ECSOFiM: Journal of Economic and Social of Fisheries and Marine. 2017. 05(01): 78 - 89 e-ISSN: 2528-5939
Permalink/DOI: http://dx.doi.org/10.21776/ub.ecsofim.2017.005.01.08

ANALYSIS OF TRANSHIPMENT POLICY ON LONG LINE FISHERIES VESSELS BUSINESS PERFORMANCE

ANALISIS KEBIJAKAN LARANGAN *TRANSHIPMENT* (ALIH MUAT) TANGKAPAN PERIKANAN TERHADAP KINERJA USAHA PENANGKAPAN IKAN KAPAL LONG LINE (Studi Kasus Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman DKI Jakarta)

Amelia Hudayana*[1)] dan Tiwi Nurjannati Utami[3)]

[1), 2)] Fisheries and Marine Science Faculty, Brawijaya University

Received: September 08, 2017/Accepted: October 29, 2017

ABSTRACT

This research aims to know and to analyze the impact of *transhipment* policy on production and business performance of long line vessels, effectiveness of *transhipment* policy, and constrain factors on the policy implementation. Respondents of this research are 60 long line vessels with criteria above 50 GT. This research method use qualitative and quantitative descriptive. This research show that the implementation of *transhipment* policy reduce the catching fishery production by 15% and Tuna commodity by 26%. The impact of transhipment policy also reduce the business performance. This results show that sailing trip is decrease. Otherwise, catching tonage, sizing output and earning are decrease. Effectiveness of *transhipment* policy on the input and process with indicator of performance very good and so do the output. Constrain factors on implementation of *transhipment* policy are businessman can not fulfill standart product of freshness, otherwise there is regulation of fishery *transhipment* activities for carrying fishing vessels yet.

Keywords: effectiveness, *transhipments*, long line vessels, business performance

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh penerapan kebijakan larangan alih muat terhadap produksi serta kinerja usaha kapal rawai tuna, efektivitas penerapan kebijakan larangan alih muat dan faktor – faktor yang menghambat pelaksanaan kebijakan. Responden penelitian ini adalah 60 kapal rawai tuna diatas 50 GT. Penelitian ini menggunakan metode analisis deksriptif kualitatif dan kuantiatif. Hasil penelitian menunjukan bahwa terjadi penurunan total produksi tangkapan sebesar 15% dan penurunan hasil tangkapan komoditas tuna sebesar 27%. Pengaruh penerapan pelaksanaan kebijakan larangan alih muat terhadap kinerja usaha mengalami penurunan, terlihat pada berkurangnya lama trip melaut, penurunan tonase, ukuran hasil tangkapan serta berkurangnya pendapatan. Efektivitas penerapan kebijakan larangan alih muat dengan indikator kinerja input dan proses adalah sangat baik, kinerja output juga baik. Faktor yang menghambat pelaksanaan kebijakan alih muat hasil tangkapan di PPS Nizam Zachman adalah bagi pelaku usaha belum mampu memenuhi tuntutan kesegaran produk ikan serta belum adanya aturan hukum yang mengatur pelaksanaan alih muat dengan kapal pengangkut.

Kata kunci: efektivitas, alih muat, kapal rawai tuna, kinerja usaha, *IUU Fishing*

* *Corresponding author: Amelia Hudayana, ameliahudayana@gmail.com*
Institution and its address: *Agrobusiness of Fisheries Study Program, Fisheries and Marine Science Faculty, Brawijaya University,Veteran Street, Malang*

Cite this as: Amelia Hudayana dan Tiwi Nurjannati Utami. 2017. Analysis of transhipment policy on long line fisheries vessels business performance. ECSOFiM: Economic and Social of Fisheries and Marine Journal. Vol 5 (1): 78-89. Available online at http://ecsofim.ub.ac.id/

