur sesuai standar yang telah ditetapkan. Kinerja merujuk kepada tingkat keberhasilan dalam melaksanakan tugas serta kemampuan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Kinerja dinyatakan baik dan sukses jika tujuan yang diinginkan dapat tercapai dengan baik.

Berdasarkan hal di atas dapat dikatakan bahwa kinerja adalah hasil pencapaian dari pelaksanaan suatu pekerjaan/kegiatan dalam mewujudkan tujuan/target organisasi sesuai dengan visi dan misi yang telah ditetapkan. Kinerja dapat diketahui dan diukur jika telah mempunyai kriteria atau standar keberhasilan tolok ukur yang ditetapkan dalam pengukuran. Kriteria keberhasilan ini berupa tujuan-tujuan atau target-target tertentu yang hendak dicapai. Tanpa ada tujuan atau target, kinerja seseorang atau organisasi tidak dapat diketahui karena tidak memiliki tolok ukur.

2.3.2 Kinerja Pelabuhan

Kinerja Pelabuhan adalah hasil kerja terukur dari prestasi atau tingkat keberhasilan yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utiisasi pemakaianalat dalam periode waktu dengan satuan tertentu.

Menurut Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pasal1 Ayat 4, kinerja pelayanan operasional adalah hasil kerja terukur yang dicapai di pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang, utilitas fasilitas dan alat dalam periode waktudan satuan tertentu.

2.3.3 Kinerja Pelabuhan Perikanan

Kinerja operasional pelabuhan perikanan adalah hasil kerja terukur yang dicapai pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi fasilitas dan alat, dalam periode waktu dan satuan tertentu. Indikator kinerja pelayanan operasional adalah variabel-variabel pelayanan, penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Standar kinerja pelayanan operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh penyelenggara pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk Penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan (www.dephub.go.id).

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 20/KEP-DJPT/2015, untuk menilai dan mengevaluasi kinerja suatu pelabuhan perikanan didasarkan pada (a) metode evaluasi kinerja pelabuhan perikanan, (b) tolok ukur kriteria, (c) kriteria penilaian dan (d) hasil penelitian.

a. Metode Evaluasi Kinerja Pelabuhan Perikanan

Metode evaluasi Kinerja Pelabuhan Perikanan menggunakan metode pembobotan (scoring method) yang mengacu kepada indikator yang telah ditetapkan baik sebagai tolok ukur kriteria maupun standar volumenya. Indikator ini merupakan indikator pencapaian secara mikro yakni untuk menjabarkan evaluasi kinerja pelabuhan perikanan secara lebih rinci perklas pelabuhan perikanan. Dari data yang ada (dilaporkan) berdasarkan realisasi pencapaian dibandingkan dengan standar indikator akhirnya diketahui hasil penilaian akhir yaitu berupa nilai keberhasilan. Nilai ini yang dijadikan tolok ukur dalam mengevaluasi pelabuhan perikanan. Adapun waktu pelaksanaan evaluasi dilakukan secara bulanan, triwulan ataupun tahunan sesuai dengan tolok ukurnya.

b. Tolok Ukur Kriteria

Tolok ukur kriteria yang digunakan untuk mengukur keberhasilan pengelolaan pelabuhan perikanan dalam pedoman ini dibedakan dalam beberapa kriteria antara lain:

1. Administrasi dan Sistem Informasi

- 1) Pusat Informasi Pelabuhan Perikanan (PPIP)
- 2) E-logbook
- 3) Aplikasi SPB-Online
- 4) Sertifikat Hasil Tangkapann Ikan (SHTI)
- 5) Aplikasi Inspeksi Pembongkaran Ikan
- 6) Aplikasi Pendataan Statistik Perikanan Tangkap (SISKA)
- 7) Realisasi Penyerapan Anggaran
- 8) Pendapatan Pelabuhan Perikanan
- 9) Ketersediaan SDM Pengelola Pelabuhan Perikanan.

