J. Il. Pert. Indon. Vol. 10(1). 2001

SISTEM PELABUHAN PERIKANAN DI WILAYAH PERAIRAN LAUT CINA SELATAN

Oleh :
Ernani Lubis*

ABSTRACT

FISHING PORT SYSTEMS IN THE SOUTH CHINA SEA

The available secondary data showed that only 12% or 94,781 tons out of the total (780,844 tons) sea fishery production in the territorial waters of Malacca Strait and South China Sea in 1995 were disembarked at their fishing ports (FPs) and fish landing places (FLPs). Eighty percent out of 40 FLPs and FPs located at the two territorial waters has not functioned properly, and the remainder has functioned only to a limited extent. The objectives of this work were: (1) to study the basic description of sample FPs and FLPs in the territorial water of South China Sea, and (2) to find out the roof of problems associated with FPs/FLPs in that territorial water and to formulate an alternative solution for FP and FLP development. This study was conducted using a survey method by applying tryptique portuaire analysis: arrière pays terrèstre/hinterland, avant pays maritime/foreland and port de pêche/fishing port. Based on the tryptique portuaire analysis, two systems of fishing ports could be adapted to solve the problems of the FPs and FLPs in the South China Sea and to prevent illegal sales in the middle of the sea bya connecting the market sites and fishing ground. The first system of FP/FLP development is based on the fact that the position fishing ground to its fishing market is more advantageous that that of the fishing ground to the fishing port. The second system is based on the fact that the position of fishing ground to the fishing port is more advantageous than that of the fishing ground its fishing market. To implement the first system, it is necessary to build new FPs/FLPs between the fishing ground and the fishing market to control the production and fees. In the second system the passed by FPs/FLPs should be provided with necessary facilities, their capacities should be adjusted, and fish manufacturing industries should be developed. Both systems are intended to increase efficiency and effectiveness of all FP/FPL activities so as to bring benefits and property to fishermen as well as to the management.

ABSTRAK

Menurut data sekunder yang didapatkan, hanya 12% atau 94.781 ton dari total produksi perikanan laut tahun 1995 di wilayah perairan Selat Malaka dan Laut Cina Selatan (789.844 ton) yang didaratkan di pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) dan Pelabuhan Perikanan (PP) di wilayah tersebut; delapan puluh persen (80%) dari 40 buah PPI dan PP yang berada di kedua wilayah perairan tersebut tidak berfungsi dengan baik dan sisanya telah berfungsi namun terbatas sekali. Penelitian ini bertujuan (1) untuk mengetahui gambaran dasar kepelabuhanan perikanan dan pangkalan pendaratan ikan contoh di wilayah perairan Laut Cina Selatan, (2) untuk menemukan akar permasalahan PP/PPI di wilayah perairan tersebut dan alternatif pemecahan dalam pengembangan PP/PPI. Metode penelitian yang digunakan adalah metode survei dengan penerapan analisis *tryptique portuaire: arrière pays terrèstre/hinterland, avant pays maritime/foreland* dan *port de pêche/fishing* port (Vigarié, 1979; Lubis,1989). Berdasarkan hasil analisis *tryptique portuaire*, terdapat dua sistem pelabuhan perikanan yang diarahkan untuk memecahkan permasalahan yang ada di PP/PPI wilayah perairan Laut Cina Selatan dan mencegah penjualan ikan di tengah laut dengan mengaitkan antara posisi pasar dan daerah penangkapan. Sistem pertama dimana pengembangan PP/PPI pada kondisi posisi *fishing ground* ke *fishing market* (lebih menguntungkan dari pada jarak *fishing ground* ke *fishing port*). Sistem kedua diarahkan untuk pengembangan PP/PPI dimana posisi *fishing ground* ke *fishing port* lebih menguntungkan dari pada posisi fishing ground ke fishing market. Pada Sistem I, untuk pengembangannya antara *fishing ground* dan *fishing market* perlu dibangun PP/PPI baru agar pengontrolan jumlah produksi dan retribusi dapat dilakukan. Pada Sistem II, pengembangan ditujukan untuk PP/PPI yang dilalui dengan penyediaan faslitas-fasilitas yang diperlukan dan penyesuaian kapasitasnya serta pengembangan industri pengolahan ikan. Sistem I dan II yang diusulkan di atas untuk pengembangan PP/PPI yang berada di wilayah perairan Laut Cina Selatan agar di satu pihak terciptanya efisiensi dan efektivitas dalam segala aktivitasnya sehingga dapat menguntungkan nelayan dan meningkatkan kesejahteraannya, di lain pihak dapat menguntungkan pengelolanya.

