

**STRATEGI OPTIMALISASI TAMBAT LABUH DI PELABUHAN PERIKANAN PANTAI (PPP)
PONDOKDADAP KABUPATEN MALANG JAWA TIMUR**

Anang F. Rachman^{1*)}, Alfian Jauhari^{2*)} dan Martinus^{3*)}

PS Pemanfaatan Hasil Perikanan

Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan

^{1*)}anangfr@gmail.com ^{2*)}jauharialfan@yahoo.com ^{3*)}martinus10@ub.ac.id

ABSTRAK

Penelitian tentang strategi optimalisasi tambat labuh di Pelabuhan Perikanan Pantai Pondokdadap Kabupaten Malang dilakukan pada bulan februari 2012. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui kelayakan fasilitas tambat labuh dan merumuskan pilihan strategi perencanaan pengembangan tambat labuh kapal perikanan di Pondokdadap. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif analitik yang menggunakan data primer dan data sekunder. Teknik pengambilan data yang digunakan adalah observasi, wawancara, dokumentasi dan kuesioner. Analisa data dalam penelitian ini menggunakan analisa SWOT dan QSPM.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas tambat labuh seperti dermaga bongkar memenuhi kebutuhan, sedangkan dermaga apung dan kolam labuh kurang memenuhi kebutuhan. Untuk itu diperlukan perbaikan dermaga apung dan penambahan luas kolam. Dari hasil analisa SWOT menunjukkan bahwa optimalisasi tambat labuh menggunakan strategi *Strength-Opportunity* (SO). Pada analisa QSPM didapatkan alternatif strategi yang diimplementasikan terlebih dahulu adalah *institution development* sebesar 6,854 dan dilanjutkan strategi dari *environment policy* sebesar 6,363.

Kata Kunci : pelabuhan, tambat labuh, SWOT, QSPM

ABSTRACT

Study about strategy moored and anchored optimization in Pondokdadap fishing port distric Malang done on february 2012. This study aims knowing suitabel facility and selection formulate plan strategy development of Pondokdadap moored and anchored fishery vessel. Method than used is analitik descriptive method used primary data and secondary data. Data acquisition techniques used observation, interview, dokumentation, and questionnaire. This study use SWOT and QSPM data analysis.

The result showed moored and anchored facility like loading dock has requirement, while floating dock and anchored pond has not requirement. Therefore repairs necessary needed for floating dock and anchored pond. From the results of a SWOT analysis showed moored and anchored optimization use *Strength-Opportunity* (SO) strategy. QSPM analysis acquired alternative strategy to be implemented first is *institution development* with 6,854 point and continued with strategy from *environment policy* with 6,363 point.

Keywords : port, moored and anchored, SWOT, QSPM

PENDAHULUAN

Pembangunan sektor kelautan dan perikanan pada saat ini menjadi salah satu prioritas pembangunan yang dicanangkan oleh pemerintah Kabupaten Malang. Kebijakan tersebut ditempuh mengingat Kabupaten Malang memiliki 14 pantai dengan panjang garis pantai 77 km, Pantai Kabupaten Malang berada di perairan Samudera Hindia yang kaya akan sumber daya ikan pelagis besar, seperti madidihang (*Thunnus albacares*), tuna mata besar (*Thunnus obesus*), albakora (*Thunnus allalunga*), tuna sirip biru selatan (*Thunnus macoyii*), dan tuna abu-abu (*Thunnus tonggol*) dan cakalang (*Katsuwonus pelamis*) (Hermawan, 2006).

Potensi perikanan yang besar tersebut dalam pemanfaatannya harus didukung oleh tersedianya sarana dan prasarana yang memadai, salah satunya adalah pelabuhan perikanan atau pangkalan pendaratan ikan. Pelabuhan perikanan atau pangkalan pendaratan ikan adalah tempat untuk berlabuh kapal perikanan dan untuk pendaratan hasil tangkapan ikan, Pelabuhan perikanan dengan berbagai aktivitas dan kelengkapan fasilitas yang dimiliki dapat berguna sebagai pusat kegiatan dibidang produksi, pengolahan dan pemasaran hasil perikanan tangkap.

