

JURNAL
STUDI PEMANFAATAN DERMAGA DI PELABUHAN
PERIKANAN SAMUDERA CILACAP PROVINSI JAWA TENGAH

OLEH
MULYANI INDAH PUTRI



FAKULTAS PERIKANAN DAN KELAUTAN
UNIVERSITAS RIAU
2018

STUDY OF PIER UTILIZATION IN THE CILACAP FISHING PORT CENTRAL JAVA PROVINCE

By

Mulyani Indah Putri ¹⁾ Syaifuddin²⁾ Jonny Zain³⁾

ABSTRACT

mulyaniindahputri10@gmail.com

Pier is one of main facilities at Cilacap Fishing Port which is very needed for a port. The importance of the pier for fishing port can be seen by the pier's separation according to the activities. The success of a fishing port in operational can be seen from the activities on the pier. The purpose of this study is to determine the utilization of the pier and the utilization rate of the pier at the Cilacap Fishing Port. This research has been conducted at Cilacap Fishing Port using survey method by conducting observation and direct interview with local port and fisherman. The results showed that the utilization of the pier at the Cilacap Fishing Port spesifically the I's Pier has the utilization of loading and unloading pier for 105.66%, while the utilization rate of loading and unloading at II's and the last is III's Pier has the number of utilization rate about 121.27%. The percentage of utilization level of both pier is categorized as very well.

Key words: *Pier, Cilacap Fishing Port, Rate of Utilization.*

1) The Student at Faculty of Fisheries and Marine, University of Riau

2) The Lecturer at Faculty of Fisheries and Marine, University of Riau

3)The Lecturer at Faculty of Fisheries and Marine, University of Riau

STUDI PEMANFAATAN DERMAGA DI PELABUHAN PERIKANAN SAMUDERA CILACAP PROVINSI JAWA TENGAH

By

Mulyani Indah Putri¹⁾ Syaifuddin²⁾ Jonny Zain³⁾

ABSTRAK

mulyaniindahputri10@gmail.com

Dermaga merupakan salah satu fasilitas pokok di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap yang sangat diperlukan bagi suatu pelabuhan. Pentingnya dermaga bagi pelabuhan, khususnya bagi pelabuhan perikanan terlihat dari adanya pemisahan dermaga untuk aktivitas berbeda. Keberhasilan suatu pelabuhan dalam menjalankan operasionalnya dapat dilihat dari aktivitas yang dilakukan di dermaga. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pemanfaatan dermaga dan tingkat pemanfaatan dermaga di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap. Penelitian ini telah dilakukan di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap menggunakan metode survei dengan melakukan pengamatan dan wawancara secara langsung dengan pihak pelabuhan dan nelayan setempat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat pemanfaatan dermaga di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap yaitu Dermaga I memiliki tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat sebesar 105,66% sedangkan tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat pada Dermaga II dan III adalah sebesar 121,27%. Persentase tingkat pemanfaatan kedua dermaga tersebut dikategorikan sangat baik.

Kata kunci : Dermaga, Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap, Tingkat Pemanfaatan.

-
- 1) Mahasiswa Fakultas Perikanan dan Kelautan, Universitas Riau
 - 2) Dosen Fakultas Perikanan dan Kelautan, Universitas Riau
 - 3) Dosen Fakultas Perikanan dan Kelautan, Universitas Riau

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Dermaga merupakan salah satu fasilitas pokok yang sangat diperlukan bagi suatu pelabuhan. Pentingnya dermaga bagi pelabuhan, khususnya bagi pelabuhan perikanan terlihat dari adanya pemisahan dermaga untuk aktivitas berbeda. Dermaga di PPSC terdiri atas tiga unit yaitu dermaga I, dermaga II dan dermaga III. Masing-masing dermaga tersebut memiliki peruntukannya masing-masing yakni dermaga I untuk bongkar dan muat, dermaga II untuk aktivitas bongkar dan mengisi perbekalan dan dermaga III untuk aktivitas bongkar.

Dalam pelaksanaannya dermaga I di PPSC yang terletak di Sungai Kali Yasa biasanya digunakan untuk aktivitas kapal yang berukuran kecil <10 GT yang akan melakukan bongkar dan muat. Dermaga II di PPSC yang berada dekat Tempat Pelelangan Ikan (TPI) sangat banyak menampung aktivitas. Aktivitas yang dilakukan di dermaga II yaitu kapal melakukan bongkar, mengisi perbekalan untuk melaut dan tambat setelah bongkar, kapal yang akan melakukan perawatan dan perbaikan di dock, dan kapal yang sedang mengurus surat izin untuk berlayar.

Pada dermaga II ini kapal yang melakukan bongkar dan mengisi perbekalan hanya kapal yang berukuran 21 – 200 GT. Sedangkan untuk kapal yang berukuran 5-10 GT melakukan bongkar muat di Sungai Kali Yasa. Sungai Kali Yasa ini masih termasuk bagian dari PPSC. Sungai Kali Yasa juga termasuk kolam pelabuhan untuk kapal berukuran <10 GT.