Kata Kunci : pelabuhan perikanan, pangkalan pendaratan ikan.

PENDAHULUAN

Pelabuhan perikanan adalah merupakan pusat pengembangan ekonomi perikanan laut. Oleh sebab itu peranannya sangat penting dalam pengembangan perikanan secara keseluruhan baik lokal, nasional maupun didalam menunjang ekspor hasil perikanan.

Sampai dengan tahun 1998, total produksi perikanan laut nasional adalah 3.723.746 ton dan terdapat 595 pelabuhan perikanan (PP) dan pangkalan pendaratan ikan (PPI) (Lubis, 2000). Dari total tersebut, 95 % adalah berupa pangkalan pendaratan ikan atau PP skala kecil yang fasilitas-fasilitasnya minim sekali atau pada umumnya hanya tersedia gedung tempat pelelangan ikan dan dermaga serta hanya sebagian kecil dilengkapi dengan fasilitas perbekalan. Dengan demikian kapal-kapal yang mendaratkan ikan di PPI tersebut tentunya masih skala kecil atau perahu-perahu tradisional. Dari 595 PP dan PPI tersebut, 70 % diantaranya belum berfungsi secara optimal dengan berbagai permasalahan yang ada. Hal ini menunjukkan pelabuhan perikanan yang merupakan suatu sistim belum berfungsi sebagaimana mestinya.

* Staf Pengajar pada Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, IPB.

Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perikanan, 1994 bahwa di wilayah perairan Laut Cina Selatan, usaha perikanan tangkap masih didominasi oleh perikanan rakyat atau skala kecil dengan ukuran lebih kecil dari 5 GT. Padahal tingginya potensi yang belum dimanfaatkan di Laut Cina Selatan (68 %) merupakan peluang yang besar bagi penangkapan ikan serta adanya jenis-jenis ikan bernilai ekonomis tinggi menambah peluang yang baik untuk pengembangan wilayah ini.

Pada negara-negara dimana perikanan lautnya telah cukup maju, misalnya Jepang, Perancis dan Jerman, menunjukkan sekitar 90 % dari total produksi perikanan lautnya, didaratkan di pelabuhan perikanan dan kapal-kapal perikanan yang ada sebagian besar berskala semi industri yang dapat mencapai *fishing ground* yang jauh (Lubis, 1989).

Dari segi permintaan, peluang bagi pengembangan perikanan tangkap di Laut Cina Selatan adalah semakin meningkatnya permintaan konsumen lokal dan permintaan luar negeri.

Berdasarkan alasan-alasan tersebut di atas kiranya perlu diketahui sistem pelabuhan perikanan di wilayah peairan Laut Cina Selatan berkaitan dengan *fishing ground* dan potensi pasarnya.

METODOLOGI

Metode penelitian yang digunakan adalah metode survei melalui penerapan analisis *Tryptique portuaire* yang meliputi *avant pays maritime/foreland* atau daerah penangkapan, *arrière pays terrèstre/ hinterland* atau daerah distribusi *dan port de pêche/fishing port* atau pelabuhan perikanan itu sendiri) (Vigarié, 1979 dan Lubis, 1989).

Penelitian dilaksanakan melalui survei dan pendalaman untuk mendapatkan data berdasarkan parameter-parameter pada komponen-komponen *Trytique portuaire* tersebut.

Penentuan Lokasi Penelitian

Alasan-alasan penentuan lokasi PP dan PPI yang berada di wilayah perairan Laut Cina Selatan adalah karena :

a. relatif dekat dengan pusat pertumbuhan ekonomi Singapura, Johor dan Riau (Sijori)
b. relatif dekat dengan negara-negara ASEAN (Singapura, Malaysia, Brunei serta Philippina)
c. Potensi dan prospek perairan Laut Cina Selatan cukup baik untuk penembangan penanaman modal dari dalam dan luar negeri.