PENDAHULUAN

Transhipment atau alih muat menurut Per.30/MEN/2012 adalah pemindahan ikan hasil tangkapan dari kapal penangkap ikan ke kapal pengangkut ikan atau pemindahan ikan hasil tangkapan dari kapal penangkap ikan ke kapal penangkap ikan. Selanjutnya salah satu upaya mewujudkan pengelolaan sumberdaya perikanan yang bertanggung jawab maka kegiatan alih muat diberhentikan. Hal ini terwujud dalam diterbitkannya Peraturan Menteri Nomor 57 Tahun 2014. Diberhentikannya kegiatan alih muatan memunculkan konflik baru, yaitu banyak usaha perikanan tangkap yang memilih untuk tidak melaut. Pada bulan Oktober tahun 2016 terjadi konflik yang melibatkan 401 unit kapal yang tergabung dalam asosiasi tuna Long line. Konflik yang terjadi di perairan Bali ini terjadi karena sebanyak 401 unit kapal tuna Long line memilih untuk mogok melaut. Kapal penangkapan dengan alat tangkap rawai tuna atau Long line merupakan alat tangkap untuk menangkap ikan pelagis besar di perairan dalam seperti tuna, marlin, dan lain – lain.

Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman sebagai pelabuhan kelas A merupakan pelabuhan potensial Karena menungkinkannya berlabuh kapal – kapal *Long line* dengan hasil tangkapan yang *exportable*. Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman menjadi strategis sebagai wilayah pengembangan armada perikanan long line dengan daerah penangkapan atau fishing ground di Samudera Hindia atau pada Wilayah Pengelolaan Perikanan 572 dan 573. Implikasi dari diberlakukannya kebijakan ini di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman DKI Jakarta ialah diperkirakan menurunnya tingkat produksi perikanan tangkap dikarenakan banyak usaha perikanan yang memilih untuk tidak melaut karena dianggap merugikan. Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui Peraturan Menteri Nomor 57 Tahun 2014 tentang perubahan kedua atas Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2012 tentang usaha perikanan tangkap di wilayah pengelolaan perikanan negara Republik Indonesia serta Peraturan Direktorat Jendral Perikanan Tangkap No 1 tahun 2016 ini berharap bahwa jika kebijakan ini sukses dilakukan di lapang maka akan mampu meningkatkan volume produksi periikanan tangkap karena mampu menghindari praktik lllegal fishing di tengah laut yang dibalut dalam modus *transhipment* (alih muat).

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh pelaksanaan kebijakan larangan alih muat terhadap produksi perikanan tangkap serta kinerja usaha kapal rawai tuna, efektivitas penerapan serta faktor – faktor yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan larangan alih muat pada kapal rawai tuna di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman DKI Jakarta. Kegunaan penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai dasar pertimbangan dalam membuat kebijakan terkait penerapan larangan alih muat bagi kapal rawai tuna. Selain itu dalam bidang akademinis, diharapkan penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi untuk kebutuhan rujukan pustaka penelitian lebih lanjut khususnya pada bidang studi kebijakan perikanan.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2014).

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta (PPSNZJ) yang bertempat di Jl. Tuna Raya No. 1 Muara Baru Ujung, Desa Penjaringan,Kota Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta 14440. Pelabuhan Perikanan Nizam Zachman Jakarta atau PPSNZJ merupakan pelabuhan perikanan terbesar di DKI Jakarta dan merupakan pelabuhan perikanan dengan skala nasional. Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman dipilih karena Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta tergolong sebagai salah satu pelabuhan tipe A (Samudera) yaitu golongan pelabuhan terbesar di Indonesia, dilengkapi dengan fasilitas pokok, fungsional, dan penunjang menjadikan pelabuhan ini memiliki fasilitas yang memadai untuk melaksanakan kegiatan perikanan khususnya perikanan tangkap. Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 13 Maret – 13 April 2017.

