

TESIS

**ARAHAN PEMANFAATAN INFRASTRUKTUR KAWASAN
UNTUK PENINGKATAN AKTIFITAS
PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA UNTIA
KECAMATAN BIRINGKANAYA KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh

Muhammad Idris

P0200213002



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN WILAYAH
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2018**

**ARAHAN PEMANFAATAN INFRASTRUKTUR KAWASAN
UNTUK PENINGKATAN AKTIFITAS
PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA UNTIA
KECAMATAN BIRINGKANAYA KOTA MAKASSAR**

**Directions For Utilizing Area Infrastructure to Increase
Activities Untia Nusantara Fishery Port
Biringkanaya District, Makassar City**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat Mencapai Gelar Magister

Program Studi

Perencanaan Pengembangan Wilayah

Disusun dan Diajukan Oleh

MUHAMMAD IDRIS

Kepada

**SEKOLAH PASCA SARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN MAKASSAR
2018**

TESIS**ARAHAN PEMANFAATAN INFRASTRUKTUR KAWASAN UNTUK
PENINGKATAN AKTIVITAS PELABUHAN PERIKANAN
NUSANTARA UNTIA KECAMATA BIRINGKANAYA
KOTA MAKASSAR**

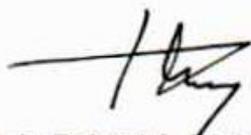
Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD IDRIS
Nomor Pokok P0200213002

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis
pada tanggal 28 Desember 2018
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Penasehat,

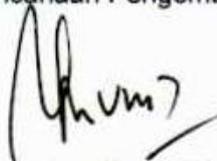


Dr. Ir. Roland A. Barkey
Ketua



Dr. Muh. Hatta Jamil, SP., M.Si
Anggota

Ketua Program Studi
Perencanaan Pengembangan Wilayah,



Prof. Dr. Ir. Ahmad Munir, M.Eng



Dekan Sekolah Pascasarjana
Universitas Hasanuddin,

Prof. Dr. H. Jamaluddin Jompa, M.Sc

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Idris

Nomor Mahasiswa : P0200213002

Program Studi : Perencanaan dan Pengembangan Wilayah

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 28 Desember 2018
Yang menyatakan,



Muhammad Idris

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT berkat segala limpahan rahmat, petunjuk, hidayah dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis dengan judul “Arahan Pemanfaatan Infrastruktur Kawasan Untuk Peningkatan Aktivitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar”. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu M.A selaku Rektor Universitas Hasanuddin, Prof Dr Ir Jamaluddin Jompa, M.Sc selaku Dekan Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin dan Prof. Dr. Ir. Ahmad Munir, M.Eng selaku Ketua Program Studi Perencanaan dan Pengembangan Wilayah yang telah memberikan dukungan kepada penulis selama menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin.
2. Dr. Ir. Roland A Barkey dan Dr. Muh. Hatta Jamil, S.P., M.Si selaku komisi pembimbing yang senantiasa meluangkan waktu memberikan arahan, bimbingan, dan motivasi kepada penulis dalam melakukan penelitian dan penulisan tesis ini. Prof. Dr. I Made Benyamin, M.Ec., Prof. Dr. H. M. Tahir Kasnawi, SU dan Prof. Dr. Ir. Hazairin Zubair, M.S selaku komisi penguji dan penilai kualifikasi ujian tutup, dan seluruh staf pengajar yang telah mencurahkan ilmunya serta staf akademik Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin atas segala bantuan selama menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin.
3. Kepada Camat Biringkanaya beserta seluruh staff atas bantuan dan kerja samanya selama ini mulai awal sampai dengan akhir penelitian.
4. Kepala PPN Untia beserta staff atas bantuan dan kerjasamanya selama penelitian.
5. Ayahanda Aris Roli dan Ibunda Hj. Khadijah, Bapak mertua Prof. Dr. H. M. Idrus Abustam dan ibu mertua Dra. Hj Nurmi, Kakak dan Adikku

tersayang dan seluruh keluarga besar terima kasih atas segala doa dan dukungan, kebersamaan, cinta dan kasih sayang yang telah diberikan.

6. Kepada Saudara/saudariku seperjuangan pada Pasca Sarjana Program Perencanaan dan Pengembangan Wilayah UNHAS Angkatan 2013, terima kasih atas bantuan, motivasi, persaudaraan, kebersamaannya selama ini.
7. Kepada Istriku tercinta Raeny Tenriola Idrus, S.T., M.Si., serta anakku Muhammad Afif Dzulfaqar Idris terimakasih atas dukungan dan pengertiannya sehingga saya tetap semangat menyelesaikan pendidikan S2.
8. Kepada semua pihak yang turut membantu dalam penelitian dan penyusunan tesis ini namun tidak disebutkan satu persatu, terima kasih atas bantuan dan kerjasamanya

Penulis berharap semoga hasil penelitian yang tertuang dalam tesis ini dapat memberikan manfaat bagi para pembacanya.

Makassar, 28 Desember 2018

Muhammad Idris

ABSTRAK

MUHAMMAD IDRIS. Arahana Pemanfaatan Infrastruktur Kawasan Untuk Peningkatan Aktivitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar (dibimbing oleh Roland A. Barkey dan Hatta Jamil).

Penelitian ini bertujuan merumuskan arahan pemanfaatan yang tepat terhadap infrastruktur kawasan untuk peningkatan Aktifitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia.

Metode analisis yang digunakan untuk menentukan rumusan strategi pemanfaatan yang tepat infrastruktur kawasan untuk peningkatan aktifitas Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia adalah dengan *force analysis*.

Hasil penelitian menunjukkan tidak berjalannya aktifitas pada PPN Untia ditinjau dari ketersediaan infrastuktur jika dilihat infrastruktur Pelabuhan Perikanan berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia pada PPN Untia masih ada infrastruktur yang belum tersedia seperti stasiun pengisian bahan bakar, sistem pengolahan limbah dan ketersediaan sarana air bersih.

Kata Kunci: Infrastruktur, Pelabuhan Perikanan Nusantara, Arahana Pemanfaatan

ABSTRACT

MUHAMMAD IDRIS. Directions for Utilizing Regional Infrastructure to Increase the Activities of the Nusantara Untia Fishing Port, Biringkanaya District, Makassar City (supervised by Roland A. Barkey and Hatta Jamil).

This research aims to formulate directions for the appropriate use of regional infrastructure to increase the activities of the Untia Archipelago Fishing Port.

The analytical method used to determine the appropriate strategy for utilizing regional infrastructure to increase the activities of the Untia Archipelago Fisheries Port (PPN) is force analysis.

The results of the research show that activities at the Untia VAT are not running in terms of the availability of infrastructure. If you look at the Fishing Port infrastructure based on the Regulation of the Minister of Maritime Affairs and Fisheries of the Republic of Indonesia, at the Untia PPN there is still infrastructure that is not yet available, such as fuel filling stations, waste processing systems and the availability of clean water facilities.

Keywords: Infrastructure, Archipelago Fishing Port, Utilization Directions

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGESAHAN	i
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
E. Ruang Lingkup Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Tinjauan Teori dan Konsep	9
1. Infrastruktur	9
2. Kawasan	10
3. Pelabuhan Perikanan	10
4. RTRW Kota Makassar 2010-2030	39
5. Persepsi Masyarakat	40
B. Konsep Strategi	42
C. Penelitian Terdahulu yang Relevan	43
D. Kerangka Pikir	48
BAB III METODE PENELITIAN	49
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian	49
B. Pengelolaan Peran Peneliti	49

C. Lokasi dan Waktu Penelitian	50
D. Populasi dan Sampel Penelitian	52
E. Sumber Data	53
F. Teknik Pengumpulan Data	54
G. Teknik Analisis Data	55
H. Defenisi Operasional	63
BAB IV. DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN	65
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	65
B. Gambaran Umum PPN Untia	77
BAB V. HASIL DAN PEMBAHASAN	81
BAB V. PENUTUP	109
DAFTAR PUSTAKA	110

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Penelitian terdahulu yang relevan	44
Tabel 2. Faktor dan variabel pendorong (D) dan penghambat (H)	58
Tabel 3. Pedoman penilaian variabel penghambat	59
Tabel 4. Kekuatan relatif penghambat	60
Tabel 5. Kekuatan relatif pendorong	61
Tabel 6. Defenisi pperasional	63
Tabel 7. Karakteristik responden	93
Tabel 8. Pekerjaan pokok kepala keluarga	94
Tabel 9. Pekerjaan sampingan	94
Tabel 10. Lama melaut	95
Tabel 11. Penghasilan hasil tangkap (Kg) dan dalam nilai rupiah	95
Tabel 12. Pengeluaran selama melaut	96
Tabel 13. Kekuatan relatif penghambat pada PPN Untia	105
Tabel 14. Kekuatan relatif pendorong pada PPN Untia	106

DAFTAR GAMBAR

Nomor		halaman
1.	Kerangka Pikir	48
2.	Peta Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia	50
3.	Peta Lokasi Penelitian	51
4.	Kondisi Jalan Masuk PPN Untia	88
5.	<i>Cold Storage</i> Pelabuhan Untia	89

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Makassar merupakan ibukota dari Provinsi Sulawesi Selatan yang memiliki wilayah seluas 175,77 km² dan jumlah penduduk mencapai 1,4 juta jiwa. Kota Makassar memiliki posisi strategis karena berada pada jalur perlintasan baik itu antar provinsi di Sulawesi maupun antara kawasan Barat Indonesia dan kawasan Timur Indonesia. Posisi tersebut yang mengakibatkan Kota Makassar menjadi pusat perdagangan dari berbagai daerah di Indonesia bahkan dunia. Pembangunan kawasan pelabuhan di Kota Makassar menjadi sangat penting untuk menunjang perdagangan melalui jalur transportasi laut.

Pembangunan pelabuhan bertujuan untuk meningkatkan produktivitas nelayan serta meningkatkan nilai tambah usaha perikanan tangkap guna penyediaan dan kecukupan pangan, meningkatkan pemberdayaan nelayan terutama nelayan skala kecil, masyarakat pesisir serta pelaku usaha lainnya yang terkait dengan kegiatan usaha perikanan tangkap, penyediaan dan penerapan lapangan kerja baik secara langsung maupun tidak langsung dengan kegiatan perikanan tangkap, mempercepat pertumbuhan ekonomi disekitar pelabuhan perikanan dan daerah setempat serta memberikan efek domino terhadap pertumbuhan dan pengembangan

ekonomi sektor lain dan meningkatkan retribusi, Pendapatan Asli Daerah (PAD), devisa negara dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) lainnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 08/MEN/2012 pada pasal 3 tertulis bahwa pelabuhan perikanan itu sendiri adalah pelabuhan yang secara khusus menampung kegiatan masyarakat perikanan baik dilihat dari aspek produksi, pengolahan maupun aspek pemasarannya. Hal itu yang membuat pelabuhan perikanan berbeda dengan pelabuhan niaga pada umumnya, pelabuhan perikanan memiliki ciri-ciri khusus yaitu selain memiliki fasilitas pokok dan fasilitas fungsional yang umum seperti dermaga, breakwater, alur pelayaran dan gedung-gedung perkantoran, fasilitas pelabuhan perikanan harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas yang mutlak dibutuhkan bagi kelancaran aktifitas usaha perikanan. Pelabuhan perikanan mempunyai fungsi ganda, yakni selain memberikan perlindungan bagi kapal-kapal yang berangkat maupun mendaratkan serta berlabuh, membongkar hasil tangkapan, pengolahan dan pemasaran, juga sebagai tempat peristirahatan nelayan. Keberadaan pelabuhan perikanan merupakan salah satu upaya dalam rangka mempercepat kemajuan kawasan pesisir dengan pengoptimalan sumberdaya pantai melalui peningkatan sarana dan prasarana di bidang perikanan.

Dalam Rencana Induk Pelabuhan Perikanan Nasional, Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) sesuai dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia

Nomor 18/PERMEN-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia, di bagi atas 11 (sebelas) WPPNRI. Salah satu diantaranya adalah WPP-RI 713 meliputi perairan Selat Makassar, Teluk Bone, Laut Flores, dan Laut Bali.

Potensi atau ketersediaan sumberdaya ikan disuatu perairan menjadi pertimbangan utama pembangunan atau pengembangan pelabuhan perikanan. Potensi sumber daya ikan menentukan kapasitas penangkapan atau jumlah kapal perikanan pada suatu perairan dan pada akhirnya menentukan kapasitas pelabuhan yang dibangun atau di kembangkan untuk melayaninya.

Saat ini WPPNRI 713 dengan potensi perikanan yang sangat berlimpah belum didukung dengan pelabuhan perikanan dengan fasilitas yang memadai, seperti halnya PPI Paotere di Makassar yang dirasa sudah sangat padat, dermaga yang sempit, kumuh, dan fasilitas yang sangat minim. Selain itu juga untuk mengantisipasi hasil dari perikanan tangkap yang melimpahdan hanya didukung pelabuhan perikanan berkelas D. Sehingga dengan demikian diperlukan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) di WPPNRI 713 Makassar.

Berdasarkan hal tersebut, maka dikeluarkan lah Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomot 74/KEPMEN-KP/2006 tantang Pengelolaan Pelabuhan Perikanan Unita, Makassar

Pembangunan pelabuhan perikanan nusantara di Kota Makassar merupakan sebuah kebutuhan agar nelayan mendapatkan akses yang memadai untuk berlabuh dan menjual hasil tangkapannya. Pelabuhan ini diharapkan dapat menjadi sebuah pusat pertumbuhan dengan menarik beberapa industri yang ada di Kota Makassar, sehingga memberikan pengaruh yang positif kepada masyarakat sekitar pelabuhan tersebut. Menurut Perroux (Adisasmita, 2010:67), pertumbuhan atau pembangunan tidak dilakukan di seluruh tata ruang, tetapi terbatas beberapa tempat atau lokasi tertentu.

Letak pelabuhan perikanan nusantara tersebut yang sangat strategis karena berada pada Kawasan Industri Makassar memudahkan para pelaku usaha industri di Kota Makassar untuk mengakses pelabuhan perikanan dan gudang mereka. Secara ideal, aktifitas pelabuhan perikanan sebagai pusat pertumbuhan baru tidak hanya memberikan keuntungan bagi industri-industri di Kota Makassar, tetapi berpengaruh pula pada peningkatan aktifitas pada pelabuhan perikanan dan masyarakat sekitar. Dikatakan berpengaruh pada aktifitas masyarakat karena dengan meningkatnya aktifitas pelabuhan diharapkan meningkat pula aktifitas masyarakat sekitar yang nantinya berpengaruh pada peningkatan taraf hidup masyarakat sekitar.

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia diresmikan oleh Presiden Jokowi beberapa waktu lalu. Dengan tujuan akan mampu mengoperasikan sekitar 500 sampai 1500 kapal nelayan. Namun

pelabuhan ini berdasarkan pengamatan masih sepi dari aktivitas bongkar muat kapal-kapal ikan, tempat pelelangan, dan industri pengolahan ikan.

Pelabuhan Untia diharapkan menjadi titik baru percepatan yang memperlancar seluruh aktivitas nelayan tangkap di Sulsel. Apalagi, Selat Makassar menyimpan sumber daya perikanan yang sangat potensial hingga bernilai ratusan triliun rupiah. Permasalahan yang ada sekarang adalah kurangnya aktifitas pada pelabuhan perikanan Untia sejak diresmikan pada bulan November 2016 sampai sekarang baik itu aktifitas nelayan maupun aktifitas kapal-kapal. Diduga faktor lokasi yang jauh dari pasar dan infrastruktur utama yang belum tersedia pada kawasan pelabuhan. Diharapkan pemanfaatan infrastruktur dapat menambah aktifitas pada kawasan PPN Untia.

Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti bermaksud untuk melakukan penelitian dengan judul Arahan Pemanfaatan Infrastuktur Kawasan untuk meningkatkan aktifitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan dan harapan diatas dapat dirumuskan suatu pertanyaan penelitian sebagai berikut Bagaimana arahan pemanfaatan yang tepat infrastruktur kawasan untuk peningkatan aktifitas PPN Untia?

C. Tujuan Penelitian

Melihat latar belakang dan permasalahan di atas, maka tujuan dari penelitian ini bertujuan merumuskan arahan pemanfaatan yang tepat infrastruktur kawasan untuk peningkatan aktifitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi :

1. Manfaat Praktis dalam penelitian ini adalah sebagai bahan evaluasi khususnya bagi pemerintah kota Makassar dalam hal pemanfaatan infrastuktur kawasan untuk meningkatkan aktifitas pelabuhan perikanan nusantara untia. Serta dapat digunakan sebagai masukan bagi pemerintah untuk pengembangan kawasan pelabuhan ke depannya.
2. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai bahan studi akademis untuk mengkaji kawasan pelabuhan perikanan nusantara untia dalam meningkatkan aktifitas kawasan.
 - b. Dapat menjadi bahan referensi untuk penelitian yang relevan.
 - c. Menambah khasanah pengetahuan ilmu-ilmu perencanaan dan pengembangan wilayah khususnya pengelolaan kawasan pelabuhan.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Lokasi studi yang menjadi objek penelitian ini adalah permukiman nelayan Untia di Kelurahan Untia Kecamatan Biringkanaya dengan ruang lingkup materi dititik beratkan pada infrastruktur kawasan dan aktifitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia.

F. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan alur penulisan yang jelas dan sistematis, maka tesis ini disusun menjadi beberapa bagian, antara lain:

BAB I Pendahuluan

Bab ini menjelaskan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Bab ini meliputi tinjauan teori dan konsep, tinjauan hasil penelitian dan kerangka pemikiran.

BAB III Metode Penelitian

Bab ini menjelaskan pendekatan dan jenis penelitian, pengelolaan peran peneliti, lokasi penelitian, sumber data, definisi, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data.

BAB IV Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Bab ini menjelaskan gambaran lokasi penelitian

BAB V Hasil Penelitian

Bab ini menjelaskan kondisi eksisting infrastruktur dan aktifitas PPN Untia, analisis pemanfaatan infrastruktur kawasan PPN Untia dan rekomendasi pemanfaatan yang tepat infrastruktur kawasan PPN Untia.

BAB VI Kesimpulan dan Saran

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Teori dan Konsep

1. Infrastruktur

Infrastruktur atau prasarana, yaitu segala sesuatu yg merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Infrastruktur sendiri dapat dipilah menjadi tiga bagian besar sebagai berikut:

- a. Infrastruktur keras (*physical hard infrastructure*) meliputi jalan raya dan kereta api , bandara, dermaga , pelabuhan dan saluran irigasi.
- b. Infrastruktur keras non-fisik (*non-physical hard infrastructure*) yang berkaitan dengan fungsi utilitas umum seperti ketersediaan air bersih berikut instalasi pengolahan air dan jaringan pipa penyalur; pasokan listrik, jaringan telekomunikasi (telepon dan internet) dan pasokan energi mulai dari minyak bumi, biodiesel dan gas berikut pipa distribusinya.
- c. Infrastruktur lunak (*soft infrastructure*), biasa pula disebut kerangka institusional atau kelembagaan yang meliputi berbagai nilai (termasuk etos kerja), norma (khususnya yang telah dikembangkan dan dikodifikasikan menjadi peraturan hukum dan perundang-undangan) .serta kualitas pelayanan umum yang disediakan oleh berbagai pihak terkait, khususnya pemerintah .

2. Kawasan

Kawasan (dari bahasa Jawa Kuno: *kawaśan*, yang berarti daerah *waśa*, dari bahasa Sanskerta: "memerintah") artinya daerah yang memiliki ciri khas tertentu atau berdasarkan pengelompokan fungsional pelabuhan kegiatan tertentu, seperti kawasan industri, kawasan perdagangan, pelabuhan dan kawasan rekreasi.

Kawasan adalah suatu wilayah menurut batasan ruang lingkup pengamatan fungsional atau kegiatan tertentu (Sugandhy, 1999).