Wilayah Perairan Laut Cina Selatan tersebut meliputi 3 propinsi yaitu Sumatera Selatan, Riau dan Kalimantan Barat. Pelabuhan perikanan dan pangkalan pendaratan ikan yang menjadi tujuan dan sasaran studi adalah PP/PPI yang dana pembangunannya berasal dari Pemerintah Pusat (termasuk pengertian didalamnya berasal dari APBN dari kredit luar negeri). Selanjutnya pada penelitian ini diambil satu PP dan satu PPI per propinsi yang mempunyai produksi perikanan tinggi seperti tercantum pada Tabel-1.

Tabel 1. Pelabuhan perikanan dan pangkalan pendaratan ikan diambil contoh pada propinsi di wilayah perairan Laut Cina Selatan.

Propinsi	PP	PPI
Sumatera Selatan	Sungai Liat	Manggar
Riau	Tarempa	Dumai
Kalimantan Barat	Pemangkat	Sungai Rengas

Pelaksanaan Penelitian

Pengumpulan data dilakukan melalui pengisian kuesioner, pengamatan dan wawancara terhadap sejumlah jenis responden seperti pengelola pelabuhan, nelayan, pedagang ikan, pengolah ikan, KUD Mina, Syahbandar, pengusaha pabrik es, pengusaha bahan bakar, pengusaha perbengkelan dan pengusaha angkutan. Disamping itu, dikumpulkan juga data sekunder dari Dinas Perikanan di setiap propinsi dan kabupaten terkait.

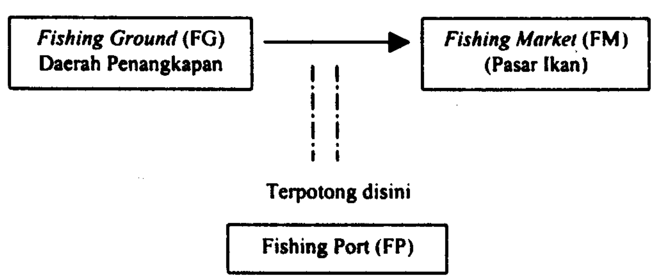
Analisis Data

- Tabulasi dari hasil identifikasi dan inventarisasi data sehingga diperoleh kelas-kelas atau kelompok data menurut komponen-komponen dalam *Tryptique portuaire.*
- Penentuan dan penyusunan karakteristik kepelabuhanan untuk mendapatkan gambaran sistim pelabuhan perikanan di wilayah perairan Laut Cina Selatan.

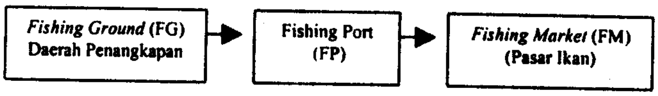
HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis kepelabuhanan yang telah dilakukan dengan menggunakan metode *Trytique Portuaire*, terdapat dua sistem pelabuhan perikanan di wilayah perairan Laut Cina Selatan yaitu :

Sistem Pertama: PP/PPI dimana kondisi posisi atau jarak *avant pays maritime* dalam hal ini *Fishing Ground* (FG) ke daerah *hinterland* dalam hal ini *Fishing Market* (FM) lebih menguntungkan dari pada posisi atau jarak *Fishing Ground* ke *Fishing Port* (FP).



Sistem Kedua : PP/PPI dimana posisi atau jarak *avant pays maritime* dalam hal ini *Fishing Ground* (FG) ke *Fishing Port* (FP) lebih menguntungkan dari pada posisi *Fishing Ground* (FG) ke daerah *hinterland* dalam hal ini ke *Fishing Market* (FM).



Sistem Pelabuhan Perikanan (I) terdapat pada kondisi perikanan tangkap di wilayah penelitian dengan ciri-ciri :

- Pasar resmi (*Formal Market*) berdekatan atau sama lokasinya dengan pemukiman nelayan (*Fisherman Home*);
- Jalan distribusi hasil tangkapan atau jalan pemasarannya tidak melewati *fishing port;*
- Sarana dan prasarana yang ada di PP/PPI atau *Fishing Port* terdekat belum bisa menunjang aktivitas pendaratan dan pemasaran hasil tangkapan nelayan;
- Harga ikan di daerah konsumen lebih baik dari pada di pelabuhan;
- Banyak dilakukan oleh kapal-kapal penangkap ikan berukuran sedang dan besar (lebih besar atau sama dengan 30 GT).