2. Fasilitas Pelabuhan Perikanan

- 1) Kapasitas daya tampung kapal perikanan
- 2) Panjang dermaga
- 3) Kedalaman kolam
- 4) Sarana perbaikan (docking, bengkel)
- 5) Kelengkapan fasilitas pemasaran dan distribusi ikan
- 6) Ketersediaan lahan pelabuhan

3. Pelayanan Publik

- 1) Pelayanan tambat labuh
- 2) Produksi perikanan
- 3) Frekuensi kunjungan kapal
- 4) STBLKK
- 5) Fasilitasi penyuluhan, pengawasan dan pengendalian sumberdaya ikan, perkarantinaan ikan, publikasi hasil penelitian, pemantauan wilayah pesisir, wisata bahari, pembinaan mutu, pengolahan dan pemasaran serta distribusi hasil perikanan
- 6) Pelayanan K5
- 7) Penyaluran air bersih (kapal dan industri pengolahan)
- 8) Penyaluran es(kapal)
- 9) Penyaluran BBM (kapal)

4. Investasi dan Industri

- 1) Pelayanan pengolahan hasil perikanan di WKOPP
- 2) Pemamfaatan lahan pelabuhan
- 3) Penyerapan tenaga kerja

c. Kriteria Penelitian

Adapun kriteria untuk masing-masing tolok ukur diatas adalah sebagai berikut:

1. Administrasi dan Sistem Informasi

Untuk melihat keaktifan dari UPT dalam melakukan entri data di beberapa aplikasi yaitu:

1) PPIP

Penilaian tertinggi dicapai apabila UPT aktif melakukan entri data di aplikasi PPIP dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah ya atau tidak, berlaku untuk UPT pusat. Apabila UPT aktif melakukan entri data maka skala yang diperoleh 4, jika tidak aktif, skala yang diperoleh 1.

2) E-logbook

Penilaian tertinggi dicapai apabila UPT aktif melakukan entri data di aplikasi e-logbook dengan bobot sebesar 2. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah ya atau tidak, berlaku untuk UPT pusat. Apabila UPT aktif melakukan entri data maka skala yang diperoleh 4, jika tidak aktif skala yang diperoleh 1.

3) Aplikasi SPB-Online

Penilaian tertinggi dicapai apabila UPT aktif melakukan entri data di aplikasi SPB-Online dengan bobot sebesar 2. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah ya atau tidak, berlaku untuk UPT pusat. Apabila UPT aktif melakukan entri data maka skala yang diperoleh 4, jika tidak aktif skala yang diperoleh 1.

4) SHTI

Penilaian tertinggi dicapai apabila UPT aktif melakukan entri data di aplikasi SHTI dengan bobot sebesar 2. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah ya atau tidak, berlaku untuk UPT pusat. Apabila UPT aktif melakukan entri data maka skala yang diperoleh 4, jika tidak aktif skala yang diperoleh 1.

5) Aplikasi Inspeksi Pembongkaran Ikan

Penilaian tertinggi dicapai apabila UPT aktif melakukan entri data di aplikasi Inspeksi Pembongkaran Ikan dengan bobot sebesar 1. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah ya atau tidak, berlaku untuk UPT pusat. Apabila UPT aktif melakukan entri data maka skala yang diperoleh 4, jika tidak aktif skala yang diperoleh 0.

6) SISKA

Penilaian tertinggi dicapai apabila UPT aktif melakukan entri data di aplikasi SISKA dengan bobot sebesar 2. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah ya atau tidak, berlaku untuk UPT pusat. Apabila UPT aktif melakukan entri data maka skala yang diperoleh 4, jika tidak aktif skala yang diperoleh 1.

7) Realisasi Penyerapan Anggaran

Dasar kriteria ini adalah realisasi anggaran pelabuhan perikanan dengan bobot sebesar 4, berlaku untuk semua UPT Pelabuhan Perikanan. Apabila realisasi anggaran pelabuhan perikanan antara 75-100% maka skala yang diperoleh 4, jika realisasi anggaran pelabuhan perikanan antara 50-75% skala yang diperoleh 3, jika realisasi anggaran pelabuhan perikanan antara 25-50% skala yang diperoleh 2 dan jika realisasi penyerapan anggaran pelabuhan perikanan dibawah 25% skala yang diperoleh 1.

8) Pendapatan Pelabuhan

Dasar kriteria ini adalah pendapatan pelabuhan perikanan dengan bobot sebesar 4, berlaku untuk semua UPT Pelabuhan Perikanan. Apabila pendapatan pelabuhan perikanan diatas 90% maka skala yang diperoleh 4, jika pendapatan pelabuhan perikanan antara 60-90% skala yang diperoleh 3, jika pendapatan pelabuhan perikanan antara 30-60% skala yang diperoleh 2, dan jika pendapatan pelabuhan perikanan dibawah 30% skala yang diperoleh 1.