3. Pelabuhan Perikanan

a. Defenisi Pelabuhan

Pengertian pelabuhan secara umum adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang kedalamnya ([http://www.academia.edu/9718197/PELABUHAN PERIKANAN](http://www.academia.edu/9718197/PELABUHAN_PERIKANAN)).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya 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.

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. *Crane* dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang. Peraturan Pemerintah RI No.69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya.

Pelabuhan juga dapat didefinisikan sebagai daerah perairan yang terlindung dari gelombang laut dan di lengkapi dengan fasilitas terminal meliputi :

1. Dermaga, tempat di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang.
2. *Crane*, untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang.
3. Gudang laut (transito), tempat untuk menyimpan muatan dari kapal atau yang akan di pindah ke kapal.
4. Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara. (Triatmodjo, 2009)

Definisi Pelabuhan menurut Kamus, Peristilahan Survey dan Pemetaan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan sekitar pemerintahan dan kegiatan-kegiatan ekonomi yang 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 pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-moda dan antar moda transportasi (Dishidros). Direktorat Jendral Perikanan (1981) mendefinisikan pelabuhan yaitu pelabuhan khusus yang merupakan pusat pengembangan ekonomi perikanan dilihat dari aspek produksi, pengolahan, dan pemasaran ikan. Menurut Departemen Departemen Perhubungan, pelabuhan yaitu tempat pelayanan umum bagi masyarakat nelayan usaha perikanan, sebagai pusat pembinaan dan peningkatan kegiatan ekonomi perikanan yang dilengkapi dengan fasilitas di darat dan di perairan sekitarnya untuk digunakan sebagai pangkalan operasional tempat berlabuh, bertambat, mendaratkan hasil, penanganan, pengolahan, distribusi dan pemasaran hasil perikanan. Pengertian Umum Pelabuhan Perikanan menurut UU No.31 tahun 2004 adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas- batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang dipergunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan

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

Menurut peraturan menteri kelautan dan perikanan nomor 16 tahun 2006, Pelabuhan Perikanan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan system bisnis perikanan yang dipergunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuhan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan.

Pelabuhan perikanan adalah suatu wilayah perpaduan antara wilayah daratan dan lautan yang dipergunakan sebagai pangkalan kegiatan penangkapan ikan yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas sejak ikan didaratkan sampai ikan didistribusikan (Lubis, 2007).

Menurut Direktorat Jenderal Perikanan (1994) dalam Lubis (2007) bahwa aspek-aspek tersebut secara terperinci adalah:

- 1) 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.
- 2) Pengolahan : bahwa pelabuhan perikanan menyediakan sarana-sarana yang dibutuhkan untuk mengolah hasil tangkapannya.
- 3) Pemasaran : bahwa pelabuhan perikanan merupakan pusat pengumpulan dan tempat awal pemasaran hasil tangkapannya.

b. Peran Pelabuhan Perikanan

Pelabuhan perikanan merupakan basis utama dalam kegiatan industri perikanan tangkap yang harus dapat menjamin suksesnya aktivitas usaha perikanan tangkap di laut. Pelabuhan perikanan berperan sebagai terminal yang menghubungkan kegiatan usaha di laut dan di darat ke dalam suatu sistem usaha dan berdayaguna tinggi. Aktivitas unit penangkapan ikan di laut harus keberangkatannya dari pelabuhan dengan bahan bakar, makanan, es, dan lain-lain secukupnya. Informasi tentang data harga dan kebutuhan ikan di pelabuhan perlu dikomunikasikan dengan cepat dari pelabuhan ke kapal di laut. Setelah selesai melakukan pekerjaan di laut kapal akan kembali dan masuk ke pelabuhan untuk membongkar dan menjual ikan hasil tangkapan (Bambang, 2003). Menurut penjelasan pasal 18 UU No 9 tahun 1986 peranan pelabuhan perikanan adalah (Ditjen perikanan, 1985a):

1. Sebagai pusat pengembangan masyarakat nelayan, pertumbuhan ekonomi perikanan, pengembangan agribisnis dan agroindustri.
2. Pusat pelayan tambat dan labuh kapal perikanan.
3. Tempat pendaratan ikan hasil tangkapan dan hasil pembudidayaan.
4. Tempat pelayanan kegiatan operasional kapal-kapal perikanan.
5. Pusat pelaksanaan pembinaan mutu hasil perikanan.
6. Pusat pemasaran hasil perikanan.
7. Tempat pengembangan usaha industri perikanan dan pelayanan ekspor.
8. Tempat pelaksanaan pengawasan penyuluhan dan pengumpulan data perikanan.

Sedangkan Ditjen Perikanan (1982) mengelompokkan peranan pelabuhan perikanan menjadi tiga yaitu:

1. Sebagai pusat untuk aktivitas produksi yaitu:
 - Tempat mendaratkan ikan hasil tangkapan.
 - Tempat untuk mempersiapkan operasi penangkapan ikan (mempersiapkan alat-alat tangkap, bahan bakar, air, perbaikan kapal, dan istirahat anak buah kapal).
2. Sebagai pusat distribusi yaitu:
 - Tempat transaksi jual beli ikan.
 - Terminal untuk mendistribusikan ikan pusat pengelolaan hasil laut.
3. Sebagai pusat kegiatan masyarakat nelayan yaitu:
 - Pusat kehidupan masyarakat nelayan .
 - Pusat pembangunan ekonomi masyarakat ekonomi masyarakat nelayan.
 - Pusat lalu lintas dan jaringan informasi antar nelayan maupun dengan masyarakat luar.

c. Kegiatan Pelabuhan Perikanan Secara Umum

Kegiatan Pelabuhan Perikanan secara umum melingkupi kegiatan :

1. Kegiatan operasional di laut, meliputi kegiatan sebagai berikut:
 - a. Penangkapan ikan di laut (*fishing ground*),
 - b. Pendaratan di dermaga bongkar (*landing*),
 - c. Pelayanan di dermaga muat (*servicing*),
 - d. Perawatan dan perbaikan (*maintenance and repairs*),
 - e. Tempat labuh dan istirahat (*berthing*)

2. Kegiatan operasional di darat, meliputi kegiatan sebagai berikut:

- a. Pelelangan (*auctioning*)
- b. Penyortiran dan pengepakan (*sorting & packing*)
- c. Pengolahan (*processing*)
- d. Pengangkutan (*transportation*)
- e. Pemasaran (*marketing*)

d. Fasilitas Pelabuhan Perikanan

Fasilitasnya pelabuhan perikanan terdiri dari fasilitas pokok, fasilitas fungsional dan fasilitas penunjang. Fasilitas Pokok Merupakan fasilitas pokok yang harus ada dan berfungsi untuk melindungi pelabuhan ini dari gangguan alam, tempat membongkar ikan hasil tangkapan dan memuat perbekalan, serta tempat tambat labuh kapal-kapal penangkap ikan.

Fasilitas pokok meliputi:

1. Dermaga sepanjang 500 m, terdiri dari dermaga tambat kapal-kapal 5-20 GT sepanjang 120 m, kapal 20-30 GT sepanjang 90 m dan kapal 30 -100 GT sepanjang 100 m. Dermaga bongkar ikan sepanjang 93 m dan dermaga servicing 106 m.
2. Kolam 3 Ha dengan variasi kedalaman -3 m, -2,5 m dan -2m.
3. Penahan gelombang bagian barat 294 m dan bagian utara 125 m.
4. Jaringan drainase
5. Rambu navigasi.

Fasilitas Fungsional Fasilitas yang berfungsi untuk memberikan pelayanan dan manfaat langsung yang diperlukan untuk kegiatan operasional suatu pelabuhan perikanan.

Fasilitas fungsional ini terdiri dari:

1. Fasilitas pemasaran dan distribusi hasil perikanan: Tempat pelelangan ikan, pasar ikan, gudang keranjang.
2. Fasilitas perbekalan: tangki BBM dan dispenser dan tangki air.
3. Fasilitas pemeliharaan/perbaikan: gedung utility, tempat perbaikan jaring, dok/galangan kapal,
4. Fasilitas pengolahan: cold storage.
5. Kantor, Balai pertemuan nelayan, instalasi listrik, sarana komunikasi radio SSB/all band, telepon, fax dan internet, gardu jaga WC umum.

Fasilitas Penunjang Merupakan fasilitas tambahan yang diperlukan untuk mendukung kegiatan pelabuhan perikanan. Fasilitas penunjang terdiri dari: perumahan, wisma tamu, tempat ibadah, kantin, pertokoan, sarana kebersihan. Sebagai acuan PPN Pelabuhan Ratu dalam melakukan upaya peningkatan perekonomian masyarakat dalam bidang perikanan di Pelabuhan ratu adalah penjelasan Undang-undang Nomor: 9 Tahun 1985 tentang perikanan pasal 18, mengenai fungsi dan peranan pelabuhan perikanan yang dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Pusat pengembangan masyarakat nelayan; Sebagai sentra kegiatan masyarakat nelayan Pelabuhan Perikanan diarahkan dapat mengakomodir kegiatan nelayan baik nelayan berdomisili maupun nelayan pendatang.

- b. Tempat berlabuh kapal perikanan; Pelabuhan Perikanan yang dibangun sebagai tempat berlabuh (*landing*) dan tambat/merapat (*mouing*) kapal-kapal perikanan, berlabuh/merapatnya kapal perikanan tersebut dapat melakukan berbagai kegiatan misalnya untuk mendaratkan ikan (*unloading*), memuat perbekalan (*loading*), istirahat (*berthing*), perbaikan apung (*floating repair*) dan naik dock (*docking*). Sehingga sarana atau fasilitas pokok pelabuhan perikanan seperti dermaga bongkar, dermaga muat, dock/slipway menjadi kebutuhan utama untuk mendukung aktivitas berlabuhnya kapal perikanan tersebut.
- c. Tempat pendaratan ikan hasil tangkapan; Sebagai tempat pendaratan ikan hasil tangkap (*unloading activities*) Pelabuhan Perikanan selain memiliki fasilitas dermaga bongkar dan lantai dermaga (*apron*) yang cukup memadai, untuk menjamin penanganan ikan (*fish handling*) yang baik dan bersih didukung pula oleh sarana/fasilitas sanitasi dan wadah pengangkat ikan.
- d. Tempat untuk memperlancar kegiatan-kegiatan kapal perikanan; Pelabuhan Perikanan dipersiapkan untuk mengakomodir kegiatan kapal perikanan, baik kapal perikanan tradisional maupun kapal motor besar untuk kepentingan pengurusan administrasi persiapan ke laut dan bongkar ikan, pemasaran/- pelelangan dan pengolahan ikan hasil tangkap.
- e. Pusat penanganan dan pengolahan mutu hasil perikanan; Prinsip penanganan dan pengolahan produk hasil perikanan adalah bersih, cepat dan dingin (*clean, quick and cold*). Untuk memenuhi prinsip tersebut setiap Pelabuhan Perikanan

harus melengkapi fasilitas-fasilitasnya seperti fasilitas penyimpanan (*cold storage*) dan sarana/fasilitas sanitasi dan hygiene, yang berada di kawasan Industri dalam lingkungan kerja Pelabuhan Perikanan.

- f. Pusat pemasaran dan distribusi ikan hasil tangkapan; Dalam menjalankan fungsi, Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhan Ratu dilengkapi dengan Tempat Pelelangan Ikan (TPI), Pasar Ikan (*Fish Market*) untuk menampung dan mendistribusikan hasil penangkapan baik yang dibawa melalui laut maupun jalan darat.
- g. Pusat pelaksanaan pembinaan mutu hasil perikanan; Pengendalian mutu hasil perikanan dimulai pada saat penangkapan sampai kedatangan konsumen. Pelabuhan Perikanan sebagai pusat kegiatan perikanan tangkap selayaknya dilengkapi unit pengawasan mutu hasil perikanan seperti Laboratorium Pembinaan dan Pengujian Mutu Hasil Perikanan (LPPMHP) dan perangkat pendukungnya, agar nelayan dalam melaksanakan kegiatannya lebih terarah dan terkontrol mutu produk yang dihasilkan.
- h. Pusat penyuluhan dan pengumpulan data; Untuk meningkatkan produktivitas, nelayan memerlukan bimbingan melalui penyuluhan baik secara teknis penangkapan maupun management usaha yang efektif dan efisien, sebaliknya untuk membuat langkah kebijaksanaan dalam pembinaan masyarakat nelayan dan pemanfaatan sumberdaya ikan selain data primer melalui penelitian data sekunder diperlukan untuk itu, maka untuk kebutuhan tersebut dalam kawasan Pelabuhan Perikanan

merupakan tempat terdapat unit kerja yang bertugas melakukan penyuluhan dan pengumpulan data.

- i. Pusat pengawasan penangkapan dan pengendalian pemanfaatan sumberdaya ikan; Pelabuhan Perikanan sebagai basis pengawasan penangkapan dan pengendalian pemanfaatan sumberdaya ikan. Kegiatan pengawasan tersebut dilakukan dengan pemeriksaan spesifikasi teknis alat tangkap dan kapal perikanan, ABK, dokumen kapal ikan dan hasil tangkapan. Sedangkan kegiatan pengawasan di laut, Pelabuhan Perikanan dapat dilengkapi dengan pos/pangkalan bagi para petugas pengawas yang akan melakukan pengawasan di laut.

Sedangkan fasilitas pelabuhan perikanan menurut Direktorat Jenderal Perikanan (1994), yaitu :

- a. Fasilitas pokok atau dasar yang meliputi :
 1. Penahanan gelombang (*break water*)
 2. Penangkap pasir (*ground groins*)
 3. Turap penahan tanah
 4. Demaga
 5. Tiang tambat
 6. Pelampung
 7. Bollard
 8. Pior
 9. Alur pelayaran
 10. Kolam pelabuhan

11. Rambu-rambu navigasi
12. Jetty
13. Jembatan
14. Jalan komplek
15. Tempat parkir
16. Lahan untuk kawasan industri perikanan

b. Fasilitas fungsional meliputi :

1. Pabrik es
2. Cold storage atau tempat penyimpanan
3. Dok atau galangan kapal
4. Bengkel
5. Tangki BBM
6. Instalansi listrik
7. Instalansi air bersih
8. Gedung pelelangan ikan
9. Balai pertemuan nelayan
10. Radio komunikasi
11. Pasar ikan
12. Tempat pengolahan

c. Fasilitas tambahan, meliputi :

1. Kantor administrasi pelabuhan
2. Kantor syahbandar

3. Bea cukai
4. Aparat keamanan
5. Kantor manajemen unit
6. Perumahan karyawan
7. Poliklinik
8. Gudang
9. Warung
10. MCK umum
11. Tempat peribadatan dan lain-lain

Pelabuhan perikanan merupakan tempat yang memiliki berbagai fasilitas yang berguna di dalam pelaksanaan fungsi dan peranannya sebagai pelabuhan (Lubis, 2007).

Fasilitas-fasilitas yang terdapat di pelabuhan perikanan atau pangkalan pendaratan ikan terdiri dari fasilitas pokok, fasilitas fungsional dan fasilitas tambahan. Fasilitas tersebut masing-masing sekurang-sekurangnya memiliki fasilitas (Lubis, 2007) antara lain:

- 1) Fasilitas Pokok, sekurang-kurangnya memiliki pelindung seperti *breakwater, revetment, groin*, dermaga, kolam, alur pelayaran, jalan, *drainase*, dan lahan pelabuhan;
- 2) Fasilitas Fungsional, sekurang-kurangnya memiliki Tempat Pelelangan Ikan (TPI), navigasi pelayaran, air bersih, es, bahan bakar,

listrik, bengkel, laboratorium pembinaan mutu, kantor administrasi pelabuhan, alat angkut ikan dan es, dan pengolahan limbah;

3) Fasilitas penunjang atau tambahan, sekurang-kurangnya memiliki tempat pembinaan nelayan, pos jaga, pos pelayanan terpadu, peribadatan, MCK, kios Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK).

e. Klasifikasi Pelabuhan Perikanan

Ditinjau dari aspek teknis, berdasarkan Peraturan menteri Kelautan dan Perikanan No. 16 Tahun 2006. Klasifikasi pelabuhan perikanan adalah:

1. Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS)

Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS), dikenal juga sebagai Pelabuhan Perikanan Tipe a, atau kelas I. Pelabuhan perikanan ini dirancang terutama untuk melayani kapal perikanan berukuran > 60 gt. Pelabuhan ini dapat menampung 100 buah kapal atau 6000 gt sekaligus, dapat pula melayani kapal ikan yang beroperasi di perairan lepas pantai, zee dan perairan internasional. Jumlah ikan yang didaratkan sekitar 40.000 ton /per tahun dan juga memberikan pelayanan untuk ekspor. Selain itu tersedia juga tanah untuk industri perikanan. Perum prasarana perikanan samudera adalah badan yang bertanggungjawab terhadap pelabuhan perikanan ini. Perusahaan ini bertujuan untuk :

1. Meningkatkan pendapatan masyarakat nelayan melalui penyediaan dan perbaikan sarana dan/atau prasarana pelabuhan perikanan.
2. Mengembangkan wiraswasta perikanan serta untuk memasang dan mendorong usaha industri perikanan dan pemasaran hasil perikanan.
3. Memperkenalkan dan mengembangkan teknologi hasil perikanan dan sistem rantai dingin dalam perdagangan dan industri di bidang perikanan.

Pelabuhan perikanan samudra juga berfungsi:

1. Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di laut territorial, Zone Ekonomi Eksklusif Indonesia, dan laut lepas.
2. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 50 GT.
3. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 300m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 3 m.
4. Mampu menampung sekurang-kurangnya 100 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 6.000 GT kapal perikanan sekaligus.
5. Ikan yang didaratkan sebagian untuk tujuan ekspor
6. Terdapat industri perikanan.

2. Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN)

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN), dikenal juga sebagai Pelabuhan Perikanan Tipe b atau kelas II. Pelabuhan ini dirancang terutama untuk melayani kapal perikanan berukuran 15–16 ton gt sekaligus. Pelabuhan ini juga melayani kapal ikan yang beroperasi di perairan ZEE Indonesia dan perairan nasional. Jumlah ikan yang didaratkan sekitar 40–50 ton/hari atau sekitar 8.000–15.000 ton/tahun.

Pelabuhan perikanan nusantara berfungsi:

- a. Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan perikanan di laut territorial, Zone Ekonomi Eksklusif Indonesia, dan laut lepas.
- b. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 30 GT.
- c. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 1500m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 3 m.
- d. Mampu menampung sekurang-kurangnya 75 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 2.250 GT kapal perikanan sekaligus.
- e. Terdapat industri perikanan.

3. Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP)

- a. Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan di perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial.
- b. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 10 GT
- c. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 100 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 2 m.
- d. Mampu menampung sekurang-kurangnya 30 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 300 GT kapal perikanan sekaligus.

4. Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI)

- a. Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan di perairan pedalaman, perairan kepulauan.
- b. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 3 GT
- c. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 50 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 2 m.
- d. Mampu menampung sekurang-kurangnya sekurang-kurangnya 60 GT kapal perikanan sekaligus.

f. Peranan Pelabuhan Perikanan

Pada hakekatnya pelabuhan perikanan merupakan basis utama kegiatan industri perikanan tangkap yang harus dapat menjamin suksesnya aktifitas usaha perikanan tangkap di laut. Pelabuhan

perikanan berperan sebagai terminal yang menghubungkan kegiatan usaha di laut dan di darat ke dalam suatu system usaha dan berdayaguna tinggi. Aktifitas unit penangkapan ikan di laut, keberangkatannya dari pelabuhan harus dilengkapi dengan bahan bakar, pembekalan makanan, es dan lain-lain.

g. Operasional Pelabuhan Perikanan

Menurut Mardiyanto (2004) operasional pelabuhan perikanan merupakan tindakan atau gerakan sebagai pelaksana rencana yang telah dikembangkan untuk memanfaatkan fasilitas pada pelabuhan perikanan agar budidaya guna secara optimal bagi “fasilitas itu sendiri” maupun “fasilitas terkait”.

