

# EVALUASI DAYA DUKUNG PANGKALAN PENDARATAN IKAN KLIDANG LOR KABUPATEN BATANG UNTUK PENGEMBANGAN PERIKANAN TANGKAP

## *THE EVALUATION OF FISH LANDING PLACE SUPPORTING CAPABILITY OF KLIDANG LOR BATANG REGENCY FOR THE DEVELOPMENT OF CATCHING FISHERY*

*Lachmuddin Sya'rani<sup>1</sup>, Asriyanto<sup>1</sup>, Basuki Rahardjo<sup>2</sup>*

---

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji daya dukung Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Klidang Lor, ditinjau dari fasilitas pokok, fungsional dan penunjang serta menentukan strategi pengembangannya.

Metode yang dipergunakan adalah metode deskriptif, dengan didukung oleh data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi, pengukuran dan survei, sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi pemerintah maupun swasta yang terkait. Pengambilan data sekunder dibatasi dari periode tahun 2003-2007. Parameter aspek pelabuhan dianalisa dengan rumus "Standarisasi Fasilitas Operasional Pelabuhan Perikanan dan Pangkalan Pendaratan Ikan", sedangkan untuk menentukan strategi pengembangannya menggunakan analisis SWOT.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas pokok seperti : Panjang dermaga hasil pengukuran 174 m, sedangkan yang dibutuhkan (hasil perhitungan) 168,62 m. Kolam pelabuhan hasil pengukuran seluas 8.700 m<sup>2</sup>, sedangkan yang dibutuhkan seluas 11.076,25 m<sup>2</sup>. Hasil pengukuran kedalaman alur pelayaran di daerah muara (Z1) rata-rata 2,01 m, kolam pelabuhan (Z2) 2,46 m dan di daerah tambat labuh (Z3) 2,65 m. Standar minimal kedalaman (hasil perhitungan) di daerah muara (Z1) bagi kapal ukuran kecil 1,59 m, sedang 2,63 m dan besar 3,46 m; daerah kolam pelabuhan (Z2) untuk kapal ukuran kecil 1,49 m, sedang 2,53 m dan besar 3,36 m; daerah tambat labuh (Z3) untuk kapal ukuran kecil 1,39 m, sedang 2,43 m dan besar 3,26 m. Lebar alur pelayaran hasil pengukuran rata-rata 40 m, sedangkan hasil perhitungan untuk lalu lintas kapal dengan sistem "two way traffic" adalah 34,02 m. Fasilitas fungsional dan penunjang rata-rata sudah cukup memadai. Dari hasil analisis SWOT menunjukkan bahwa strategi pengembangan untuk PPI Klidang Lor, menggunakan strategi Strength-Opportunity (SO).

Penelitian ini dapat disimpulkan, bahwa untuk daerah muara (Z1) kedalaman alur masih kurang terutama bagi kapal-kapal ukuran sedang dan besar pada kondisi muatan penuh, sehingga harus menunggu kenaikan muka air (pasang) sampai batas yang mencukupi untuk beraktifitas pada saat keluar maupun masuk ke PPI. Strategi pengembangan menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang, yang disesuaikan dengan kondisi dan tingkat partisipasi para *stakeholders*.

**Kata kunci** : Daya dukung PPI, Perkembangan perikanan, Strategi pengembangan

---

<sup>1</sup> Dosen Pembimbing

<sup>2</sup> Mahasiswa S-2 MMSDP UNDIP Semarang

## **Abstract**

*The research has objectives of studying the supporting capability of several existing facilities as primary facilities, functional facilities and supporting facilities. As soon as formulating its development strategy.*

*The used method is by using the descriptive method; the data collected consist of primary and secondary data. Primary data are collected through observation, measurement, and direct structured interviews aimed to the respondents that have been previously determined, meanwhile, secondary data are obtained from the involved governmental and private institutions. The secondary data collection process is limited only in the period of 2003-2007. The parameter of the aspects of the fish landing place are analyzed by using the formula of "Fishery Harbour and Fish Landing Place Operational Facility Standardization", the development of fishery is analyzed by using the descriptive analysis, meanwhile, to determine the development strategy, it uses SWOT analysis.*