9) Ketersediaan SDM Pengelola Pelabuhan Perikanan

Dasar kriteria ini adalah ketersediaan SDM pengelola dengan bobot sebesar 4, berlaku untuk semua UPT pelabuhan perikanan. Apabila SDM pengelola Pelabuhan Perikanan lengkap maka skala yang diperoleh 4, jika kurang lengkap skala yang diperoleh 3, dan jika tidak ada, skala yang diperoleh 1.

2. Fasilitas Pelabuhan Perikanan

1) Kapasitas daya tampung kolam pelabuhan

Dasar kriteria ini adalah kapasitas daya tampung kolam pelabuhan dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas Pelabuhan Perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah apabila produksi >6.000 GT skala yang diperoleh 4, produksi $2.250-6.000$ GT skala yang diperoleh 3, dan produksi < 2.250 GT skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPN adalah apabila produksi >2.250 GT skala yang diperoleh 4, produksi $300-2.250$ GT skala yang diperoleh 3, dan produksi < 300 GT skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPP adalah apabila produksi >300 GT skala yang diperoleh 4, produksi $75-300$ GT skala yang diperoleh 3, dan produksi < 75 GT skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPI adalah apabila produksi >75 GT skala yang diperoleh 4, produksi $30-75$ GT skala yang diperoleh 3, dan produksi < 30 GT skala yang diperoleh 2.

2) Panjang Dermaga

Dasar kriteria ini adalah panjang dermaga dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas Pelabuhan Perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah apabila panjang dermaga >300 m skala yang diperoleh 4, panjang dermaga $150-300$ m skala yang diperoleh 3, dan panjang dermaga <150 m skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPN adalah apabila panjang dermaga >150 m skala yang diperoleh 4, panjang dermaga $100-150$ m skala yang diperoleh 3, dan panjang dermaga <100 m skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPP adalah apabila panjang dermaga >100 m skala yang diperoleh 4, panjang dermaga $50-100$ m skala yang diperoleh 3, dan panjang dermaga <50 m skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPI adalah apabila panjang dermaga >50 m skala yang diperoleh 4, panjang dermaga 25-50m skala yang diperoleh 3, dan panjang dermaga <25 m skala yang diperoleh 2.

3) Kedalaman Kolam

Dasar kriteria ini adalah kedalaman kolam dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas Pelabuhan Perikanan.

Kriteria untuk PPS dan PPN adalah apabila kedalaman kolam pelabuhan >3 m skala yang diperoleh 4, kedalaman kolam pelabuhan 1-3 m skala yang diperoleh 3, dan kedalaman kolam pelabuhan <1 m skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPP dan PPI adalah apabila kedalaman kolam pelabuhan >2 m skala yang diperoleh 4, kedalaman kolam pelabuhan 1-2 m skala yang diperoleh 3, dan kedalaman kolam pelabuhan <1 m skala yang diperoleh 2.

4) Sarana Perbaikan

Dasar kriteria ini adalah ketersediaan docking dengan bobot sebesar 2. Standar penilaian untuk kinerja ini adalah ada atau tidak, berlaku untuk semua UPT pelabuhan perikanan. Apabila ada jasa docking dan bengkel maka skala yang diperoleh 4, jika tidak ada skala yang diperoleh 1.

5) Kelengkapan Fasilitas Pemasaran dan Distribusi

Dasar kriteria ini adalah informasi pemasaran dan distribusi perikanan dengan bobot sebesar 2. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah ada atau tidak, berlaku untuk semua pelabuhan perikanan. Apabila lengkap fasilitas pemasaran dan distribusi maka skala yang diperoleh 4, jika tidak ada, skala yang diperoleh 1.