Dalam lingkup operasionalisasi PP permasalahannya terfokus kepada faktor sumber daya manusianya yaitu personal atau siapa yang mengerjakan tugas dan melaksanakan rencana yang telah ditetapkan untuk menjalankan fasilitas yang tersediadan melaksanakan fungsinya, bagaimana ia melaksanakan pekerjaannya dengan caraprosedur yang benar sehingga mencapai tujuan yang direncanakan dengan memperhatikan untuk kepentingan siapa itu dilaksanakan.

Kegiatan operasional yang berlangsung di pelabuhan perikanan adalah(Direktorat Jenderal Perikanan, 1994 diacu dalam Lubis, 2007):

h. Pendaratan ikan

Pendaratan ikan di pelabuhan perikanan sebagian besar berasal dari kapalpenangkapan ikan yang mendaratkan hasil tangkapannya di pelabuhan itu, hanyasebagian kecil berasal dari PP yang dibawa ke pelabuhan itu denganmenggunakan sarana transportasi darat.

i. Penanganan, pengolahan, dan pemasaran ikan

Sesuai dengan salah satu fungsinya sebagai tempat pembinaan dan pengawasan mutu hasil perikanan, penanganan ikan segar di pelabuhan perikanan dilakukandengan metode pendinginan yang dapat dikelompokkan nenjadi tiga kategori yaitupendinginan dengan es, pendinginan dengan udara dingin, dan pendinginandengan air dingin.

Pengolahan ikan dimaksudkan untuk mempertahankan mutu sehingga waktupemasaran menjadi lebih lama serta meninggikan nilai jual ikan. Kegiatanpemasaran yang dilakukan di pelabuhan perikanan bersifat lokal, nasional, danekspor. Sistem rantai pemasaran yang terdapat di beberapa pelabuhan perikanan di Indonesia, antara lain :

2. TPI - Pedagang besar - Pedagang lokal - Pengecer – Konsumen
3. TPI - Pedagang besar - Pedagang local- Konsumen
4. TPI - Pengecer -Konsumen

j. Penyaluran perbekalan

Pengisian perbekalan yang berkaitan dengan fasilitas pelabuhan perikanan saat ini adalah penyaluran BBM, penjualan air bersih, penjualan es dan suku cadang.

Pelayanan perbekalan ini umumnya diadakan oleh pihak UPT Pelabuhan, KUD, koperasi pegawai pelabuhan, BUMN, dan pihak swasta.

Beberapa prinsip penting bilamana pengoperasian suatu pelabuhan perikanan dikatakan berhasil (Lubis, 2007) adalah:

- a. Sangat baik dipandang dari sudut ekonomi, yang berarti hasil pengoperasian pelabuhan itu dapat menguntungkan baik bagi pengelola pelabuhan itu sendiri maupun bagi pemiliknya. Disamping itu hasil dari pengoperasian pelabuhan tersebut mempunyai pengaruh positif terhadap perkembangan kota khususnya dan nasional umumnya.
- b. Sistem penanganan ikan yang efektif dan efisien. Dengan kata lain pembongkaran ikan dapat dilakukan secara cepat disertai penyeleksian yang cermat, pengangkutan dan penanganan yang cepat.
- c. Fleksibel dalam perkembangan teknologi. Dalam hal ini pengembangan suatu pelabuhan perikanan misalnya seringkali diperlukan mekanisasi dari fasilitas pelabuhan tersebut. Misalnya perlunya *Vessel lift* pada fasilitas dock, tanggal berjalan

(*tapis roulant*) untuk pembongkaran dan penseleksian ikan. Disamping itu diperlukan fasilitas pelabuhan karena semakin meningkatnya produksi perikanan pelabuhan, misalnya perluasan gedung pelelangan, perluasan dermaga, dsb.

- d. Pelabuhan dapat berkembang tanpa merusak lingkungan sekitarnya (lingkungan alam dan lingkungan sosial).
- e. Organisasi serta pelaku-pelaku didalam pelabuhan bekerja secara aktif dan terorganisasi baik dalam kegiatannya.

k. Pengelolaan Pelabuhan perikanan

Berdasarkan kegiatan-kegiatan yang ada, terdapat tiga kelompok kegiatan utama yang berkaitan erat dengan pengelolaan pelabuhan (Lubis, 2007) yaitu:

- i. Pengelolaan infrastruktur, suprastruktur dengan semua aktivitas penunjang, antara lain: investasi pelabuhan, penyusunan anggaran, perencanaan pembangunan, pajak, perbaikan, dan pemeliharaan fasilitasnya seperti alur pelayaran, mercusuar, dan jalan-jalan di lingkungan pelabuhan.
- ii. Adanya kontak antara penjual dan pemakai jasa pelabuhan (klien), terhadap kapal dan barang-barang/komoditi perikanan serta pemeliharaannya. Kontak ini secara eksplisit dapat berupa kegiatan-kegiatan ataupun jasa-jasa yang diberikan oleh pelabuhan.
- iii. Peraturan-peraturan kepelabuhanan antara lain: peraturan-peraturan lokal, nasional maupun internasional dalam menentukan sirkulasi

maritim, peraturan dalam hal keduanya, perhitungan statistik, pencatatan keluar masuknya kapal, pencatatan dan pemeliharaan kesehatan awak kapal. Pengelolaan pelabuhan perikanan sering dikaitkan dengan kondisi ekonomi suatu negara khususnya kondisi para pelaku di pelabuhan tersebut, dengan kata lain pengelolaan suatu pelabuhan ada kalanya berbeda antara negara satu dengan Negara lainnya untuk jenis pelabuhan yang sama.

Berdasarkan Lubis (2007), pada dasarnya ada 4 tipe pengelolaan pelabuhan, dimana masing-masing tipe mempunyai pola yang berbeda. Keempat tipe tersebut adalah:

b. Pengelolaan oleh pemerintah daerah

Pemerintah daerah merupakan pengelola sekaligus pemiliknya. Biaya pengoperasian dapat ditunjang oleh pemerintah daerah, ada juga bantuan finansial dari pemerintah pusat. Pelabuhan perikanan yang dikelola oleh pemerintah daerah adalah PP skala D, dimana pemerintah daerah melalui Dinas Perikanan tingkat 1 atau tingkat II adalah pengelolanya. Ada beberapa hal seperti aktivitas pelelangan ikan yang dipercayakan kepada koperasi unit desa (KUD) Mina untuk mengelolanya.

c. Pengelolaan oleh perusahaan umum (semi-publik)

Pengelolaan pelabuhan dilakukan oleh perusahaan umum yang dipercayakan oleh pemerintah setempat. Tipe pengelolaan ini terdapat di negara-negara Asia, Amerika dan negara

persemakmuran. Pengelola pelabuhan berkewajiban mencari keuntungan untuk dapat menyeimbangkan antara pengeluaran dan pemasukan.

d. Pengelolaan oleh pemerintah pusat

Pengelola dan pemilik pelabuhan adalah pemerintah pusat dalam hal ini adalah unit Pelaksana Teknis (UPT) dari Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap c/q Bina Prasarana Perikanan yang bertugas memberikan bimbingan, melaksanakan koordinasi dan pengendalian terhadap penyelenggaraan kegiatan-kegiatan kepelabuhanan.

I. Pengelolaan oleh Swasta

Pelabuhan dikelola oleh suatu perusahaan swasta atau suatu grup perusahaan swasta. Pengelolaan dilakukan sebagaimana halnya mengelola suatu perusahaan. Pengelola bertujuan mencari keuntungan semata-mata, dalam hal ini kepentingan umum terabaikan. Pelayanan atau kegiatan yang memberikan keuntungan saja yang dilakukan, sementara kegiatan yang tidak mendatangkan keuntungan walaupun diperlukan oleh masyarakat jarang dilakukan.

m. Pengembangan Pelabuhan Perikanan

Hingga tahun 2008 telah dibangun 966 pelabuhan perikanan dan pangkalan pendaratan ikan, yang terdiri dari 6 PPS, 13 PPN, 45 PPN dan 901 PPI. Sebagian besar pelabuhan perikanan dan pangkalan

pendaratan ikan dibangun di Indonesia Bagian Barat dengan 673 (69,67%), Indonesia Bagian Tengah sebanyak 208 (21,53%), dan sebagian Indonesia Bagian Timur sebanyak 85 buah (8,8%). Dengan panjang garis pantai yang mencapai 95.181 km dan besarnya sumberdaya ikan yang dimiliki, idealnya Indonesia membutuhkan tidak kurang dari 3.000 pelabuhan perikanan, atau 30 km terdapat satu pelabuhan perikanan atau pangkalan pendaratan ikan. dengan rasio ideal tersebut, setidaknya Indonesia mendekati Jepang yang memiliki rasio satu pelabuhan perikanan setiap 11 km, atau melebihi Thailand yang memiliki rasio satu pelabuhan perikanan setiap 50 km. Namun pemerintah terkendala oleh keterbatasan anggaran untuk membiayai pembangunan pelabuhan perikanan dan pangkalan pendaratan ikan. Karena itu, Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap mendorong sektor swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan pelabuhan perikanan. Walhasil, pada pertengahan tahun 2008 telah beroperasi dua pelabuhan perikanan swasta, yaitu Bareleng dan Telaga Punggur. Pelabuhan perikanan juga menyediakan BBM untuk keperluan para nelayan. Subsidi yang selama ini diberikan tetap dipertahankan. Dengan jatah 25 kilo liter saat ini, kebutuhan nelayan kecil sudah tercukupi. Bagi nelayan besar, kekurangannya harus dipenuhi dengan harga industri. Aktivitas pengolahan secara modern maupun tradisional di pelabuhan perikanan dilakukan untuk menghasilkan nilai tambah produk dan sekaligus mencegah ikan menjadi rusak/busuk. Sedangkan aktivitas pemasaran

dilakukan dengan mengumpulkan hasil tangkapan dari berbagai tempat untuk selanjutnya didistribusikan ke pasar-pasar. Pelabuhan perikanan juga memfasilitasi ekspor ikan bernilai ekonomi tinggi ke berbagai negara. Di samping kegiatan produksi dan kegiatan hilir lainnya, kegiatan pelabuhan perikanan juga menyangkut penawaran dan pengadaan input (kegiatan hulu). Pelabuhan perikanan menyediakan faktor masukan yang diperlukan nelayan, termasuk kapal penangkap ikan beserta peralatannya, umpan dan bahan-bahan lain untuk kegiatan penangkapan ikan. pengembangan pelabuhan perikanan beserta fasilitas pendukungnya merupakan aktivitas hulu dalam produksi perikanan. Untuk mendukung dan membuat industri perikanan lebih menguntungkan, kegiatan hulu dan hilir harus dipadukan.

Produksi perikanan tangkap umumnya sebagian besar dipasarkan di dalam negeri dalam bentuk produk segar dan olahan. Sedangkan sebagian lagi di ekspor. Pemasaran hasil perikanan tangkap meliputi ikan segar, ikan beku, dan ikan kering/asin, ikan pindang, ikan asap, dan ikan hasil olahan lainnya. Untuk memenuhi kebutuhan pasar lokal dilakukan pemasaran antar Kabupaten, sedangkan untuk kebutuhan luar daerah dilakukan pemasaran antar provinsi. Kondisi pasar ikan perlu disempurnakan sebagai suatu tempat perdagangan yang layak, antara lain dalam hal kebersihan dan kesehatan. Serta dilengkapi dengan unit pendingin dan pabrik es. Pengembangan model pasar ikan modern dan higienis di pelabuhan perikanan dapat memberikan nilai

tambah, sehingga membantu meningkatkan kesejahteraan nelayan. Dengan memberdayakan fasilitas yang ada, seperti kolam pemancingan dan taman bermain, diharapkan nilai tambah akan semakin meningkat. Nilai tambah tersebut, yang sebelumnya dinikmati pedagang perantara, akan bisa dinikmati sendiri oleh nelayan. Sudah ada beberapa lokasi yang akan dikembangkan menjadi pasar higienis. Keberadaan pelabuhan perikanan juga memberikan dampak terhadap pertumbuhan ekonomi dan penyerapan tenaga kerja, terutama untuk masyarakat sekitar, sehingga sangat membantu pencapaian program Pro Poor, Pro Job dan Pro Growth. Pada tahun 2007, di 813 pelabuhan perikanan yang telah dibangun, uang beredar mencapai Rp. 9,3 Triliun per tahun, dan serapan tenaga kerja sekitar 175.000 orang. Banyak investasi yang ditanamkan disana, seperti pembangunan industri pengolahan yang jumlahnya mencapai sekitar 360 perusahaan. Dalam pengembangan dan pembangunan pelabuhan perikanan, peran serta dan dukungan pemerintah daerah (provinsi/kota/kabupaten) sangat diperlukan, diantaranya dalam hal studi dan detail desain/review, penyiapan lahan, peraturan daerah tentang RUTR pengembangan pelabuhan perikanan, dukungan prasarana wilayah (jalan akses, air bersih, dan lain-lain), sharing pendanaan pembangunan, pengalokasian dana operasional dan pemeliharaan perizinan usaha yang kondusif, harmonisasi tata hubungan kerja di lingkungan pelabuhan perikanan, dukungan lintas sektoral lainnya.

n. Pelabuhan Lingkar Luar

Dalam tahun 2009 telah direncanakan penetapan 25 lokasi prioritas pembangunan pelabuhan perikanan UPT Daerah, yaitu Labuan Haji (NAD), Nipah Panjang (Jambi), Pulau Baa (Bengkulu), Bengkurat (Lampung), Labuan (Banten), Cikidang (Jawa Barat), Tasik Agung dan Tegal Sari (Jawa Tengah), Glagah (DIY), Mayangan dan Pondok Dadap (Jawa Timur), Teluk Awang (NTB), Oeba (NTT), Kuala Mempawah (Kalimantan Barat), Batanjung (Kalimantan Tengah), Sei Lili (Kalimantan Timur), Merauke (Papua), Tanjung Balai Karimun (Riau Kepulauan), dan Lantora (Sumatera Barat), Amurang dan Dagho (Sulawesi Utara), Kwandang (Gorontalo), Donggala (Sulawesi Tengah), Pasar Wajo (Sulawesi Tenggara), dan Untia (Sulawesi Selatan).

Terkait dengan kedaulatan dan harga diri bangsa, setidaknya ada dua hal yang ingin diperhatikan, yaitu Pemberdayaan Pulau-pulau Kecil (PPK) terluar dan pemberantasan IUU fishing PPK terluar tidak hanya berkenaan dengan nilai ekonomi suatu pulau, akan tetapi lebih dari itu, mengenai kedaulatan negara, karena merupakan titik garis pangkal batasan Wilayah Indonesia dengan negara tetangga. Dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumberdaya ikan dan menciptakan pusat pertumbuhan baru di wilayah lingkaran luar Indonesia, saat ini sedang dikembangkan 25 pelabuhan perikanan lingkaran luar. Di bagian paling utara ada Nunukan. Di bagian paling selatan ada Pengambengan di Bali. Sedangkan di bagian ujung barat ada Lampulo. Pelabuhan-pelabuhan perikanan tersebut diproyeksikan akan memberikan manfaat ekonomi langsung sekitar Rp. 4 Triliun per tahun dan menekan aktivitas IUU fishing sebesar 35%, sehingga dapat memberikan manfaat tidak langsung sebesar Rp. 1,02 triliun per tahun. Pelabuhan Perikanan Lingkaran Luar akan melayani kapal-kapal yang beroperasi baik di ZEEI maupun di laut lepas sehingga dekat dengan tempat pendaratan ikan. ekspor perikanan juga dapat berbasis pada pelabuhan di titik-titik terluar tersebut.

Penanggulangan IUU fishing, disamping sebagai tempat berlindung ketika cuaca di laut sedang tidak bersahabat, salah satu peran pelabuhan perikanan adalah untuk penanggulangan IUU fishing. Pemerintah telah menetapkan 5 pelabuhan perikanan – PPS Kendari, PPS Jakarta, PPS Bungusdan pelabuhan Benoa – untuk melaksanakan program Port State Measures (PSM). Setiap kapal yang teridentifikasi melakukan IUU 56 fishing tidak akan diperkenankan menggunakan fasilitas pelabuhan perikanan. Secara Internasional, penyiapan pelabuhan-pelabuhan perikanan untuk menangkal IUU fishing telah di bahas di Bangkok oleh negar-negara yang tergabung dalam Komisi Perikanan Asia-Pasifik (APFIC). Ada pula pertemuan di Roma yang di koordinasikan oleh Badan Pangan Dunia, yang membahas kesepakatan untuk langkah-langkah yang diperlukan. Kelima lokasi tersebut sangat strategis dan menjadi perintis. Pelabuhan Bitung yang menghadap ke Laut Sulawesi dan Samudera Pasifik serta berbatsan dengan Filipina, misalnya, disiapkan untuk mencegah adanya IUU fishing dari arah tersebut. PSM di Jakarta merupakan pusat kegiatan nasional. Sedangkan penetapan Pelabuhan Benoa sebagai Port State Measures (PSM) karena pelabuhan perikanan tersebut menghadap ke Samudera Hindia, sehingga strategis untuk menangkap pelaku *Illegal, Unreported, Unregulated* (IUU) fishing.

4. RTRW Kota Makassar 2010-2030

Berdasarkan RTRW Kota Makassar 2010-2030 ditetapkan kawasan strategis maritim adalah kawasan strategis kepentingan ekonomi dengan pemusatan dan pengembangan berbagai kegiatan kemaritiman yang dilengkapi dengan kegiatan-kegiatan penunjang dan saling bersinergi dengan kawasan di sekitarnya dalam satu sistem ruang yang solid. Kawasan strategis maritim berada di pesisir Utara Kota Makassar tepatnya berada di Kelurahan Untia (Kecamatan Biringkanaya) dan sebagian berada pada kawasan pesisir Kecamatan Tamalanrea.

Posisi kawasan strategis maritim yang merupakan wilayah Selat Makassar secara otomatis memberikan peluang bagi masuknya kapal-kapal dari berbagai wilayah. Potensi sumberdaya alam hayati perairan pantai Untia mulai dari laut hingga ke daerah pesisirnya. Selain itu, potensi pemanfaatan lahan sebagai pusat aktifitas kemaritiman ditunjang oleh adanya *landmark* institusi pendidikan berbasis ilmu pengetahuan dan teknologi maritim yang berskala global yakni Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) dan perkampungan masyarakat nelayan di sekitar Pelabuhan Rakyat Paotere yang dihiasi dengan perahu-

perahu rakyat seperti Phinisi, Lambo, kapal-kapal motor nelayan dan pedagang antar pulau.

Kepentingan ekonomi dan keberlanjutan ekosistem, maka diarahkan pemanfaatan sumber daya alam laut bagi masyarakat nelayan yang berwawasan lingkungan melalui penggunaan alat tangkap ramah lingkungan serta memfasilitasi dibangunnya Pelabuhan Perikanan Nusantara, pengembangan *ecotourism* yang memanfaatkan fungsi kawasan hutan mangrove, serta pengembangan kawasan sebagai daerah mitigasi bencana alam seperti abrasi, sedimentasi dan kenaikan muka air laut.

5. Persepsi Masyarakat

Persepsi adalah proses yang digunakan individu dalam mengelola dan menafsirkan kesan indera mereka dalam rangka memberikan makna kepada lingkungan mereka, meskipun demikian apa yang dipersepsikan dapat berbeda dari kenyataan obyektif. Persepsi juga dapat didefinisikan sebagai interpretasi terhadap berbagai sensasi sebagai representasi dari obyek-obyek eksternal. Untuk itu bisa dijelaskan bahwa persepsi merupakan pengetahuan tentang apa yang dapat ditangkap oleh panca indera. Suatu tindakan persepsi mensyaratkan kehadiran obyek eksternal untuk dapat ditangkap oleh indera. Dalam hal perspektif terhadap diri

pribadi, kehadirannya sebagai obyek eksternal mungkin kurang nyata tapi keberadaannya jelas dapat dirasakan. Selain itu persepsi juga timbul karena adanya informasi untuk diinterpretasikan. Informasi yang dimaksud di sini adalah segala sesuatu yang diperoleh melalui sensasi atau indera.