*From the research results, it can be found that the necessity of primary facilities, such as, the length of the pier is 168,62 m, meanwhile, the existing pier measures 174 m; the dock area is 11.076,25 m<sup>2</sup>, however, the existing dock area is as much as 8.700 m<sup>2</sup>. The average depth of water ways, measured at the low of water surface (LWS) at the estuary area is 2,01m, dock is 2,46 m, and berthing area is 2,65 m. From the measurement, the average width of water ways is 40 m, meanwhile, the requirement for boat traffic (two way traffic) is only 34,02 m. Meanwhile, the minimum depth standard for the estuary area for small-sized boats is 1,59 m, medium-sized boats is 2,63 m, and large-sized boats is 3,46 m. For the dock area, small-sized boats is at least 1,49 m, medium-sized boats is 2,53 m, and large-sized boats is 3,36 m. For the berthing area, the minimum depth for small-sized boats is 1,39 m, medium-sized boats is 2,43 m, and large-sized boats is 3,26 m. The functional and supporting facilities have been quite adequate. The SWOT analysis shows that the development strategy uses the Strength-Opportunity (SO) strategy.*

*The concluded of research, that the depth of water ways at the estuary (ZI), thus, its depth should fulfill the minimum requirements for all sizes of over-loaded boats. If the minimum depth has not been fulfilled yet, therefore, the boats should wait for the rise of water surface (high tide) until it reaches the edequate limit or the rehabilitation of existing facilities should be conducted. The development strategy uses strength to utilize opportunity, suited to the conditions and participation level of the stakeholders.*

**Keywords:** *Supporting capability of fish landing place, fishery development, development strategy*

## 1. PENDAHULUAN

Pembangunan perikanan yang telah dilaksanakan selama ini, telah menunjukkan hasil yang cukup baik. Hal ini dapat dilihat dari semakin luas dan terarahnya usaha peningkatan produksi perikanan yang pada akhirnya dapat meningkatkan pula konsumsi ikan, ekspor hasil perikanan, pendapatan petani ikan dan nelayan, memperluas lapangan kerja, memberikan dukungan terhadap pembangunan bidang industri dan menunjang pembangunan daerah. Peningkatan produksi perikanan terutama didukung oleh meningkatnya produksi perikanan tangkap (fishing), yang memberikan sumbangan terbesar yaitu sebesar 75% dari total produksi perikanan, yang bersumber dari perikanan budidaya dan tangkap (Nikijuluw, 2002).

Dengan semakin berkembangnya aktifitas penangkapan ikan, telah terjadi peningkatan produksi perikanan laut sebesar rata-rata 5 % per tahun. Produksi tersebut masih bisa ditingkatkan lagi dengan cara mengembangkan armada penangkapan, memperluas daerah penangkapan dan meningkatkan teknologinya.

Peningkatan produksi dimungkinkan untuk dilakukan, mengingat Indonesia memiliki wilayah perairan laut seluas sekitar 3,1 juta kilometer persegi, yang terdiri dari 0,3 juta kilometer persegi perairan territorial dan 2,8 juta kilometer persegi perairan nusantara. Disamping itu Indonesia mempunyai kewenangan untuk mengelola Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) seluas 2,7 juta kilometer persegi. Seluruh wilayah tersebut berpotensi sebesar 6,7 juta ton per tahun dan tingkat pemanfaatannya baru sebesar 48 % (Dahuri, *dkk*, 2001).

Dalam menunjang peningkatan produksi disektor penangkapan ikan, maka tersedianya prasarana pelabuhan perikanan mempunyai arti yang sangat penting, karena sebagai sebuah infrastruktur pembangunan ekonomi, pelabuhan perikanan memiliki peran penting sebagai penggerak roda perekonomian disuatu kawasan. Menurut Lubis (2000), dalam kaitannya dengan pengembangan agribisnis perikanan, maka tersedianya pelabuhan perikanan atau pangkalan pendaratan ikan (PPI), mempunyai peran yang sangat penting di dalam :

1. Meningkatkan keterkaitan fungsional antar sub sistem dan sistem agribisnis perikanan
2. Meningkatkan ekonomi pedesaan, khususnya desa pantai

3. Menunjang tumbuhnya usaha perikanan skala kecil dan skala besar secara paralel
4. Menunjang terwujudnya sentra produksi perikanan dalam skala ekonomi yang efisien.

Fungsi pelabuhan perikanan dapat berjalan efektif, apabila keadaan fasilitas dan aktifitasnya, maupun besaran fasilitas sesuai atau melebihi kesesuaian dengan kebutuhan saat ini, sehingga mampu untuk menarik kapal-kapal penangkap ikan untuk masuk dan melalangkan hasil tangkapannya di TPI (Murdiyanto, 2004).