Populasi dan Sampel

Pengambilan sampel menggunakan metode purposive sampling. Purposive sampling diipilih karena pengambilan sampel perlu dilakukan secara cermat sehingga relevan dengan struktur penelitian (Sugiyono, 2014). Penentuan jumlah sampel penelitian selanjutnya menggunakan rumus slovin dengan taraf kesalahan 10%. Populasi yang dipilih untuk menentukan jumlah sampel penelitian ialah kapal rawai tuna diatas 50 GT yang berpangkalan di PPS Nizam Zachman pada tahun 2016 yaitu sebesar 133 kapal. Sampel dalam penelitian ini adalah kapal rawai tuna berpangkalanyang memiliki ukuran diatas 50 GT. Menggunakan rumus slovin didapatkan responden sebanyak 60 kapal rawai tuna.

Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan untuk menjawab tujuan pengaruh penerapan pelaksanaan kebijakan larangan alih muat terhadap produksi perikanan tangkap kapal rawai tuna menggunakan dokumentasi data yang disajikan melalui proses tabulasi. Untuk menjawab tujuan pengaruh penerapan pelaksanaan kebijakan larangan alih muat terhadap kinerja usaha menggunakan teknik wawancara terstruktur dengan kuesioner. Indikator kinerja usaha kapal rawai tuna yang digunakan diadopsi dari Balai Besar Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi Perikanan berupa jumlah trip, produksi serta pendapatan awak kapal.

Untuk menjawab tujuan efektivitas penerapan kebijakan larangan alih muat pada kapal rawai tuna di PPS Nizam Zachman menggunakan analisis skala likert sederhana dengan indikator penilaian efektivitas kebijakan berupa penilaian input, proses, dan output yang diadopsi dari Lembaga Administrasi Negara dalam jurnal berjudul Penilaian Kebijakan Publik. Untuk menjawab

tujuan faktor – faktor yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan larangan alih muat pada kapal rawai tuna menggunakan deskriptif narasi melalui kuesioner.

HASIL DAN PEMBAHASAN

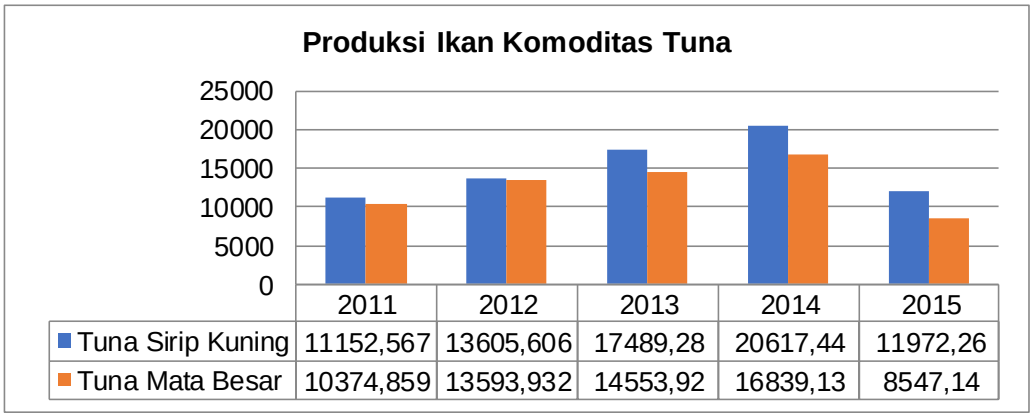
Pelaksanaan Kebijakan Larangan Alih Muat pada Kapal Rawai Tuna di PPS Nizam Zachman

