

II. TINJAUAN PUSTAKA

Guckian (1970) mendefinisikan pelabuhan perikanan sebagai suatu areal perairan tertutup dan terlindung dari gangguan badai dan merupakan tempat yang aman untuk akomodasi kapal-kapal perikanan yang sedang mengisi bahan bakar, perbekalan, perbaikan dan bongkar muat barang. Menurut Ditjen Perikanan (1981) pelabuhan perikanan sebagai pelabuhan khusus yang merupakan pusat pengembangan ekonomi perikanan dilihat dari aspek produksi, pengolahan dan pemasarannya. Selanjutnya Pelabuhan Perikanan didefinisikan pula sebagai pangkalan, tempat berlabuh atau bertambatnya kapal perikanan serta pendaratan hasil perikanan dan merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi perikanan yang terletak di luar daerah kerja pelabuhan umum.

Syarat-syarat penting bagi pelabuhan perikanan menurut Nomura dan Yamazaki (1977) adalah sebagai berikut.

1. Dekat dari fishing ground.
2. Cocok untuk kegiatan pendaratan, penanganan, penyimpanan dan pemasaran ikan.
3. Tempat yang baik untuk penanganan hasil tangkapan.
4. Cocok untuk tempat mendirikan fasilitas pabrik, perbaikan kapal dan alat tangkap dll.
5. Cocok untuk tempat suplai dan pengiriman barang-barang keperluan operasi penangkapan seperti oli, es, umpan, makanan, air dll.
6. Tempatnya harus mudah dicapai atau dekat ke pusat pemasaran.

Berdasarkan bobot kerja, produktivitas, kapasitas sarana serta rencana pengembangannya, pelabuhan perikanan dibedakan atas empat kelas atau tipe yakni Pelabuhan Perikanan Samudera, Pelabuhan Perikanan Nusantara, Pelabuhan Perikanan Pantai dan Pangkalan Pendaratan Ikan (Ditjen Perikanan, 1994b).

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 16 Tahun 2006. Pangkalan Pendaratan Ikan sebagai pelabuhan perikanan tipe D mempunyai kriteria sebagai berikut :

- a. Daerah operasional kapal ikan yang dilayani yaitu perairan pedalaman dan perairan kepulauan.
- b. Melayani kapal berukuran 3-10 GT untuk bertambat labuh.
- c. Panjang dermaga dan kedalaman kolam yaitu 50-100 m dan > 2 m.
- d. kapasitas menampung kapal adalah >60 GT (ekivalen dengan 20 buah kapal berukuran 3 GT).
- e. Tidak ada kegiatan pengeksporan ikan.
- f. Luas lahan 2-5 Ha.
- g. Tidak memiliki fasilitas pembinaan mutu hasil perikanan.
- h. Tidak mempunyai tata ruang (zonasi) pengolahan/pengembangan industri perikanan.

Aktifitas yang ada di Pelabuhan Perikanan secara umum dibedakan atas beberapa jenis yakni:

1. Melayani pengisian kebutuhan melaut, yakni bahan bakar kapal (solar), air dan es.
2. Melayani pendaratan hasil tangkapan, yakni pengangkutan ikan dari palkah kapal ke tempat penimbangan dan penyortiran ikan.
3. Melaksanakan pelelangan ikan.
4. Melaksanakan pengolahan ikan.
5. Melaksanakan pelayanan perawatan dan perbaikan mesin dan kapal perikanan serta alat tangkap.
6. Tambat labuh kapal perikanan.

Agar dapat melaksanakan aktifitas-aktifitas tersebut dan berfungsi sesuai dengan peranannya, maka pelabuhan perikanan dilengkapi dengan berbagai sarana atau fasilitas, yakni sarana pokok, fungsional dan tambahan (Ditjen Perikanan, 1994b).

Sarana atau fasilitas pokok diperlukan untuk kepentingan keselamatan pelayaran, juga tempat berlabuh dan bertambat serta bongkar muat. Sarana pokok tersebut antara lain pemecah gelombang, penangkap pasir, turap penahan tanah, jetty, dermaga, tiang tambat, pelampung tambat, bollard, pier, alur dan kolam pelayaran, jembatan, jalan kompleks, tempat parkir, dan lahan yang dicanangkan untuk kepentingan instansi pemerintah. Sarana fungsional dimanfaatkan untuk kepentingan manajemen pelabuhan perikanan dan/atau yang dapat diusahakan oleh perorangan atau badan hukum. Termasuk ke dalam sarana fungsional adalah bengkel, slipway/dok, tempat penjemuran jaring, lahan untuk kawasan industri, sarana pemasok air, bahan bakar dan pengolahan, sarana pemasaran, penanganan hasil tangkapan, pengawetan dan pengolahan, tempat pelelangan ikan, tempat penjualan hasil perikanan, gudang penyimpanan hasil olahan, pabrik es, sarana pembekuan, cold storage, peralatan processing, derek/crane, lapangan penumpukan, alat bantu navigasi, rambu-rambu dan suar serta stasiun komunikasi. Sarana tambahan adalah sarana yang secara tidak langsung dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan dan atau memberikan kemudahan bagi masyarakat umum. Sarana tambahan antara lain tempat penginapan, kios bahan perbekalan dan alat perikanan, tempat ibadah, balai pertemuan nelayan, kantor, pos penjagaan, perumahan karyawan, mess operator, sarana pengelolaan limbah bahan bakar dari kapal dan industri. Namun demikian tidak semua sarana tersebut harus terdapat pada suatu pelabuhan perikanan / pangkalan pendaratan ikan, tetapi disesuaikan dengan kebutuhan sarana yang diperlukan.