Pada **Sistem Pelabuhan Perikanan I** ini dapat diartikan jalurnya akan lebih menguntungkan nelayan di wilayah ini untuk mendaratkan dan menjual hasil tangkapannya langsung pada pasar *(Fishing Market*) dari pada menjual atau mendaratkan hasil tangkapannya di pelabuhan, baru kemudian menjualnya ke pasar; baik secara ekonomis (keuntungan usaha), teknis (mutu hasil tangkapan) dan efisiensi waktu.

Sistem Pelabuhan Perikanan (II) terdapat pada kondisi perikanan tangkap di wilayah penelitian dengan ciri-ciri:

- Posisi *Fishing Port* (PP/PPI) sebagai tempat pemasaran awal lebih menguntungkan dari pada posisi pasar lainnya;
- Jalan distribusi hasil tangkapan atau jalan pemasarannya terletak searah atau melewati pelabuhan;
- Sarana dan prasarana PP/PPI yang ada dapat mendukung aktivitas pendaratan dan pemasaran hasil tangkapan nelayan;
- Harga ikan di pelabuhan cukup baik;
- Pemukiman nelayan (*Fisherman Home*) terdapat pada lokasi yang sama atau berdekatan dengan lokasi PP/PPI;
- Banyak dilakukan oleh kapal-kapal penangkap ikan berukuran kecil (lebih kecil dari 30 GT).

Pada **Sistem II** ini dapat diartikan bahwa jalurnya akan lebih menguntungkan nelayan di wilayah ini untuk mendaratkan dan menjual hasil tangkapannya langsung di PP/PPI dari pada menjualnya langsung ke pasar (daerah konsumen) tanpa melalui PP/PPI, baik secara ekonomis (keuntungan usaha), teknis (mutu hasil tangkapan) dan efisiensi waktu.

Hasil analisis deskriptif komponen-komponen dalam *Tryptique portuaire* di Wilayah Perairan Laut Cina Selatan adalah sebagai berikut:

1) Komponen PP dan PPI/*Fishing Port/Port de Pêche*

Dengan semakin berkembangnya kawasan pertumbuhan segitiga Sijori (Singapura, Johor dan Riau) dan memperhatikan latar belakang unsur kedekatan pasar regional, maka pengembangan PP/PPI di propinsi-propinsi di wilayah perairan Laut Cina Selatan harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Hasil tangkapan nelayan telah banyak diperdagangkan pada pasar internasional terutama terbukanya pintu ekspor sepanjang Selat Malaka (khususnya ke Singapura dan Malaysia), yang berarti perlunya unsur-unsur penunjang tidak saja untuk penanganan mutu produk perikanan hasil tangkapan tersebut, melainkan juga perlu ditunjang oleh sarana transportasi dan kelembagaan pendukung yang memperlancar prosedur dan pelaksanaan ekspor tersebut.
- Masih banyaknya (jumlah dan frekuensi) transaksi hasil tangkapan yang dilakukan di tengah laut, jelas tidak memenuhi prosedur pendaratan dan pelelangan hasil tangkapan, sehingga tidak saja mengurangi kegiatan bisnis perikanan di PP/PPI sebagai pusat kegiatan agribisnis perikanan, tetapi juga merugikan negara (dalam hal ini pemerintah daerah) karena berkurangnya sumber pendapatan asli daerah dari retribusi. Kasus ini sering terdapat di PP/PPI di Propinsi Kalimantan Barat dan Sumatera Selatan.
- Adanya tendensi pengelolaan TPI di PP/PPI yang lebih mementingkan pemungutan retribusi tanpa diiringi oleh perbaikan struktur pasar (adanya jumlah pembeli yang terbatas) dan peningkatan fungsi jasa/pelayanan, maka cenderung tercipta kondisi dimana nelayan berada pada posisi yang selalu dirugikan. Dengan demikian keuntungan riel usaha perikanan tangkap akan relatif statis atau meningkat secara marjinal sehingga nelayan tidak secara nyata merasakan dampak kehadiran PP/PPI. Sebagai contoh seperti yang terdapat di PPI Propinsi Riau dan Sumatera Selatan.
- Masih cukup banyaknya hasil tangkapan yang dipasarkan langsung ke *hinterland*-nya sehingga pengembangan PP/PPI harus juga mempertimbangkan fasilitas fungsional dalam aspek yang lebih makro, tidak hanya memfokuskan pada pemenuhan fasilitas yang dibutuhkan dalam aspek mikro.
- Masih dominannya aspek-aspek interest/kepentingan administrasi daerah, menyebabkan penempatan lokasi PP/PPI kurang layak sehingga fungsi aktualnya tidak optimal.