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji daya dukung dari Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Klidang Lor, ditinjau dari fasilitas pokok, fungsional dan penunjang. Selain itu untuk menentukan strategi pengembangan perikanan tangkap di PPI tersebut.

## **II. METODOLOGI**

### **1. Metode Penelitian**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif. Metode deskriptif adalah suatu metode yang tertuju pada pemecahan masalah yang ada di masa sekarang, terhadap suatu obyek dengan jalan mengumpulkan data, menyusun, menganalisa, menjelaskan dan menarik kesimpulan. Atau bisa dikatakan bahwa metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat terhadap obyek yang ada di dalam masyarakat (Nasir, 1983).

### **2. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian dilakukan dengan mengambil tempat di Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Klidang Lor, Kecamatan Batang dan dilaksanakan pada bulan Februari-April tahun 2008.

### **3. Variabel Penelitian**

#### **3.1. Aspek daya dukung pangkalan pendaratan ikan (PPI)**

- 1) Kapasitas Fasilitas Pokok
- 2) Kapasitas Fasilitas Fungsional
- 3) Kapasitas Fasilitas Penunjang

#### **3.2. Aspek Perkembangan Perikanan Tangkap**

- 1) Pertumbuhan Kuantitatif : Jumlah kapal

- 2) Pertumbuhan Kualitatif : GT dan Teknologi yang digunakan

### 3.3. Aspek Pengembangan

- 1) Faktor Internal : Memunculkan Kekuatan (S) dan Kelemahan (W)
- 2) Faktor Eksternal : Memunculkan Peluang (O) dan Ancaman (T)

## 4. Teknik Pengumpulan Data

### 4.1. Pengukuran

- 1) Pengukuran Terhadap Fasilitas PPI
  - a) Panjang dermaga
  - b) Kedalaman alur pelayaran
  - c) Lebar alur pelayaran
  - d) Luas lantai lelang
  - e) Luas lahan parkir
- 2) Pengukuran Terhadap Kapal Perikanan
  - a) Dimensi kapal (GT)
  - b) Draft (*d*) kapal

### 4.2. Observasi

- 1) Pengamatan terhadap Fasilitas PPI
- 2) Pengamatan terhadap aktifitas di lingkungan PPI
- 3) Pengamatan terhadap aktifitas pengolahan

### 4.3. Survei

- 1) Terhadap aktifitas kapal perikanan
- 2) Terhadap fasilitas fungsional dan penunjang
- 3) Sumberdaya Manusia Perikanan

## 5. Analisis Data

Untuk menentukan kapasitas dari beberapa fasilitas yang ada di PPI Klidang Lor supaya sesuai dengan peruntukannya, maka diperlukan alat analisa, seperti :

### 1). Panjang dermaga

$$L = (B+S) \frac{NS \times tp \times i}{x Sf}$$

### **Tr – Ts**

L = Panjang dermaga (m)

B = Lebar badan kapal (m)

S = Jarak antar badan kapal pada waktu tambat (m)

NS = Jumlah rata-rata lelang masing-masing kapal per tahun

Tp = Rata-rata kapal melelangkan ikan per trip (hari)

i = Jumlah kapal (unit)

Tr = Total lama kapal istirahat selama setahun (hari)

Ts = Rata-rata operasi per trip dalam satu tahun (hari)

Sf = Faktor keamanan (1 – 2)

### **2). Luas kolam pelabuhan**

$$L = Lt + (3 \times n \times l \times b)$$

L = Luas kolam pelabuhan (m<sup>2</sup>)

Lt = Luas daerah untuk memutar (m<sup>2</sup>) n = Jumlah kapal maksimum yang berlabuh (unit)

l = Panjang kapal (m)

b = Lebar kapal (m)

### **3). Kedalaman alur pelayaran**

$$D = d + \frac{1}{2} H + S + C$$

D = Kedalaman alur pelayaran (cm)

d = Draft kapal terbesar (cm)

H = Tinggi gelombang maksimum (Hmax = 50 cm)

S = Squat, tinggi ayunan kapal yang melaju (10-30 cm)

C = Clearance, jarak aman dari lunas kapal dengan dasar (25-100 cm)

### **4). Lebar alur pelayaran**

$$W = 2 (BC + ML) + SC$$

W = Lebar alur pelayaran (m)

BC = Bank Clearance (Ruang aman sisi kapal) (m)