Pelaksanaan kebijakan larangan *transhipment* bagi usaha penangkapan ikan tertuang dalam Peraturan Menteri KKP No. 57 tahun 2014. Kebijakan ini dalam aturan teknis nya mengharuskan setiap kapal penangkapan ikan untuk mendaratkan hasil tangkapan nya ke pelabuhan terdekat dari zona penangkapan atau WPP terdaftar dalam SIPI. Hal ini dilakukan pemerintah untuk menghindari praktik penjualan ikan di tengah laut dengan menggunakan kapal *transhipment* dan penangkapan yang menggunakan bendera Indonesia dengan izin yang digandakan. Pelaksanaan kebijakan idi Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta sudah berjalan dibuktikan dengan ditaatinya peraturan yang diawasi oleh Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap dan Satuan Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan berupa:

1. Kesesuaian mendaratkan hasil tangkapan berdasarkan SLO (Surat Laik Operasi).
2. Kesesuaian hasil tangkapan perikanan dengan alat penangkapan ikan yang terdaftar di SIPI (Surat Ijin Penangkapan Ikan).
3. Dalam perjalanan berlayar, VMS (Vessel Monitoring System)

Pengaruh Kebijakan Larangan Alih Muat Terhadap Produksi Perikanan Tangkap Kapal Rawai Tuna di PPS Nizam Zachman

Komoditas tuna sirip kuning pada tahun 2014 didapatkan volume ikan sebanyak 20.617 puluh ribu ton. Pada tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 8.645 ribu ton menjadi 11.972 puluh ribu ton atau terjadi penurunan sebesar 27%. Untuk komoditas tuna mata besar pada tahun 2014 didapatkan volume ikan sebanyak 16.839 puluh ribu ton. Pada tahun 2015 mengalami penurunan sebesar 8.292 ribu ton menjadi 8.547 ton atau terjadi penurunan sebesar 33%. Penurunan produksi kedua komoditas tuna yaitu pada tahun 2014 – 2015 terjadi akibat sedikitnya kapal yang melakukan kegiatan penangkapan dan melakukan aktivitas bongkar hasil tangkapan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman. Pada tahun 2014 – 2015 terjadi penurunan sebesar 206 unit kapal yang tidak melakukan kegiatan bongkar.



	2011	2012	2013	2014	2015
Tuna Sirip Kuning	11152,567	13605,606	17489,28	20617,44	11972,26
Tuna Mata Besar	10374,859	13593,932	14553,92	16839,13	8547,14

Gambar 1. Produksi Ikan Komoditas Tuna PPS Nizam Zachman

Pengaruh Kebijakan Larangan Alih Muat Terhadap Kinerja Usaha Kapal Rawai Tuna di PPS Nizam Zachman

Dampak pertama terlihat pada berkurangnya jumlah trip bagi kapal rawai tuna. Sebelum pemberlakuan Peraturan Menteri No. 57 Tahun 2014 mayoritas kapal rawai tuna memiliki masa trip 6 hingga 12 bulan. Dalam kurun waktu 6 hingga 12 bulan ini mereka dapat mendaratkan ikan dengan bantuan kapal pengumpul hingga 2 sampai 3 kali. Bersamaan dengan pengambilan hasil tangkapan oleh kapal pengumpul, kapal penangkapan yang sedang berada di fishing ground pun mendapatkan tambahan asupan perbekalan dan bahan bakar. Hal ini memungkinkan bertambahnya waktu operasi suatu kapal penangkapan dalam hal ini rawai tuna.

Tabel 1. Kinerja Usaha Perikanan Tangkap

Uraian	Peraturan Menteri No. 57 Tahun 2014	
	Sebelum Pemberlakuan	Sesudah Pemberlakuan
Jumlah Trip	Kapal diatas 50 GT rentang waktu 6 - 12 bulan melaut.	Kapal diatas 50 GT rentang waktu 2 - 4 bulan melaut.
Produksi	Kapal diatas 50 GT dengan rentang palka 50 - 70 Ton dapat menghasilkan 100 ton ikan per trip.	Hasil tangkapan sesuai luas palka.
Pendapatan Nelayan	Pekerja kapal diatas 50 GT mendapatkan penghasilan Rp 50.000 ribu per hari serta uang bonus setiap melebihi target tangkapan.	Sulit mendapatkan bonus karena jumlah trip yang singkat.

