

Tersedia online di: <http://ejournal-balitbang.kkp.go.id/index.php/jkpi>

e-mail: jkpi.puslitbangkan@gmail.com

JURNAL KEBIJAKAN PERIKANAN INDONESIA

Volume 18 Nomor 1 Mei 2026

p-ISSN: 1979-6366

e-ISSN: 2502-6550

Akreditasi Ditjen DIKTIRISTEK Nomor: 10/C/C3/DT.05.00/2025



**DAMPAK PENERAPAN KEBIJAKAN PERMEN KP 2/2023
TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL PERIKANAN PASCAPRODUKSI
DI PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA PALABUHANRATU**

**THE IMPACT OF REGULATION PERMEN KP 2/2023 IMPLEMENTATION ON THE
POST-PRODUCTION LOADING AND UNLOADING OF FISHING VESSELS
AT PALABUHANRATU NUSANTARA FISHERIES PORT**

Altieus Muhammad Fachrezy*¹, Lantun Paradhita Dewanti², Fittrie Meyllianawaty Pratiwy³ dan Asep Agus Handaka Suryana⁴

^{1,2,3,4}Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Jalan Raya Bandung-Sumedang KM 21, Universitas Padjadjaran, Jatinangor, Sumedang, Jawa Barat

Teregistrasi I tanggal: 11 Oktober 2024; Diterima setelah perbaikan tanggal: 2 Maret 2026;

Disetujui terbit tanggal: 26 Mei 2026

ABSTRAK

Aktivitas bongkar muat kapal perikanan merupakan salah satu kegiatan utama di pelabuhan perikanan. Penerapan kebijakan PNBP Pascaproduksi melalui PERMEN KP No. 2 Tahun 2023 memunculkan perubahan signifikan dalam praktik tersebut, khususnya di PPN Palabuhanratu. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kebijakan tersebut terhadap jumlah kapal pascaproduksi, fasilitas bongkar muat, serta tenaga kerja di pelabuhan. Metode yang digunakan adalah observasi lapangan dan wawancara yang dilaksanakan pada 17 Juli hingga 5 Agustus 2024. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah kapal pascaproduksi mengalami peningkatan dari 60 unit menjadi 87 unit, yang disebabkan oleh migrasi izin dan perpindahan pelabuhan pangkalan. Namun, fasilitas bongkar muat belum mengalami perubahan signifikan selain penambahan selasar bongkar muat. Di sisi lain, tidak terdapat penambahan tenaga kerja, melainkan hanya perubahan formasi shift untuk mendukung efisiensi kegiatan bongkar muat.

Kata Kunci: Bongkar muat; pascaproduksi; pnbp; tenaga kerja; fasilitas pelabuhan

ABSTRACT

The loading and unloading of fishing vessels are among the main activities at fisheries ports. The implementation of the post-production non-tax state revenue policy under Ministerial Regulation of Marine Affairs and Fisheries No. 2 of 2023 has brought significant changes to this practice, particularly at PPN Palabuhanratu. This study aims to analyze the policy's impact on the numbers of post-production fishing vessels, unloading facilities, and labor at the port. The research employed field observations and interviews conducted from July 17 to August 5, 2024. The findings indicate an increase in the number of post-production vessels from 60 to 87 units, driven by license migration and changes in base ports. However, unloading facilities have not undergone substantial improvements, apart from the addition of an unloading corridor. Moreover, there has been no increase in supporting labor; only a shift reformation was made to improve operational efficiency.

Keywords: Loading and Unloading; Post-Production; NTSR; Labour; Port Infrastructure

Korespondensi penulis:

e-mail: altieusmf@gmail.com

PENDAHULUAN

Kegiatan bongkar muat kapal perikanan memegang peranan penting dalam implementasi kebijakan perikanan, mencakup proses penimbangan hasil tangkapan hingga perhitungan langsung pemungutan pendapatan negara bukan pajak PNB (Kirwelakubun *et al.*, 2018). Menurut Lubis (2011), pelabuhan perikanan berkontribusi dalam meningkatkan perekonomian desa pesisir dengan mendukung perkembangan usaha perikanan dari skala kecil hingga besar. Berdasarkan PERMEN KP No. 8 Tahun 2012, pelabuhan perikanan berfungsi sebagai sarana pelayanan dan penyediaan fasilitas untuk mendukung kegiatan usaha perikanan di wilayah pelabuhan.

PERMEN KP No. 8 Tahun 2012 mendefinisikan pelabuhan perikanan sebagai kawasan darat dan perairan dengan batas tertentu yang digunakan untuk kegiatan pemerintahan serta aktivitas bisnis perikanan, tempat kapal bersandar, berlabuh, dan melakukan bongkar muat ikan, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan penunjang perikanan (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia 2012). Selaras dengan itu, Scheffczyk (2009) menjelaskan bahwa pelabuhan perikanan merupakan bagian vital dari industri perikanan nasional yang berfungsi sebagai basis operasional dan dilengkapi dengan fasilitas untuk mendukung kegiatan penangkapan, bongkar muat, dan distribusi ikan. Fasilitas pelabuhan perikanan dibagi menjadi tiga kategori, yaitu: (1) **Fasilitas pokok**, seperti *breakwater*, dermaga, kolam pelabuhan, dan alur pelayaran; (2) **Fasilitas fungsional**, termasuk tempat pemasaran ikan, alat navigasi, instalasi air bersih dan BBM, serta tempat perbaikan jaring; dan (3) **Fasilitas penunjang**, seperti balai nelayan, mess operator, wisma, tempat ibadah, MCK, toko, dan pos keamanan.