Persepsi merupakan suatu proses yang didahului oleh penginderaan, yaitu proses berwujud diterimanya rangsangan oleh individu melalui alat reseptornya (alat inderanya). Namun proses ini tidak berhenti sampai disitu saja, melainkan rangsangan itu diteruskan ke pusat susunan saraf yaitu otak dan terjadilah proses psikologi sehingga individu akan menyadari apa yang dilihat, yang didengar dan sebagainya (Walgito, 1990 dalam Luh Putu Emi, 2002).

Menurut Hamner dan Organ dalam Luh Putu Emi (2002) menyatakan bahwa persepsi adalah : “suatu proses dimana seseorang mengorganisasikan dalam pikirannya, menafsirkan, mengalami dan memperoleh petanda atau segala sesuatu yang terjadi di lingkungannya”. Jadi persepsi adalah dasar proses psikologis.

Agar individu dapat mengadakan persepsi ada beberapa syarat yang perlu dipenuhi, yaitu :

1. Perhatian, merupakan syarat psikologis dalam individu mengadakan persepsi yang merupakan langkah persiapan. Perhatian merupakan pemusatan atau konsentrasi dari seluruh individu yang ditunjukkan pada suatu kelompok obyek.

2. Adanya obyek yang dipersepsi, menimbulkan rangsangan mengenai alat inderanya (reseptor).
3. Alat indera (reseptor) yaitu alat untuk menerima rangsangan.

Jadi dengan demikian persepsi merupakan suatu aktivitas individu untuk mengenali suatu obyek melalui alat inderanya yang kemudian diteruskan ke otak sehingga individu dapat memberikan tanggapan terhadap obyek tersebut dengan sadar.

B. Konsep Strategi

Strategi muncul sebagai upaya untuk menyelesaikan permasalahan untuk mencapai tujuan. Strategi sebagai suatu seni menggunakan kecakapan dan sumber daya suatu organisasi untuk mencapai sasarannya melalui hubungan yang efektif dengan lingkungan dalam kondisi yang paling menguntungkan (Salusu, 2000).

Hax dan Malijuf yang dikutip Salusu (2000) mengemukakan bahwa strategi secara komprehensif (1) merupakan suatu pola keputusan yang konsisten, menyatu dan integral (2) Menentukan dan menampilkan tujuan organisasi pada sasaran jangka panjang, program bertindak dan prioritas alokasi sumberdaya, (3) menyeleksi bidang yang akan digeluti, (4) mendapatkan keuntungan yang mampu bertahan dengan merespon

peluang dan ancaman dari lingkungan eksternal organisasi dan kekuatan serta kelemahannya.

Sifatnya yang fundamental, suatu strategi mengkaji berbagai alternatif yang dikaitkan dengan 1) sifat dan hakekat yang ingin dicapai, 2) kemampuan yang dimiliki organisasi, 3) dampak lingkungan, 4) berbagai resiko yang mungkin timbul dan 5) perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Berdasarkan hal tersebut, strategi mengandung cara atau taktik dalam bentuk manajemen, yang dilakukan melalui pengelolaan sumberdaya alam dan sumber daya manusia yang memiliki bidang-bidang dan alokasi penggunaan tertentu untuk mencapai tujuan. Mencapai strategi yang diinginkan digunakan *Force Field Analysis*.

C. Penelitian Terdahulu yang Relevan

Beberapa penelitian sebelumnya yang dilakukan, baik di lokasi dan kelas pelabuhan yang sama yaitu PPN Untia atau kawasan pesisir pantai maupun lokasi berbeda dengan kelas pelabuhan yang berbeda, diantaranya penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Ikramullah Akmal (2018) yang hasil penelitiannya menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pengoperasian Pelabuhan Perikanan Untia Kota Makassar, belum berjalan sebagaimana mestinya dan masih jauh dari harapan yang ditinjau dalam penelitian ini fokus kepada implementasi kebijakan.

Tabel 1. Penelitian terdahulu yang relevan

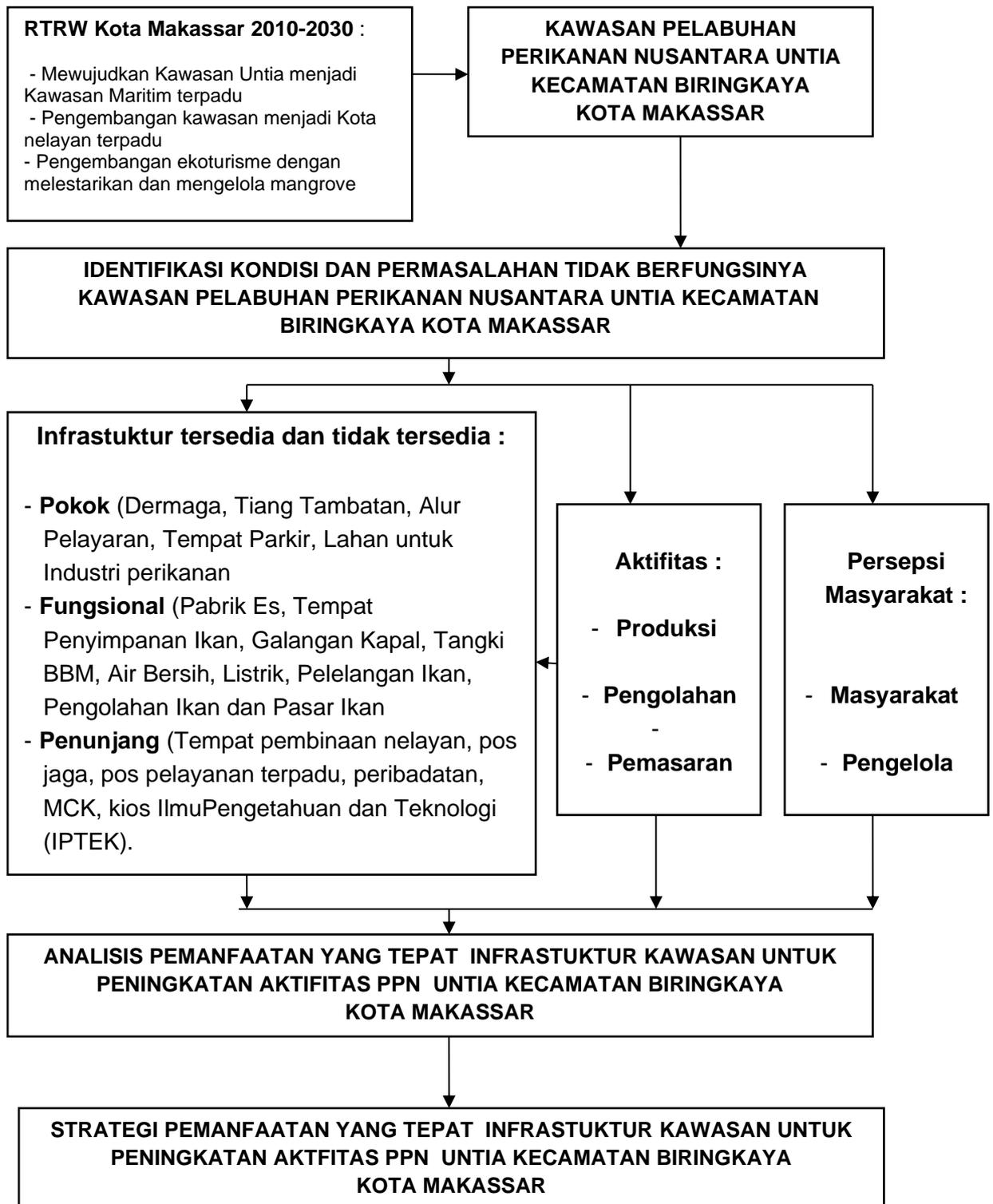
Judul Penelitian	Nama Peneliti	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
1. Model Implementasi Kebijakan Pengoperasian Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan	Muhammad Ikramullah Akma, I Administrasi Pembangunan Universitas Hasanuddin 2018	Menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pengoperasian Pelabuhan Perikanan Untia Kota Makassar, belum berjalan sebagaimana mestinya dan masih jauh dari harapan. Keseluruhan variabel yang diteliti, ternyata tidak satu pun variabel yang mendukung secara baik dalam upaya mewujudkan pengelolaan pelabuhan sebagaimana yang diharapkan. Hal ini dikarenakan belum nampak keseriusan pihak Kementerian Kelautan dan Perikanan terutama pada pengisian jabatan berdasarkan struktur yang ada, belum tersedianya petunjuk operasional, masih terdapatnya infrastruktur yang diperlukan belum tersedia serta belum dikoordinasikannya Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia pada Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara, menyebabkan nomenklatur belum ada sehingga penganggaran belum dapat disusun sesuai kebutuhan. Dengan demikian maka untuk mengoptimalkan pengoperasian Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia Kota Makassar, perlu keseriusan Kementerian Kelautan dan Perikanan sebagai	Penelitian ini memiliki fokus yang sama pada Pelabuhan Perikanan dengan kelas Nasional (PPN) dan pada lokasi yang sama.	Perbedaan pada penelitian sebelumnya pada variabel penelitian, yaitu pada struktur organisasi dan kebijakan pengelolaan pelabuhan sedangkan penelitian ini pada infrastruktur pelabuhan perikanan nasional Untia

		penanggung jawab kegiatan guna melengkapi seluruh infrastruktur yang Diperlukan		
2. Pengaruh Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari terhadap Kesejahteraan Rakyat	Arif Diantoro, Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang 2014	4 aktivitas utama di PPP Tegalsari, yaitu pelayanan jasa, perdagangan, pekerja penggiat usaha perikanan, dan penunjang. Aktivitas unggulan adalah pelayanan jasa dengan skor 16. Sementara itu, pengaruh pelabuhan terhadap kesejahteraan paling besar terdapat pada aktivitas pelayanan jasa dengan skor 435. Studi menekankan bahwa aktivitas berpengaruh terhadap tingkat pendapatan dan tingkat pendapatan berbanding lurus dengan tingkat kesejahteraan pekerja	Penelitian ini memiliki fokus yang sama pada Pelabuhan Perikanan dan aktifitas pada Pelabuhan Perikanan	Menggali aktivitas di PPP Tegalsari dan pengaruhnya terhadap kesejahteraan pekerja
3. Evaluasi Kebijakan Implementasi Tata Ruang Kawasan Pesisir Untia Di Kota Makassar	Andi Samra Salam, Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Universitas Hasanuddin 2014	10 Kebijakan RTRW Kota Makassar yang teridentifikasi yang mengarah pada pengembangan kawasan Maritim Terpadu Kelurahan Untia, hanya ada 4 kebijakan yang telah sampai pada tahap implementasi dari proses evaluasi kebijakan. Yaitu, (1) Pengembangan ekotourism yang memanfaatkan fungsi kawasan mangrove, (2) Mengembangkan jalur hijau terbuka di sepanjang garis pantai utara, (3) Menata dan mengembangkan jalur	Penelitian pada lokasi yang sama yaitu kawasan pesisir pantai yaitu di Untia	Mengevaluasi kebijakan tata ruang kawasan maritim terpadu di Kelurahan Untia yang telah/akan bersinergi dengan kondisi masyarakat dan kondisi lingkungan untuk menciptakan pembangunan yang berkelanjutan.

		hijau berbunga disepanjang jalan, (4) Rencana pengembangan penyeberangan, pelabuhan perikanan nusantara di Untia.		
4. Kajian Pengaruh Aktivitas Pelabuhan Perikanan terhadap Aspek Kualitas Air Sungai Juwana dan Persepsi Masyarakat (Studi Kasus Di Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Bajomulyo, Kecamatan Juwana, Kabupaten Pati)	Tri Murwati Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang 2010	Mutu Air Kelas II tergolong dalam kondisi sangat buruk hingga buruk, sedangkan nilai IMLP untuk peruntukan Mutu Perairan Pelabuhan tergolong dalam kondisi buruk hingga sedang. Aktivitas sosial ekonomi di PPP Bajomulyo meliputi kegiatan perkapalan, pelelangan, fillet ikan dan kegiatan domestik menghasilkan limbah padat dan limbah cair yang belum dikelola dengan baik sehingga dapat berpengaruh terhadap kualitas air Sungai Juwana. Masyarakat memiliki persepsi positif terhadap keberadaan PPP Bajomulyo karena berdampak positif terhadap peningkatan perekonomian masyarakat sekitar khususnya masyarakat nelayan dan dapat menyerap tenaga kerja.	Penelitian ini memiliki fokus yang sama pada Pelabuhan Perikanan namun berbeda pada kelasnya yaitu Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP). Selain itu juga untuk mengetahui aktifitas pada pelabuhan perikanan dan persepsi masyarakat terhadap keberadaan pelabuhan perikanan	Mengetahui dan mengkaji kualitas air sebagai akibat aktivitas pelabuhan perikanan
5. Strategi Pengembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Dalam Meningkatkan Keberdayaan Masyarakat Nelayan (Studi Pada Kantor Pelabuhan Perikanan	Administrasi Publik 2017	Dalam meningkatkan keberdayaan nelayan di Teluk Prigi. PPN Prigi berperan aktif dalam mengembangkan keberdayaan masyarakat nelayan melalui lima komponen yakni (1) Optimalisasi pemanfaatan sumber daya ikan, (2) Penyediaan fasilitas	Penelitian ini memiliki fokus yang sama pada Pelabuhan Perikanan dengan kelas Nasional (PPN) dan aktifitas pada pelabuhan perikanan	Pemberdayaan nelayan di Teluk Prigi dalam memanfaatkan serta mengoptimalkan sumber daya ikan

Nusantara Prigi Trenggalek		yang memenuhi standar Internasional, (3) Pemeliharaan dan perbaikan fasilitas operasional, (4) Peningkatan kapasitas kelembagaan, (5) Pengembangan usaha perikanan tangkap dan pemberdayaan ekonomi nelayan dan pelaku lainnya.		
-------------------------------	--	---	--	--

D. Kerangka Pikir



Gambar 1. Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif. Bersifat deskriptif yaitu suatu metode penelitian yang berusaha mendeskripsikan, menggambarkan atau melukiskan fenomena atau hubungan antar fenomena yang diteliti dengan sistematis, faktual dan akurat. Pendekatan dalam penelitian ini merupakan pendekatan kualitatif untuk menggambarkan tanggapan responden terhadap pengembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar berdasarkan kuisisioner yang diberikan.

B. Pengelolaan Peran Peneliti

Peran peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai instrument kunci. Validitas dan reliabilitas data kualitatif banyak tergantung pada keterampilan metodologis, kepekaan dan integritas peneliti sendiri. Untuk itu, dibutuhkan keterlibatan dan penghayatan peneliti terhadap subjek penelitian di lapangan. Peneliti harus menyadari bahwa dirinya merupakan perencana, pengumpul dan penganalisa data. Keberhasilan pengumpulan data tidak terlepas dari hubungan antara peneliti dan subjek penelitian sebelum, selama dan sesudah memasuki lapangan. Hubungan yang baik tersebut diharapkan dapat menumbuhkan kepercayaan dan saling

pengertian sehingga dapat membantu peneliti memperoleh data yang diinginkan dengan mudah dan lengkap. Dalam melakukan penelitian, kehadiran dan keterlibatan peneliti dilapangan diketahui secara terbuka oleh objek penelitian.

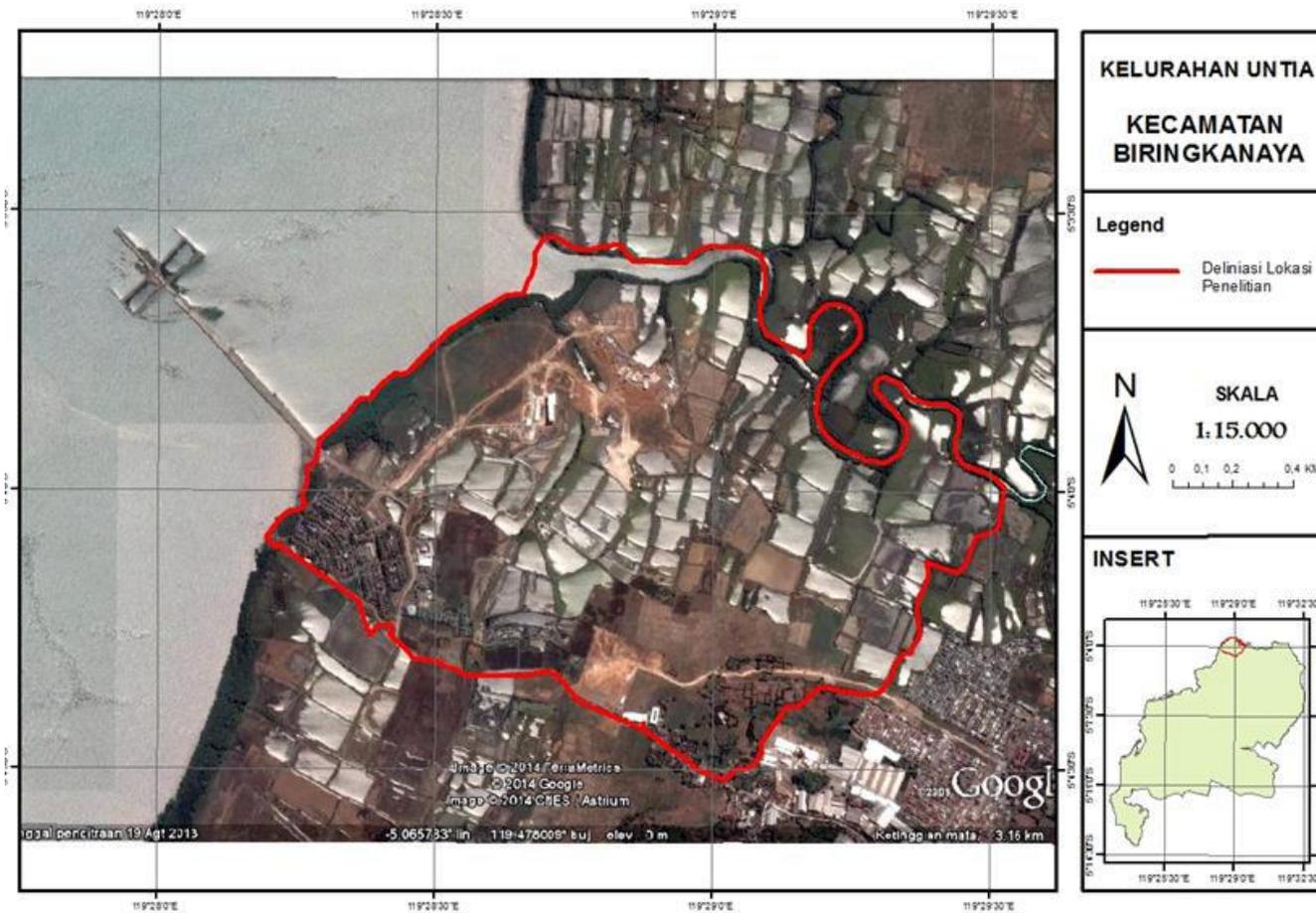
C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di kawasan pelabuhan perikanan nusantara Untia Kelurahan Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Waktu penelitian ini berlangsung dari bulan Februari 2018 sampai dengan Oktober 2018.



Sumber: www.google.com/maps

Gambar 2. Peta Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia



Gambar 3. Lokasi Penelitian

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan jumlah keseluruhan dari unit analisis dalam penelitian. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari; obyek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya, (Sugiyono, 2013). Populasi yang menjadi obyek dalam penelitian ini adalah seluruh elemen yang berkaitan dalam pengembangan infratraktur di Wilayah Pesisir Utara Kota Makassar yang meliputi:

- a. Penduduk yang terdapat di Kelurahan Untia yaitu berjumlah 2.175 jiwa dengan jumlah kepala keluarga sebanyak 562 KK
- b. Lembaga terkait yaitu Dinas Perikanan, Kelautan dan Kemaritiman Kota Makassar, serta BAPPEDA Kota Makassar.