Dermaga III yang berada di bagian belakang kantor PPSC sangat kurang digunakan untuk melakukan

bongkar muat. Di dermaga ini aktivitas kapal sangat sedikit karena kapal jarang melakukan bongkar muat di dermaga III.

Tidak meratanya pemanfaatan dermaga oleh armada perikanan yang ada di PPSC, dimana dermaga II lebih dimanfaatkan dibanding dermaga I dan dermaga III. Demikian pula dermaga I lebih dimanfaatkan dibanding dermaga III diduga disebabkan oleh beberapa hal sehingga peruntukannya tidak sesuai dengan pelaksanaan yang ada.

Rumusan Masalah

Keberhasilan suatu pelabuhan dalam menjalankan operasionalnya dapat dilihat dari aktivitas yang dilakukan di dermaga. Dermaga di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap ada tiga dermaga yaitu dermaga I untuk bongkar dan muat kapal <10 GT, dermaga II untuk aktivitas bongkar muat dan perawatan kapal atau perbaikan kapal dan dermaga III untuk aktivitas bongkar dan muat kapal >10 GT.

Dermaga I, II dan III semuanya memiliki kondisi yang sama dan diberikan pelayanan yang sama pula. Pada dermaga I dan II aktivitas di dermaga tersebut sangat banyak dilakukan. Sedangkan dermaga III kurangnya terjadi aktivitas kapal melakukan bongkar muat di dermaga ini. Padahal kondisi dermaga ini sama dengan kondisi dermaga I dan II.

Melalui penelitian ini akan terjawab penyebab terjadi perbedaan pemanfaatan antara dermaga-dermaga yang ada di PPSC.

Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pemanfaatan dermaga di PPS Cilacap.

Pemanfaatan dimaksud adalah (1) Apakah dermaga yang ada telah dimanfaatkan sesuai peruntukannya (2) Berapakah ukuran dermaga yang dibutuhkan nelayan untuk menampung aktivitasnya (3) Berapakah tingkat pemanfaatan masing-masing dermaga tersebut (4) Apa saja permasalahan yang terjadi di dermaga PPSC.

Manfaat dari penelitian ini sebagai informasi kebutuhan panjang dermaga sesuai dengan kebutuhan nelayan setempat dan bahan pertimbangan pengelolaan dermaga.

METODE PENELITIAN

Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada 25 Januari – 5 Februari 2018 di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap, Desa Tegal Kamulyan, Kecamatan Cilacap Selatan, Kabupaten Cilacap, Provinsi Jawa Tengah.

Bahan dan Alat Penelitian

Bahan yang digunakan dalam penelitian ini adalah data jumlah kapal dari buku Statistik Pelabuhan Perikanan Samudera Tahun 2016 dan kuisisioner dalam mengumpulkan data. Sedangkan alat yang digunakan antara lain alat tulis, kalkulator, *microsoft excel* 2016 dan kamera *handphone*.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode survei, dimana pengambilan data dengan turun langsung ke lapangan. Data yang diambil pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diambil dengan melakukan pengamatan, pengukuran dan wawancara secara langsung dengan pihak pelabuhan dan nelayan

setempat, sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi pemerintah yaitu Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap (PPSC).

Prosedur Penelitian

• Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan antara lain data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui petugas pelabuhan dan nelayan yang ada di PPS Cilacap. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait yaitu PPS Cilacap (jumlah dermaga, tipe dermaga, ukuran dermaga, fasilitas dermaga, jumlah dan ukuran kapal, jumlah dan jenis alat tangkap dan jumlah nelayan).

• Analisis Data

Kebutuhan Fasilitas Dermaga

Menurut Zain *et. al*, (2011), kebutuhan fasilitas bertujuan untuk mengetahui ukuran fasilitas yang dibutuhkan sesuai kondisi aktivitas yang ada. Besarnya kebutuhan fasilitas dermaga dapat dihitung menggunakan formula sebagai berikut:

Dermaga Muat/Tambat

$$L = (n \cdot Lu \cdot TS \cdot S) / (Dc \cdot T)$$

$$Lu = 1.1 (Loa)$$

Dermaga Bongkar

$$L = (n \cdot Lu \cdot Q \cdot S) / (Dc \cdot U \cdot T)$$

$$Lu = 1.1 (Loa)$$

Dimana:

L = Panjang dermaga yang dibutuhkan (m)

N = Jumlah armada yang beroperasi (unit)

Q = Hasil tangkapan yang didaratkan (ton)

S = Faktor ketidakteraturan

Dc = Periode ulang pelayaran (hari)

U = Kecepatan bongkar (ton/jam)

T = Waktu yang ada untuk pelayanan (jam)

TS = Waktu pelayanan yang diperlukan (jam)
 LOA = Panjang kapal keseluruhan (m)