2) Komponen Daerah Distribusi/*Hinterland/Arrière Pays Terrèstre*

Ditinjau dari komponen *hinterland*-nya, hal-hal yang harus diperhatikan adalah:

Pada Sistem I:

- Pengembangan PP/PPI diarahkan untuk melayani pasar hasil tangkapan ke atau melalui Singapura dan atau Johor (Malaysia Barat);
- Pengembangan PP/PPI diarahkan untuk melayani pasar ekspor langsung hasil tangkapan ke Hongkong, Jepang, Brunei dan Malaysia Timur, dengan melayani pendaratan hasil tangkapan yang berasal dari *fishing ground* perairan teritorial Laut Cina Selatan dan perairan *Zone Economic Exclusive*-nya.

Pada Sistem II:

- Pengembangan PP/PPI diarahkan untuk melayani pasar lokal yang berada di *hinterland (arrière pays terrèstre)* utama atau di Dati I dan II di masing-masing propinsi;
- Sebagian PP/PPI dapat dilengkapi dengan fasilitas untuk ekspor tidak langsung hasil tangkapan segar.

3) Komponen Daerah Penangkapan/*Foreland/Avant Pays Maritime*

Pada komponen ini dibagi menurut wilayah perairan yaitu :

Sub Wilayah Perairan Propinsi Riau

Dibandingkan dengan kedua propinsi lainnya (Sumatera Selatan dan Kalimantan Barat), Propinsi Riau memiliki paling banyak faktor keunggulan dalam pengembangan sub wilayah perairan ini, sehubungan dengan pengembangan PP/PPI. Parameter-parameter unggulan tersebut, yaitu:

- Memiliki potensi sumberdaya ikan (SDI) dan potensi penangkapan tertinggi serta tingkat produksi tertinggi di Wilayah Perairan Laut Cina Selatan. Hal ini juga diakibatkan oleh dukungan yang tinggi dari kondisi perairan dimana propinsi ini memiliki perairan yang terluas, termasuk keberadaan sebagian perairan ZEE Laut Cina Selatan di wilayah propinsi ini. Perairan propinsi ini juga memiliki lebih banyak daerah penangkapan yang dicirikan oleh lebih banyaknya terdapat gugusan kepulauan (besar dan kecil) di perairan ini.
- Kegiatan perikanan tangkap paling berkembang dibandingkan kedua propinsi lainnya, yang dicirikan oleh paling banyaknya terdapat jumlah dan jenis alat tangkap dominan (kelompok-kelompok jaring insang, jaring angkat, pancing dan perangkap) serta jumlah dan ukuran kapal motor (*inboard*) ukuran sampai dengan 30 GT. Walaupun jenis alat tangkap yang ada relatif sesuai untuk kondisi perairan di sub wilayah ini (Propinsi Riau), namun masih didominasi oleh alat tangkap pasif. Untuk pengembangan alat tangkap, sehubungan dengan pengembangan PP/PPI di sub wilayah perairan ini, kiranya perlu dipertimbangkan untuk diarahkan menggunakan alat tangkap aktif seperti pukat cincin (*purse seine*) yang sesuai pula dengan kondisi perairan dan jenis-jenis ikan di sub wilayah ini. Penangkapan ikan-ikan karang kiranya perlu ditingkatkan, sesuai dengan kondisi perairan sub wilayah ini, namun dengan menggunakan metode yang tidak merusak lingkungan/habitatnya. Pengembangan armada penangkapan walaupun telah memiliki armada berukuran mencapai 30 GT, hendaklah juga diarahkan untuk penggunaan armada penangkapan berukuran lebih besar lagi (lebih besar dari 30 GT), mengingat sub wilayah ini selain berada di sebagian perairan ZEE Laut Cina Selatan di bagian Utara perairan Nusantara Kepulaun Anambas dan Kepulauan Bunguran Utara. Namun pengembangan unit armada penangkapan dan alat tangkap di atas tetap memperhatikan pengembangan perairan pantai, karena sub wilayah perairan ini potensial dengan jenis-jenis ikan wilayah perairan pantai.
- Pengembangan sub wilayah perairan ini (Propinsi Riau), sehubungan dengan pengembangan PP/PPI sangat didukung oleh letak geografisnya yang strategis, terutama kedekatannya dengan pusat pertumbuhan ekonomi dan pasar ekspor negara tetangga ASEAN. Namun demikian, sub wilayah perairan ini terletak pada jalur maritim internasional yang paling ramai di dunia (Selat Malaka). Dengan demikian pengembangan PP/PPI di sub wilayah ini hendaknya juga mengantisipasi kemungkinan terjadinya risiko kemungkinan pencemaran oleh kapal tanker, tabrakan kapal penangkap ikan dengan kapal lainnya dan lain-lain melalui berbagai upaya pencegahan dan penanggulangannya.