Kegiatan bongkar muat kapal perikanan sangat bergantung pada ketersediaan fasilitas yang disediakan oleh pelabuhan perikanan. Sebagai bagian dari fungsinya, pelabuhan wajib memiliki struktur seperti *breakwater* untuk meredam ombak yang dapat mengganggu proses bongkar muat, mengingat tingginya arus lalu lintas kapal di kawasan tersebut. Fasilitas penting lainnya adalah *cold storage*, yang berfungsi mempertahankan suhu hasil tangkapan agar kualitas ikan tetap terjaga. Selain itu, keberadaan alat angkut ikan sangat krusial dalam meningkatkan efisiensi waktu bongkar muat, karena proses yang terlalu lama dapat menurunkan mutu ikan. Efisiensi dalam kegiatan ini tidak hanya menjaga kualitas hasil tangkapan, tetapi juga meningkatkan kualitas layanan

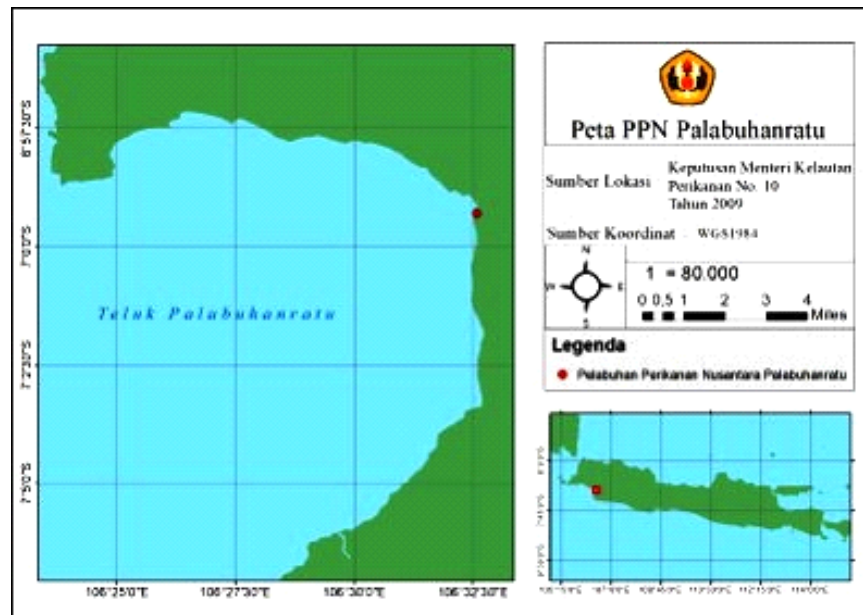
pelabuhan terhadap kapal perikanan (Asshiddiqi, 2023).

KKP menerbitkan PERMEN KP No. 2 Tahun 2023 yang mengatur ketentuan dan prosedur penetapan tarif atas jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), khususnya dari pemanfaatan sumber daya perikanan. Regulasi ini memisahkan antara pungutan perusahaan perikanan sebelum penerbitan SIUP dan pungutan hasil perikanan pascaproduksi, termasuk skema kontrak. Sebelumnya, kebijakan ini dimulai melalui PERMEN KP No. 38 Tahun 2021 yang mencakup PNBP praproduksi, pascaproduksi, dan sistem kontrak. Seiring implementasinya, skema praproduksi yang memungkinkan pembayaran lebih rendah berdasarkan estimasi hasil tangkapan dihapuskan, dan difokuskan sepenuhnya pada mekanisme PNBP pascaproduksi (Luthfia, 2023). PPN Palabuhanratu menerapkan kebijakan ini dengan mewajibkan kapal di atas 30 GT dan/atau yang beroperasi di luar 12 mil laut untuk bermigrasi ke perizinan pusat guna memenuhi persyaratan PNBP pascaproduksi. (PPN Palabuhanratu 2015 dalam Wahyudi *et al.*, 2018).

Kecepatan bongkar muat kapal perikanan dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain ketersediaan tenaga kerja, fasilitas logistik perusahaan, dan infrastruktur yang disediakan oleh pelabuhan. Di Pelabuhan Perikanan Pantai Muncar, keterbatasan tenaga kerja—khususnya buruh manol yang memindahkan hasil tangkapan dari kapal ke kendaraan pengangkut—telah terbukti menghambat proses bongkar muat (Lestari *et al* 2017., Bachtiar, 2022., Hutapea *et al.*, 2018). Berdasarkan faktor-faktor tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji perubahan jumlah kapal perikanan pascaproduksi di PPN Palabuhanratu tahun 2023–2024, menganalisis perkembangan fasilitas pelabuhan dalam mendukung implementasi PERMEN KP No. 2 Tahun 2023, serta membandingkan jumlah tenaga kerja yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat sebelum dan sesudah kebijakan tersebut diterapkan.

DINAMIKA RISET

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Juli hingga Agustus di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu, Kabupaten Sukabumi, Provinsi Jawa Barat, yang terletak pada koordinat 6°59'22.70" LS dan 106°32'31.96" BT. Lokasi ini berada di pesisir selatan Pulau Jawa dan berbatasan langsung dengan Samudera Hindia melalui Teluk Palabuhanratu. Alat yang digunakan dalam pengumpulan data meliputi buku catatan, alat tulis, perangkat dokumentasi, dan kuesioner. Peta lokasi penelitian disajikan pada Gambar 1.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian.
Figure 1. Research Location Maps.

Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi hasil wawancara dengan pelaku usaha perikanan yang terlibat dalam kegiatan kapal pascaproduksi, data operasional kapal pascaproduksi di PPN Palabuhanratu pada tahun 2023–2024, serta data tenaga kerja yang mendukung kegiatan pascaproduksi di lokasi tersebut. Wawancara dan observasi dilaksanakan selama satu bulan terhadap nelayan kapal pascaproduksi, tenaga kerja bongkar muat (TKBM), pemilik dan pengurus kapal, serta petugas lapangan yang berperan dalam aktivitas pascaproduksi. Selain itu, dilakukan validasi data melalui metode *expert judgement* dengan mewawancarai kepala pelabuhan sebagai narasumber utama.