2. Sampel

Berdasarkan data awal bahwa sebaran nelayan hanya ada pada 3 RW dari 5 RW pada Kelurahan Untia yaitu RW 1, RW 2 dan RW 3. Maka metode sampling yang dilakukan adalah purposive sampling yang dilakukan di 3 RW sebaran nelayan tersebut. Jumlah sampel masyarakat yang diwawancari sebanyak 75 responden dari jumlah minimal 30 sampel.

E. Sumber Data

Sumber data adalah salah satu yang paling vital dalam penelitian. Dalam penelitian ini memiliki dua sumber data yaitu data primer dan data sekunder. Pada penelitian Adapun sumber data keduanya dijabarkan sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer yaitu suatu metode pengumpulan data yang bersifat observasi melalui pengamatan langsung dilapangan dengan menggunakan beberapa teknik pengambilan data, seperti melalui dokumentasi untuk mendapatkan kondisi eksiting (lingkungan, infrasturktur dan sarana prasarana) dan wawancara kepada aparat pemerintah setempat untuk mendapatakan gambaran kondisi wilayah penelitiah terkait Untia sebagai Kawasan Pelabuhan Perikanan Nasional. Wawancara juga dilakukan pada Masyarakat nelayan yang tinggal di Kelurahan Untia untuk mengetahui kondisi sosial masyakakat serta untuk memaksimalkan tingkat akurasi data dan informasi yang telah didapatkan.

2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu dengan menggunakan studi kepustakaan yang relevan atau berkaitan dengan rumusan masalah dan mengambil data – data yang dapat diperoleh dari berbagai sumber, baik melalui cara instansional ataupun melalui cara pengumpulan dokumen–dokumen yang dapat mendukung daripada penelitian ini.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data primer dimaksudkan untuk mengetahui kondisi eksisting kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia dalam hal pemanfaatan infrastruktur. Teknik yang digunakan adalah:

4. Observasi yaitu suatu teknik penyaringan data melalui pengamatan melakukan pengamatan, pemotretan dan pencatatan hal-hal penting yang dapat menggambarkan secara nyata kondisi eksisting di lapangan.
5. Wawancara atau *interview* adalah sebuah dialog yang dilakukan oleh pewawancara untuk memperoleh informasi dari yang diwawancarai (Wirartha, 2006:227). Dalam penelitian ini memakai wawancara secara terstruktur dengan memakai format panduan wawancara. Wawancara ini hanya dilakukan terhadap responden yang dianggap mempunyai informasi yang lebih dan data yang didapat digunakan untuk melengkapi data yang didapat dari hasil penyebarankuesioner.
6. Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya atau hal-hal yang ia ketahui (Wirartha, 2006:226). Dalam penelitian ini dipakai kuesioner bersifat tertutup dengan pengertian bahwa jawaban kuesioner telah tersedia dan responden memilih alternatif jawaban yang telah tersedia.

Sedangkan data sekunder diperoleh melalui teknik pengumpulan data dengan melihat laporan-laporan yang disusun oleh Bappeda, Dinas

Perikanan, UPTD PPN Untia. Kelurahan Untia. Dan sumber-sumber lainnya.

G. Teknik Analisis Data

Data yang telah dikumpulkan diperlukan pengolahan atau teknik analisis data agar bias dijadikan data yang lengkap sehingga dari data itu orang lain bias mengerti. Menurut Nazir (2005: 346) "Analisis data adalah mengelompokkan, membuat suatu urutan, memanipulasi, serta menyingkirkan data sehingga mudah untuk dibaca". Untuk memberi pemaknaan atas data atau fenomena yang ditemukan dan dikumpulkan dalam penelitian ini maka dilakukan analisis dengan pendekatan kualitatif dengan eksplanasi bersifat deskriptif.

Dari beberapa variabel yang telah dijelaskan di kerangka konsep seperti : variabel infrastruktur, aktifitas, manfaat persepsi masyarakat akan dianalisis seperti yang dijelaskan Dunn (1988). Bahwa Menurut Dunn (1988), dalam Analisis Kebijakan, metode analisis umum yang dapat digunakan, antara lain:

1. Metode peliputan (deskripsi), memungkinkan analisis menghasilkan informasi mengenai sebab akibat kebijakan di masa lalu.
2. Metode peramalan (prediksi), memungkinkan analisis menghasilkan informasi mengenai akibat kebijakan di masa depan.
3. Metode evaluasi, pembuatan informasi mengenai nilai atau manfaat yang dihasilkan di masa lalu dan masa datang.

4. Metode rekomendasi (Preskripsi), memungkinkan analisis menghasilkan informasi mengenai kemungkinan arah tindakan dimasa datang akan menimbulkan akibat yang bernilai.

Dalam metode analisis tersebut untuk mengetahui kondisi dan kebutuhan kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia ditinjau dari aspek infrastruktur kawasan pelabuhan dan merumuskan arahan pengembangan infrastruktur Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia semua hal tersebut di rampungkan dalam suatu tabel berbentuk matriks

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan rumusan masalah yaitu analisis deskriptif kuantitatif. Untuk mendukung analisis tersebut, maka dilakukan dengan menggunakan Analisis Medan Daya (***Force Field Analysis***). Analisis ini merupakan suatu alat analisis yang digunakan, antara lain untuk mengidentifikasi berbagai kendala dalam mencapai suatu sasaran dan mengidentifikasikan berbagai sebab yang mungkin serta pemecahan dari suatu masalah.

Force Field Analysis Model dikembangkan oleh Lewin (1951) dan digunakan secara meluas untuk menginformasikan pembuatan keputusan terutama dalam perencanaan dan pelaksanaan program manajemen perubahan dalam organisasi. *Force Field Analysis* adalah metoda yang sangat ampuh untuk memperoleh gambaran lengkap yang menyeluruh berbagai kekuatan yang ada dalam isu utama suatu kebijakan juga untuk memperkirakan sumber dan tingkat kekuatan kekuatan tersebut. sasaran utama *Force Field Analysis* adalah menemukan cara untuk mengurangi

kekuatan kekuatan penghambat sekaligus mencari peluang untuk mendapat keuntungan dari kekuatan kekuatan pendorong.

Force Field Analysis adalah kelanjutan alamiah *Problem Tree Analysis* yang sering dapat membantu untuk mengidentifikasi tujuan suatu perubahan kebijakan.

Melalui analisis medan kekuatan diharapkan kekuatan kelompok atau organisasi dapat melakukan identifikasi kekuatan penghambat/penahan dan kekuatan pendorong/penggerak, penilaian besar kekuatan “the strength of each forces” dari masing-masing kekuatan dan memutuskan tindakan apa untuk memaksimalkan kekuatan penggerak serta meminimumkan kekuatan penahan

Force field analysis adalah alat yang umum yang digunakan untuk menganalisis faktor yang ditemukan dalam permasalahan yang kompleks. Sebagai alat untuk mengelola perubahan, force field analysis membantu mengidentifikasi faktor yang harus diatasi dan dipantau jika perubahan diharapkan dapat meraih kesuksesan.

Berikut ini langkah-langkah yang dilakukan dalam FFA (Supriyanto dan Damayanti, 2007).

1. Nyatakan Tujuan

Langkah pertama dalam FFA adalah menyatakan tujuan berjalannya dari suatu kelompok atau organisasi. Pada langkah ini dilakukan identifikasi situasi kelompok atau organisasi saat ini.

2. Identifikasi Kekuatan Pendorong dan Penghambat

- **Identifikasi kekuatan pendorong dan penghambat**

Identifikasi variabel permasalahan yang ditemukan, kemudian susun dalam kategori penghambat (H) dan pendorong (D) keberhasilan program. Selanjutnya sajikan dalam tabel atau diagram.

Tabel 2. Faktor dan Variabel Pendorong (D) dan Penghambat (H)

No	Variabel Pendorong	No	Variabel Penghambat

- **Identifikasi besar kekuatan (Skala Pengukuran)**

Skala besar kekuatan ditentukan antara nilai 1-5. Nilai ini berdasarkan kesepakatan tim perencana. Oleh karena itu, anggota tim harus benar-benar memahami masalah dan kondisi organisasi maupun pesaing. Resultan dari kekuatan pendorong dan penghambat menentukan posisi strategis dari organisasi. Berikut ini pedoman penilaian untuk variabel penghambat dan pendorong, seperti yang tercantum dalam tabel dibawah ini:

Tabel 3. Pedoman penilaian variabel penghambat

<u>Definisi kekuatan penghambat dalam pencapaian tujuan</u>	<u>Penilaian</u>
<u>Dampak sangat kuat menghambat pencapaian tujuan (81-100%)</u>	5
<u>Dampak kuat menghambat pencapaian tujuan (61-80%)</u>	4
<u>Dampak cukup kuat menghambat pencapaian tujuan (41-40%)</u>	3
<u>Dampak kurang menghambat pencapaian tujuan (21-40%)</u>	2
<u>Dampak sangat kurang menghambat pencapaian tujuan (0-20%)</u>	1
<u>Tingkat kemudahan diselesaikan</u>	<u>Penilaian</u>
<u>Kekuatan penghambat sangat mudah diselesaikan</u>	5
<u>Kekuatan penghambat mudah diselesaikan</u>	4
<u>Kekuatan penghambat cukup mudah diselesaikan</u>	3
<u>Kekuatan penghambat sukar diselesaikan</u>	2
<u>Kekuatan penghambat sangat sukar diselesaikan</u>	1

3. Analisis Kekuatan dan Pemilihan Kekuatan Kunci

Sebelum memilih kekuatan kunci dari variabel pendorong dan penghambat, yang perlu dilakukan adalah:

- **Menentukan dampak relatif dan tingkat kemudahan dalam memecahkan kekuatan penghambat**

Dampak relatif kekuatan penghambat adalah penjumlahan dampak kekuatan penghambat dan kekuatan tingkat kemudahan penyelesaian dibagi dua. Kekuatan tingkat kemudahan ditentukan berdasarkan *administrative feasibility*, yang mempertimbangkan aspek ketenagaan,

sarana-prasarana, teknologi, dan anggaran yang dimiliki untuk menyelesaikan kekuatan penghambat. Penentuan kekuatan relatif penghambat dapat disajikan seperti pada tabel 4 dibawah ini.

Tabel 4. Kekuatan Relatif Penghambat

No	Variabel Penghambat (H)	Dampak Kekuatan	Tingkat kemudahan penyelesaian	Kekuatan relatif	Asumsi kekuatan di luar kendali
1					
2					
3					
4					

- **Menentukan dampak relatif dan tingkat kendali kekuatan pendorong yang di bawah kendali**

Dampak relatif kekuatan pendorong adalah penjumlahan dari dampak kekuatan pendorong pada keberhasilan program ditambah kekuatan pengendalian manajemen dibagi dua. Kekuatan tingkat pengendalian didasarkan pada kemampuan manajemen untuk melakukan pengawasan dan pengendalian program. Penentuan kekuatan relatif pendorong dapat disajikan seperti pada tabel 5 berikut:

Tabel 5 Kekuatan Relatif Pendorong

No	Variabel Pendorong (D)	Kekuatan	Tingkat Kendali	Kekuatan relatif	Asumsi kekuatan di luar kendali
1					
2					
3					
4					

- **Perkirakan kekuatan relatif pendorong dan penghambat**

Langkah ini dimaksudkan untuk menguji dan mencari keterkaitan antar kekuatan. Keterkaitan tersebut menentukan besar tingkat keterkaitan kekuatan pendorong dan penghambat dalam menimbulkan masalah pada suatu program. Pada matriks keterkaitan akan diketahui keterkaitan sebagai berikut:

1. Antara kekuatan pendorong dengan pendorong
2. Kekuatan pendorong dengan penghambat
3. Kekuatan penghambat dengan penghambat

Untuk menentukan kekuatan keterkaitan ditentukan dengan cara menentukan titik temu antar kekuatan. Berikut skala nilai keterkaitan:

4. Angka 5 menyatakan besar sekali keterkaitannya
5. Angka 3 menyatakan besar keterkaitannya
6. Angka 1 menyatakan kecil keterkaitannya
7. Angka 0 menyatakan tidak ada keterkaitannya

Untuk menentukan besar keterkaitan antar kekuatan, jumlahkan secara vertical untuk D dan secara horizontal untuk H.

- **Pilih kekuatan kunci**

Kekuatan kunci ditentukan dari nilai total variabel pendorong dan penghambat. Kekuatan kunci kemudian dilakukan rangking dan kemudian disajikan dalam *Nominal Group Technique* atau sumbang saran atau *Focus Group Dynamic* untuk menyusun rencana strategi. Dasar penetapan faktor kekuatan kunci adalah sebagai berikut:

1. Ditentukan oleh tingkat kekuatan relatif yang lebih besar
2. Bila tingkat kekuatan relatif sama, maka dipilih keterkaitan yang lebih besar
3. Apabila keterkaitan sama, maka dipilih mudahnya penyelesaian atau tingkat kendali yang lebih besar untuk variabel penghambat dan pendorong
4. Apabila mudahnya penyelesaian atau tingkat kendali juga sama, maka dipilih dampak keterkaitan yang lebih besar atau tingkat kekuatan final. Kekuatan final adalah perkalian dari variabel kekuatan yang dijadikan perhitungan/pertimbangan.
5. Apabila masih sama juga, maka pengambilan keputusan dilaksanakan berdasarkan pertimbangan (asumsi) tim dalam menentukan prioritas.

- **Teliti keterkaitan**

Pemilihan kekuatan kunci ditentukan dari nilai total variabel pendorong dan penghambat. Kemudian dilakukan perangkingan untuk menyusun rencana strategi.

H. Definisi Operasional

Tabel 6. Definisi Operasional

No	Defenisi	Data
1.	Infrastruktur : Fasilitas Pokok, Fasilitas Fungsional dan Fasilitas Penunjang	Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 (Kepelabuhan perikanan)
2	- Pokok : (Dermaga, Tiang Tambatan, Alur Pelayaran, Tempat Parkir, Lahan untuk Industri perikanan	- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 (Kepelabuhan perikanan) - Data Lapangan dan UPTD PPN Untia
3.	- Fungsional : (Pabrik Es, Tempat Penyimpanan Ikan, Galangan Kapal, Tangki BBM, Air Bersih, Listrik, Pelelangan Ikan, Pengolahan Ikan dan Pasar Ikan	- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 (Kepelabuhan perikanan) - Data Lapangan UPTD PPN Untia
4.	- Penunjang : (Tempat pembinaan nelayan, pos jaga, pos pelayanan terpadu, peribadatan, MCK, kios Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK).	- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012

		(Kepelabuhan perikanan) - Data Lapangan - UPTD PPN Untia
5.	- Aktifitas : Kegiatan pada Pelabuhan perikanan adalah : Aktifitas: Produksi, Pengolahan dan Pemasaran	Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 (Kepelabuhan perikanan)
6.	- Aktifitas 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.	Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 (Kepelabuhan perikanan) - PPN Untia dan Kusioner
7.	- Aktifitas Pengolahan : bahwa pelabuhan perikanan menyediakan sarana-sarana yang dibutuhkan untuk mengolah hasil tangkapannya.	Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 (Kepelabuhan perikanan) - PPN Untia dan Kusioner
8.	- Pemasaran : bahwa pelabuhan perikanan merupakan pusat pengumpulan dan tempat awal pemasaran hasil tangkapannya. -	Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/MEN/2012 (Kepelabuhan perikanan) - PPN Untia dan Kusioner
9	- Persepsi : masyarakat: Nelayan sekitar PPN Untia, Pengelola PPN Untia	Observasi, Wawancara, Kusioner - UPTD PPN Untia - Dinas Perikanan

BAB IV DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Makassar

Gambaran umum Kota Makassar, mencakup sejarah, batas dan luas wilayah, lingkungan, kondisi fisik, struktur ekonomi perkotaan dan keunggulan serta keunikal lokal, selain itu Gambaran umum Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia Makassar yang mencakup Potensi Sumberdaya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPP 173).

Ditaklukkannya kerajaan-kerajaan kecil disekitarnya, yang pada umumnya berbasis agraris pula, maka Makassar meningkatkan produksi komoditi itu dengan berarti, bahkan, dalam menyerang kerajaan-kerajaan kecil lainnya, para ningrat Makassar bukan hanya menguasai kawasan pertanian lawan-lawannya itu, akan tetapi berusaha pula untuk membujuk dan memaksa para saudagar setempat agar berpindah ke Makassar, sehingga kegiatan perdagangan semakin terkonsentrasi di bandar niaga baru itu.

Selanjutnya di abad ke-18, intensitas perdagangan yang terus meningkat, bukan hanya rempah-rempah yang diperdagangkan tetapi juga hasil-hasil laut dan hutan.

1. Letak Geografis

Kota Makassar yang merupakan Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan secara geografis memiliki posisi strategis karena berada pada persimpangan jalur lintas, baik dari arah utara ke selatan maupun dari arah barat ke timur. Dengan posisi ini Kota Makassar berpotensi besar menjadi Ruang Tamu Indonesia Timur. Kota Makassar berada dalam titik koordinat $119^{\circ} 18' 30,18''$ sampai dengan $119^{\circ} 32' 31,03''$ BT dan $5^{\circ} 00' 30,18''$ sampai dengan $5^{\circ} 14' 6,49''$ LS serta terletak di Pantai Barat Pulau Sulawesi.

2. Batas dan luas wilayah

Secara administratif, Kota Makassar terbagi dalam 15 wilayah kecamatan dengan 142 kelurahan, dengan batas-batas wilayah administratif sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : Kabupaten Maros
- b. Sebelah Selatan: Kabupaten Gowa
- c. Sebelah Timur : Kabupaten Gowa dan Maros
- d. Sebelah Barat : Selat Makassar

Di bagian utara kota terdiri dari Kecamatan Biringkanaya, Kecamatan Tamalanrea, Kecamatan Tallo, dan Kecamatan Ujung Tanah. Di bagian selatan terdiri dari Kecamatan Tamalate dan Kecamatan Rappocini. Di bagian Timur terdiri dari Kecamatan Manggala dan Kecamatan Panakkukang. Di bagian barat terdiri dari Kecamatan Wajo, Kecamatan Bontoala, Kecamatan Ujung Pandang,

Kecamatan Makassar, Kecamatan Mamajang, dan Kecamatan Mariso. Wilayah Kota Makassar terdiri dari 14 kecamatan dan 143 kelurahan. Diantara kecamatan-kecamatan tersebut, terdapat 7 (tujuh) kecamatan yang berbatasan dengan pantai yakni Kecamatan Mariso, Tamalanrea, Wajo, Ujung Tanah, Tallo, dan Biringkanaya. Wilayah daratan terluas adalah Kecamatan Biringkanaya (48,22 km²) sedangkan yang terkecil adalah Kecamatan Mariso (1,82 km²).