6) Ketersediaan Lahan Pelabuhan

Dasar kriteria ini adalah ketersediaan lahan pelabuhan dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas pelabuhan perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah lahan pelabuhan >20 ha, maka skala yang diperoleh 4, lahan pelabuhan 10-20 ha maka skala yang diperoleh 3, lahan pelabuhan 5-10 ha, maka skala yang diperoleh 2, dan lahan pelabuhan <5 ha, maka skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPN adalah lahan pelabuhan >10 ha, maka skala yang diperoleh 4, lahan pelabuhan 6-10 ha maka skala yang diperoleh 3, lahan pelabuhan 3-6 ha, maka skala yang diperoleh 2, dan lahan pelabuhan <3 ha, maka skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPP adalah lahan pelabuhan >5 ha, maka skala yang diperoleh 4, lahan pelabuhan 3-5 ha maka skala yang diperoleh 3, lahan pelabuhan 1,5-3 ha, maka skala yang diperoleh 2, dan lahan pelabuhan <1,5 ha, maka skala yang diperoleh 1.

3. Pelayanan Publik

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Per.02/MEN/2012 tentang Pelayanan Publik di Lingkungan Kementerian Kelautan dan Perikanan disebutkan bahwa jenis pelayanan public di KKP antara lain pelayanan jasa public (jasa pelabuhan perikanan; tambat labuh; jasa pengelolaan modal usaha; pemanfaatan lahan fasilitas pelabuhan perikanan), pelayanan administrative (perizinan, sertifikasi, dana tau rekomendasi di bidang usaha perikanan tangkap). Adapun tolok ukur untuk kriteria pelayanan public antara lain:

1) Tambat Labuh

Dasar kriteria ini adalah kapasitas tonase kapal dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas pelabuhan perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah apabila kunjungan tonase kapal >60 GT skala yang diperoleh 4, tonase kapal 30-60 GT skala yang diperoleh 3, dan tonase kapal <30 GT skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPN adalah apabila kunjungan tonase kapal >30 GT skala yang diperoleh 4, tonase kapal 10-30 GT skala yang diperoleh 3, dan tonase kapal <10 GT skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPP adalah apabila kunjungan tonase kapal >10 GT skala yang diperoleh 4, tonase kapal 5-10 GT skala yang diperoleh 3, dan tonase kapal <5 GT skala yang diperoleh 2.

Kriteria untuk PPI adalah apabila kunjungan tonase kapal >5 GT skala yang diperoleh 4, tonase kapal 2-5 GT skala yang diperoleh 3, dan tonase kapal <2 GT skala yang diperoleh 2.

2) Produksi Perikanan

Dasar kriteria ini adalah produksi perikanan perbulan dengan bobot sebesar sebesar 5. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas pelabuhan perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah apabila produksi >50 ton perhari, skala yang diperoleh 4, produksi 30-50 ton perhari skala yang diperoleh 3, produksi <30 ton perhari skala yang diperoleh 2, dan tidak melaporkan skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPN adalah apabila produksi >30 ton perhari, skala yang diperoleh 4, produksi 5-30 ton perhari skala yang diperoleh 3, produksi <5 ton perhari skala yang diperoleh 2, dan tidak melaporkan skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPP adalah apabila produksi >5 ton perhari, skala yang diperoleh 4, produksi 2-5 ton perhari skala yang diperoleh 3, produksi <2 ton perhari skala yang diperoleh 2, dan tidak melaporkan skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPI adalah apabila produksi >2 ton perhari, skala yang diperoleh 4, produksi 1-2 ton perhari skala yang diperoleh 3, produksi <1 ton perhari skala yang diperoleh 2, dan tidak melaporkan skala yang diperoleh 1.

3) Frekuensi Kunjungan Kapal

Dasar kriteria ini adalah frekuensi kunjungan kapal dengan bobot sebesar 5. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas pelabuhan perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah apabila kunjungan kapal >14 unit skala yang diperoleh 4, kunjungan kapal 10-14 unit, skala yang diperoleh 3, kunjungan kapal 5-9 unit, skala yang diperoleh 2, dan kunjungan kapal 1-4 unit, skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPN adalah apabila kunjungan kapal >12 unit skala yang diperoleh 4, kunjungan kapal 9-12 unit, skala yang diperoleh 3, kunjungan kapal 4-8 unit, skala yang diperoleh 2, dan kunjungan kapal 1-3 unit, skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPP adalah apabila kunjungan kapal >10 unit skala yang diperoleh 4, kunjungan kapal 7-10 unit, skala yang diperoleh 3, kunjungan kapal 3-5 unit, skala yang diperoleh 2, dan kunjungan kapal 1-2 unit, skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPI adalah apabila kunjungan kapal >7 unit skala yang diperoleh 4, kunjungan kapal 5-7 unit, skala yang diperoleh 3, kunjungan kapal 2-4 unit, skala yang diperoleh 2, dan kunjungan kapal 1 unit, skala yang diperoleh 1.