Penelitian ini dilaksanakan secara langsung di lapangan untuk memperoleh data empiris yang relevan. Pendekatan *field research* merupakan salah satu metode dalam penelitian kualitatif, di mana peneliti terlibat langsung dalam pengamatan terhadap fenomena yang diteliti (Usman & Akbar, 2017). Dalam konteks ini, peneliti melakukan observasi terhadap aktivitas bongkar muat kapal pascaproduksi yang berlangsung di dermaga PPN Palabuhanratu, Kabupaten Sukabumi.

Analisis data dalam penelitian ini merujuk pada pendekatan kebijakan publik menurut Simatupang (2003) yang menyatakan bahwa suatu kebijakan publik, seperti PERMEN KP No. 2 Tahun 2023, bersifat mengikat bagi masyarakat yang terlibat dalam sektor terkait—dalam hal ini, pelaku usaha kapal perikanan pascaproduksi, khususnya pemilik dan

pengurus kapal. PPN Palabuhanratu berperan sebagai perpanjangan tangan pemerintah dalam menerapkan kebijakan ini di lapangan, dengan fungsi utama sebagai fasilitator. Penelitian ini menganalisis bagaimana peran tersebut dijalankan oleh pemerintah melalui PPN Palabuhanratu dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat yang terdampak oleh kebijakan tersebut.

Data jumlah kapal perikanan pascaproduksi tahun 2023–2024 diperoleh langsung dari PPN Palabuhanratu. Data tersebut dianalisis untuk mengidentifikasi perubahan jumlah kapal selama periode penerapan kebijakan. Wawancara dengan nelayan, TKBM, pemilik, dan pengurus kapal dianalisis menggunakan metode **gap analysis** dengan pendekatan selang kelas. Hasil wawancara kemudian dievaluasi dan diintegrasikan untuk disajikan dalam bentuk grafik penilaian pemanfaatan fasilitas bongkar muat kapal pascaproduksi. Sementara itu, jumlah tenaga kerja dianalisis melalui observasi lapangan dan wawancara dengan petugas pelabuhan, pengurus kapal, serta TKBM.

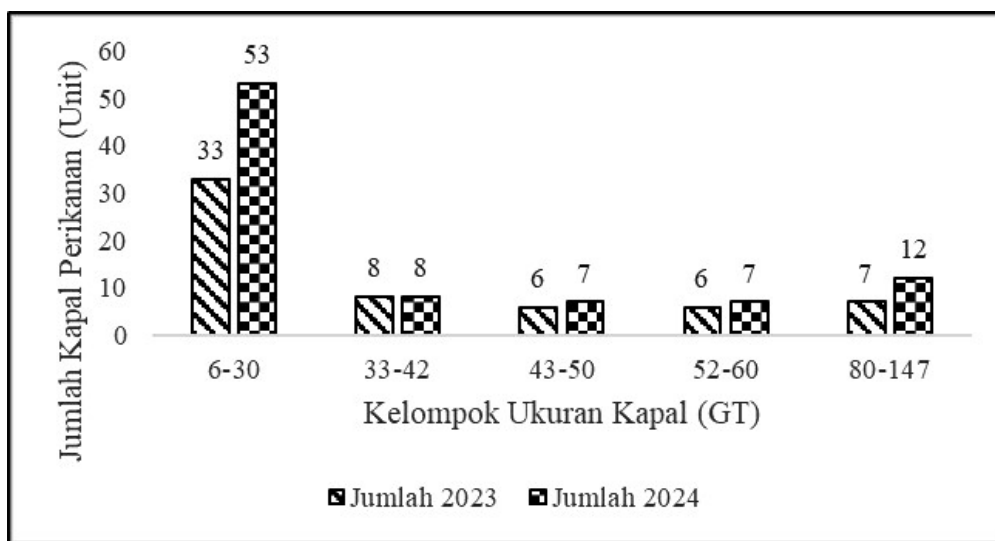
ANALISIS PERMASALAHAN Kapal Perikanan Pascaproduksi di PPN Palabuhanratu

PPN Palabuhanratu telah lama menjadi lokasi operasional bagi kapal-kapal perikanan berukuran di atas 30 GT yang termasuk dalam kategori pascaproduksi. Menyusul penerbitan PERMEN KP No. 2 Tahun 2023, pihak pelabuhan segera menyelenggarakan sosialisasi terkait pengalihan izin

penarikan PNBP dari sistem praproduksi ke pascaproduksi. Menurut Kepala PPN Palabuhanratu, kapal yang memenuhi kriteria pascaproduksi diberikan tenggat waktu hingga Desember 2023 untuk melakukan penyesuaian izin sesuai dengan kebijakan tersebut.

Pada tahun 2024, terjadi peningkatan jumlah kapal pascaproduksi di PPN Palabuhanratu yang disebabkan oleh migrasi izin kapal perikanan dari sistem praproduksi ke pascaproduksi, serta peralihan pelabuhan pangkalan ke PPN Palabuhanratu.

Berdasarkan ketentuan dalam PERMEN KP No. 28 Tahun 2023, kapal perikanan diperbolehkan mengajukan penyesuaian Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) dalam rangka perubahan pelabuhan pangkalan, daerah penangkapan, pelabuhan muat, maupun pengurangan usaha (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2023). Akibat dari penyesuaian tersebut, jumlah kapal pascaproduksi meningkat dari 60 unit pada tahun 2023 menjadi 87 unit pada tahun 2024, dengan total penambahan sebanyak 27 kapal.