Tingkat Pemanfaatan Fasilitas

Menurut Zain *et. al*, (2011), tingkat pemanfaatan fasilitas bertujuan untuk membandingkan ukuran fasilitas yang dimanfaatkan dengan ukuran fasilitas yang ada. Besarnya tingkat pemanfaatan fasilitas dapat dihitung menggunakan formula sebagai berikut:

$$P = (Up/Ut) . 100\%$$

Dimana:

P = Tingkat pemanfaatan fasilitas
 Up = Ukuran fasilitas yang dimanfaatkan
 Ut = Ukuran fasilitas yang tersedia

Tabel 1. Kriteria Tingkat Pemanfaatan Fasilitas

No	Tingkat Pemanfaatan	Jenis Pemanfaatan
1	>100%	Sangat Baik
2	76-100%	Baik
3	51-75%	Kurang Baik
4	26-50%	Tidak Baik
5	1-25%	Sangat Tidak Baik

Hasil yang diperoleh dari perhitunagn tersebut diatas selanjutnya dianalisis secara deskriptif untuk mengetahui tingkat pemanfaatan fasilitas dermaga di PPS Cilacap.

HASIL DAN PEMBAHASAN Keadaan Umum PPS Cilacap

Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Cilacap diawali pembangunannya pada tahun 1991 oleh Tim Pelaksana Pembangunan yang dibentuk berdasarkan SK.Menko Ekuin dan Wasbang Nomor Kep.09/M.EKUIN/1990 tanggal 24 Maret 1990. Tim

Pelaksana Pembangunan terdiri dari 11 Instansi / Departemen Terkait dan Pertamina bertindak sebagai penyandang dana. Hal ini disebabkan karena gagasan pembangunan yang telah diawali sejak dekade tahun 1980-an oleh Direktorat Jenderal Perikanan dengan mengembangkan TPI Sentolo Kawat mengalami hambatan karena alur pelayaran menuju dermaga berada satu jalur dengan alur pelayaran kapal tanker Pertamina. Dengan demikian lokasi pembangunan Pelabuhan Perikanan Cilacap dipindahkan ke lokasi yang baru agar tidak mengganggu lalu lintas kapal tanker Pertamina.

Perairan Cilacap merupakan perairan yang dalam dan curam dengan dasar perairan umumnya pasir, tetapi dengan adanya Sungai Kali Yasa yang bermuara di perairan tersebut, maka di beberapa daerah mempunyai dasar berlumpur. Hal ini mengakibatkan Perairan Cilacap dan sekitarnya menjadi perairan yang subur dengan kandungan sumberdaya alam yang melimpah, dan berada di pantai selatan Pulau Jawa dan berhadapan langsung dengan Samudera Hindia yang dikenal memiliki potensi sumber daya ikan terutama Tuna dan Cakalang yang cukup melimpah, merupakan tempat yang sangat ideal untuk dijadikan pelabuhan pangkalan bagi kapal-kapal perikanan khususnya *long line* dan *gill net* yang beroperasi di Samudera Hindia.

Unit Penangkapan Ikan di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap

a. Kapal

Armada perikanan yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap terdiri dari dua jenis yaitu kapal motor dan motor

tempel. Sebahagian besar dari armada tersebut adalah motor tempel, yakni 52,39%. Data selengkapnya tertera pada tabel berikut.

Tabel 2. Jumlah Kapal Yang Beroperasi di PPS Cilacap Tahun 2016

No	Jenis Kapal	Jumlah (Unit)	Persentase
1	Kapal Motor	309	47,61%
2	Motor Tempel	340	52,39%
	Jumlah	649	100%

Sumber: Statistik Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap 2016

b. Alat Tangkap

Jenis alat tangkap ikan yang dioperasikan oleh nelayan di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap antara lain *longline*, jaring insang hanyut, pukat cincin, jaring insang monofilamen, jaring tiga lapis, payang, arad dan jaring klitik. Alat tangkap yang dominan dioperasikan adalah *longline* (3236%) diikuti oleh jaring insang monofilamen (2111%) dan jaring insang hanyut (19,57%). sedangkan alat tangkap yang paling sedikit dioperasikan adalah jaring klitik (1,23%). Data jenis dan jumlah alat tangkap selengkapnya tertera pada tabel berikut:

Tabel 3. Jumlah Alat Tangkap Ikan di PPS Cilacap Tahun 2016

No	Jenis Alat Tangkap	Jumlah (Unit)	Persentase
1	<i>Longline</i>	210	32.36%
2	Jaring Insang Hanyut	127	19.57%
3	Pukat Cincin	7	1.08%
4	Jaring Insang Monofilamen	137	21.11%

5	Jaring Tiga Lapis	110	16.95%
6	Payang	12	1.85%
7	Arad	38	5.85%
8	Jaring Klitik	8	1.23%
	Jumlah	649	100%

Sumber: Statistik Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap Tahun 2016

c. Nelayan

Jumlah nelayan yang beraktifitas di PPS Cilacap berdasarkan alat tangkap antara lain *longline*, jaring insang hanyut, pukat cincin, jaring insang monofilamen, jaring tiga lapis, payang, arad dan jaring klitik. jumlah nelayan yang terbanyak berdasarkan alat tangkap yaitu *longline* (2632 orang), jaring insang hanyut (1524 orang) dan jaring tiga lapis (550 orang). Sedangkan jumlah nelayan yang paling sedikit pada alat tangkap jaring klitik (32 orang). Data jumlah nelayan berdasarkan alat tangkap selengkapnya tertera pada tabel berikut:

Tabel 4. Jumlah Nelayan di PPS Cilacap Tahun 2016

No	Jenis Alat Tangkap	Jumlah (Orang)
1	<i>Longline</i>	2632
2	Jaring Insang Hanyut	1524
3	Pukat Cincin	210
4	Jaring Insang Monofilamen	548
5	Jaring Tiga Lapis	550
6	Payang	144
7	Arad	152
8	Jaring Klitik	32
	Jumlah	5792

Sumber: Statistik Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap Tahun 2016

Pemanfaatan Dermaga Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap

Dermaga di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap terdiri atas 3 dermaga utama yaitu dinamai dermaga I yang terletak di Sungai Kali Yasa, dermaga II terletak di dekat Tempat Pelelangan Ikan (TPI) dan dermaga III terletak di dekat bagian belakang kantor PPS Cilacap.

Dermaga I

Pada dermaga I ada tiga unit dermaga dan memiliki tipe dermaga *wharf* yang memiliki ukuran panjang 36 m dan lebar 4,75 m. Dermaga I ini dilengkapi dengan *bolder* dan *fender*, dimana *bolder* pada dermaga ini terbuat dari beton sedangkan *fender* terbuat dari karet. Jumlah *bolder* di dermaga ini sebanyak 18 buah dan jumlah *fender* sebanyak 30 buah dimana setiap satu unit dermaga terdapat 6 *bolder* dan 10 *fender*. Pada dermaga ini ada dua *bolder* yang rusak dan satu *fender* yang rusak. Jadi terdapat 16 *bolder* dalam kondisi baik dan 29 *fender* dalam kondisi baik.

Dermaga I di khususkan untuk kapal yang berukuran <10 GT untuk melakukan aktivitas bongkar dan muat. Tetapi banyak nelayan yang tidak menggunakan dermaga I untuk bongkar dan muat. Nelayan yang mempunyai kapal ukuran kecil melakukan bongkar dan muat di Sungai Kali Yasa dekat belakang rumah mereka. Alasan nelayan melakukan bongkar disana, karena lebih dekat dari rumah mereka dan sudah ada pemasok ikan yang mengambil hasil tangkapan.

Dermaga I yang dikhususkan untuk kapal kecil tidak dimanfaatkan sebagaimana mestinya. Dermaga I sekarang ini digunakan untuk tambat kapal rusak dan tambat kapal ukuran sedang serta kapal kecil. Kapal yang

melakukan bongkar muat di dermaga ini sangat sedikit sehingga dalam pencatatan hasil tangkapan kurang efisien. Karena kapal kecil melakukan bongkar di belakang rumah mereka, sehingga petugas yang semestinya mencatat di dermaga harus pergi ke tempat mereka bongkar. Hal ini membuat pencatatan hasil produksi terkadang ada yang tercatat dan tidak tercatat.

Dermaga I memiliki tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat sebesar 105,66%.

Dermaga II dan III

Dermaga II di PPS Cilacap sekarang ini sudah diberi tanda nama setiap unit dermaga yang ada. Pada dermaga terdiri dari 11 unit dermaga dengan setiap dermaga diberi tanda nama yang berbeda yaitu dermaga II.1-II.11. Untuk dermaga II.1 memiliki tipe dermaga *wharf* dan dermaga II.2-II.11 memiliki tipe dermaga *jetty*. Dermaga II.1 di gunakan untuk sebagai dermaga lapor dengan panjang ukuran dermaga II.1 30 m dan lebar 8 m. Dan dermaga ini dilengkapi dengan 3 *bolder* yang terbuat dari beton serta 12 *fender* karet dalam kondisi baik. Dermaga lapor ini dipakai pada saat kapal yang akan melakukan untuk tambat dan bongkar. Tetapi sekarang ini dermaga lapor tidak dimanfaatkan dengan semestinya. Karena ada bagian dermaga yang rusak dan kedalaman kolam yang dangkal, sehingga kapal besar dan sedang tidak melakukan aktivitas di dermaga lapor untuk melakukan izin tambat, bongkar dan melaut.

Dermaga II.2 dan II.3 digunakan untuk melakukan aktivitas bongkar ikan pada kapal yang berukuran >10 GT. Pada dermaga II.2 dan II.3 sudah dilengkapi dengan

bolder sebanyak 12 buah, *fender* sebanyak 37 buah dan *crane* sebanyak 8 buah. *Crane* di dermaga ini digunakan untuk mempermudah dalam mengangkat ikan dari kapal ke atas dermaga. Kapasitas kapal untuk melakukan bongkar sebanyak 8 kapal dengan panjang dermaga 42,8 m dan lebar 2,7 m setiap satu unit dermaga.