Dalam pasal 41 Undang-Undang Nomor 31 tahun 2004 tentang perikanan menyebutkan, pemerintah berkewajiban menyelenggarakan dan membina pelabuhan perikanan yang berfungsi sebagai tempat tambat labuh kapal perikanan, tempat pendaratan ikan, tempat pemasaran dan distribusi ikan, tempat pengumpulan data tangkapan, tempat pelaksanaan penyuluhan serta pengembangan masyarakat nelayan, dan tempat untuk memperlancar kegiatan operasional kapal perikanan

Pelabuhan perikanan sebagai tempat tambat labuh kapal perikanan, untuk itu pengaturan tambat labuh diperlukan untuk mengatur kapal yang melakukan aktivitas di pelabuhan yang dimulai dari kapal tambat ke pelabuhan hingga kapal berlabuh di kolam pelabuhan, hal tersebut untuk memberikan pelayanan dan kemudahan bagi pengguna jasa pelabuhan perikanan khususnya bagi nelayan setempat.

Pengertian pelabuhan perikanan dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.16/MEN/2006 tentang Pelabuhan Perikanan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran.

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor: PER.16/MEN/2006 tentang Pelabuhan Perikanan, Pelabuhan Perikanan dibagi menjadi 4 kategori utama yaitu :

- Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS)
- Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN)
- Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP)
- Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI)

Pelabuhan tersebut dikategorikan menurut kapasitas dan kemampuan masing-masing pelabuhan untuk menangani kapal yang datang dan pergi serta letak dan posisi pelabuhan.

Kapal dikatakan bertambat apabila bersandar atau mengikat tali di tempat tertentu untuk melakukan kegiatan bongkar hasil tangkapan, waktu tambat dihitung selama kapal membongkar hasil tangkapan di dermaga atau di tempat tambat yang lain, uang tambat adalah imbalan jasa bagi kapal yang bersandar di tempat yang dihitung berdasarkan etmal. Etmal adalah sebuah satuan dimana 1 Etmal sama dengan 24 jam atau 1 hari, fasilitas tambat berupa jembatan/jetty, dermaga bongkar, tepian atau bagian tepi baik sungai maupun pantai, tubuh kapal lain (Solihin, 2008).

Kapal dikatakan berlabuh apabila setelah membongkar hasil tangkapan, kapal bersandar atau mengikat tali ditempat tertentu yang bukan tempat bongkar, untuk beristirahat dan menunggu keberangkatan ke laut atau menunggu naik dock atau dalam keadaan floating repair (perbaikan dalam keadaan mengapung). Waktu labuh adalah waktu yang dihitung sesudah kapal selesai membongkar sampai keberangkatannya kembali ke laut (waktu sejak kapal bersandar di dermaga sampai berangkat kembali ke laut dikurangi dengan waktu tambat). Uang labuh adalah jasa sebagai pengganti akibat pemakaian kolam pelabuhan atau tempat berlabuh lainnya yang dihitung berdasarkan etmal. Tempat berlabuh merupakan kolam pelabuhan atau tempat yang dibangun khusus untuk berlabuh (Solihin, 2008).

Bentuk dan ukuran dermaga didasarkan pada jenis kapal yang akan berlabuh serta jarak minimal untuk menjaga agar kapal dapat sandar, lepas sandar dan melakukan kegiatan bongkar muat dengan aman. Ukuran panjang dermaga tersebut dapat dihitung dengan rumus dibawah ini (Bambang, 2009) :

$$\text{Panjang Dermaga (Lp)} = n \cdot \text{Loa} + (n - 1) 15\text{m} + 50\text{m}$$

dimana :

n : Jumlah kapal yang dapat merapat

Loa : Ukuran panjang kapal yang di tambat

15m : ketetapan (jarak antara buritan ke haluan dari satu kapal ke kapal lain)

50m : ketetapan (jarak dari kedua ujung dermaga ke buritan dan haluan kapal)

Pada umumnya kapal-kapal perikanan berukuran relatif kecil sehingga tidak memerlukan jarak aman yang besar antara kedua kapal yang sedang sandar/tambat secara berurutan sejajar dermaga maupun berdampingan. Jarak aman pada posisi kapal yang sandar/tambat secara sejajar dengan sisi dermaga antara 0,1-0,2 kali panjang kapal. Sedangkan untuk kapal-kapal yang sandar/tambat dengan posisi berdampingan antara sisi kapal maka cukup diberikan jarak aman antara dua kapal 0,3-0,5 kali lebar kapal.