Gambar 2. Jumlah Kapal Perikanan Berdasarkan Persebaran Ukuran (GT) di PPN Palabuhanratu Tahun 2023-2024.

Figure 2. Number of Fishing Vessels Based on Size Distribution (GT) at PPN Palabuhanratu in 2023–2024.

Gambar 2 menampilkan perbandingan jumlah kapal perikanan berdasarkan kelompok ukuran GT (Gross Tonnage) pada tahun 2023 dan 2024. Kelompok ukuran 6–30 GT menunjukkan peningkatan paling signifikan, dari 33 unit pada tahun 2023 menjadi 53 unit pada tahun 2024. Sementara itu, kelompok ukuran lainnya, seperti 33–42 GT, 43–50 GT, dan 52–60 GT, mengalami perubahan yang relatif kecil. Kelompok kapal berukuran 80–147 GT juga mencatat peningkatan, dari 7 unit menjadi 12 unit pada tahun 2024.

Fasilitas Bonkar Muat

PPN Palabuhanratu memiliki fasilitas bongkar muat yang tergolong lengkap dan dapat dimanfaatkan oleh pelaku usaha perikanan, bahkan sebelum diterapkannya kebijakan PNBP pascaproduksi. Beberapa fasilitas yang telah tersedia antara lain timbangan, drum ikan untuk menampung hasil

tangkapan berukuran kecil hingga sedang seperti tongkol, dermaga bongkar muat bagi kapal yang bersandar, serta roda dorong sebagai alat bantu transportasi ikan. Berdasarkan PERMEN KP No. 8 Tahun 2012, fasilitas pelabuhan perikanan diklasifikasikan ke dalam tiga kategori, yaitu fasilitas pokok, fasilitas fungsional, dan fasilitas penunjang, yang seluruhnya tersedia di PPN Palabuhanratu (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2012). Tabel 1 menyajikan fasilitas pokok pelabuhan yang sebagian besar juga dimanfaatkan oleh kapal pascaproduksi.

Selain fasilitas pokok yang dijelaskan di tabel 1 terdapat juga fasilitas pokok lainnya yang mempengaruhi aktivitas bongkar muat kapal perikanan pascaproduksi yaitu alat bantu bongkar muat yang disediakan oleh PPN Palabuhanratu. Fasilitas penunjang lainnya yang dimiliki oleh PPN dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 1. Fasilitas Pokok PPN Palabuhanratu

Table 1. Primary Facilities of PPN Palabuhanratu

No	Fasilitas	Luas	Satuan	Keterangan
1	Lahan Pelabuhan	85.916	m ²	Baik
2	Kolam I Pelabuhan	30.000	m ²	Mengalami Pendangkalan
3	Kolam II Pelabuhan	20.000	m ²	Mengalami Pendangkalan
4	Daratan – Tanah	35.916	m ²	Baik
5	Dermaga I	509	m	Baik
6	Dermaga II	240	m	Baik
7	Dermaga/Turap areal depo pemasaran	60	m	Rusak
8	Breakwater	669	m	Baik

Tabel 2. Fasilitas Penunjang Bongkar Muat Kapal Perikanan Pascaproduksi

Table 2. Auxiliary Facilities for Post-Harvest Handling and Unloading of Fishing Vessels

No	Fasilitas	Jumlah Unit	Keterangan
1	Alat bantu angkut (Dorongan)	4	Baik
2	Alat bantu angkut (drum ikan)	>20	Baik
3	Slider	3	Perlu Perbaikan
4	Timbangan Online	4	Perlu Perbaikan
5	Selasar	4	Baik

Tabel 1 dan tabel 2 divalidasi melalui wawancara dengan salah satu pegawai PPN Palabuhanratu, yang menyatakan bahwa hanya sebagian fasilitas bongkar muat yang digunakan secara rutin oleh TKBM maupun dirinya. Fasilitas yang paling sering dimanfaatkan adalah timbangan online, selasar, dan drum ikan, sementara fasilitas lainnya tidak digunakan dan sebagian besar tidak berfungsi. Salah satu TKBM juga mengungkapkan bahwa alat seperti slider dan roda dorong tidak digunakan karena medan bongkar muat tidak sesuai. Khusus untuk slider, sambungannya dinilai terlalu tajam sehingga berisiko merusak kualitas ikan akibat goresan pada permukaan tubuh ikan.

Sumberdaya Manusia PPN Palabuhanratu

Aktivitas bongkar muat kapal perikanan sangat bergantung pada ketersediaan sumber daya manusia (SDM) yang memadai. (Cahyarani *et al.* 2023) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan perikanan terukur oleh pemerintah telah mengubah praktik di pelabuhan perikanan, terutama dalam kegiatan bongkar muat. Salah satu pegawai PPN Palabuhanratu menyampaikan bahwa perubahan signifikan yang terjadi saat ini adalah kewajiban untuk melakukan penimbangan hasil tangkapan dengan akurat setelah bongkar muat. Aktivitas ini tidak dapat berjalan tanpa kehadiran enumerator dari PPN Palabuhanratu, yang harus selalu siaga saat kapal melakukan bongkar muat.