ML = Manoeuvre lane (1,5 x Lebar kapal) (m)

SC = Ship Clearance (Ruang aman antar kapal) (Minimal 0,5 m)

### 5). Luas lantai lelang

$$S = \frac{N \times P}{R \times \alpha}$$

S = Luas lantai lelang (m<sup>2</sup>)

N = Jumlah ikan yang dilelang per hari (ton)

P = Luas lantai yang dibutuhkan untuk satuan berat ikan (m<sup>2</sup>/ton)

P = 6,0 untuk ikan kecil (dalam basket)

$\alpha$  = Perbandingan ruang administrasi dg lantai lelang (0,271-0,394)

R = Intensitas lelang ( 1- 2 kali per hari )

### 6). Ruang packing dan sortir ikan

Standar bakunya : Luas lantai lelang : Luas ruang packing = 2,5 : 1

### 7). Area parkir

Standar bakunya : -Mobil/Truk : 5 x 2,5 m<sup>2</sup>/unit, Sepeda/ motor : 2x2,5m<sup>2</sup>/unit

Becak : 3 x 2,5 m<sup>2</sup>/unit

### 8). Penyediaan air bersih

Standar bakunya : - Kebutuhan ABK = 20 liter/orang/hari

- Kebutuhan cuci ikan = 1 liter/kg ikan

- Pencucian lantai lelang = 1,5 liter/m<sup>2</sup>

- Kebutuhan penghuni,dll = 10% dari kebutuhan total

### 9). Penyediaan BBM

Standar bakunya : - Kebutuhan solar = 0,22 liter/PK/Jam

- Kebutuhan minyak tanah = 0,1 liter/PK/Jam

- Kebutuhan olie = 0,01 liter/PK/Jam

- Kebutuhan bensin = 0,29 liter/PK/Jam

Dasar perhitungannya :  $\text{Kebutuhan BBM} = \sum \text{kapal} \times \text{PK} \times \text{Standar kebutuhan} \times \text{Jam Pelayaran}$

#### 10). Kebutuhan bahan pengawet (es balok)

Standar kebutuhan es balok = 1,5 – 2,0 kg es untuk 1 kg ikan

#### 11). Analisis SWOT

Untuk menentukan strategi pengembangan yang akan dilakukan, maka harus dilakukan langkah-langkah sebagai berikut :

- Tentukan skor setiap unsur yang ada pada faktor internal dan eksternal
- Jumlahkan skor setiap unsur yang ada pada faktor internal dan eksternal
- Tentukan nilai koordinat
- Nilai yang diperoleh dimasukkan dalam Kuadran Analisa Diagram SWOT
- Kwadran I: Strategi SO nilai (+ ; +)
- Kwadran II: Strategi WO nilai (- ; +)
- Kwadran III Strategi WT nilai (- ; -)
- Kwadran IV Strategi ST nilai (+ ; -)

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 1. Hasil Penelitian

##### 1). Panjang dermaga

a. Hasil pengukuran pada kondisi eksisting = 170 m

b. Hasil perhitungan :

(a). Kebutuhan untuk kelompok kapal ukuran kecil ( $GT < 10$ ) = 95,15 m

(b). Kebutuhan untuk kelompok kapal ukuran sedang ( $GT 10 - 50$ ) = 57,51 m

(c). Kebutuhan untuk kelompok kapal ukuran besar ( $GT > 50$ ) = 15,96 m

Kebutuhan dermaga untuk seluruh kelompok ukuran kapal :  $(95,15 \text{ m} + 57,51 \text{ m} + 15,96 \text{ m}) = 168,62 \text{ m}$

## 2). Luas kolam pelabuhan

a. Hasil pengukuran = **8.700 m<sup>2</sup>**

b. Hasil perhitungan = **11.076,25 m<sup>2</sup>**

## 3). Kedalaman alur pelayaran

### a. Hasil pengukuran kedalaman rata-rata:

- Zona I (Muara) : 2,01 m
- Zona II (Kolam pelabuhan) : 2,46 m
- Zona III (Tambat labuh) : 2,65 m

### b. Hasil perhitungan sesuai dengan kebutuhan :

Tabel 1 . Hasil perhitungan kedalaman sesuai dengan kebutuhan ukuran kapal

Zona	Kebutuhan kedalaman untuk setiap ukuran kapal (m)		
	Kecil	Sedang	Besar
I (Muara)	1,59	2,63	3,46
II (Kolam pelabuhan)	1,49	2,53	3,36
III (Tambat labuh)	1,39	2,43	3,26