Berkurangnya jumlah trip menyebabkan dampak secara linier terhadap penurunan produksi hasil tangkapan yang didaratkan. Tuntutan mengirim komoditas tuna dalam keadaan segar menjadi masalah ketika kebijakan larangan transipment diberlakukan. Ikan tuna segar berada dalam kondisi terbaik yaitu dalam kurun waktu 8 jam – 2 minggu pasca penangkapan, setelah melewati 2 minggu maka ikan harus dibekukan. Jika sebelumnya dengan kapal pengangkut pemilik usaha kapal kala rawai tuna dapat memaksimalkan umur kesegaran ikan tidak lebih dari 2 minggu melalui penjemputan menggunakan kapal penangkapan maka sekarang kapal rawai tuna banyak memilih membekukan hasil tangkapan.

Tabel 2. Perbandingan Hasil Tangkapan Rawai Tuna

Tahun	Spesies	Jumlah Ikan	Total Bobot Ikan (Ton)	Tujuan
Juni 2014	YFT	198	7,304	Ekspor
	BET	520	21,992	*Reject*
Juni 2015	YFT / BET	151	5,5	*Reject*

Keterangan:
YFT = *Yellow Fin Tuna*
BET = *Big Eye Tuna*

Kajian perbandingan hasil tangkapan ini dilakukan pada kapal pesisir andalan. Sebelum pemberlakuan Peraturan Menteri No. 57 Tahun 2014 pada bulan Juni tahun 2014 kapal pesisir andalan mampu mendaratkan 198 tuna sirip kuning dengan total bobot 7 ton untuk ekspor dan tuna mata besar sebanyak 520 ekor dengan bobot 21 ton untuk keperluan dalam negeri.

Sementara sesudah pemberlakuan Peraturan Menteri No.57 Tahun 2014 pada bulan Juni tahun 2015 kapal pesisir andalan hanya mampu mendaratkan hasil tangkapan sebanyak 151 ekor dengan total bobot 5 ton untuk keperluan dalam negeri saja. Penurunan hasil tangkapan ini ditenggarai akibat larangan melakukan kegiatan alih muat hasil tangkapan. Meskipun disumbangkan juga oleh faktor cuaca dan faktor lainnya, aturan tersebut membuat kapal pesisir andalan harus mendaratkan ikan ketika palka penuh karena dilarang adanya penjemputan hasil tangkapan oleh kapal pengumpul.

- Kapten : Rp +- 50 Juta / Trip

---------- Pembayaran per hari ----------

- Wakil : Rp 80.000 – 90.000
- KKM : Rp 70.000 – 80.000
- Wakil KKM : Rp 60.000 – 70.000
- Tukang Es : Rp 60.000 – 70.000
- Bosmen (Kepala Kerja) : Rp 60.000 – 70.000
- Koki : Rp 60.000 – 70.000
- ABK : Rp 50.000 – 60.000

Tambahan lainnya

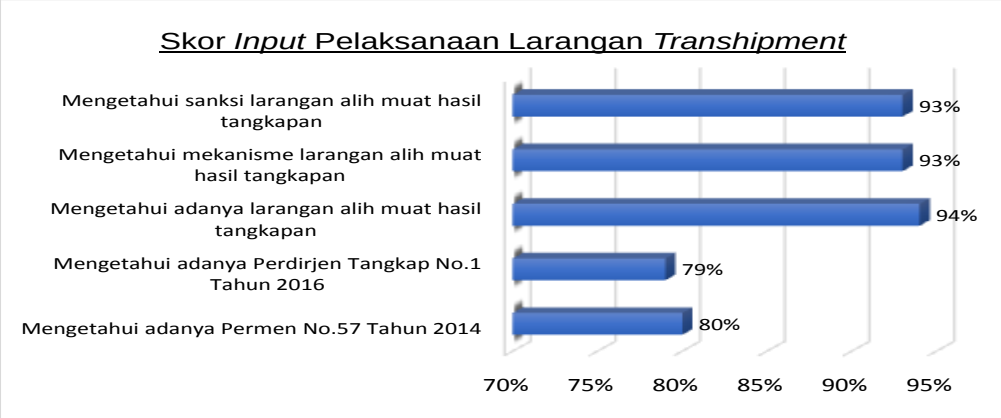
- Uang bongkar : Rp 100.000
- Bonus apabila muatan penuh ketika mendarat
- Uang makan di darat : Rp 90.000 / hari
- THR hari raya : 1 bulan X gaji