Pada tahun 2023, terdapat 12 petugas operasional, termasuk enumerator dan petugas statistik, yang

bertugas membantu proses bongkar muat kapal perikanan pascaproduksi. Pada tahun 2024, terjadi penambahan satu enumerator, namun tidak ada penambahan pada petugas operasional lainnya. Perubahan ini bukan disebabkan oleh implementasi PERMEN KP 2/2023, melainkan merupakan penyesuaian kebutuhan tenaga kerja oleh PPN Palabuhanratu. Kepala PPN Palabuhanratu menjelaskan bahwa penyesuaian tenaga kerja tersebut tidak berkaitan dengan peningkatan jumlah kapal pascaproduksi, melainkan lebih pada perbaikan jam kerja yang lebih layak, khususnya bagi enumerator. Berdasarkan wawancara dengan enumerator di PPN Palabuhanratu, tidak ditemukan kendala dalam pelaksanaan tugas, meskipun pada beberapa kesempatan dibutuhkan tenaga tambahan. PPN Palabuhanratu memilih penyelesaian masalah ini dengan pemberlakuan lembur bagi enumerator yang tidak sedang bertugas. Sesuai dengan prinsip pembagian kerja shift dan lembur yang dijelaskan oleh Ratih *et al.* (2020), efektivitas kerja dan proporsi lembur yang ideal harus diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB). Hingga saat ini, penambahan enumerator baru dinilai belum diperlukan.

ANALISIS KEBIJAKAN

Kapal Pascaproduksi di PPN Palabuhanratu

Penambahan kapal pascaproduksi di PPN Palabuhanratu berkontribusi terhadap peningkatan pendapatan PNPB dari pungutan hasil perikanan, sebagaimana tercatat dalam data E-PIT tahun 2023–2024. Seiring dengan peningkatan aktivitas bongkar muat, kapasitas kolam pelabuhan menjadi semakin

terbatas, menimbulkan antrian kapal dan menyulitkan manuver keluar-masuk maupun sandar di dermaga (Aulia *et al.* 2017). Hutapea *et al.* (2018) menyebut bahwa meskipun PERMEN KP No. 8 Tahun 2012 mengatur kapasitas minimal pelabuhan perikanan, banyak pelabuhan di Indonesia belum menyesuaikan infrastruktur fisik secara memadai. Kasus serupa terjadi di PPI Karangsong, yang melayani kapal >10 GT namun tidak mengalami pembesaran kolam, sehingga aktivitas bongkar muat terganggu akibat kepadatan (Muhidin & Nursahbani, 2021).

Pemilik dan pengurus kapal pascaproduksi di PPN Palabuhanratu menyatakan bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh pihak pelabuhan telah berjalan dengan baik dan berkelanjutan. Berdasarkan hasil wawancara, mereka mengapresiasi upaya pelabuhan dalam memfasilitasi proses sosialisasi kebijakan pascaproduksi, yang mencakup diskusi, penyampaian informasi, pengenalan aplikasi E-PIT bagi pemilik kapal dan nahkoda, serta pelatihan penggunaan aplikasi tersebut.

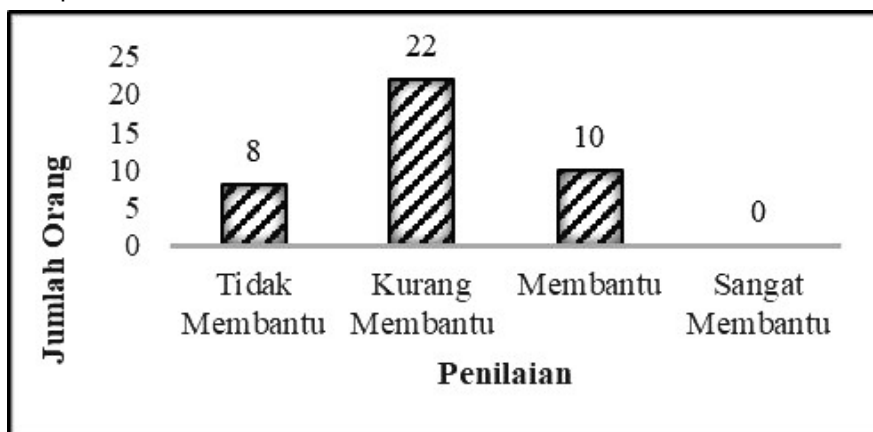
Beberapa pemilik kapal yang telah kooperatif sejak awal penerapan kebijakan menyatakan bahwa pihak pelabuhan menghimbau pendaftaran kapal pascaproduksi paling lambat Desember 2023, dengan risiko penangguhan Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) bagi yang belum memenuhi persyaratan. Namun, pada tahun 2024 masih terdapat sejumlah kapal yang memenuhi kriteria pascaproduksi tetapi belum didaftarkan. Salah satu responden menyebutkan bahwa kapal miliknya belum dilengkapi freezer, sehingga harga jual ikan lebih rendah dibanding kapal yang memiliki fasilitas tersebut. Hal ini menjadi persoalan karena perhitungan PNBp pascaproduksi didasarkan pada harga acuan pemerintah, yang tidak mempertimbangkan variasi infrastruktur kapal. Responden juga menilai bahwa beban pungutan tidak diimbangi dengan peningkatan fasilitas atau dukungan bagi pelaku usaha perikanan. Temuan ini bersifat

kontekstual, namun dapat dibandingkan secara konseptual dengan pelabuhan lain yang memiliki profil kapal, infrastruktur, dan skema pungutan yang serupa.