Sub Wilayah Perairan Propinsi Sumatera Selatan

Sub wilayah perairan ini memiliki keunggulan-keunggulan sehubungan dengan pengembangan pelabuhan, yaitu :

- Memiliki jumlah dan ragam jenis ikan komersial dari jenis-jenis sumberdaya, pelagis besar dan pelagis kecil, walaupun memiliki potensi sumberdaya ikan (SDI) dan potensi penangkapan yang lebih kecil dari sub wilayah perairan Propinsi Riau. Dengan demikian pengembangan tujuan tangkapan sehubungan dengan pengembangan PP/PPI, hendaknya diarahkan untuk menangkap jenis-jenis ikan komersial utama tersebut baik demersal maupun pelagis.
- Sub wilayah perairan ini memiliki juga sebagian perairan ZEE Laut Cina Selatan di bagian Utara Pulau Bangka dan Belitung, walaupun lebih kecil dibandingkan dengan sub wilayah perairan Propinsi Riau. Armada penangkapan yang ada masih didominasi oleh perahu tanpa motor. Pengembangan armada penangkapan di sub wilayah perairan ini hendaklah diarahkan selain untuk perairan/perikanan pantai dan nuantara juga untuk perairan ZEE Laut Cina Selatan,

melalui upaya peningkatan jumlah dan ukuran armada penangkapan lebih besar dari 10 GT secara bertahap.

- Sub wilayah perairan Sumatera Selatan memiliki luas perairan yang lebih kecil dibandingkan Riau dan Kalimantan Barat. Selain itu, sub wilayah perairan ini kurang memiliki gugusan kepulaun kecil dan besar sebagaimana Riau dan Kalimantan Barat. Oleh karena itu pengembangan sub wilayah perairan ini, sehubungan dengan pengembangan PP/PPI, mengharuskan pada suatu saat mencari daerah penangkapan di luar sub wilayah perairan sendiri (Sumatera Selatan).

Sub Wilayah Perairan Kalimantan Barat

Sub wilayah perairan ini meliputi perairan Selat Karimata, Pulau Natuna Serasan, Tambelan, Pulau Lapis dan Pulau Penerbangan. Sub wilayah perairan ini tidak banyak memiliki keunggulan dibandingkan sub wilayah perairan Riau dan Sumatera Selatan. Keunggulan yang dimiliki sub wilayah ini adalah :

- Sub wilayah ini memiliki armada penangkapan dengan ukuran mencapai 50 GT disamping didominasi oleh kapal motor tempel dan perahu tanpa motor.
- Memiliki sebagian perairan ZEE Laut Cina Selatan (di bagian utara daya sub wilayah perairan ini) dan berbatasan dengan ZEE Laut Cina Selatan lainnya di bagian utara sub wilayah perairan ini. Oleh karena itu pengembangan unit penangkapan diarahkan untuk pengoperasian di perairan Nusantara dan perairan ZEE.
- Sub wilayah perairan Kalimantan Barat mempunyai potensi SDI lestari sebesar 485.000 ton, pemanfaatannya pada tahun 1998 baru 69.518 ton atau sekitar 14% saja. Dengan demikian masih 86% lagi yang dapat dieksploitasi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Hasil penelitian ini memberikan gambaran bahwa PP dan PPI yang berada di kedua wilayah perairan studi hampir semuanya (90%) tidak berfungsi optimal atau belum semuanya fungsi-fungsi kepelabuhan perikanan dilakukan. Sebagian besar dari PP dan PPI sampel melakukan fungsi pendaratan ikan namun sebanyak 90% belum melaksanakan pelelangan ikan secara murni sehingga harga ikan selalu tidak menguntungkan nelayan.