Gambar 2. Rincian Penghasilan Pekerja Kapal Rawai Tuna

Penurunan hasil tangkapan juga berdampak pada pendapatan yang diperoleh oleh kapten kapal serta anak buah kapal rawai tuna. Anak buah kapal rawai tuna mendapatkan penghasilan tambahan melalui hasil pancingan sampingan. Hasil pancingan sampingan didapatkan melalui proses memancing yang dilakukan sembari menunggu proses memancing tuna, karena alat tangkap rawai tuna hanya beroperasi aktif pada pagi serta sore (*setting dan hauling)* sehingga di sela – sela menunggu proses *haulingi* awal kapal mampu melakukan proses memancing sebagai penghasilan tambahan. Penurunan penghasilan terjadi ketika waktu melaut yang berkurang menyebabkan awak kapal kehilangan kesempatan untuk melakukan kegiatan memancing sampingan dan hanya bergantung pada penghasilan harian.

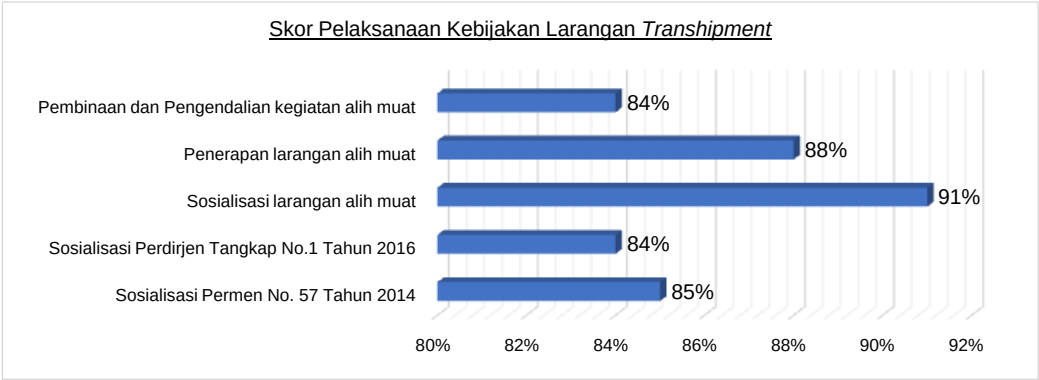
Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan Larangan Alih Muat di PPS Nizam Zachman

Kuesioner penilaian efektivitas kebijakan larangan alih muat pada kapal rawai tuna dilakukan pada 60 kapal sebagai responden. Dengan analisis skala likert sederhana maka didapatkan hasil sebagai berikut;