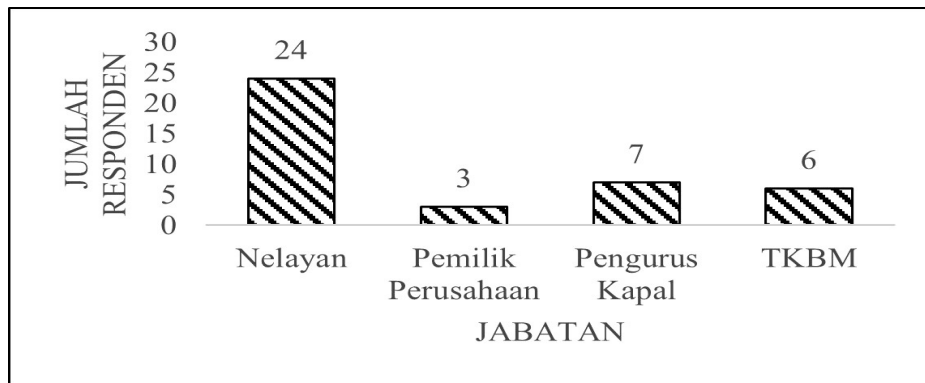
Fasilitas Bongkar Muat

Fasilitas penunjang bongkar muat di pelabuhan perikanan termasuk dalam kategori fasilitas fungsional, bukan pokok (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia 2012). Alat angkut ikan yang disediakan di PPN Palabuhanratu dinilai sudah memadai, dan berdasarkan wawancara dengan pegawai pelabuhan, fasilitas tersebut dipinjamkan tanpa biaya sewa kepada pelaku usaha, berbeda dengan beberapa pelabuhan lain yang memberlakukan tarif sewa. Praktik ini dinilai memperkuat fungsi pelayanan publik pelabuhan dalam mendekatkan pemerintah dengan pengusaha perikanan. Namun, kondisi di pelabuhan lain menunjukkan variasi. Di PPP Lempasing, belum ada pengembangan fasilitas pasca penerapan kebijakan pascaproduksi karena fasilitas sebelumnya dianggap masih layak digunakan (Machdani *et al.* 2023). Sementara itu, di PPP Bacan, hingga tahun 2024 fasilitas pelabuhan belum dikembangkan meskipun tingkat pemanfaatannya telah mencapai 100% (Hardin *et al.*, 2024).

Fasilitas yang dimiliki oleh PPN Palabuhanratu digunakan oleh seluruh masyarakat yang bekerja di PPN Palabuhanratu, baik oleh pekerja TKBM, nelayan, dan bagian-bagian dari pengusaha perikanan. PPN Palabuhanratu menyediakan fasilitas ini sebagai bentuk fungsi pemerintahan sebagai penyedia jasa bagi masyarakat perikanan yang beraktivitas di area pelabuhan (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2012). Pada *gambar 7* dapat dilihat hasil wawancara telah dilakukan untuk melihat seberapa berpengaruh fasilitas yang sudah dikembangkan oleh PPN Palabuhanratu yang terasa bagi pelaku perikanan di lingkungan PPN Palabuhanratu.



Gambar 3. Grafik Penilaian Pemanfaatan Fasilitas Bongkar Muat Kapal Perikanan Pascaproduksi PPN Palabuhanratu.
Figure 3. Assessment of the Utilization of Post-Harvest Unloading Facilities at PPN Palabuhanratu.



Gambar 4. Pembagian Narasumber Berdasarkan Peran di PPN Palabuhanratu.
Figure 4. Categorization of Respondents by Role at PPN Palabuhanratu.

Gambar 3 dan Gambar 4 menyajikan hasil wawancara terkait tingkat kebermanfaatan fasilitas bongkar muat yang disediakan oleh PPN Palabuhanratu, dengan kategori penilaian meliputi “tidak membantu,” “kurang membantu,” “membantu,” dan “sangat membantu.” Sebanyak 40 responden dari berbagai latar belakang, termasuk tenaga kerja bongkar muat dan pemilik kapal, diwawancarai menggunakan metode *snowball sampling*, yaitu teknik pemilihan responden berdasarkan rekomendasi dari responden awal (Biernacki & Waldorf 1981). Mayoritas responden (22 orang) menilai fasilitas tersebut “kurang membantu,” 10 orang menilai “membantu,” dan 8 orang menyatakan “tidak membantu,” tanpa ada yang memberikan penilaian “sangat membantu.” Temuan ini menunjukkan bahwa fasilitas pelabuhan masih perlu ditingkatkan agar dapat memenuhi kebutuhan operasional pelaku usaha perikanan secara optimal. Sejalan dengan pendapat Creswell & Creswell (2018), bahwa akurasi evaluasi harus didasarkan pada alasan yang jelas dan representatif.

Meskipun fasilitas di PPN Palabuhanratu telah sesuai dengan kategori dalam PERMEN KP No. 8 Tahun 2012, beberapa aspek perlu disesuaikan dengan kondisi di lapangan. Kolam I memiliki luas lebih besar dibanding Kolam II, namun kedalamannya hanya berkisar antara 0,5–2 meter (PPN Palabuhanratu, 2022), sehingga tidak memadai untuk kapal di atas 30 GT yang termasuk kategori pascaproduksi. Menurut Lubis & Mardiana (2011) kedalaman minimal yang aman bagi kapal >30 GT adalah 2 meter atau lebih. Berdasarkan keterangan kepala operasional pelabuhan, Kolam I memang diperuntukkan bagi kapal <10 GT dan tidak dapat diakses oleh kapal berukuran lebih besar. Hasil observasi menunjukkan bahwa Kolam I telah padat dengan perahu kecil dan tidak memungkinkan digunakan oleh kapal pascaproduksi. Akibatnya, kapal-kapal pascaproduksi sangat bergantung pada

kapasitas dan kondisi Kolam II.

Kolam II di PPN Palabuhanratu memiliki kedalaman yang memenuhi kriteria minimum untuk pelabuhan perikanan tipe B, yaitu 3 meter. Namun, berdasarkan keterangan pengurus kapal, kedalaman aktual kolam telah mengalami pendangkalan hingga hanya 0,5–1 meter, sehingga kapal berukuran besar, seperti kapal 143 GT, tidak dapat bersandar (Hutapea & Ikhsan 2023). Pendangkalan ini berdampak signifikan pada kapal pascaproduksi berukuran >30 GT yang menjadi target utama kebijakan. Selain itu, pengurus kapal juga mengeluhkan kerusakan fasilitas minor seperti fender dan bolder, serta mempertanyakan ketepatan harga acuan ikan yang digunakan pemerintah dalam perhitungan PNBp pascaproduksi. Mengingat fasilitas pelabuhan berperan penting dalam mendukung aktivitas perikanan, evaluasi rutin terhadap kondisi fisik dan kesesuaian layanan sangat diperlukan (Warid et al. 2023).