3. Lingkungan Fisik

Kondisi lingkungan fisik Kota Makassar dapat dilihat pada beberapa faktor, meliputi :

a. Keadaan Iklim

Kota Makassar termasuk daerah yang beriklim sedang hingga tropis. Suhu udara rata-rata Kota Makassar dalam 10 tahun terakhir berkisar antara 24,5°C sampai 28,9°C dengan intensitas curah hujan yang bervariasi. Intensitas curah hujan tertinggi berlangsung antara bulan November hingga Februari. Tingginya intensitas curah hujan menyebabkan timbulnya genangan air di sejumlah wilayah kota ini. Selain itu, kurangnya daerah resapan dan drainase yang tidak berfungsi dengan baik memicu timbulnya bencana banjir.

b. Topografi

Berdasarkan topografinya, Kota Makassar memiliki ciri-ciri sebagai berikut: tanah relatif datar, bergelombang, berbukit dan berada pada

ketinggian 0–25 m di atas permukaan laut dengan tingkat kemiringan lereng berada pada kemiringan 0-15%. Sementara itu, dilihat dari klasifikasi kelerengannya, menunjukkan bahwa kemiringan 0-2%=85%; 2-3%=10%; 3-15%=5%. Hal ini memungkinkan Kota Makassar berpotensi pada pengembangan permukiman, perdagangan, jasa, industri, rekreasi, pelabuhan laut, dan fasilitas penunjang lainnya.

c. Hidrologi

Kondisi hidrologi Kota Makassar dipengaruhi oleh 2 (dua) sungai besar yang bermuara di pantai sebelah barat kota. Sungai Jeneberang yang bermuara di sebelah selatan dan Sungai Tallo yang bermuara di sebelah utara. Sungai Jeneberang misalnya, mengalir melintasi wilayah Kabupaten Gowa dan bermuara di bagian Selatan Kota Makassar merupakan sungai dengan kapasitas sedang (debit air 1-2 m³/detik). Sedangkan Sungai Tallo dan Pampang yang bermuara di bagian Utara Makassar adalah sungai dengan kapasitas rendah berdebit kira-kira hanya mencapai 0-5 m³/detik di musim kemarau. Selain itu, dipengaruhi juga oleh sistem hidrologi saluran perkotaan, yakni kanal-kanal yang hulunya didalam kota dan bermuara di laut.

d. Ekosistem

Keanekaragaman hayati yang ada di Kota Makassar berpengaruh terhadap dinamika perubahan bentang alam khususnya garis pantai di kota ini. Keanekaragaman hayati ini terdiri atas ekosistem mangrove, terumbu karang, padang lamun, dan rumput laut. Ekosistem-

ekosistem tersebar hingga ke 11 (sebelas) pulau dan gusung-gusung yang ada di kota ini. Berikut gambaran kondisi keanekaragaman hayati yang ada di Kota Makassar.

e. Kondisi Oseanografi Perairan

1) Pasang Surut

Pasang surut yang terjadi di perairan pantai Makassar merupakan bagian dari pasang surut di Selat Makassar. Gelombang pasang surut di perairan pantai Makassar merambat dari selatan ke utara saat air pasang dan kembali ke selatan saat air surut. Tipe pasang surut Kota Makassar adalah campuran, condong ke harian tunggal dengan bentuk topografi dasar laut landai.

2) Arus

Secara umum, arus di Selat Makassar mengalir ke Selatan sepanjang tahun. Aliran arus ini dialihkan ke Timur sepanjang Pantai Barat Daya Sulawesi selama musim hujan. Pada musim kemarau, arus tersebut dialihkan ke barat karena ada arus balik dari Paparan Sunda. Di paparan yang dangkal dari Kepulauan Spermonde arus mengalir relatif keras ke arah selatan pada musim hujan dan melemah ke arah barat daya pada musim kemarau. Sedangkan dari hasil simulasi kecepatan arus susur pantai menunjukkan bahwa kecepatan arus susur pantai sebagian besar berada pada interval 0,051 sampai 0,10 m/det (76,79%) kemudian

pada interval 0,11 m/det sampai 0,15 m/det (22,32%) dan sebagian kecil terjadi pada kecepatan lebih besar dari 2 m/det (15,6%).

3) Gelombang/ombak

Kondisi gelombang di perairan Kota Makassar dipengaruhi oleh angin yang bertiup melalui Selat Makassar dan membentuk pola sesuai dengan arah angin. Arah gelombang cenderung dari arah Barat, Barat Laut, dan Barat Daya kemudian terefraksi hingga sepanjang pantai bahkan sampai pada muara Sungai Tallo dengan tegak lurus arah normal pantai. Pada saat musim barat, perairan Makassar khususnya menerima hempasan ombak yang terbangkit oleh hembusan angin yang dominan dari arah barat daya, barat, dan barat laut. Ombak yang terbangkit oleh angin yang datang dari arah barat dan barat daya akan menginduksi arus susur pantai ke arah utara, sebaliknya ombak yang terbangkit oleh angin yang datang dari barat laut akan menginduksi arus susur pantai ke arah selatan hingga mempengaruhi kondisi muara Sungai Jeneberang yang berada di bagian selatan dari Pantai Losari Makassar.

4) Kondisi Oseanografi Kimia

Kualitas perairan di Kota Makassar dipengaruhi oleh buangan/limbah yang dihasilkan dari uraian bahan organik yang berasal dari aktivitas masyarakat perkotaan seperti limbah rumah sakit, rumah tangga, perhotelan, industri, perkantoran, dan

pedagang kaki lima. Limbah-limbah ini disalurkan melalui kanal-kanal atau saluran dan melalui sungai-sungai yang bermuara ke pesisir sebelah barat Kota Makassar. Tidak adanya penanganan limbah yang dibuang mempengaruhi kondisi kualitas perairan sehingga mengakibatkan tingginya tingkat pencemaran air yang nantinya dapat mengancam kestabilan ekosistem pesisir.

4. Struktur Ekonomi

a. Kelautan dan Perikanan

Sektor kelautan merupakan salah satu andalan perikanan tangkap/laut di wilayah Kota Makassar. Dengan luas wilayah perairan laut 944,06 km², serta didukung oleh sumber daya manusia yang bermukim di daerah pesisir dan bermata pencaharian sebagai nelayan mampu memberikan hasil tangkapan di tahun 2008 sebesar 15.550 ton. Jika dibandingkan dengan tahun 2007, hasil ini mengalami penurunan sebesar 0,44% dari 15.691 ton. Selain dari perikanan laut, sektor lain yang juga penting adalah perikanan darat (tambak). Di sektor ini, jumlah produksi perikanan yang dihasilkan sebesar 512,30 ton di tahun 2008 dan 453,20 di tahun 2009. Luas areal kawasan tambak yang ada di Kota Makassar yakni 2354,183 ha (Makassar Dalam Angka, 2009)

b. Pertambangan dan Penggalian

Sektor pertambangan dan penggalian bukan merupakan bagian yang signifikan dalam geliat pembangunan ekonomi dari Kota Makassar. Sektor ini merupakan penyumbang PDRB terkecil walaupun

sektor ini secara riil dari tahun ke tahun menunjukkan peningkatan, akan tetapi angkanya tidak terlalu jauh berbeda. Salah satu kontributor sektor ini untuk wilayah Kota Makassar adalah penggalian pasir di Sungai Jeneberang, yang termasuk tambang galian kelas C seperti pasir, batu dan sirtu.

c. Perindustrian

Sektor perindustrian khususnya industri pengolahan merupakan penyumbang PDRB kedua setelah perdagangan, hotel, dan restoran yaitu sebesar 22,24% per 2008. Pusat industri pengolahan ini berada di sebelah utara kota yakni Kawasan Industri Makassar (KIMA). Sedangkan perusahaan industri di Kota Makassar tahun 2008 sebanyak 18 buah dengan jumlah tenaga kerja sebanyak 306 orang. Nilai hasil industri besar/ sedang pada tahun 2008 sebesar Rp 217.074.096.000,- dengan nilai tambah atas harga pasar sebesar Rp 160.068.434.000.

d. Energi Listrik dan Air bersih

Pasokan energi listrik di Kota Makassar dipasok oleh PLN melalui pembangkit-pembangkit listrik yang ada di kotaMakassar, di antaranya PLTU (Pembangkit Listrik Tenaga Uap) di Kecamatan Panakkukang, PLTG (Pembangkit Listrik Tenaga Gas) di Kecamatan Tallo dan PLTD (Pembangkit Listrik Tenaga Diesel) di Kecamatan Ujung Tanah. Total energi listrik yang dihasilkan dari ketiga pembangkit adalah sebesar 203,88 MW. Guna memenuhi pasokan listrik, PLN juga menyuplai dari Pembangkit Listrik Tenaga Air (PLTA) dari Bakaru, Kabupaten Pinrang

dan Pembangkit Listrik Tenaga Gas (PLTG) Pompanua, Kabupaten Wajo. Setiap tahun kebutuhan listrik mengalami peningkatan, baik untuk kebutuhan rumah tangga maupun untuk industri sehingga diharapkan PLN wilayah VII Kota Makassar harus merespon peningkatan kebutuhan tersebut. Pemenuhan air bersih juga ikut mempengaruhi dinamika kebutuhan masyarakat perkotaan dan pesisir serta perencanaan pembangunan. Untuk sumber air bersih umumnya didapatkan dari Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM), sumur bor maupun sumur tradisional, sertadari beberapa developer yang menyediakan sarana air bersih. Kebutuhan air bersih sebagai kebutuhan primer masyarakat melayani mulai skala rumah tangga hingga industri, pemerintah, dan bisnis.

Hingga tahun 2008 PDAM telah menjangkau 140.457 jiwa pelanggan berdasarkan kategori pelanggan dengan rincian rumah tangga 81%, bisnis 9%, industri 1%, pemerintah 5%, dan sosial 4% (Gambar 1-8), dengan pasokan air baku di Kota Makassar diperoleh dari Dam Bili-bili, Lekopancing, dan Longstorage Jene"berang dengan pendistribusian melalui pemompaan sistem tertutup yang menggunakan pipa berdiameter 50-1000 mm dan panjang pipa keseluruhan 2.701.233,45 m, yang ditunjang dengan 5 Jaringan Instalasi Pengolahan Air (IPA) yakni IPA Ratulangi, IPA Panaikang, IPA Antang, IPA Maccini Sombala, dan IPA Somba Opu. Sedangkan ketersediaan air bersih di pulau-pulau dalam wilayah di Kota Makassar, dari 11 pulau dan 1 gusung, hanya 4

pulau yang memiliki sumber air bersih yang berasal dari sumur tawar dan selebihnya air asin atau tidak ada sama sekali.

e. Perhubungan dan Komunikasi

Perkembangan sektor perhubungan khususnya panjang jalan di Kota Makassar pada tahun 2008 yaitu sepanjang 1.593,46 km. Panjang jalan tersebut diklasifikasikan menurut kondisi jalan menjadi empat bagian yaitu baik, sedang, rusak ringan, dan rusak berat. Berdasarkan jenis permukaannya, pada tahun 2008 terdapat 66,94 % jalan aspal, 33,06% permukaan jalan berupa kerikil, dan sisanya masih berupa tanah. Prioritas pengembangan penyediaan sarana jalan yang diterapkan pada Kota Makassar diarahkan terhadap pembangunan jalan arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, kolektor sekunder, lokal primer, dan lokal sekunder termasuk peningkatan pelebaran jalan. Sedangkan untuk sarana perhubungan laut masih memegang peranan penting alat transportasi alternatif bagi penumpang dan barang yang digunakan oleh masyarakat dari dan ke Kota Makassar serta masyarakat yang bermukim di pulau-pulau kecil. Ini dikarenakan kondisi alam Kota Makassar yang sebagian besar wilayahnya terletak di daerah pantai dan sebagian besar komoditi ekspor-impor diangkut melalui kapal-kapal angkutan barang. Armada laut yang beroperasi saat ini ditunjang oleh 2 (dua) pelabuhan besar yaitu Pelabuhan Soekarno-Hatta dan Pelabuhan Paotere serta dermaga kecil yakni Dermaga Kayu Bangkoang yang merupakan tempat transit kapal-kapal kecil yang beroperasi antar pulau.

5. Keunggulan dan Keunikan Lokal

Kota Makassar merupakan kota yang telah lama dikenal oleh masyarakat dunia sebagai pusat perdagangan, yang secara signifikan mempengaruhi pengembangan pembangunan perekonomian Indonesia Timur. Berikut ini beberapa keunggulan dan keunikan lokal yang dimiliki oleh Kota Makassar yaitu:

a. Pintu Gerbang Utama Timur Indonesia

Berdasarkan posisi geografisnya yang terletak di titik sentral Negara Kepulauan Republik Indonesia (NKRI), Kota Makassar merupakan penghubung antara Kawasan Barat dan Kawasan Timur Indonesia, sehingga menjadikan Kota ini sebagai *the Centerpoint of Indonesia* yang juga sekaligus menjadi "*main gate*" bagi wilayah timur Indonesia ataupun sebaliknya. Selain itu, kota ini berbatasan langsung dengan Selat Makassar sebagai jalur pelayaran alternatif (ALKI) yang mampu menunjang percepatan alur lintas barang dan jasa. Ada beberapa peran yang memberikan keunggulan dan kelebihan kota ini dalam letak dan posisinya sebagai pintu gerbang Indonesia Timur sekaligus sebagai *The Centerpoint of Indonesia*. Diantaranya yaitu: menjadi pusat produksi, distribusi, dan supply Indonesia yang mampu mendorong percepatan pembangunan dua kali lebih cepat. Hal tersebut didukung oleh letak dan posisi SulSel yang berada di titik „epicentrum“ Indonesia dengan jarak tempuh 3 jam dibandingkan jarak dari Jakarta ke KTI yang ditempuh dalam waktu 5 jam (*teori aksesibilitas*).

Dengan demikian jika ditinjau dari letak dan posisinya, Makassar yang merupakan ibukota Provinsi Sulawesi Selatan memiliki nilai strategis yang tinggi dan berpotensi menjadi pusat produksi dan distribusi barang paling ekonomis dan paling cepat dalam mendorong kemajuan perekonomian Indonesia Timur.

b. Hub Port Agropolitan

Makassar memiliki *positioning* yang cukup penting dalam kendali sebagai *hub port* agropolitan Indonesia, dimana poin keunggulan ini dikarenakan akses Makassar ke sumber bahan baku relatif dekat dan tersedianya dukungan infrastruktur yang memadai untuk satu kegiatan *export-import*. *Positioning* ini juga dimaksudkan sebagai langkah kongkrit bagi Makassar untuk bisa bersaing dalam satu persaingan global.

c. Hub Air Port Ikan Segar

Potensi Makassar dengan segala kelebihan sumber daya alam dan sumber daya buatan yang dimiliki termasuk salah satu diantaranya yaitu hadirnya Bandara Internasional Sultan Hasanuddin memberi dampak pengaruh yang cukup besar terhadap nilai *positioning* Kota Makassar. Sebagai daerah maritim yang kaya dengan sumber daya ikan, *positioning* sebagai *hub Air port* “ikan segar” menjadikan daerah ini pilihan yang sangat menarik sebagai salah satu pusat pengekspor ikan segar yang cukup potensial.

B. Gambaran Umum PPN Untia

Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia Makassar merupakan bagian dari perairan selat Makassar (WPP-RI 173) yang dilatar belakangi oleh potensi perikanan di sekitar selat Makassar sebagai embrio dibangunnya Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia pada tahun 2006 dengan bersumber dana berasal dari anggaran *sharing* antara APBN maupun APBD Provinsi/Kota yang menelan anggaran lebih dari 200 Milyar. Pelabuhan ini dapat menampung kapal perikanan berukuran 15-16 GT sekaligus. Pelabuhan ini juga melayani kapal perikanan yang beroperasi di perairan ZEE Indonesia dan perairan nasional. Jumlah ikan yang didaratkan sekitar 40-50 ton per hari atau 8.000- 15.000 ton per tahun. Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia Kota Makassar merupakan pelabuhan kebanggaan masyarakat Kota Makassar ini berlokasi Jl. Salodong, Kelurahan Untia, Kec. Biringkanaya Kota Makassar, tepatnya berada pada kawasan pengembangan yang berdampingan dengan kompleks Kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP) dan Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan Makassar (ATKP). Selain itu lokasi pelabuhan juga tidak jauh dari Kawasan Wisata Mangrove Untia yang sepanjang garis pantai, tumbuh subur hutan mangrove Indah menghampar, menjadi daya tarik wisata bagi siapapun yang melihatnya. serta Kawasan Industri Makassar (Kima) dan dekat dengan pelabuhan umum untuk ekspor. Karena itu, pengembangan Pelabuhan Untia diharapkan menjadi sentra produksi

perikanan yang terhubung dengan pelabuhan perikanan lain di Sulawesi Selatan, yaitu Pelabuhan Perikanan (PP) Cempae, PP Maccinibajji, PP Kalibone, PP Potere, PP Beba, PP Labuang, PP Barombong, PP Boddia, PP Lonrae, PP Birea, PP Bentenge, PP Kajang, PP Tongketongke, dan PP Lappa. Pelabuhan perikanan Nusantara Untia Makassar merupakan yang terbesar kedua yang dapat menampung 500 kapal setiap harinya setelah Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Bitung di Sulawesi Utara.

Diawal pembangunannya Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia berlokasi dikawasan Barombong kota makassar, sesuai dengan Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Ujung Pandang No. 925/S.kep/552.3/97 tanggal 25 Februari 1997 tentang Peruntukan tanah pembangunan pelabuhan perikanan seluas 40 Ha di Kelurahan Barombong Tamalate Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang. Di daerah tersebut sebenarnya sangat strategis dekat dengan Kabupaten Takalar yakni kecamatan galesong yang merupakan penghasil perikanan, dengan aktivitas nelayan yang cukup padat namun sesuai dengan RTRW wilayah barombong merupakan lokasi wisata sehingga diterbitkan Keputusan Walikota Makassar tentang Peruntukan Tanah Pembangunan Pelabuhan Perikanan Nusantara Seluas 38 HA di Kelurahan Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Untuk memindahkan pelabuhan perikanan dengan memperhatikan hasil studi kelayakan, Studi Master Plan dan detail desain dari Direktorat

Prasarana Perikanan Tangkap atas rencana pembangunan Pelabuhan Perikanan Nusantara Kelurahan Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Pelabuhan Untia adalah pelabuhan terbesar kedua di Indonesia. Pelabuhan Untia adalah pelabuhan perikanan yang sudah lama direncanakan. Pelabuhan senilai Rp 364 miliar ini, dirintis pembangunannya sejak 10 tahun lalu, tahun 2006.

Pada tahun 2006, PT. Arun Prakarsa Inforindo baru mampu menyelesaikan pembangunan *causeway* pelabuhan sepanjang 460 meter dan *trestial* dermaga sepanjang 125 meter. Alokasi dana pembangunan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang terserap selama empat tahun baru Rp 17 miliar. Rencana pengoperasian Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Untia pada tahun 2013 pun terancam berantakan akibat proses pembangunan yang lamban. Saat itu Menteri Kelautan dan Perikanan Fadel Muhammad. Menyatakan bahwa, pengembangan pelabuhan perikanan termasuk dalam program *outer ring fishing port* yang diprioritaskan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan. Pengembangan pelabuhan perikanan di Kawasan Timur Indonesia yang jumlah ikannya melimpah diharapkan mampu meningkatkan perekonomian nelayan. Sayangnya, pelabuhan yang begitu diharapkan oleh masyarakat Sulawesi Selatan belum dapat dioperasikan pada tahun 2013 yang lalu.

Kementerian Kelautan dan Perikanan kembali memberi perhatian kepada Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia pada tahun 2014 dengan

dibangunnya berbagai fasilitas pelabuhan dan pada tanggal tanggal 26 November 2016 telah diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia (Joko Widodo).

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Pemanfaatan Infratraktur Kawasan untuk Peningkatan Aktifitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia

Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi analisis potensi dan permasalahan pemanfaatan infratraktur kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia, analisis pemanfaatan infratraktur Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia, analisis pemanfaatan Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia, analisis respon dan tindakan para pelaku pemanfaatan dan analisis pemanfaatan yang tepat dari Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia dalam pengembangan wilayah di Kecamatan Biringkanaya..

Analisis potensi dan permasalahan berisi tentang potensi dan masalah yang dimiliki Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara . Analisis ini dilakukan untuk mengetahui potensi maupun permasalahan kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia, Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia dijadikan tempat pangkalan kapal dan pelellangan ikan terkait rencana pemerintah yang akan mengembangkan kawasan ini menjadi kawasan maritim terpadu.

Analisis selanjutnya adalah analisis pemanfaatan sumber daya dan Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia. Dalam analisis ini secara deskriptif kualitatif akan diuraikan mengenai pemanfaatan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia. Kemudian dalam analisis

pemanfaatan Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia terlebih dahulu dilakukan perhitungan frekwensi jawaban responden terhadap pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner yang digambarkan dalam bentuk persentase dalam grafik pie, digunakan untuk mendukung analisis skoring. Sedangkan analisis skoring ini bertujuan untuk mengetahui bobot atau nilai pemanfaatan dari Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia dilihat dari kondisi eksisting Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia.