Pada dermaga II.3 ada satu kapal yang menghambat dalam proses aktivitas bongkar. Karena kapal ini rusak dan belum dipindahkan oleh pemilik kapal. Kapasitas yang seharusnya dapat digunakan 4 kapal dalam satu unit dermaga karena hal tersebut hanya bisa digunakan untuk 3 kapal saja. Dan hal ini sangat mengganggu dalam proses bongkar. Bila saat banyak kapal yang akan melakukan bongkar dermaga bongkar ini hanya bisa digunakan untuk 7 kapal saja. Dan kapal yang ingin melakukan bongkar harus antri di dermaga tambat untuk menunggu kapal lain siap bongkar.

Dermaga II.4-II.7 digunakan untuk tambat kapal serta mengisi perbekalan dengan panjang dermaga 39,4 m dan lebar 2,7 m setiap satu unit dermaga. Terdapat sebanyak 27 *bolder* yang terbuat dari beton dan *fender* karet sebanyak 63 buah.

Dermaga II.8-II.11 digunakan kapal yang tambat untuk aktivitas perawatan dan perbaikan kecil pada kapal ukuran besar. Dermaga ini memiliki panjang 39,4 m dan lebar 2,7 m setiap satu unit dermaga. Dan dermaga ini juga dilengkapi dengan *bolder* yang terbuat dari beton sebanyak 18 buah dan *fender* karet sebanyak 31 buah.

Untuk dermaga II.8 dan II.9 dermaga tidak hanya disediakan *bolder* dan *fender*. Pada dermaga ini tersedia colokan atau sumber arus listrik untuk melakukan aktivitas

perbaikan dan perawatan kapal apabila diperlukannya pengerjaannya menggunakan alat yang memakai arus listrik.

Dermaga III di PPS Cilacap terdapat tiga unit dermaga yang diberi tanda nama yaitu III.1-III.3 dan dermaga III.1-III.3 memiliki tipe dermaga *jetty*. Dermaga III digunakan untuk aktivitas bongkar dan muat kapal berukuran >20GT. Dermaga III.1 memiliki panjang dermaga 48 m dan lebar 5 m serta dilengkapi dengan 10 *bolder* terbuat dari beton dan *fender* karet sebanyak 18 buah. Dermaga III.2 memiliki panjang dermaga 42 m dan lebar 5 m serta dilengkapi dengan 10 *bolder* dan *fender* karet sebanyak 14 buah. Dermaga III.3 memiliki panjang dermaga 50 m dan lebar 5 m serta dilengkapi juga dengan *bolder* terbuat dari beton sebanyak 10 buah dan *fender* karet sebanyak 16 buah.

Tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat pada dermaga II dan III adalah sebesar 121,27%.

Pembahasan

Dermaga di Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap terdiri dari dermaga I, dermaga II dan dermaga III. Pada dermaga I terdapat 3 unit dermaga yang memiliki tipe dermaga *wharf*. Dermaga II terdapat 11 unit dermaga, 1 unit bertipe dermaga *wharf* dan 10 unit dermaga bertipe *jetty*. Dermaga III terdapat 3 unit dermaga yang memiliki tipe dermaga *jetty*.

Tipe dermaga *wharf* dan *jetty* memiliki kelebihan dan kelemahan masing-masing. Dermaga *wharf* dapat digunakan sebagai tempat merapat kapal sekaligus sebagai penahan tanah yang ada dibelakangnya (Wijaya, 2016). Adapun salah satu kelemahan

dermaga tipe *wharf* yaitu hanya dapat digunakan pada salah satu sisinya sehingga daya tampung terhadap kapal lebih sedikit. Menurut Rafsanjani (2017), penggunaan dermaga tipe *wharf* hanya pada satu sisi berpengaruh pada jumlah kapal yang dapat memanfaatkan dermaga ini, dibandingkan dengan penggunaan dermaga tipe *jetty*, jumlah kapal pada dermaga *wharf* tentunya lebih sedikit.

Salah satu kelebihan penggunaan dermaga tipe *jetty* adalah dapat digunakan pada kedua sisi dermaga. Menurut Wijoyo (2001) dermaga tipe *jetty* berbentuk jari lebih efisien karena dapat digunakan untuk merapat kapal pada kedua sisi untuk dermaga yang sama.

Aktivitas bongkar dan muat di PPS Cilacap dapat dilakukan pada dermaga I, II, dan III. Dermaga I.1-I.3 aktivitas bongkar muat pada dermaga ini dilakukan di dermaga yang sama yaitu aktivitas bongkar dan muat dapat dilakukan pada dermaga I.1,I.2 dan I.3 untuk kapal berukuran <10 GT. Dermaga II.1 digunakan sebagai dermaga lapor, dimana kapal yang akan mengurus surat izin di Syahbandar akan tambat di dermaga lapor tersebut. Dermaga II.2-II.3 digunakan untuk khusus kapal berukuran >10 GT melakukan aktivitas bongkar. Dermaga II.4-II.7 digunakan untuk aktivitas muat dan tambat kapal berukuran >10 GT. Dermaga II.8-II.11 digunakan untuk aktivitas kapal yang akan melakukan perawatan dan perbaikan kapal berukuran >10 GT. Dermaga III.1 digunakan untuk tambat kapal *compreng* dan kapal *fiber* yang berukuran <10 GT di karenakan terjadi pendangkalan di sepanjang Sungai Kali Yasa sehingga kapal kecil yang biasanya tambat di daerah

Sungai Kali Yasa meminta izin kepada pihak PPS Cilacap untuk melakukan tambat labuh di dermaga III.1. Dermaga III.2-III.3 digunakan untuk melakukan aktivitas bongkar muat kapal berukuran >10 GT.