Saat ini, pengembangan perbaikan fasilitas pokok yang dapat menunjang aktivitas kapal pascaproduksi di PPN Palabuhanratu belum mampu menyelesaikan masalah-masalah yang dihadapi pengusaha perikanan yang memiliki kapal pascaproduksi. Menurut Kepala Operasional, beliau sudah melakukan pengajuan mengenai pengembangan fasilitas ini, jauh dari sebelum diberlakukannya PNBp Pascaproduksi namun hingga kini belum ada kejelasan mengenai perbaikan fasilitas pokok pelabuhan. Pengajuan yang dimaksud adalah pengajuan perbaikan kepada pihak KKP, beliau melanjutkan harus adanya persetujuan terlebih dahulu mengenai perkembangan fasilitas tersebut yang memang memakan biaya yang sangat banyak. Hal itu didukung oleh pernyataan dari pihak Kepala Pelabuhan PPN Palabuhanratu, pengajuan perbaikan kolam selalu diajukan kepada pusat (KKP) untuk menunjang penambahan kapal diatas 30 GT dan terciptanya lingkungan yang baik untuk aktivitas kapal perikanan. Pihak pelabuhan berbicara

mengenai adanya prioritas selain pembangunan wilayah perikanan dan lebih penting yang sedang dijalani oleh negara, pasalnya PNBP pungutan hasil perikanan pascaproduksi langsung dikelola oleh negara dan tidak melewati pelabuhan perikanan terlebih dahulu.

Sumberdaya Manusia

Berdasarkan hasil observasi, kebijakan pascaproduksi tidak menunjukkan dampak signifikan terhadap jumlah tenaga kerja bongkar muat (TKBM) di PPN Palabuhanratu. Fluktuasi jumlah TKBM lebih dipengaruhi oleh dinamika tenaga kerja harian yang bersifat informal. Salah satu TKBM yang telah lama bekerja menyatakan bahwa tidak ada sistem keanggotaan resmi atau kontrak kerja yang mengikat; siapa pun yang bersedia membantu dapat langsung bergabung. Kondisi ini juga ditemui di Pelabuhan Perikanan Muara Angke, di mana TKBM dikategorikan sebagai pekerja lepas harian (Nadia 2017). Dengan demikian, meskipun terdapat perubahan dalam mekanisme bongkar muat akibat kebijakan pascaproduksi, hal tersebut tidak berpengaruh langsung terhadap struktur atau jumlah TKBM yang terlibat.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Terjadi penambahan jumlah kapal pascaproduksi pada tahun 2024 sejumlah 27 kapal yang mulanya hanya berjumlah 60 unit kapal hingga pertahun 2024 berjumlah 87 unit. Perkembangan fasilitas bongkar muat kapal perikanan di PPN Palabuhanratu hanya berupa penambahan selasar bongkar muat saja dan belum dikembangkan sesuai dengan keinginan pemilik kapal perikanan pascaproduksi. Dan terakhir, Sumberdaya Manusia yang tersedia di PPN Palabuhanratu untuk mendukung kegiatan bongkar muat kapal perikanan pascaproduksi sudah cukup untuk menjalankan kegiatan tersebut, sehingga tidak ada tambahan orang untuk mendukung kegiatan pascaproduksi.

Rekomendasi

Kegiatan pascaproduksi membuat negara menerima lebih banyak pemasukkan PNBP dari sebelum adanya pascaproduksi, dengan hal itu pemerintah seharusnya dapat lebih mengembangkan fasilitas yang disediakan untuk menunjang kegiatan penangkapan ikan dan dapat mensejahterakan masyarakat pesisir dengan pemasukkan yang ada untuk mengembangkan fasilitas di pelabuhan, dan

setidaknya memperbaiki fasilitas yang sudah ada agar lebih memudahkan pengusaha perikanan maupun masyarakat pesisir untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat pesisir.

PERSANTUNAN

Penyampaian terimakasih kepada pihak PPN Palabuhanratu, dosen pembimbing, serta pihak-pihak yang tidak dapat disebutkan secara keseluruhan yang telah membantu pembuatan jurnal ini dan membantu dalam pengumpulan data. Tidak lupa kepada *reviewer* yang senantiasa membantu menyempurnakan naskah ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Asshiddiqi, M. (2023). Efisiensi Waktu Pendaratan Hasil Tangkapan Udang Di Pangkalan Pendaratan Ikan (Ppi) Kota Dumai, Provinsi Riau. In *Universitas Jambi*. <https://repository.unja.ac.id/46297/>
- Aulia, D., Boesono, H., & Wijayanto, D. (2017). Analisis Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Berwawasan Lingkungan (Ecoport) di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pengambangan, Jembrana, Bali. *Jurnal Perikanan Tangkap (JUPERTA)*, 1(112). <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/juperta/article/view/1851>
- Bachtar, S. F. (2022). Pengaruh Faktor Fisik Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas Pada Pt Nilam Port Terminal Indonesia. In *STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya*. <http://repositori.stiamak.ac.id/id/eprint/357>
- Biernacki, P., & Waldorf, D. (1981). Snowball Sampling: Problems and Techniques of Chain Referral Sampling. *Sociological Methods & Research*, 10(2), 141–163. <https://doi.org/10.1177/004912418101000205>
- Cahyarani, A., Susanto, A., & Hamzah, A. (2023). Perceptions of Fishing Vessel Owners Based at Ocean Fishing Port of Nizam Zachman Jakarta Regarding the Implementation of Measurable Fisheries Policies. *Jurnal Agribisnis Perikanan*, 16(2), 106–111. <https://doi.org/https://doi.org/10.52046/agrikan.v16i2.1748>
- Hardin, Haya, N., & Ahmad, J. (2024). *Tingkat Pemanfaatan Fasilitas Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Bacan. 2006*, 1616–1623. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.60126/maras.v2i3.442>