## 4). Lebar alur pelayaran

a. Hasil pengukuran : Lebar rata-rata alur pelayaran = **40 m**

b. Hasil perhitungan sesuai dengan

kebutuhan :

$$W = 2 (BC + ML) + SC$$

$$W = 2 (7,5 + 9,51) + 2 = \mathbf{36,02 \text{ m}}$$

## 5). Luas lantai lelang

a. Hasil pengukuran : Luas lantai lelang TPI A = 500 m<sup>2</sup>

Luas lantai lelang TPI B = 150 m<sup>2</sup>

Luas TPI A+TPI B = 650 m<sup>2</sup>

b. Hasil perhitungan = **378,23 m<sup>2</sup>**

## 6). Ruang packing / sortir ikan

a. Hasil pengukuran ruang sortir TPI A = 150 m<sup>2</sup>

b. Hasil perhitungan :

Luas lantai lelang : luas ruang sortir =  $500 : 150 = 3,33 : 1$

**7). Area parkir**

a. Hasil pengukuran :  $25 \text{ m} \times 25 \text{ m} = 625 \text{ m}^2$

b. Hasil perhitungan =  $565 \text{ m}^2$

**8). Kebutuhan air bersih**

Dari hasil pengamatan kebutuhan air untuk kebersihan lantai lelang dan lingkungan sudah cukup sedangkan kebutuhan untuk ABK tidak dilayani oleh PPI dan nelayan mengisi air untuk kebutuhan melaut lewat penyediaan air milik penduduk maupun disediakan oleh perusahaan.

**9). Kebutuhan BBM**

**a. Penyediaan BBM oleh SPBN**

- Solar:  $2 \times 36 \text{ ton} = 72 \text{ ton} = 72.000 \text{ liter}$

- Bensin :  $8 \text{ ton} = 8.000 \text{ liter}$

- Minyak tanah = tidak ada

**b. Kebutuhan BBM (solar) per hari :**

**27.000 liter**

**10). Kebutuhan Es balok**

a. Penyediaan es balok oleh pabrik yang ada dilingkungan PPI = **80 ton / hari**

b. Kebutuhan es balok per hari =

**130 ton**

**11). Analisis SWOT**

**a. Penentuan titik koordinat**

Jumlah skor total Kekuatan faktor Internal = **2,033**

Jumlah skor total Kelemahan faktor Internal = **0,927**

Jumlah skor total Peluang faktor Eksternal = **1,704**

Jumlah skor total Ancaman faktor Eksternal = **0,841**

**$(\frac{\sum \text{skor Kekuatan} - \sum \text{skor Kelemahan}}{2}$**

**$\frac{\sum \text{skor Peluang} - \sum \text{skor Ancaman}}{2}$**

$$\left( \frac{2,033 - 0,927}{2} ; \frac{1,704 - 0,841}{2} \right) = (0,553 ; 0,432) \approx (0,55 ; 0,43)$$

#### **b. Penentuan strategi pengembangan**

Nilai koordinat dari hasil perhitungan adalah (0,55 ; 0,43) dan semua unsur bernilai positif maka koordinat tersebut berada di kwadran I. Sehingga dalam pengembangan menggunakan strategi SO.

#### **c. Strategi yang digunakan**

Untuk pengembangan PPI Klidang Lor, perlu dilakukan strategi jangka pendek dan strategi jangka panjang yang disesuaikan dengan kesiapan dari para pelaku bisnis dan dukungan pemerintah. Strategi jangka pendek yang harus dilakukan adalah meliputi :

- Meningkatkan pelayanan di PPI, sehingga dapat menarik kapal-kapal penangkap ikan untuk dapat melelangkan hasil tangkapannya
- Memberikan bantuan permodalan kepada bakul ikan untuk meningkatkan daya beli
- Meningkatkan teknologi pengolahan dan diversifikasi produk, untuk memperluas pasar
- Meningkatkan kualitas kapal dan variasi jenis alat tangkap, untuk mengantisipasi menurunnya SDI sehingga dimungkinkan untuk melakukan perubahan alat tangkap yang sesuai dengan potensi yang ada, yaitu dengan model sistim ”buka tutup”

Sedangkan untuk strategi jangka panjang yaitu dengan meningkatkan daya dukung dari fasilitas-fasilitas yang ada dan melakukan relokasi PPI ke tempat yang lebih luas (minimal 2 Ha) dan jauh dari pengaruh gelombang/pasang.