Kolam pelabuhan adalah bagian dari sarana dan fasilitas pelabuhan berbentuk perairan yang mempunyai kedalaman dan berada di depan dermaga. Fungsi kolam pelabuhan adalah untuk menampung kapal dalam melakukan *berth time* (waktu sandar) selama dalam pelabuhan, bongkar muat barang, pengisian ulang bahan bakar, air bersih, perbaikan dan lain-lain dengan mudah tanpa terganggu oleh gelombang. Kolam pelabuhan dapat diklasifikasikan sebagai berikut Triatmojdo (2009):

- Kolam pendaratan
- Kolam perbekalan
- Kolam tambat
- Kolam maneuver

Manajemen strategi adalah seni dan ilmu penyusunan, penerapan, dan pengevaluasian keputusan-keputusan lintas fungsional yang dapat memungkinkan suatu perusahaan mencapai sasarannya (Willy, 2010).

Manfaat yang diperoleh dari implementasi manajemen strategi adalah :

- Organisasi menjadi dinamis.
- Fungsi kontrol berjalan dengan efektif dan efisien.
- Meniadakan perbedaan dan pertentangan pendapat dalam mewujudkan keunggulan.
- Memudahkan dalam menyepakati perubahan atau pengembangan strategi yang akan dilaksanakan.
- Mendorong perilaku proaktif bagi semua pihak untuk ikut serta mewujudkan keunggulan.
- Meningkatkan perasaan ikut memiliki, berpartisipasi aktif dan tanggung jawab bagi semua komponen organisasi (Siswanto, 2007).

METODOLOGI PENELITIAN

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analitik. Metode deskriptif analitik yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran tentang realitas pada obyek yang diteliti secara obyektif. Peneliti melakukan pengamatan langsung terhadap obyek dan terhadap responden dengan melakukan penyebaran kuesioner untuk dianalisis. Seluruh data yang diperoleh kemudian diproses dan diolah dengan metode analisa *Strengths, Weaknesses, Opportunity and Threats* (SWOT) dan *Quantitative Strategies Planning Matrix* (QSPM).

Jenis Data

Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung, diamati dan dicatat untuk pertama kalinya (Marzuki, 1986). Metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer dilakukan dengan cara wawancara, partisipasi langsung dan dokumentasi.

Data primer yang dibutuhkan meliputi:

1. Proses tambat labuh di Pondokdadap.
2. Pendapat masyarakat sekitar tentang fasilitas tambat labuh yang ada.
3. Kondisi tempat kapal perikanan tambat labuh.

Data Sekunder

Menurut Marzuki (1983), data sekunder adalah data yang pengumpulannya bukan diusahakan secara langsung oleh pelaksana atau peneliti tetapi diambil dari biro statistik, majalah, keterangan-keterangan serta media publikasi. Data sekunder meliputi :

1. Layout pelabuhan.
2. Data monitoring pelabuhan.
3. Jumlah kapal di pelabuhan.
4. Luas tempat tambat labuh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Umum Tempat Penelitian

UPPPP ini dibangun di atas lahan seluas 3,26 ha dan berada pada koordinat LS 8° 28' BT 112° 40'. Batas wilayah Dusun Sendang Biru adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Desa Kedungbanteng
- Sebelah Timur : Desa Tambaksari
- Sebelah Selatan : Samudera Hindia
- Sebelah Barat : Desa Sitarjo

Analisa Kondisi Tempat Tambat dan Labuh Kapal

Kolam berlabuh kapal perikanan di Pelabuhan Perikanan Pantai Pondokdadap berada di samping tempat pelelangan ikan yang baru mempunyai luas 1,8 ha dengan kedalaman 2-4 meter. Kedalaman 2 meter dinilai cukup aman bila digunakan oleh kapal-kapal dengan bobot 10-20 GT karena draft kapal dengan bobot 10-20 GT hanya 1-1,5 meter, sehingga dengan kedalaman kolam labuh 2-4 meter lambung kapal tidak menyentuh dasar perairan, jika kedalaman kolam labuh kurang dari draft kapal yang ada maka lambung kapal dapat menyentuh dasar perairan dan mengakibatkan kapal tenggelam.