- Hutapea, R. Y., Solihin, I., & Nurani, T. W. (2018). Peran Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Dalam Mendukung Industri Tuna. *Marine Fisheries/ : Journal of Marine Fisheries Technology and Management*, 8(2), 187–197. <https://doi.org/https://doi.org/10.29244/jmf.8.2.187-198>
- Hutapea, R. Y. F., & Ikhsan, S. A. (2023). *Modul Manajemen Pelabuhan Perikanan* (Hozairi, ed.). Widina Bhakti Persada Bandung.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. (2012). PERMEN KP No. 8 Tahun 2012. *Peraturan Menteri Kelautan Perikanan*, 18(1), 92–108. https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=ubYSEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=konsesi+pelabuhan&ots=L3r5_V0VRm&sig=m9VQqdVD3iqvNgjt0hcZQqmT58
- Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 28 Tahun 2023*. November, 5391.
- Kirwelakubun, N., Kayadoe, M. E., Polii, J. F., Kaparang, F. F., & Pangalila, F. P. T. (2018). Studi tentang pelayanan terhadap kapal perikanan di Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Tumumpa, Kota Manado (Study on Fishery Ship Service at Tumumpa Coastal Fishing Port (PPP), Manado City). *Jurnal Ilmu Dan Teknologi Perikanan Tangkap*, 3(1), 32–40. <https://doi.org/10.35800/jitpt.3.1.2018.19377>
- Lestari, D. A., Purwangka, F., & Iskandar, B. H. (2017). Identifikasi Keselamatan Kerja Kegiatan Bongkar Muat Kapal Purse Seine Di Muncar, Banyuwangi (An Occupational Safety Identification of Purse Seiner Loading and Unloading Services in Muncar, Banyuwangi). *Saintek Perikanan/ : Indonesian Journal of Fisheries Science and Technology*, 13(1), 31. <https://doi.org/10.14710/ijfst.13.1.31-37>
- Lubis, E. (2011). Kajian Peran Strategis Pelabuhan Perikanan Dalam Pengembangan Perikanan Laut. Dalam *AKUATIK-Jurnal Sumberdaya Perairan* (Vol. 5, Issue 2, pp. 1–7).
- Lubis, E., & Mardiana, N. (2011). Peranan Fasilitas Ppi Terhadap Kelancaran Aktivitas Pendaratan Ikan Di Cituis, Tangerang. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 2(1), 1–10. <https://doi.org/10.24319/jtpk.2.1-10>
- Luthfia, S. S. (2023). *Mengupas Tata Kelola Perikanan Nasional Melalui PP No. 11 Tahun 2023 Tentang Penangkapan Ikan Terukur Demi Mewujudkan Blue Economy*. 12(11), 483–501. <https://dx.doi.org/10.33331/rechtsvinding.v12i3.1374>
- Machdani, S., Eko Prihantoko, K., & Suherman, A. (2023). Tingkat Pemanfaatan Fasilitas Pelabuhan Perikanan (Studi Kasus: Pelabuhan Perikanan Pantai Lempasing). *Jurnal Perikanan Tangkap (JUPERTA)*, 7(2), 42–52.
- Muhidin, D., & Nursahbani, K. (2021). Strategi Pengembangan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong, Kabupaten Indramayu, Ditinjau dari Aspek Produksi dan Fasilitas (Suatu Kasus di PPI Karangsong, Kabupaten Indramayu). *Jurnal Akuatek*, 2(2), 112–129. <https://doi.org/https://doi.org/10.24198/akuatek.v2i2.37485>
- Nadia, R. A. N. (2017). Buruh angkut dan keluarga nelayan di Pelabuhan Muara Angke. *Lembaran Sejarah*, 12(1), 44. <https://doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.25519>
- Ratih, R. M., Muliadini, N., & Suhendi, R. M. (2020). Pengaruh Shift Kerja Terhadap Efektivitas Kerja Pegawai (Suatu Studi pada PT BKS (Berkat Karunia Surya) di Kota Banjar). *Business Management and Entrepreneurship Journal*, 2(1), 66–77. <https://jurnal.unigal.ac.id/index.php/bmej/article/download/2500/3145>
- Scheffczyk, R. B. (2009). Fishing Port Management: The Forgotten Subject. *Fisheries and Aquaculture*, 1, 1–28.
- Simatupang, P. (2003). Analisis Kebijakan/ : Konsep Dasar Dan Prosedur Pelaksanaan. *Analisis Kebijakan Pertanian*, 6(3), 1–21. <https://doi.org/https://doi.org/10.21082/akp.v1n1.2003.1-23>
- Usman, H., & Akbar, P. S. (2017). *Metodologi penelitian sosial* (R. Damayanti (ed.)). Bumi Aksara.
- Wahyudi, A., Lubis, E., & Pane, A. B. (2018). Strategi Pencegahan Pencemaran Lingkungan Di Pelabuhan Perikanan/ : Kasus Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu. *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut*, 1(2), 139–152. <https://doi.org/10.29244/core.1.2.139-152>
- Warid, R., Ihsan, & Hasrun. (2023). Analisis Fasilitas Pelabuhan Perikanan Nusantara (Ppn) Untia Kota Makassar. *Jurnal Pelagis*, 1(2), 130–144. <https://doi.org/https://doi.org/10.33096/pelagis.v1i2.308>