Aktivitas yang ada setiap unit dermaga dapat diketahui bahwa aktivitas bongkar dan muat masih dilakukan pada dermaga yang sama yaitu pada dermaga I.1-1.3 dan III.2-III.3. Tetapi pada dermaga I.1-1.3 sangat sedikit nelayan yang melakukan bongkar muat dikarenakan nelayan yang memiliki kapal berukuran <10 GT lebih banyak melakukan aktivitas bongkar muat di tepi Sungai Kaliyasa dekat rumah nelayan tersebut. Sedangkan dermaga II aktivitas bongkar muat tidak dilakukan pada dermaga yang sama. Dimana untuk aktivitas bongkar dilakukan di dermaga II.2-II.3 dan aktivitas muat dilakukan di dermaga II.4-II.7. Dilihat dari aktivitas yang terjadi di setiap dermaga lebih baik aktivitas bongkar muat dilakukan pada dermaga secara terpisah. Dengan dilakukannya aktivitas bongkar muat di dermaga yang berbeda, hal ini dapat memperlancar aktivitas yang ada di dermaga dan dermaga yang biasanya jarang digunakan dapat dimanfaatkan dengan sesuai peruntukannya yang ada. Dermaga seharusnya dimanfaatkan sesuai peruntukannya, misalnya dermaga tambat digunakan untuk aktivitas tambat kapal, dermaga bongkar untuk melakukan aktivitas bongkar dan dermaga muat untuk melakukan aktivitas muat (Kastanya, 2013).

Pemanfaatan dermaga di PPS Cilacap dikelompokkan berdasarkan *tonnage*, pada dermaga I peruntukannya dikhususkan untuk kapal dengan ukuran <10 GT, pada

dermaga II dan III peruntukannya dikhususkan untuk kapal dengan ukuran >10GT. Pada pemanfaatan sebenarnya yang terjadi dilapangan dermaga I telah dimanfaatkan oleh kapal dengan ukuran <10 GT artinya pemanfaatan dermaga I telah sesuai dengan peruntukannya berdasarkan *tonnage* kapal. Pemanfaatan dermaga II juga telah sesuai dengan peruntukannya berdasarkan *tonnage* kapal, kapal yang melakukan aktivitas pada dermaga II memiliki ukuran > 10 GT. Sedangkan pada dermaga III masih terdapat salah satu unit dermaga yang pemanfaatannya digunakan oleh kapal dengan ukuran <10 GT misalnya kapal *fiber*. Pengelompokan pemanfaatan dermaga berdasarkan *tonnage* kapal merupakan suatu keuntungan, karena adanya persamaan ukuran kapal pada dermaga akan mempermudah aktivitas tambat kapal. Aktivitas tambat kapal akan menjadi lebih mudah karena kapasitas dermaga telah sesuai dengan ukuran GT kapal pada dermaga tersebut. Selain itu, peruntukkan dermaga telah disesuaikan dengan ukuran dermaga tersebut, misalnya pada dermaga II dan III memiliki ukuran yang lebih tinggi dibandingkan dermaga I, sehingga apabila kapal yang melakukan bongkar muat pada dermaga ini mempunyai ukuran <10 GT akan lebih sulit untuk melakukan aktivitas bongkar dan muat karena ukuran dermaga terlalu tinggi sehingga sulit diraih. Sebaiknya, pemanfaatan dermaga tetap dilakukan sesuai dengan *tonnage* kapal agar pemanfaatan lebih efisien dan teratur.

Dermaga I memiliki tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat sebesar 105,66% sedangkan tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat pada dermaga II dan III adalah

sebesar 121,27%. Persentase tingkat pemanfaatan dermaga tersebut dikategorikan sangat baik. Tingkat pemanfaatan dermaga I sebesar 105,66% merupakan tingkat pemanfaatan yang dihitung berdasarkan 17 unit kapal dari total keseluruhan kapal sebanyak 324 unit. Sedangkan sisanya sebanyak 307 unit kapal melakukan aktivitas bongkar muat di luar dermaga I yaitu Sungai Kaliyasa.

Pada dermaga II dan III, tingkat pemanfaatan dermaga telah sesuai dengan pemanfaatan yang terjadi secara *real* dilapangan dimana dermaga II dan III telah dimanfaatkan dengan sangat baik sesuai dengan peruntukkan dermaga.