## **2. Pembahasan**

Kebutuhan dermaga untuk melayani pembongkaran hasil tangkapan dari kapal ukuran kecil maupun besar yang berpangkalan di PPI Klidang Lor yang berjumlah 317 unit

sudah cukup memadai, karena berdasarkan hasil pengukuran panjang dermaga yang ada sepanjang 170 m sedangkan berdasarkan hasil perhitungan sesuai dengan kebutuhan hanya dibutuhkan panjang dermaga 168,62 m. Kemudian dengan adanya dua TPI, yaitu TPI A dan TPI B yang mempunyai berbeda, TPI A melayani kapal-kapal berukuran sedang dan besar sedangkan TPI B melayani kapal-kapal berukuran kecil. Dengan adanya pemisahan antara kapal kecil dan besar maka kegiatan bongkar ikan bisa berjalan dengan lancar.

Luas kolam pelabuhan dari hasil pengukuran diperoleh luas 8.700 m<sup>2</sup>, sedangkan dari hasil perhitungan yang sesuai dengan kebutuhan diperoleh luas 11.076,25 m<sup>2</sup>, sehingga ada kekurangan sebesar 2376,25 m<sup>2</sup>. Meskipun ada kekurangan akan tetapi masih bisa diatasi dengan memanfaatkan panjang dan lebarnya perairan yang ada didepan TPI, mengingat PPI Klidang Lor memanfaatkan alur Sungai Sambong sebagai wilayah pelabuhan perikanan.

Kedalaman alur pelayaran berdasarkan hasil pengukuran yang dilakukan pada saat pasang terendah (kenaikan muka air 20-30 cm) untuk daerah muara adalah yang paling dangkal dibandingkan dengan daerah kolam pelabuhan maupun tambat labuh. Daerah muara merupakan pintu masuk bagi kapal-kapal penangkap ikan yang mau melelangkan ikan maupun melaut, sehingga dengan kedalaman rata-rata pada saat pasang terendah hanya 2,01 m maka hanya kapal-kapal berukuran kecil yang mempunyai *draft* (*d*) 0,99 m bisa keluar masuk tanpa hambatan. Hambatan terbesar terjadi pada saat kapal akan melaut dalam kondisi muatan penuh (*over load*), maka untuk kapal berukuran sedang dan besar harus menunggu terjadinya pasang yang melebihi dari nilai *draft* nya.

PPI Klidang Lor memanfaatkan Sungai Sambong sebagai alur pelayarannya, dengan panjang alur yang digunakan untuk aktifitas kapal yaitu diukur dari muara sungai sampai jembatan Desa Klidang Lor sejauh 1.700 m. Lebar rata-rata alur pelayaran dari hasil pengukuran pada saat air pasang terendah adalah 40 m, sedangkan dari hasil perhitungan untuk bisa dimanfaatkan berlalu lintas secara optimal dengan sistem simpangan dua arah (*two way traffic*) untuk dua kapal ukuran terbesar adalah cukup selebar 36,02 m, jadi cukup aman untuk berlalu lintas.

PPI Klidang Lor mempunyai dua tempat pelelangan ikan (TPI) yang bisa difungsikan secara bersama-sama dengan peruntukan yang berbeda. TPI A digunakan untuk

melelangkan hasil tangkapan dari kapal-kapal berukuran sedang dan besar, sedangkan TPI B khusus untuk melelangkan ikan hasil tangkapan kapal-kapal berukuran kecil. TPI A mempunyai lantai lelang seluas 500 m<sup>2</sup> dan TPI B 150 m<sup>2</sup>. TPI A dilengkapi dengan ruang packing untuk mensortir ikan oleh para bakul, sedangkan TPI B tidak memiliki ruang sortir. Dari hasil perhitungan sesuai dengan peruntukan kapal-kapal yang ada sekarang, luas lantai lelang yang dibutuhkan adalah sebesar 378,23 m<sup>2</sup>, sedangkan dari hasil pengukuran di kedua TPI luas lantai lelangnya adalah 650 m<sup>2</sup>, jadi kondisinya masih cukup memadai untuk bisa menampung produksi yang lebih besar. Sedangkan kebutuhan ruang sortir/packing untuk TPI A sudah cukup memadai, mengingat dari hasil perhitungan perbandingan ruang lelang dengan ruang sortir adalah 1 : 3,33, sedangkan standar kebutuhannya adalah 1 : 3.