Menurut Ditjen Perikanan (1985) salah satu ukuran untuk menentukan pendayagunaan pelabuhan perikanan adalah tinjauan teknis dan produktivitas fasilitas sebagai berikut:

1. Kapal atau perahu nelayan telah melakukan kunjungan untuk mendaratkan hasil tangkapan dan memperoleh perbekalan ke laut. Dinilai optimal, bila frekuensi kunjungan mencapai atau melebihi tolok ukur yang ditetapkan (Type A: kapal > 60

GT berkunjung 1.800 kali/tahun; type B kapal 15 - 60 GT berkunjung 2.100 kali/tahun; type C kapal 5 - 15 GT berkunjung 3.600 kali/tahun). Sedangkan menurut Direktorat Jenderal Perikanan vide Lubis (2000) pelabuhan perikanan tipe A diperuntukkan bagi kapal 100-200 GT dan kapal pengangkut ikan 500-1000 GT, tipe B kapal 50-100 GT, tipe C kapal <50 GT dan tipe D kapal <30 GT.

2. Tempat pelelangan ikan telah dimanfaatkan, minimal untuk menimbang dan mengepak ikan. Dinilai optimal bila telah diterapkan sistem pelelangan yang diatur dengan Peraturan Daerah.
3. Telah menyelenggarakan pelayanan perbekalan seperti es, solar, air, garam dan lain-lain.
4. Telah memberikan jasa penyimpanan ikan, reparasi mesin dan mekanik, pemeliharaan kapal dan alat perikanan.

Selanjutnya dinyatakan bahwa beberapa hal yang harus diperhatikan dalam optimalisasi pemanfaatan Pelabuhan perikanan, yaitu :

1. Penciptaan lingkungan kerja yang dapat memberi jaminan sebagai basis usaha serta tempat bekerja yang menguntungkan dan menyenangkan dari tempat lain.
2. Penyediaan dan pelayanan fasilitas barang/jasa mengikuti pola kegiatan produksi, pengolahan dan pemasaran yang sedang terjadi. Pengelola pelabuhan harus tanggap akan perubahan dan perkembangan usaha masyarakat.
3. Adanya keterpaduan dengan unsur pembangunan perikanan yang lain dalam rangka meningkatkan kesejahteraan nelayan. Perbaikan sarana produksi, bantuan permodalan usaha, latihan alih teknologi dan pembinaan organisasi nelayan supaya diarahkan kepada masyarakat nelayan di sekitar lokasi.
4. Pelabuhan perikanan hendaknya lebih menonjolkan pelayanan kepada masyarakat nelayan. Pungutan kepada masyarakat nelayan betul-betul harus didasarkan pada balas jasa pelayanan dan penyediaan fasilitas.

5. Lingkungan kerja pelabuhan perikanan adalah lingkungan berbagai aspek, diperlukan koordinator unsur instansi untuk menyasikan kegiatan pengelolaan dengan landasan hukum yang mantap.

Salah satu hal yang sangat berpengaruh terhadap operasional pelabuhan perikanan dan pangkalan pendaratan ikan adalah tempat pendaratan ikan milik swasta seperti bangliau dan tangkahan yang umumnya bersifat ilegal. Permasalahan tersebut merupakan salah satu permasalahan yang ada di beberapa Pelabuhan Perikanan dan Pangkalan Pendaratan Ikan di Indonesia (Ditjen Perikanan, 1994a). Hal tersebut terjadi juga di pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga (PPNS). Menurut Ditjen Perikanan (1999) salah satu penyebab terjadinya hal tersebut di PPNS adalah kurang memadainya fasilitas atau sarana yang ada, baik sarana atau fasilitas pokok, sarana fungsional maupun sarana penunjangnya. Kejadian ini telah lama berlangsung bahkan sebelum PPNS didirikan sebagai mana dinyatakan oleh Pasaribu (1987) bahwa pemasaran ikan di daerah Sibolga dikendalikan oleh pengelola tangkahan karena tangkahan memiliki fasilitas tambat, pengolahan dan pemasaran ikan, maka tangkahan merupakan lembaga yang menggantikan fungsi dari tempat pelelangan ikan. Selanjutnya dinyatakan bahwa di tangkahan nilai hasil tangkapan tidak ditentukan secara terbuka lewat pelelangan, tetapi merupakan kesepakatan antara pemilik kapal dengan pembeli ikan. Harga ikan yang ditentukan tanpa pelelangan tersebut cenderung merugikan nelayan.