Gambar 3. Respon Terhadap Masukan Kebijakan Larangan *Transhipment*

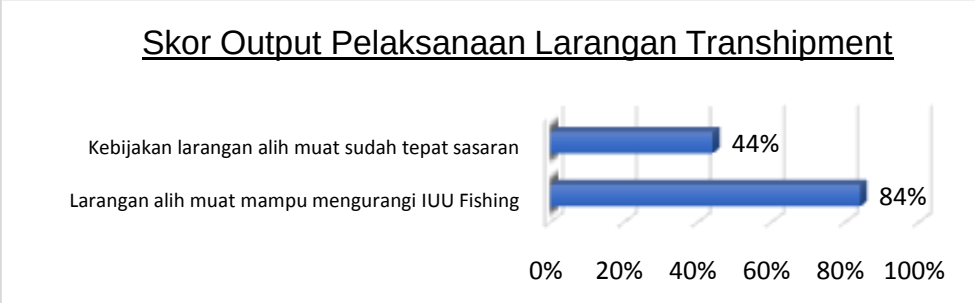
Mewakili tahapan pengetahuan tentang Peraturan Menteri No, 57 Tahun 2014 dan Peraturan Direktorat Jenderal Tangkap No. 1 Tahun 2016 Kementerian Kelautan dan perikanan tentang larangan alih muat hasil perikanan tangkap dapat dikategorikan sebagai pencapaian yang sagat baik. Hal ini tercapai karena ketika kebijakan resmi diberlakukan tenaga penyuluh UPT Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman secara gencar mensosialisasikan kebijakan ini hingga ke tingkat nelayan, selain itu pemilik serta pengurus kapal juga diberikan sosialisasi terkait larangan alih muat hasil tangkapan ini. Hal ini dapat diinterpertasikan bahwa seluruh responden yang melakukan kegiatan penangkapan ikan dalam naungan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman mengerti bahwa terdapat larangan melakukan kegiatan alih muat hasil tangkapan di tengah laut. Selain itu melalui kerjasama antara UPT PPS Nizam Zachman dengan PSDKP Muara baru memastikan bahwa seluruh pelaku usaha perikanan di PPS Nizam Zachman agar mengerti tentang adanya kebijakan tersebut guna menghindari sanksi yang tertuang dalam Peraturan Menteri maupun Peraturan Direktorat Jenderal.



Gambar 4. Respon Terhadap Pelaksanaan Kebijakan Larangan *Transhipment*

Mewakili tahapan pelaksanaan penerapan sosialisasi tentang Peraturan Menteri No, 57 Tahun 2014 dan Peraturan Direktorat Jenderal Tangkap No. 1 Tahun 2016 Kementerian Kelautan dan perikanan tentang larangan alih muat hasil perikanan tangkap dapat dikategorikan sebagai pencapaian yang sangat baik. Menurut penuturan responden, sosialisasi dilaksanakan secara baik dalam arti kata mampu diterima oleh semua pihak, namun terdapat beberapa individu yang tengah

melaut sehingga memiliki keterbatasan menerima informasi. Ketidaktahuan ini hanya sebatas produk hukum yang mengatur, tetapi intisari kebijakan tentang larangan alih muat responden ini responden tersebt mengerti karena ketika pulang melaut segera diinformasikan kembali oleh pemilik kapal mereka serta instansi terkait. Penerapan kebijakan pun diterapkan secara tegas dan baik, menurut penuturan pemilik kapal, pelaku usaha perikanan tidak berani ambil resiko untuk memindahkan hasil tangkapan mengingat beratnya sanksi yang diberikan apabila melakukan pelanggaran alih muat ini. Pada tingkat kapten kapal rawai tuna pun diakui bahwa setelah tahun 2014 tren kegiatan penangkapan mulai berubah dengan tidak adanya lagi aktivitas pemindahan ikan di tengah laut atau dalam arti lain jika palka penyimapanan ikan sudah penuh mereka akan kembali ke pelabuhan yang terdaftar dalam SPB atau surat persetujuan berlayar. Pembinaan dan pengendalian kebijakan larangan alih muat di PPS Nizam Zachman guna mencegah adanya pelanggaran alih muat ini dilakukan melalui kerjasama antara kesyahbandaran dengan PSDKP melakukan serangkaian pemeriksaan sebelum memberikan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dan PSDKP mengeluarkan SLO (Surat Laik Operasi) berupa pemeriksaan kelengkapan kapal penangkapan seperti fungsi VMS, line hauler, dan lain – lain, Jika ditemukan ada alat pendukung penangkapan yang tidak berfungsi maka kami tidak akan mengeluarkan surat tersebut yang dampaknya kapal tidak akan bisa melakukan penangkapan.