Tingkat pemanfaatan ketiga dermaga yang ada di PPS Cilacap telah masuk kedalam kategori sangat baik oleh karena itu pemanfaatan di dermaga ini perlu dipertahankan agar tetap baik. Selain itu, sebaiknya kapal-kapal kecil yang melakukan bongkar muat di sekitar Sungai Kali Yasa seharusnya melakukan aktivitas bongkar muat di dermaga I untuk mempermudah perekapan hasil tangkapan oleh pihak PPS Cilacap. Menurut Marselinaeltin (2016), Pencatatan data hasil tangkapan dilakukan setelah kapal selesai melakukan bongkar di dermaga yang ada di PPS Cilacap. Oleh karena itu kapal-kapal kecil ukuran <10 GT yang melakukan aktivitas bongkar muat di sepanjang Sungai Kali Yasa seharusnya memanfaatkan dermaga sebagai fasilitas untuk aktivitas bongkar muat. Selain itu Syahbandar perlu melakukan pengelolaan dan pengawasan terhadap kapal-kapal yang melakukan aktivitas di dermaga, seperti memperbaiki manajemen waktu sehingga masing-masing kapal

dapat melakukan aktivitas bongkar muat dengan tertib.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap memiliki 3 dermaga yaitu dermaga I sebanyak 3 unit dengan tipe dermaga *wharf*, dermaga II sebanyak 1 unit dengan tipe dermaga *wharf* dan 10 unit dengan tipe dermaga *jetty* dan dermaga III sebanyak 3 unit dengan tipe dermaga *jetty*. Dermaga I dimanfaatkan untuk aktivitas bongkar dan muat kapal berukuran <10 GT. Dermaga II dimanfaatkan untuk aktivitas bongkar, muat dan perbaikan kapal berukuran >10 GT. Dermaga III dimanfaatkan untuk aktivitas bongkar muat kapal berukuran >10 GT. Dermaga I, II dan III memiliki fasilitas dermaga yang sama dengan kondisi masih baik.

Dermaga I memiliki ukuran panjang keseluruhan dermaga sepanjang 108 m. Panjang dermaga bongkar yang dimanfaatkan pada dermaga I adalah sebesar 63,19 m sedangkan panjang dermaga muat yang dimanfaatkan sebesar 50,92 m sehingga total keseluruhan panjang dermaga bongkar dan muat pada dermaga I adalah 114,11 m.

Dermaga II dan III yang memiliki ukuran panjang keseluruhan yaitu 924 m, pada bagian samping kiri dan kanan dermaga dimanfaatkan untuk aktivitas bongkar dan muat kapal. Panjang dermaga bongkar yang dimanfaatkan pada dermaga II dan III adalah sebesar 304,72 m dan ukuran panjang dermaga muat yang dimanfaatkan adalah sebesar 815,86 m.

Aktivitas bongkar muat pada dermaga II telah sesuai dengan

peruntukkan dermaga sedangkan pada dermaga III aktivitas bongkar muat belum sesuai dengan peruntukkan dermaga dikarenakan kapal yang melakukan aktivitas bongkar muat di dermaga II dan III merupakan kapal yang sama, sehingga diasumsikan bahwa perhitungan tingkat pemanfaatan dermaga II dan III digabung. Total panjang dermaga bongkar dan muat yang dimanfaatkan pada dermaga II dan III adalah 1120,58 m.

Dermaga I memiliki tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat sebesar 105,66% sedangkan tingkat pemanfaatan dermaga bongkar muat pada dermaga II dan III adalah sebesar 121,27%. Persentase tingkat pemanfaatan kedua dermaga tersebut dikategorikan sangat baik.

Saran

Untuk aktivitas di dermaga agar lebih dapat di gunakan sesuai peruntukkan dermaga masing-masing. Manajemen dalam pengelolaan aktivitas di dermaga lebih di perhatikan lagi. Khususnya untuk dermaga I yang kebanyakan pemilik kapal/nelayan/ABK yang berukuran <10 GT tidak melakukan bongkar muat di dermaga yang telah disediakan. Hal ini dapat mengganggu dalam perekapan data hasil tangkapan dan juga kurangnya dimanfaatkan dermaga sesuai dengan peruntukannya. Sebaiknya dilakukan pemindahan kapal rusak yang tambat di dermaga I yang dapat mengganggu aktivitas bongkar muat serta memberi sanksi kepada pemilik kapal.

Melakukan pengerukkan kolam pada dermaga II.1 agar dermaga lapor yang telah ada dapat digunakan dengan semestinya dan melakukan

perbaikan pada dermaga lapor yang sebagian sisi dermaga rusak.