Analisis respon dan tindakan para pelaku pemanfaatan Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia digunakan untuk mengetahui tindakan apa saja yang sudah dilakukan para pelaku pemanfaatan dan respon apa saja yang diberikan oleh penerima akibat pemanfaatan. Analisis yang terakhir adalah analisis pemanfaatan yang tepat dari Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia. Digunakan untuk mengetahui dan selanjutnya merumuskan pemanfaatan yang tepat dari Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia dan sumber airnya dalam pengembangan wilayah di Kelurahan Untia, Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar.

1. Analisis Potensi dan Permasalahan

Potensi dan permasalahan didapatkan dari hasil kuesioner kepada nelayan dan masyarakat, wawancara kepada para *stakeholder* yang terlibat dalam pengambilan keputusan tentang pemanfaatan Kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia dan aktifitas di

Pelabuhan Perikanan Untia seperti Dinas Perikanan dan Kelautan Kota Makassar, UPTD PPN Untia, data Kelurahan Untia.

- **Standar dan Kebijakan**

Terkait dengan standar yang digunakan dalam pengelolaan PPN Untia mengacu pada Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor: 74/KEPMEN-KP/ 2016 tentang Pengelolaan Pelabuhan Perikanan Untia Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan dengan tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

- Menyusun rencana anggaran, pemantauan, dan evaluasi pelabuhan perikanan;
- Pelaksanaan pengaturan keberangkatan, kedatangan, dan keberadaan kapal di pelabuhan perikanan;
- Pelaksanaan pelayanan penerbitansurat tanda bukti lapor kedatangan, dan keberangkatan kapal perikanan;
- Pelaksanaan pemeriksaan log book;
- Pelaksanaan pelayanan penerbitan surat persetujuan berlayar;
- Pelaksanaan pemberian sertifikat Hasil tangkapan Ikan;
- Pelaksanaan pengawasan pengisian bahan bakar;
- Pelaksanaan pembangunan, pengembangan, pemeliharaan, pendayagunaan dan pengawasan serta pengendalian sarana dan prasarana;

- Pelaksanaan fasilitasi penyuluhan, pengawasan, dan pengendalian sumberdaya ikan, perkarantinaan ikan, publikasi hasil penelitian, pemantauan wilayah pesisir, wisata bahari, pembinaan mutu serta pengelolaan pemasaran dan distribusi hasil perikanan;
- Pelayanan jasa, pemanfaatan lahan dan fasilitas usaha;
- Pelaksanaan pengumpulan data, informasi dan publikasi.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa standar yang digunakan dalam mengelola PPN Untia sebagaimana disebutkan diatas, sudah cukup jelas dan hal ini diakui oleh informan Kepala Pelabuhan Untia yang mengatakan bahwa:

“Kami sudah memahami aturan yang ada, semua sudah jelas standar yang akan digunakan dan kami bisa menterjemahkan, namun belum bisa optimal karena belum ada regulasi yang mengatur secara khusus terkait strategi pencapaian standar dan sasaran. Disamping itu sumberdaya pendukung seperti penyempurnaan fasilitas pelabuhan belum seluruhnya siap.”
(Hasil wawancara, 20 April 2018)

Pelabuhan perikanan mempunyai fungsi strategis mencakup fungsi pemerintahan dan fungsi perusahaan yang mempunyai dampak terhadap pengembangan perekonomian wilayah berupa peningkatan nilai tambah, efisiensi, produktifitas usaha perikanan tangkap, dan penyerapan tenaga kerja. Selain itu dapat menjadi tonggak dalam mempertahankan kedaulatan dan pertahanan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pelabuhan Perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan disekitarnya 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. Apa bila kedua fungsi sudah berjalan dengan baik, maka pelabuhan perikanan akan berdaya guna sebagai pusat aktivitas industrialisasi kelautan perikanan yang tentunya akan memberikan dampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi domestik dan pengentasan kemiskinan.

Untuk mewujudkan pelabuhan perikanan yang dapat menunjang aktivitas perikanan diperlukan suatu pembangunan, pengembangan dan pengelolaan pelabuhan perikanan yang terencana, baik yang dilakukan oleh pemerintah pusat, pemerintah daerah Provinsi /Kabupaten/Kota, dan Badan Usaha Milik Negara dan atau swasta, dengan memperhatikan daya dukung sumberdaya ikan di masing-masing Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPN-RI).

Sejalan dengan hal tersebut, pemerintah melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor: 18/PERMEN-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Indonesia dengan membagi zonasi penangkapan ikan yang merupakan wilayah pengelolaan perikanan untuk penangkapan ikan, pembudidaya ikan, konservasi, penelitian dan pengembangan

perikanan meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, zona tambahan, dan zona Ekonomi eksklusif, sehingga setiap zona tersebut memerlukan sebuah pelabuhan yang dapat menunjang kegiatan perikanan di daerah tersebut. Adapun wilayah penangkapan ikan bagi pelabuhan perikanan untuk melayani WPP 713 yang meliputi: Selat Makassar, Teluk Bone, dan Laut Flores.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa baik standar-standar/ tujuan kebijakan maupun sasaran kebijakan para implementor sudah memahami, dan memiliki semangat serta komitmen yang kuat untuk mewujudkan tujuan-tujuan kebijakan. Sasaran kebijakan yang dimaksud disini adalah diharapkan pelabuhan perikanan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan dan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh dan/ atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan. Hal ini terungkap dari hasil wawancara dengan Kepala Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia yang menyebutkan bahwa:

“Kami disini bersama rekan-rekan kerja sudah siap mengimplemenasikan seluruh kebijakan yang telah dikeluarkan oleh atasan, baik dalam bentuk peraturan maupun dalam bentuk arahan langsung dari pusat untuk pengoperasian pelabuhan ini, namun kami masih serba kekurangan mulai dari akses jalan masuk, sarana dan prasarana pelabuhan, air bersih, kesadaran nelayan juga belum mendukung sampai pada pelabuhan ini masih dangkal untuk standar pelabuhan perikanan nusantara”.(Hasil wawancara tanggal, 4 Mei 2018)

Berangkat dari pernyataan informan diatas menunjukkan belum adanya kesiapan memadai yang dimiliki pelabuhan perikanan yang bertaraf nusantara itu, baik sebelum diresmikan maupun sesudah diresmikan oleh Bapak Presiden Republik Indonesia. Pada hal secara teoritis disebutkan bahwa standar dan tujuan kebijakan memiliki hubungan erat dengan disposisi para pelaksana (*implementors*). Arah disposisi para pelaksana (*implementors*) terhadap standar dan tujuan kebijakan juga merupakan hal yang perlu mendapat perhatian untuk dioptimalkan.

Dengan demikian maka untuk mengoptimalkan pengoperasian pelabuhan ini diperlukan keseriusan Kementerian Kelautan dalam hal ini Dirjen Perikanan Tangkap sebagai penanggungjawab pengoperasian pelabuhan ini, dan bukan merupakan bagian dari tanggungjawab Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sulawesi Selatan, maupun Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Makassar.

- **Sumberdaya**

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Sumberdaya Keuangan merupakan sumberdaya penting dalam menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Setiap tahap implementasi menuntut adanya dukungan anggaran yang memadai sesuai dengan alokasi anggaran yang direncanakan.

Sumber daya kebijakan (*policy resources*) tidak kalah pentingnya dengan komunikasi. Sumber daya kebijakan ini harus juga tersedia dalam rangka untuk memperlancar administrasi implementasi suatu kebijakan. Sumber daya ini terdiri atas dana atau insentif lain yang dapat memperlancar pelaksanaan (*implementasi*) suatu kebijakan. Kurangnya atau terbatasnya dana atau insentif lain dalam implementasi kebijakan, adalah merupakan sumbangan besar terhadap gagalnya implementasi kebijakan.

Dalam pengimplementasian kebijakan pengoperasian pelabuhan perikanan nusantara untia; Hasil penelitian menunjukkan bahwa sampai saat ini proses implementasi kebijakan pengoperasian pelabuhan dimaksud belum ditunjang oleh sumberdaya kebijakan yang memadai seperti sumberdaya keuangan yang hanya mendapat alokasi biaya operasional sebesar Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah) untuk satu tahun. Hal ini diakui oleh pelaksana tata usaha pelabuhan yang menyebutkan:

“Kalau mau jujur, pelabuhan perikanan ini belum ada nama yang sesuai, apakah itu pelabuhan nusantara atau pelabuhan samudra. Pelabuhan ini belum bisa disebutkan sebagai pelabuhan nusantara. Kenapa? Karena pelabuhan ini belum tercatat pada Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia. Buktinya sampai hari ini belum jelas strukturnya termasuk personalia yang akan menduduki struktur yang ada. Pantaslah kalau pelabuhan ini hanya mendapat alokasi dana 1 Milyar satu tahun dari Kementerian Kelautan dan Perikanan. Angka ini sangat kecil dan tidak rasional untuk membiayai operasional pelabuhan yang sebesar di Untia ini”.
(Hasil Wawancara tanggal, 4 Mei 2018)

Apabila dibandingkan dengan PPN yang sudah beroperasi seperti Pelabuhan Ratu di Suka Bumi Jawa Barat anggaran untuk biaya operasional telah mencapai 5 Milyar rupiah. Sedangkan anggaran yang diperuntukkan untuk biaya operasional Pelabuhan Perikanan Untia sebesar 1 Milyar rupiah, angka ini hanya cukup untuk membiayai Gaji, jasa pengadaan air bersih, listrik, pemeliharaan pelabuhan dan operasional kantor termasuk perjalanan dinas. Berikut pernyataan informan sebagai berikut:

Selanjutnya beliau katakan bahwa “Kalau pelabuhan ini sudah tercatat pada KEMENPAN RI, itu artinya alokasi APBN sudah dapat diajukan oleh Pelabuhan melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk rencana anggaran tahunan. Selain itu Sumberdaya Manusia yang akan ditempatkan di pelabuhan ini sudah jelas orangnya, posisinya dimana dan gaji beserta tunjangannya sudah jelas. ya kita tunggu saja”. (Hasil wawancara tanggal, 15 Mei 2018)

Selain sumberdaya finansial, yang tidak kalah pentingnya dalam implementasi kebijakan adalah sumberdaya pendukung seperti lokasi pelabuhan, dan fasilitas pendukung yang dimiliki; Lokasi pelabuhan perikanan ini sesungguhnya sangat strategis karena dekat dengan Kawasan Industri Makassar (KIMA), dekat dengan Pelabuhan Laut Sukarno Hatta serta dekat pula dengan Pelabuhan Udara Sultan Hasanuddin. Namun demikian berbagai kendala masih diperhadapkan seperti akses jalan menuju pelabuhan perikanan unta sangat tidak mendukung atau dengan kata lain rusak berat. Akibat dari rusaknya akses jalan masuk ke pelabuhan menyebabkan

matinya aktifitas jual beli ikan di pelabuhan ini. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh pelaksana pelabuhan bahwa:

*“Dulu sudah pernah ada jual beli di pelabuhan untia ini, tetapi banyak penjual ikan dan pengunjung yang jatuh dan terluka karena jalannya becek dan berlubang, akhirnya mereka pada tidak mau datang lagi dan kami sebagai pelaksana pelabuhan tida mau ambil resiko. Andaikan jalanan masuk ke pelabuhan untia ini mulus, Masyarakat banyak tertarik berbelanja di Pelabuhan untia, karena sambil berbelanja, juga bisa menikmati obyek wisata yang ada disekitar pelabuhan.”
(Hasil Wawancara tanggal, 15 Mei 2018)*



Gambar 5. Kondisi jalan masuk PPN Untia

Sumberdaya pendukung yang dianggap masih sangat memprihatinkan sebagai suatu pelabuhan perikanan nusantara adalah belum tersedianya Cold Storege (mesin pendingin ikan), padahal dalam sebuah pelabuhan perikanan tersedianya cold storage adalah faktor utama, karena akan menyulitkan nelayan dalam menyegarkan hasil tangkapan, hal ini juga yang membuat

nelayan enggan untuk melakukan pendaratan ikan di pelabuhan untia. Pada tanggal 17 April 2018 lalu Ditjen Perikanan Tangkap telah meresmikan *Cold Storage* berkapasitas 30 ton sebagai jawaban atas permasalahan sulitnya nelayan mengelola hasil tangkapannya sebelum dipasarkan dan atau diekspor ke luar negeri.



Gambar. 6. *Cold Storage* Pelabuhan Untia

Sumberdaya pendukung lainnya yang tidak kalah pentingnya adalah sumber air bersih. Fakta dilapangan menunjukkan bahwa sampai saat ini air bersih belum tersedia, sehingga untuk memenuhi kebutuhan air bersih pelabuhan perikanan harus dipasok dari luar yang membutuhkan biaya ekstra, tentu ini menjadi penghambat terimplementasinya kebijakan pengoperasian pelabuhan perikanan nusantara untia, terutama dalam melakukan aktifitas perikanan

dikawasan pelabuhan. Ini diakui oleh manajemen pelabuhan perikanan untia dengan keterangan bahwa:

“Sejak dibangunnya pelabuhan perikanan ini, hingga sekarang, belum ditemukan sumber air bersih, pihak pelabuhan telah melakukan pemboran, namun hasilnya tetap asin. Inilah yang kemudian menjadi permasalahan utama sehingga sulit dioperasikan secara maksimal. Bagaimana caranya memaksimalkan pengoperasian pelabuhan, untuk menjual ikan saja sulit, nelayan pada tidak mau mendaratkan perahunya disini dengan alasan tidak ada air untuk membersihkan hasil tangkapan, apa lagi banyak pelabuhan disekitar kita yang memang lebih kecil tapi lengkap fasilitasnya seperti pelabuhan paotere, beba dan maros.” (Hasil Wawancara tanggal, 15 Mei 2018

Hal lain juga belum tersedianya stasiun pengisian bahan bakar untuk kapal nelayan, padahal dalam rancangan awal bahwa kapal yang akan sandar dan melakukan pendaratan ikan di pelabuhan perikanan nusantara untia adalah kapal dengan ukuran besar. Tentunya akan memerlukan bahan bakar solar yang tidak sedikit jumlahnya, namun sampai saat ini belum juga ada tanda tanda dari pertamina untuk membuka stasiun pengisian bahan bakar di Pelabuhan Untia.

- **Sumber Daya Manusia**

Sumber daya manusia dalam hal ini adalah masyarakat nelayan sekitar dengan informasi data yang dikumpulkan berdasarkan kusioner merupakan karakteristik responden diantaranya adalah tingkat pendidikan, kelompok usia, jumlah anggota keluarga, dan lama tinggal atau berdomisili tempat tinggal sekarang. Data tingkat pendidikan untuk melihat latar belakang pendidikan,

kelompok usia untuk mengetahui apakah merupakan usia produktif, jumlah anggota keluarga untuk mengetahui rata-rata jumlah tanggungan dalam satu keluarga. Lama tinggal pada tempat tinggal sekarang untuk mengetahui kecenderungan pada pemilihan lokasi tempat tangkap ikan, pengolahan dan pemasaran.

Tabel 7. Karakteristik Responden

No	Karakteristik	Responden (N)	%
I	Kepala Keluarga (KK)	75	
II	Tingkat Pendidikan		
	Tidak Tamat SD	7	9.33
	SD	51	68.00
	SMP	10	13.33
	SMA	7	9.33
III	Kelompok Usia		
	< 40 tahun	20	26.67
	> 40 tahun	55	73.33
IV	Jumlah Anggota Keluarga		
	1- 2 Orang	36	48.00
	3 - 6 Orang	39	52.00
V	Lama Tinggal		
	< 10 tahun	14	18.67
	> 10 - 20 tahun	27	36.00
	> 20 Tahun	34	45.33

- **Pekerjaan dan Hasil**

Pekerjaan dan hasil mencakup pekerjaan pokok dan pekerjaan sampingan selama tidak melaut. Lama melaut dan berapa kali melaut untuk melihat seberapa sering nelayan pergi melaut dan berlabuh di mana. Berapa penghasilan dalam sekali melaut dan berapa pengeluaran sekali melaut.

Tabel 8. Pekerjaan Pokok Kepala Keluarga

Pekerjaan Pokok KK	Responden	%
Nelayan Pemilik kapal	58	77.33
Nelayan sebagai ABK	15	20.00
Buruh Nelayan	15	20.00
Lain-lain Nelayan dan Penyewa Kapal/mesin	24	32.00

Berdasarkan latar belakang pekerjaan pokok adalah diatas 50% yaitu 77.33% adalah nelayan pemilik kapal, sebagai ABK (Anak Buah Kapal) dan sebagai buruh nelayan masing-masing 20%. Pekerjaan lain. Berdasarkan data kusioner ada 32 % dari selain memiliki kapal juga menyewakan kapal.

Berdasarkan data pekerjaan selain pekerjaan pokok sebagian nelayan selama tidak melaut 58,67% memiliki pekerjaan sampingan yaitu pada bidang konstruksi dan 41,33% bekerja pada bidang jasa. Pada bidang jasa yaitu sebagai tukang dan buruh tukang. Di bidang Jasa yaitu bekerja di bidang transportasi (sebagai supir bentor, pete-pete) dan berdagang.

Tabel 9. Pekerjaan sampingan

Pekerjaan Sampingan	Responden	%
Konstruksi	44	58.67
Jasa	31	41.33

Berdasarkan data kusioner lama sekali melaut diatas 50% adalah lebih 2 minggu, sama halnya yang melaut setiap hari. Selain kepala keluarga, anggota keluarag yang diatas 15 tahun baik sebagai ABK juga mencari ikan setiap hari (5-6 hari per minggu).

Tabel 10. Lama melaut

Lama sekali melaut (jam)	Responden	%
≤ 12	9	12.00
13 s.d 15	3	4.00
16 s.d 18	43	57.33
Hari	2	2.67
Bulan	10	13.33
Tahun	8	10.67

Berapa kali pergi melaut	Responden	%
...Kali dalam seminggu	0	0.00
...Kali dalam setahun	2	2.67
...Kali dalam sebulan	0	0.00
Setiap hari	50	66.67
Setahun	9	12.00
Sebulan	8	10.67
Tidak Tentu	6	8.00

Penghasilan sekali melaut diatas 50% kurang lebih mencapai 50 Kg sekali melaut.. penghasilan diatas 100 Kg bagi yang melaut beberapa kali dalam beberapa bulan sampai setahun.

Tabel 11. Penghasilan Hasil Tangkap (Kg) dan Dalam Nilai Rupiah

Penghasilan sekali melaut	Responden	%
≤ 10 Kg	18	24.00
11 s.d 15 Kg	18	24.00
16 s.d 20 Kg	9	12.00
21 s.d 50 Kg	3	4.00
100 Kg	10	13.33
Keranjang	0	0.00
Tidak tentu	17	22.67

Penghasilan dalam Nilai Rupiah	Responden	%
≤ 500Ribu	18	24.00
600 ribu s.d 1 Jt	30	40.00
1.1 Jt s.d 2 Jt	12	16.00
2.5 Jt s.d 5 Jt	6	8.00
Tidak Tetap	9	12.00

Penghasilan sekali melaut dalam diatas 50% sampai dengan 2 juta rupiah.