4) STBLKK

Dasar kriteria ini adalah terbitnya STBLKK dengan bobot sebesar 5. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah jumlah STBLKK perkapal yang masuk, berlaku untuk semua UPT pelabuhan perikanan. Kriterianya adalah apabila STBLKK kapal yang masuk = 100% skala yang diperoleh 4, STBLKK kapal yang masuk = 75-99% skala yang diperoleh 3, STBLKK kapal yang masuk = 50-74% skala yang diperoleh 2, dan STBLKK kapal yang masuk = <50% skala yang diperoleh 1.

5) Sosialisasi dan Bimbingan Teknis

Dasar kriteria ini adalah sosialisasi pertriwulan dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini berlaku untuk semua klas pelabuhan. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah apabila pertemuan >3 kali skala yang diperoleh 4, pertemuan 3 kali skala yang diperoleh 3, pertemuan 2 kali skala yang diperoleh 2 dan tidak ada pertemuan skala yang diperoleh 1.

6) Fasilitasi penyuluhan, pengawasan dan pengendalian sumberdaya ikan, perkarantinaan ikan, publikasi hasil penelitian, pemantauan wilayah pesisir, wisata bahari, pembinaan mutu, pengolahan dn pemasaran serta distribusi hasil perikanan.

Dasar kriteria ini adalah kegiatan yang terselenggara dengan bobot sebesar 4, standar penilaian untuk kriteria ini berlaku untuk semua klas pelabuhan. Standar penilaian kriteria ini adalah apabila pertemuan >4 kali skala yang diperoleh 4, pertemuan 3-4 kali skala yang diperoleh 3, pertemuan 1-2 kali skala yang diperoleh 2 dan tidak ada pertemuan skala yang diperoleh 1.

7) Pelaksanaan K5

Dasar kriteria ini adalah adanya pelaksanaan K5 dengan bobot sebesar 4, berlaku untuk semua klas pelabuhan perikanan, kriterianya adalah baik skala yang diperoleh 4, sedang skala yang diperoleh 3, kurang skala yang diperoleh 2, dan sangat kurang skala yang diperoleh 1.

8) Penyaluran air bersih

Dasar kriteria ini adalah jumlah air yang disalurkan kepada kapal perikanan dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah sama untuk semua klas pelabuhan perikanan. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah apabila penyaluran air bersih sesuai kebutuhan 100% skala yang diperoleh 4, jika kebutuhan terpenuhi antara 75-99% skala yang diperoleh 3, jika kebutuhan terpenuhi antara 50-74% skala yang diperoleh 2 dan jika kebutuhan terpenuhi dibawah <50% skala yang diperoleh 1.

9) Penyaluran es (kapal)

Dasar kriteria ini adalah jumlah es yang disalurkan kepada kapal perikanan dengan bobot sebesar 4. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah sama untuk semua klas pelabuhan perikanan. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah apabila penyaluran es sesuai kebutuhan 100% skala yang diperoleh 4, jika kebutuhan terpenuhi antara 75-99% skala yang diperoleh 3, jika kebutuhan terpenuhi antara 50-74% skala yang diperoleh 2 dan jika kebutuhan terpenuhi dibawah <50% skala yang diperoleh 1.

10) Penyaluran BBM (kapal)

Dasar kriteria ini adalah jumlah BBM yang disalurkan kepada kapal perikanan dengan bobot sebesar 5. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah sama untuk semua klas pelabuhan perikanan. Standar penilaian untuk kriteria ini adalah apabila penyaluran BBM sesuai kebutuhan 100% skala yang diperoleh 4, jika kebutuhan terpenuhi antara 75-99% skala yang diperoleh 3, jika kebutuhan terpenuhi antara 50-74% skala yang diperoleh 2 dan jika kebutuhan terpenuhi dibawah <50% skala yang diperoleh 1.