Dermaga

Dermaga Pendaratan (dermaga bongkar)

Dermaga pendaratan adalah dermaga yang digunakan untuk membongkar hasil tangkapan ikan dari kapal ikan. Dermaga pendaratan di PPP Pondokdadap masih dalam proses pembangunan sehingga belum dapat digunakan untuk mendaratkan hasil perikanan. Dermaga pendaratan di PPP Pondokdadap berbentuk *pier*. Pemilihan dermaga bentuk *pier* ini dikarenakan garis kedalaman berada agak jauh dari pantai, selain itu pemilihan dermaga ini dapat menghemat pengeluaran untuk pengerukan kolam.

Dermaga Perlengkapan (dermaga muat)

Dermaga perlengkapan adalah dermaga yang digunakan untuk pengisian bahan bakar dan pemuatan perbekalan yang diperlukan kapal untuk melaut seperti air bersih, es, dan sebagainya. Selain itu dermaga perlengkapan ini digunakan untuk membongkar hasil tangkapan, hal ini dikarenakan tempat pelelangan ikan dan tempat pendaratan ikan yang baru masih belum digunakan. Kondisi dermaga perlengkapan yang berada di Pondokdadap sangat memprihatinkan, karena dari tiga dermaga apung yang ada, hanya satu yang dapat digunakan dan kondisinya pun sudah berkarat sehingga membahayakan pengguna dermaga.

Analisa Matrik SWOT

Analisa SWOT adalah identifikasi berbagai faktor untuk merumuskan strategi memanfaatkan kekuatan dan peluang serta meminimalisir kelemahan dan ancaman. Analisa SWOT ini dapat digunakan untuk menemukan rekomendasi terhadap permasalahan yang ada. Dalam menganalisis data digunakan teknik deskriptif guna menjawab rumusan permasalahan mengenai apa saja yang menjadi kekuatan dan kelemahan yang ada pada objek penelitian dan apa saja yang menjadi peluang dan ancaman dari luar yang harus dihadapinya. Setelah dilakukan identifikasi variabel Kekuatan (*Strengths*), Peluang (*Opportunities*), Kelemahan (*Weakness*), dan Ancaman (*Threats*). Langkah selanjutnya yaitu dilakukan penghitungan bobot dan rating untuk menentukan skor masing-masing variabel.

Analisa Matrik Grand Strategi

Dari perhitungan data variabel internal dan eksternal diperoleh jumlah total skor faktor internal (2,58) sedangkan jumlah dari faktor eksternal (2,41), jumlah faktor internal lebih besar dibandingkan dengan jumlah faktor eksternal yang berarti faktor internal lebih berpengaruh dalam optimalisasi tambat labuh dibandingkan dengan faktor eksternal, jadi dalam optimalisasi tambat labuh di PPP Pondokdadap digunakan strategi mengoptimalkan faktor internal sehingga bisa mengurangi faktor eksternal.

Dalam menentukan titik koordinat diperlukan dua titik dari sumbu X dan Y, sumbu X didapat dari faktor internal yaitu faktor kekuatan dikurangi faktor kelemahan dibagi dua, sedangkan sumbu Y didapat dari faktor eksternal yaitu faktor peluang dikurangi faktor ancaman dibagi dua.

Hasil dari analisa matrik grand strategi titik koordinat untuk strategi optimalisasi tambat labuh di PPP Pondokdadap berada pada kuadran 1, strategi ini mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*Growth Oriented Strategy*) menggunakan strategi *Strength Oppurtunities (SO)* dan diterapkan menggunakan kekuatan untuk menggapai peluang yang dimiliki PPP Pondokdadap.