Tabel 12. Pengeluaran Selama Melaut

Penggunaan Bahan Bakar	Responden	%
Bensin (5-15 Liter)	38	50.67
Bensin (100 Liter)	2	2.67
Bensin (350 s.d 450 Liter)	6	8.00
Solar dan Minyak tanah	29	38.67

Pengeluaran (Makan, Minum, dll)	Responden	%
< 50 Ribu Rupiah	9	12.00
>50 - ≤100 Ribu Rupiah	45	60.00
> 100 - ≤ 500 Ribu Rupiah	6	8.00
> 500 - < 2 Juta Rupiah	9	12.00
Lain-lain (Ditanggung)	6	8.00

Biaya Lain-lain	Responden	%
Biasa	6	8.00
Kadang-kadang	11	14.67
Tidak ada Jawaban	58	77.33

- **Pengelola dan Organisasi**

Dalam konteks hubungan antar organisasi atau antar pemerintahan, dipelukan nasehat/arahan teknis dan asistensi, dimana pejabat pada level yang lebih tinggi memfasilitasi implementasi dengan membantu para bawahan dalam menafsirkan peraturan-peraturan dan garis-garis pedoman, menstruktur respons terhadap inisiatif (usulan) kegiatan, dan menyediakan sumber daya (keuangan) fisik dan teknis yang diperlukan untuk melaksanakan suatu kebijakan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya mengimplementasikan kebijakan pemerintah terkait pengoperasian pelabuhan perikanan untia pada konteks komunikasi antar organisasi, belum berjalan sebagaimana yang diharapkan, hal ini dapat ditunjukkan bahwa arahan teknis yang diharapkan bersumber dari pusat/kementerian kelautan dan perikanan terkait pengoperasian pelabuhan perikanan untia belum tersedia, baik berupa tertulis/dokumen maupun isi koordinasi. Berikut penjelasan informan yang menyebutkan bahwa:

“Kami ditugaskan disini diawal pengoperasian pelabuhan perikanan ini pasca pengresmian oleh Bapak Presiden, bulum pernah kami menerima petunjuk operasional baik tertulis maupun diundang untuk mendapat penjelasan terkait pelabuhan ini. Jadi kami disini hanya bisa memahami standar-standar tujuan dan sasaran pelabuhan perikanan untia ini dari Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan yang kami baca dan pedomani. (belum ada petunjuk teknis)”.(Hasil Wawancara tanggal, 15 Mei 2018)

Selain itu komunikasi antar organisasi dalam konteks koordinasi dengan Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sulawesi Selatan, Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Makassar serta pihak terkait lainnya, belum berjalan dan bahkan mereka tidak mau tahu lagi setelah pelabuhan perikanan ini selesai diresmikan. Penjelasan informan yang peneliti peroleh dari lapangan menyebutkan bahwa:

„Karena pelabuhan perikanan ini dikelola oleh pusat, sementara kami disini belum definitip (masih diperbantukan) sehingga komunikasi antar organisasi melalui koordinasi belum dapat kami lakukan, baik ditingkat provinsi maupun kota. Jadi kalau saudara peneliti mengatakan bahwa kenapa dinas kelautan dan perikanan tidak bisa menjelaskan Bagaimana pelabuhan perikanan ini dioperasikan, bagaimana keterlibatan dinas perikanan dan kelautan, tentu mereka menjawab kurang mengetahui. Saya mengerti kalau jawabannya seperti itu karena memang kita masih baru dan penuh keterbatasan. (Hasil Wawancara tanggal, 15 Mei 2018)

Berdasarkan penjelasan di atas dapat dipahami bahwa untuk dapat mencapai kinerja kebijakan yang optimal, para pejabat pada level atas perlu mengkomunikasikan secara efektif standar-standar dan tujuan-tujuan kebijakan, dan memberikan penguatan dalam bentuk penjelasan tentang mekanisme-mekanisme dan prosedur-prosedur, serta pemberian bantuan teknis oleh pejabat yang berwenang.

Berdasarkan hasil penelitian (Akmal, 2018) menyatakan bahwa karakteristik organisasi pelaksana pengoperasian pelabuhan perikanan nusantara untia, terlihat masih sangat sederhana, dan belum memenuhi syarat untuk dapat diandalkan dapat mengoperasikan pelabuhan perikanan sebesar pelabuhan untia. Perlu perhatian dari

pemerintah pusat untuk mengoptimalkan pelabuhan perikanan nusantara untia yang telah menelan biaya ratusan milyar rupiah.

- **Infrastruktur Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia**

Infrastruktur Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia terdapat diantaranya fasilitas, kantor pengelola, rumah dinas, pelabuhan untuk kapasitas 300-500 kapal per hari, tempat pelelangan ikan, tempat pembuatan dan penyimpanan es, bengkel kapal, tempat perbaikan jala, toilet, mushallah, parker dan lahan kosong untuk area pengembangan. Sejak diresmikan, tahun 2016 aktifitas yang ada masih sebatas nelayan lokal yang datang memancing belum ada aktifitas penjualan ikan. Aktifitas nelayan membawa ikan kepada pengumpul dan menjualnya hanya sebatas orang per orang atau penduduk lokal saja. Kalaupun ada penduduk dari luar lokasi hanya 1-2 orang saja. Aktifitas yang dilakukan hanya memancing sekitar PPN Untia.

- **Organisasi Pengelola**

Organisasi pelaksana pengoperasian pelabuhan perikanan nusantara unta, ditandai dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor: 74/KEPMEN-KP/ 2016 tentang Pengelolaan Pelabuhan Perikanan Untia Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan. Berdasarkan Permen tersebut, Pelabuhan perikanan unta telah memiliki struktur dan standar operasional prosedur (SOP) yang ditetapkan oleh kementerian. Adapun tugas pokok dan fungsinya adalah menyusun rencana anggaran,

pemantauan, dan evaluasi pelabuhan perikanan, pelaksanaan pengaturan keberangkatan, kedatangan, dan keberadaan kapal di pelabuhan perikanan, pelaksanaan pelayanan penerbitan surat tanda bukti lapor kedatangan, dan keberangkatan kapal perikanan, pelaksanaan pemeriksaan log book, pelaksanaan pelayanan penerbitan surat persetujuan berlayar, pelaksanaan pemberian sertifikat hasil tangkapan Ikan, pelaksanaan pengawsan pengisian bahan bakar, pelaksanaan pembangunan, pengembangan, pemeliharaan, pendayagunaan dan pengawasan serta pengendalian sarana dan prasarana, pelaksanaan fasilitasi penyuluhan, pengawasan, dan pengendalian sumberdaya ikan, perkarantinaan ikan, publikasi hasil penelitian, pemantauan wilayah pesisir, wisata bahari, pembinaan mutu serta pengelolaan pemasaran dan distribusi hasil perikanan, pelayanan jasa, pemanfaatan lahan dan fasilitas usaha, pelaksanaan pengumpulan data, informasi dan publikasi.

Beberapa tugas pokok dan fungsi yang menjadi tanggung jawab pelabuhan perikanan nusantara untia sebagaimana disebutkan diatas, belum ada yang berjalan maksimal, semua masih uji coba. Hal ini sebagaimana dijelaskan informan pengelola sebagai berikut:

“Karena pelabuhan ini ditangani langsung oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, sehingga semua ketentuan yang ada diatur dalam surat keputus. Kita disini hanya menjalankan”. Selanjutnya mengenai pelaporan Kepala pelabuhan perikanan untia menyampaikan secara berkala kepada Direktur Jenderal Perikanan Tangkap melalui direktur Pelabuhan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan”. (Hasil Wawancara tanggal, 18 Mei 2018)

Manusia merupakan sumberdaya yang terpenting dalam menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Setiap tahap implementasi menuntut adanya sumber daya manusia yang berkualitas sesuai dengan pekerjaan yang diisyaratkan oleh kebijakan yang telah ditetapkan secara politik.

Sumberdaya manusia dalam pengoperasian pelabuhan perikanan untia secara faktual masih jauh dari cukup dan status pegawai yang ada saat ini merupakan pegawai pusat yang diperbantukan.

Melihat kondisi seperti ini. Tidaklah mengherankan jika PPN Untia belum mampu beroperasi dengan struktur organisasi yang sangat sederhana sebagai berikut (Sumber: Kantor Pelabuhan Untia Makassar):

- Penanggung Jawab Pengelola Pelabuhan,
- Pelaksana Teknik dan Operasional Kesyahbandaran
- Pelaksana Tata Usaha
- Pelaksana Operasional Pelabuhan dan Kesyahbandaran.

Organisasi pelaksana pengoperasian pelabuhan perikanan nusantara untia, terlihat masih sangat sederhana, dan belum memenuhi syarat untuk dapat diandalkan dapat mengoperasikan pelabuhan perikanan sebesar pelabuhan untia. Perlu perhatian dari pemerintah pusat untuk mengoptimalkan pelabuhan perikanan nusantara untia yang telah menelan biaya yang tidak sedikit.

2. Analisis Persepsi Masyarakat

Salah satu aspek yang diperlukan dalam rangka pemanfaatan infrastruktur untuk peningkatan aktifitas pada PPN Untia adalah adanya kehendak bersama (*common will*) masyarakat untuk peningkatan aktifitas PPN Untia. Di dalam pengembangannya peran serta masyarakat harus mendapat prioritas atau dipertimbangkan dalam segala hal yaitu mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan maupun sampai pada tahap pengawasan, sehingga pemberdayaan masyarakat lokal dalam segala aspek peningkatan aktifitas PPN Untia dapat terwujud..

Hal mendasar memberdayakan masyarakat lokal dalam pemanfaatan infrastruktur PPN Untia adalah agar peningkatan aktifitas PPN Untia dapat terwujud sesuai dengan harapan dan pandangan dari masyarakat nelayan maupun pemerintah dalam hal ini pengelola, sehingga hasil dari pengembangan PPN Untia benar-benar bisa berlanjut (*sustainable*). Respon pembeli jauh dari jalan utama dan angkutan umum kurang dan sebagian jalan masih rusak. Pemanfaatan yang tepat untuk peningkatan aktifitas kawasan Pelabuhan Perikanan Nusantara Untia berdasarkan hasil skoring dan penilaian terhadap respon pengelola, nelayan dan penduduk lokal dan pengunjung perlunya perbaikan infrastruktur jalan untuk memudahkan pencapaian ke lokasi.

3. Penentuan Kriteria Pendorong dan Penghambat

Berikut akan diuraikan analisis terhadap kondisi yang dihadapi dalam pemanfaatan infrastruktur untuk peningkatan aktiiftas PPN Untia meliputi analisis kondisi internal dan analisis kondisi eksternal sebagai berikut. Kriteria-kriteria utama yang dipertimbangkan adalah faktor yang mempengaruhi keberhasilan program pemanfaatan infrastruktur PPN Untia . Berdasarkan observasi di lapangan, data dan survey melalui wawancara, maka hasilnya meliputi beberapa aspek, yaitu:

a. Kriteria Pendorong

Kriteria-kriteria utama yang dipertimbangkan adalah faktor yang mempengaruhi keberhasilan program pemanfaatan infrastruktur PPN Untia . Berdasarkan observasi di lapangan, data dan survey melalui wawancara, maka hasilnya meliputi beberapa aspek, yaitu

Pendorong

1. Aspek ketersediaan infrastruktur pada suatu kegiatan meliputi bagaimana pemanfaatan infrastruktur untuk meningkatkan aktifitas di PPN Untia termasuk perkembangan informasi dan teknologi yang kuat.
2. Aspek kondisi geografis digunakan untuk melihat bagaimana letak, posisi dan wilayah jangkauan PPN Untia yaitu mobilitas, akses ke lokasi termasuk lokasi tangkap ikan, pemasaran, berlabuh dan tempat tinggal.

3. Aspek sumber daya manusia

Aspek sumber daya manusia menjadi pertimbangan dalam terlaksananya suatu kegiatan. Aspek ini meliputi kompetensi dan kemampuan sumber daya manusia pada kawasan dan pada instansi pemerintah daerah.

4. Aspek Organisasi, peraturan dan kebijakan pusat dan daerah digunakan pada pengelolaan PPN Untia, mendukung pelabuhan perikanan di Indonesia timur

Penghambat

1. Aspek insrastruktur yang belum tersedia yang berpengaruh pada lingkungan

2. Aspek kondisi geografis PPN Untia dengan Pelabuhan lain

3. Aspek sumberdaya

Aspek pengolahan sumber daya menjadi pertimbangan dalam terlaksananya suatu kegiatan. Aspek ini meliputi kompetensi dan kemampuan sumber daya manusia pada kawasan

4. Aspek Organisasi Pengelola

Aspek organisasi pengelola yang sederhana menyebabkan lemahnya dalam pengelolaan dan pengoperasian Pelabuhan Untia.

5. Aspek Informasi

Masih terbatas informasi yang mudah diakses oleh nelayan dan masyarakat sekitar.

Analisis Kekuatan dan Pemilihan Kekuatan Kunci

Sebelum memilih kekuatan kunci dari variabel pendorong dan penghambat, yang perlu dilakukan adalah:

- **Menentukan dampak relatif dan tingkat kemudahan dalam memecahkan kekuatan penghambat**
- Dampak relatif kekuatan penghambat adalah penjumlahan dampak kekuatan penghambat dan kekuatan tingkat kemudahan penyelesaian dibagi dua. Kekuatan tingkat kemudahan ditentukan berdasarkan administrative feasibility, yang mempertimbangkan aspek ketenagaan, sarana-prasarana, teknologi, dan anggaran yang dimiliki untuk menyelesaikan kekuatan penghambat. Penentuan kekuatan relatif penghambat dapat disajikan seperti pada tabel 13 dibawah ini.

Tabel 13. Kekuatan Relatif Penghambat

No	Penghambat	Dampak Kekuatan	Tingkat Kendali	Kekuatan Relatif	Asumsi kekuatan di luar kendali
1	Aspek insrastruktur yang belum tersedia yang berpengaruh pada lingkungan	Pengolahan limbah sendiri	3	4.5	Kurangnya finansial
2	Aspek kondisi geografis PPN Untia dengan Pelabuhan lain	Pusat Pelabuhan-pelabuhan Kecil	2	3	Pendangkalan
3	Aspek sumberdaya. Aspek pengolahan sumber daya menjadi pertimbangan dalam terlaksananya suatu kegiatan. Aspek ini meliputi kompetensi dan kemampuan sumber daya manusia pada kawasan	Pemberdayaan masyarakat	2	3	Tingkat pengetahuan terbatas

4	Aspek Organisasi Pengelola. Aspek organisasi pengelola yang sederhana menyebabkan lemahnya dalam pengelolaan dan pengoperasian Pelabuhan Untia.	Tingkat Pengelolaan sederhana	2	3	Tata Kelola tidak berjalan dengan baik
No	Penghambat	Dampak Kekuatan	Tingkat Kendali	Kekuatan Relatif	Asumsi kekuatan di luar kendali
5	Aspek Informasi Masih terbatas informasi yang mudah diakses oleh nelayan dan masyarakat sekitar.	Sistem informasi didukung oleh pemerintah	3	4.5	Pengetahuan Informasi dan Teknologi masih rendah

Tabel 14. Kekuatan Relatif Pendorong

No	Pendorong	Kekuatan	Tingkat Kendali	Kekuatan Relatif	Asumsi kekuatan di luar kendali
1	Aspek ketersediaan infrastruktur pada suatu kegiatan meliputi bagaimana pemanfaatan infrastruktur untuk meningkatkan aktifitas di PPN Untia termasuk perkembangan informasi dan teknologi yang kuat.	Infratraktur tersedia	3	3	Infrastruktur yang disewakan tidak mampu disewa oleh pengguna, teknologi yang berkembang cepat tidak bisa cepat diterima oleh masyarakat karena tingkat pendidikan yang rendah
2	Aspek kondisi geografis digunakan untuk melihat bagaimana letak, posisi dan wilayah jangkauan PPN Untia yaitu mobilitas, akses ke lokasi termasuk lokasi tangkap ikan, pemasaran, berlabuh dan tempat tinggal.	Jalur transportasi umum, Pemasaran hasil tangkap pada pelabuhan	4	3.5	Jarak yang jauh dari Jalan utama kecenderungan masyarakat kurang, harga ikan hasil tangkap yang mahal

3	Aspek sumber daya manusia	Kemampuan masyarakat selain memiliki pekerjaan pokok mempunyai pekerjaan sampingan	2	2.5	Tingkat pendapatan pada pekerjaan sampingan jauh lebih tinggi dari pekerjaan pokok sebagai nelayan akan
No	Pendorong	Kekuatan	Tingkat Kendali	Kekuatan Relatif	Asumsi kekuatan di luar kendali
		dalam bidang konstruksi dan jasa			menyebabkan masyarakat tidak menggunakan fasilitas pada PPN Untia
4	Aspek sumber daya manusia menjadi pertimbangan dalam terlaksananya suatu kegiatan. Aspek ini meliputi kompetensi dan kemampuan sumber daya manusia pada kawasan dan pada instansi pemerintah daerah.	Sumber daya yang kompeten dalam pengelolaan pelabuhan perikanan	1	2.5	Pengelola baik dari pemerintahan maupun yang dikelola masyarakat atau swasta tidak bertempat tinggal di lokasi atau diperbantukan dari tempat lain
5	Aspek Organisasi, peraturan dan kebijakan pusat dan daerah digunakan pada pengelolaan PPN Untia, mendukung pelabuhan perikanan di Indonesia timur	Finansial pengelolaan PPN Untia diatur dalam peraturan pemerintah	4	5	Finansial yang kurang atau tidak cukup dalam pengelolaan Pelabuhan Perikanan termasuk pemeliharaan infrastruktur

Untuk menentukan kekuatan keterkaitan ditentukan dengan cara menentukan titik temu antar kekuatan.

Berikut skala nilai keterkaitan:

1. Angka 5 menyatakan besar sekali keterkaitannya
2. Angka 3 menyatakan besar keterkaitannya
3. Angka 1 menyatakan kecil keterkaitannya
4. Angka 0 menyatakan tidak ada keterkaitannya

Berdasarkan kekuatan relatif penghambat keterkaitan sangat besar adalah pada aspek infrastruktur yang belum tersedia dan informasi yang masih terbatas yaitu pada angka 4,5 = 5 menyatakan sangat besar keterkaitannya. Pada aspek pendorong yaitu aspek pengelolaan PPN Untia dalam hal finansial keterkaitannya yaitu pada angka 5 yang menyatakan sangat besar keterkaitannya.

BAB V

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka simpulan terhadap strategi pemanfaatan infrastruktur kawasan untuk peningkatan aktifitas pada PPN Untia adalah sebagai berikut :

Berdasarkan kekuatan relatif penghambat keterkaitan sangat besar adalah pada aspek infrastruktur yang belum tersedia dan informasi yang masih terbatas yaitu pada angka 4,5 = 5 menyatakan sangat besar keterkaitannya. Infrastruktur yang belum tersedia yaitu pada pengolahan limbah PPN Untia. Pada aspek pendorong yaitu aspek pengelolaan PPN Untia dalam hal finansial keterkaitannya yaitu pada angka 5 yang menyatakan sangat besar keterkaitannya. Terutama dalam hal pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur.

Tidak berjalannya aktifitas pada PPN Untia ditinjau dari ketersediaan infrastuktur jika dilihat infrastruktur Pelabuhan Perikanan berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia pada PPN Untia masih ada infrastruktur yang belum tersedia seperti stasiun pengisian bahan bakar, sistem pengolahan limbah dan ketersediaan sarana air bersih.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perikanan (1994), tentang Peraturan Perikanan dan Pelabuhan

Lubis, E. (2007). *Buku 1 : Pengantar Pelabuhan Perikanan. Bagian Pelabuhan Perikanan*. Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan. Fakultas Sumberdaya Perikanan. Institut Pertanian Bogor : Bogor

Mardiyanto, B. 2004. *Pelabuhan Perikanan : Fungsi, Fasilitas, Panduan Operasional, Antrian Kapal*. Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan. Institut Pertanian Bogor : Bogor.

Menteri Kelautan dan Perikanan. (2006). Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan NOMOR PER. 16/MEN/2006 tentang Pelabuhan Perikanan. Jakarta :Departemen Kelautan dan Perikanan.

Peraturan Pemerintah RI No.69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya.

Undang-Undang No.31 Tahun(2004). Tentang Pelabuhan Perikanan

Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar 2010-2030

Salusu. 2000. Analisis Strategi dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (Studi Kasus pada hasil Olakahan perikanan di Gorontalo). Ejournal.uin-malang.ac.id)

Sugandhy. 1999. *Penataan Ruang dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Sugiyono. (2008). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R & D. Bandung: Alfabeta.

http://www.academia.edu/9718197/Pelabuhan_PERIKANAN. Diakses 21 Juli 2017.