Memindahkan kapal rusak yang ada pada dermaga II agar tidak mengganggu aktivitas kapal yang lain untuk melakukan bongkar, muat dan tambat, kemudian membersihkan sampah yang ada di kolam dermaga II supaya tidak sering terjadi pendangkalan kolam. Terutama pada dermaga II.4-II.7 sangat banyak sampah yang terapung di perairan. Padahal dermaga ini sangat banyak kapal yang tambat serta melakukan pengisian perbekalan karena sampah ini dapat mengganggu untuk kelancaran dalam aktivitas yang terjadi di dermaga ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Apriana, M. 2013. Studi Pemanfaatan Fasilitas Pangkalan Pendaratan Ikan Labuhanhaji Kabupaten Aceh Selatan Provinsi Aceh [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.
- Ekarianti, Y. 2009. Studi Pemanfaatan Fasilitas Pelabuhan Perikanan Pantai Lempasing Provinsi Lampung [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.
- Kholijah. 2014. Evaluasi Pemanfaatan Fasilitas Di Pelabuhan Perikanan Nusantara Sungailiat Provinsi Kepulauan Bangka Belitung [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.
- Laporan Tahunan Statistik PPSC. 2015. Laporan Tahunan Statistik PPS Cilacap 2015. Dinas Jendral Perikanan Tangkap. Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap.
- Laporan Tahunan Statistik PPSC. 2016. Laporan Tahunan Statistik PPS Cilacap 2016. Dinas Jendral Perikanan Tangkap. Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap.
- Lestari, J.A. 2017. Studi Pemanfaatan Fasilitas Tempat Pendaratan Ikan Di Kelurahan Pasar Bawah Kabupaten Bengkulu Selatan Provinsi Bengkulu [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.
- Marselinaeltin, P. 2016. Laporan Magang Pendataan Hasil Tangkapan Alat Tangkap Longline Di Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap Provinsi Jawa Tengah. Fakultas Perikanan dan Kelautan Universitas Brawijaya.
- Marwanto. 2013. Studi Pemanfaatan Fasilitas Tempat Pendaratan Ikan Di Kecamatan Bantan Kabupaten Bengkalis Provinsi Riau [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.
- Nurholis. 2014. Studi Pemanfaatan Fasilitas Fungsional Pelabuhan Perikanan Samudera Bungus Provinsi Sumatera Barat [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.

- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Per.8/Men/2012 Tentang Pelabuhan Perikanan. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.16/Men/2006 Tentang Kepelabuhanan Perikanan. Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap.2016. Statistik Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap. Cilacap.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.19/Men/2006 Tentang Pengangkatan Syahbandar di Pelabuhan Perikanan. Pianc. 1999. Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga, Laporan Studi Pengerjaan Master Plan, Direktorat Jendral Perikanan, Departemen Pertanian, Jakarta.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.18/Men/2010 Tentang Logbook Penangkapan Ikan. Purba, B.C.H. 2017. Studi Pemanfaatan Dermaga Pelabuhan Perikanan Nusantara Pelabuhanratu Provinsi Jawa Barat [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.12/Men/2012 Tentang Usaha Perikanan Tangkap di Laut Lepas. Purba, E.N. 2015. Studi Kebutuhan Fasilitas Pelabuhan Perikanan Di Kelurahan Terkul Kecamatan Rupert Kabupaten Bengkalis Provinsi Riau [Skripsi]. Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan. Universitas Riau. Pekanbaru.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.13/Men/2013 Tentang Sertifikat Hasil Tangkapan Ikan. Rafsanjani, S. 2017. Perencanaan Pelabuhan Sungai Di Pulau Tayan. Jurnal Online Mahasiswa Arsiktetur Universitas Tanjungpura 5: 118-131.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.20/Men/2014 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Perikanan. Triatmodjo, B. 1996. Pelabuhan. Beta Offset. Yogyakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor Per.75/PP/2015 Tentang Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Pada Undang-Undang Nomor 17/UU/2018 Tentang Pelayaran.

Undang-Undang Republik Indonesia
Nomor 31/UU/2004 Tentang
Perikanan.

Varlina, I.N. 2011. Studi
Pemanfaatan Fasilitas
Pangkalan Pendaratan Ikan
PT. Pulau Mas Moro Mulia
Kecamatan Moro Kabupaten
Karimun Provinsi Kepulauan
Riau [Skripsi]. Fakultas
Perikanan Dan Ilmu Kelautan.
Universitas Riau. Pekanbaru.

Wijaya, K.E. 2016. Optimasi Tingkat
Pelayanan Dermaga Pada
Pelabuhan Bakauheni
Provinsi Lampung [Skripsi].
Universitas Lampung. Bandar
Lampung.

Wijoyo, P.H. 2008. Tinjauan Umum
Pelabuhan Sebagai Prasarana
Transportasi. Batam.

Zain, J. Syaifuddin, A H Yani. 2011.
Pelabuhan Perikanan. Pusat
Pengembangan Pendidikan.
Universitas Riau. Pekanbaru.
55 hal.

Zulmaidah. 2015. Pemanfaatan
Fasilitas Di Pelabuhan
Perikanan Lampulo
Kecamatan Kuta Alam Kota
Banda Aceh Provinsi
Nanggroe Aceh Darussalam
[Skripsi]. Fakultas Perikanan
Dan Ilmu Kelautan.
Universitas Riau. Pekanbaru.