Analisa QSPM

Dari hasil analisa QSPM di atas diperoleh jumlah TAS dari *institution development* lebih besar dari *environment policy* yang berarti rekomendasi strategi yang harus diimplementasikan terlebih dahulu adalah *institution development* yang ada sebagai pendukung untuk perkembangan tambat

labuh Pondokdadap dengan jumlah TAS sebesar 6,802. Dilanjutkan dengan strategi dari *environment policy* dengan jumlah TAS 6,363.

Dalam penelitian ini yang merupakan *institution development* adalah Lembaga pengembang berupa pengelola PPP Pondokdadap. Sedangkan pada *environment policy* meliputi tokoh masyarakat yang terlibat pada pengembangan tambat labuh, nelayan dan pemilik kapal.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Fasilitas tambat labuh seperti dermaga pendaratan berdasarkan perhitungan telah memenuhi kebutuhan, namun dermaga angkut untuk memuat barang dirasa belum layak dan harus segera diperbaiki dan ditambah agar pelayanan untuk memuat barang dapat berjalan dengan lancar, sementara untuk kolam labuh kedalaman kolam pelabuhan telah memenuhi standar dengan kedalaman 2-4 meter, namun dengan luas kolam pelabuhan 1,8 hektar belum mencukupi bila harus menampung 97 kapal dalam 1 hari, untuk mengatasinya luas kolam dan pelampung penambat harus ditambah. Untuk meminimalisir pendangkalan kolam pelabuhan maka penempatan kapal motor tempel berada pada pinggir pantai sedangkan untuk kapal motor berada pada dermaga labuh.
2. Sesuai dengan hasil analisa SWOT maka strategi pengembangan tambat labuh kapal di PPP Pondokdadap terletak pada kuadran 1 dengan strategi SO yang merupakan strategi agresif. Strategi SO yaitu
 - Pembangunan dermaga bongkar yang baru harus segera diselesaikan, sehingga penyerapan tenaga kerja dengan menambah jumlah kuli angkut dan penggunaan gerobak dapat dilakukan.
 - Pengembangan fasilitas tambat labuh dilakukan dengan cara memperbaiki dermaga angkut yang rusak dan penambahan penerangan pada dermaga agar aktifitas tambat labuh pada malam hari dapat berjalan dengan lancar.
 - Penambahan pelampung penambat dilakukan agar kapal dapat berlabuh di kolam labuh dengan teratur.
 - Pembangunan dan pengembangan fasilitas tambat labuh harus segera diselesaikan sehingga dapat menarik nelayan dari daerah lain untuk melelang hasil tangkapan di TPI Pondokdadap dan dapat menambah PAD.
 - Sedangkan pada hasil analisa QSPM menggunakan strategi dari *institution development*.

Saran

1. Dalam menentukan isu yang berkembang sebaiknya dilakukan dengan pendekatan pada masyarakat dan *stakeholder* yang lebih cermat dan obyektif sehingga isu yang didapatkan lebih akurat.
2. Pengangkatan syahbandar di PPP Pondokdadap harus segera dilakukan agar pemilik kapal tidak kesulitan dalam administrasi kapal karena jumlah kapal di PPP Pondokdadap semakin bertambah.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, D. Bambang Setiono dan I.K. Djaja. 2009. Nautika Kapal Penangkap Ikan. Jakarta.
- Hermawan, D. 2006. Prospektif Pengembangan Kawasan Pesisir Sendang Biru Untuk Industri Perikanan Terpadu. Universitas Muhammadiyah Malang.
- Marzuki. 1986. Metodologi Riset. Fakultas Ekonomi. Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Siswanto. 2007. Konsep Manajemen Strategik Sebagai Paradigma Baru di Lingkungan Organisasi Pendidikan.
- Solihin, I. 2008. Jasa pelabuhan perikanan. <http://iinsolihin.com/2008/10/08/jasa-pelabuhan-perikanan/>. Diakses tanggal 20 april 2012 pukul 11.00 WIB.
- Triatmodjo, B. 2009. Perencanaan Pelabuhan. Beta offset. Yogyakarta.
- Willy. 2010. Model Manajemen Strategi. <http://anthempart.blogspot.com/2010/01/model-manajemen-strategi.html>. Diakses tanggal 24 Agustus 2012 pukul 15.00 WIB.