Akar permasalahan tidak optimalnya pengoperasian PP/PPI tersebut disebabkan oleh keterbatasan kondisi dan ketersediaan fasilitas-fasilitasnya (jenis fasilitas terbatas, melampaui kapasitas, rusak), jarak antara *fishing ground/foreland* dan lokasi PP/PPI yang tidak menguntungkan, rendahnya harga ikan di PP/PPI, jauhnya jarak PP/PPI terhadap pemukiman nelayan dan problem distribusi hasil tangkapan ikan ke daerah *hinterland*-nya. Hal-hal tersebut menyebabkan nelayan enggan mendaratkan hasil tangkapannya di PP/PPI.

Berdasarkan analisis *Tryptique portuaire*, terdapat 2 sistem yang diarahkan untuk memecahkan permasalahan yang ada di PP/PPI wilayah perairan Laut Cina Selatan yaitu Sistem I (kecenderungannya FG → FM). Pada sistem ini diperlukan adanya pembangunan pelabuhan perikanan baru antara FG dan FM. Hal ini dimaksudkan selain untuk menampung kapal-kapal sedang dan besar yang menangkap ikan di perairan laut ZEE Laut Cina Selatan dan Selat Malaka juga untuk mencegah penjualan ikan di tengah laut. Untuk itu perlu diketahui antara lain jumlah dan ukuran kapal-kapal yang menangkap ikan di perairan tersebut dan menjual ikannya langsung ke FM; FG yang sering dilakukan penangkapan ikan dan potensi pasarnya. Pembangunan pelabuhan ini dimaksudkan untuk pengontrolan terhadap jumlah hasil tangkapan dan penarikan retribusinya. Pada sistem 2 (FG → FP → FM), perlu pengembangan PP/PPI yang dilaluinya melalui penyediaan kelengkapan dan penyesuaian kapasitas dan fasilitas-fasilitasnya. Disamping itu di beberapa PP/PPI perlu dikembangkan aktivitas pengolahan ikan serta pendistribusian ikan segar. Pengembangan ini pada akhirnya di satu pihak dapat tercipta efisiensi dan efektivitas aktivitas di PP/PPI sehingga dapat menguntungkan nelayan dan meningkatkan kesejahteraannya, di lain pihak dapat menguntungkan pengelolanya.

Saran

1) Diperlukan sistem pendataan kepelabuhanan yang lebih akurat.
2) Diperlukan kerjasama yang baik antar instansi terkait dalam pengoperasian PP/ PPI
3) Diperlukan pengembangan sarana transportasi (jenis dan kualitasnya) untuk mendistribusikan ikan agar sampai ke daerah konsumen masih tetap dalam keadaan baik.
4) Memberikan penyuluhan kepada nelayan akan pentingnya pendaratan ikan di pelabuhan perikanan atau pangkalan pendaratan ikan.
5) Diperlukan kelembagaan yang membantu didalam memperbaiki harga ikan di PP/PPI khususnya pada musim ikan.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perikanan. 1994. Studi Pelabuhan Perikanan dan Pangkalan Pendaratan Ikan di Wilayah Perairan Laut Sulawesi, Selat Makassar dan Laut Cina Selatan. Kerjasama Direktorat Jenderal Perikanan Jakarta dan Konsultan Taruna Tani. Jakarta.

Lubis, E. 1989. Peningkatan Aktivitas dalam Menunjang Perkembangan Pelabuhan Perikanan di Masa yang akan Datang. Fakultas Perikanan IPB. Prosiding Perikanan Rakyat. Jakarta.

Lubis, E. 2000. Pengantar Pelabuhan Perikanan. Buku I. (Bahan Kuliah m. a Pelabuhan Perikanan). Lab. Pelabuhan Perikanan. Jurusan Pemanfaatan

Sumberdaya Perikanan. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan-IPB.ISBN: 979-9336-08-2.

Vigarié, A. 1979. Ports de Commerce et Vie Littorale. Hachette. Paris.