Area parkir yang ada seluas 25 m x 25 m atau 625 m, sedangkan dari hasil perhitungan yang sesuai dengan aktifitas dari alat transportasi yang ada setiap hari, area parkir yang dibutuhkan cukup 565 m<sup>2</sup>. Berdasarkan dari hasil pengamatan meskipun luasnya mencukupi tapi kondisi ditempat perparkiran tidak tertib, karena kendaraan besar dan kecil campur jadi satu dan tidak ada pemisahan.

Kebutuhan air bersih disuplai dari sumur artesis, sumur gali dan PDAM. Air bersih hanya dimanfaatkan untuk kebutuhan lingkungan TPI seperti mencuci lantai lelang dan rumah tangga. Nelayan untuk memenuhi kebutuhan air bersih untuk bekal ke laut membeli air PDAM dari penduduk disekitar daerah tambat labuh atau mengambil di tempat-tempat pengisian es balok yang disediakan oleh pabrik secara gratis. Pertimbangannya adalah lebih praktis dari pada mengisi air yang disediakan oleh PPI.

SPBN (Setasion Pengisian Bahan Bakar Nelayan) mempunyai kapasitas untuk menyediakan BBM/solar sebanyak 72.000 liter per hari sedangkan kebutuhan BBM untuk melaut per hari rata-rata hanya membutuhkan 27.000 liter. Pengisian BBM secara langsung jarang dilakukan karena harus dibayar dengan kontan, dan kebanyakan nelayan mengisi BBM lewat agen dengan harga lebih mahal akan tetapi pembayaran dilakukan setelah pulang dari laut.

Bahan pengawet ikan yang digunakan oleh nelayan adalah es balok dan disediakan oleh pabrik es yang ada di sekitar PPI dengan kapasitas 80 ton per hari. Kebutuhan es balok untuk nelayan di PPI Klidang Lor rata-rata per hari adalah sebanyak 130 ton,

kekurangan es balok sebanyak 70 ton didatangkan dari Kota Pekalongan, lewat agen es balok yang ada di Batang.

Dengan melihat potensi yang ada di PPI Klidang Lor, beberapa faktor penting bisa di inventarisasi baik yang berupa faktor internal maupun eksternal. Faktor internal bisa memunculkan kekuatan dan sebaliknya juga bisa memunculkan kelemahan, sedangkan faktor eksternal bisa memunculkan peluang dan sebaliknya juga ancaman.

#### IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang kapasitas dari fasilitas pokok, fungsional dan penunjang serta analisis terhadap pengembangan PPI, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Fasilitas yang ada di PPI Klidang Lor untuk saat ini sangat cocok untuk pengembangan perikanan tangkap untuk kapal-kapal penangkap ikan berukuran sampai dengan 50 GT, sedangkan untuk kapal berukuran > 50 GT-75 GT perlu dilakukan peningkatan fasilitas pokok terutama menyangkut kedalaman alur pelayaran di daerah muara. Sehingga untuk aktifitas tidak harus tergantung pada pasang (*tide*).
2. Untuk strategi pengembangan PPI ke depan, harus memperhatikan kesiapan dari para *stakeholders*, sehingga perlu dilakukan strategi pengembangan jangka pendek dan jangka panjang

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah ikut membantu dalam penyelesaian artikel ini, terutama kepada Bapak Prof. Dr. Lachmuddin Sya'rani dan Bapak Ir. Asriyanto, DFG., MS.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Dahuri, R., Rais, J., Ginting, P.S., Sitepu, M.J. 2001. Pengelolaan Sumberdaya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu, P.T. Pradnya Paramita, Jakarta.
- Dinas Perikanan dan Kelautan Propinsi Jawa Tengah. 2003. Standarisasi Fasilitas Operasionil Pelabuhan Perikanan dan Pangkalan Pendaratan Ikan, Semarang.
- Lubis, E. 2000. Pengantar Pelabuhan Perikanan, Laboratorium Pelabuhan Perikanan, Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Institut Pertanian Bogor.
- Murdiyanto, Bambang. 2004. Pelabuhan Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Nasir, M. 1983. Metode Penelitian, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Nikijuluw, V.P.H. 2002. Rezim Pengelolaan Sumberdaya Perikanan, PT. Pustaka Cidesindo, Jakarta.