4. Investasi dan Industri

1) Pelayanan Pengolahan Hasil Perikanan di WKOPP

Dasar kriteria ini adalah jumlah industri/usaha pengolahan hasil perikanan di WKOPP dengan bobot sebesar 3. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas pelabuhan perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah jumlah industri/usaha >30 unit skala yang diperoleh 4, jumlah industri/usaha 20-30 unit skala yang diperoleh 3, jumlah industri/usaha 10-20 unit skala yang diperoleh 2, dan jumlah industri/usaha <10 unit skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPN adalah jumlah industri/usaha >15 unit skala yang diperoleh 4, jumlah industri/usaha 10-15 unit skala yang diperoleh 3, jumlah industri/usaha 5-10 unit skala yang diperoleh 2, dan jumlah industri/usaha <5 unit skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPP adalah jumlah industri/usaha >6 unit skala yang diperoleh 4, jumlah industri/usaha 4-6 unit skala yang diperoleh 3, jumlah industri/usaha 2-4 unit skala yang diperoleh 2, dan jumlah industri/usaha <2 unit skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPI adalah jumlah industri/usaha >2 unit skala yang diperoleh 4, jumlah industri/usaha 2 unit skala yang diperoleh 3, jumlah industri/usaha 1 unit skala yang diperoleh 2, dan tidak ada industri/usaha skala yang diperoleh 1.

2) Pemanfaatan Lahan Pelabuhan

Dasar kriteria ini adalah pemanfaatan lahan pelabuhan dengan bobot sebesar 3, berlaku untuk semua klas pelabuhan perikanan. Kriterianya adalah sangat optimal = 80-100% maka skala yang diperoleh 4, optimal = 60-79% maka skala yang diperoleh 3, cukup optimal = 40-59% maka skala yang diperoleh 2, dan belum optimal = $<40\%$ maka skala yang diperoleh 1.

3) Penyerapan Tenaga Kerja

Dasar kriteria ini adalah jumlah penyerapan tenaga kerja dengan bobot sebesar 3. Standar penilaian untuk kriteria ini berbeda untuk masing-masing klas pelabuhan perikanan.

Kriteria untuk PPS adalah tenaga kerja >3000 perbulan maka skala yang diperoleh 4, 2000-3000 orang perbulan maka skala yang diperoleh 3, tenaga kerja 1000-2000 orang perbulan maka skala yang diperoleh 2, tenaga kerja <1000 orang perbulan maka skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPN adalah tenaga kerja >1500 perbulan maka skala yang diperoleh 4, 1000-1500 orang perbulan maka skala yang diperoleh 3, tenaga kerja 500-1000 orang perbulan maka skala yang diperoleh 2, tenaga kerja <500 orang perbulan maka skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPP adalah tenaga kerja >300 perbulan maka skala yang diperoleh 4, 200-300 orang perbulan maka skala yang diperoleh 3, tenaga

kerja 100-200 orang perbulan maka skala yang diperoleh 2, tenaga kerja <100 orang perbulan maka skala yang diperoleh 1.

Kriteria untuk PPI adalah tenaga kerja >150 perbulan maka skala yang diperoleh 4, 100-150 orang perbulan maka skala yang diperoleh 3, tenaga kerja 50-100 orang perbulan maka skala yang diperoleh 2, tenaga kerja <50 orang perbulan maka skala yang diperoleh 1.

d. Hasil Penilaian (Evaluasi Kinerja)

Dari hasil evaluasi kinerja pelabuhan perikanan dapat disimpulkan bahwa suatu pelabuhan perikanan dapat memiliki kinerja sesuai dengan kategori yang telah ditetapkan. Untuk menetapkan kategori penilaian didasarkan pada skor nilai keberhasilan yang diperoleh dari hasil perhitungan yaitu, bobot (A) dikalikan dengan skala (S) dibagi dengan 4.

Berdasarkan skor Nilai Keberhasilan (NK) maka hasil evaluasi kinerja pelabuhan perikanan dibagi menjadi 4 kategori yaitu:

- 1) Sangat baik jika $NK = (86-100)$
- 2) Baik jika $NK = (66-85)$
- 3) Sedang jika $NK = (46-65)$
- 4) Kurang jika $NK = (0-45)$.