Gambar 5. Respon Terhadap Luaran Kebijakan Larangan *Transhipment*

Mewakili tahapan luaran pelaksanaan Peraturan Menteri No, 57 Tahun 2014 dan Peraturan Direktorat Jenderal Tangkap No. 1 Tahun 2016 Kementerian Kelautan dan perikanan tentang larangan alih muat hasil perikanan tangkap dapat dikategorikan sebagai pencapaian yang baik. Responden penelitian ini sudah mengerti bahwa tujuan diberlakukannya kebijakan ini untuk membenahi sistem pencatatan hasil tangkapan serta proses penanganan hasil tangkapan yang sesuai dengan prosedur. Hal ini diakui memang menjadi kekurangan sektor perikanan Indonesia yang kesulitan melakukan pendataan hasil tangkapan akibat adanya praktik pemindahan hasil tangkapan sehingga tidak melalui pelabuhan yang terdaftar. Selain itu adanya kebijakan ini juga mampu membenahi kembali sistem retribusi hasil tangkapan yang didaratkan melalui pelabuhan yang sebelumnya pelaksanaannya terhambat karena hasil tangkapan terlebih dahulu dipindahkan di tengah laut. Responden menyatakan setuju apabila kebijakan ini dapat memberikan dampak berupa pembenahan kegiatan penangkapan ikan dalam hal peningkatan sarana dan prasarana melalui regulasi yang sesuai dengan Undang Undang. Menurut sebagian responden kebijakan ini

lebih tepat diberlakukan bagi kapal dengan alat tangkap selain rawai tuna seperti jaring cumi, pukat cincin dan jaring insang.

Tabel 3. Efektivitas Kebijakan Larangan *Transhipment*

Uraian	Skor	Keterangan
Input (Masukan)	87,8 %	Sangat Baik
*Process (*Pelaksanaan)	86,4 %	Sangat Baik
*Output (*Luaran)	64 %	Baik

Maka dapat dikatakan bahwa kebijakan larangan transhipment pada kapal rawai tuna di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman sudah efektif namun pada indikator output presentase skor yang didapatkan hanya sebesar 64%. Indikator output atau luaran ini merupakan indikator dengan kriteria penerimaan responden terhadap keberadaan kebijakan ini serta presepsi responden apakah kebijakan ini sudah tepat dilakukan atau tidak. Karena jika indikator input atau masukan serta process atau pelaksanaan sudah sangat baik atau sangat efektif namun indikator luaran masih rendah maka akan membuat responden dalam hal ini komunitas kapal rawai tuna akan merasa tidak menerima manfaat dalam menerapkan kebijakan larangan transhipment ini.

Faktor – Faktor yang mempengaruhi Pelaksanaan Kebijakan Larangan Alih Muat pada Kapal Rawai Tuna di PPS Nizam Zachman

Berdasarkan hasil wawancara diperoleh faktor yang menyebabkan sulitnya penegakan larangan alih muat hasil tangkapan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta:

1. Tuntutan kesegaran produk tidak mampu dipenuhi oleh pelaku usaha kapal rawai tuna. Dengan rentang waktu maksimal 8 jam – 2 minggu, dalam kurun waktu tersebut kapal rawai tuna harus berpacu untuk mendaratkan hasil tangkapannya guna memenuhi klasifikasi tuna layak kirim untuk ekspor. Apabila melewati 2 minggu terpaksa hasil tangkapan harus dibekukan dan mengurangi nilai jual. Tuna segar dihargai per kg Rp 80.000 – Rp 100.000, tetapi ketika sudah dibekukan harga jual per kg akan berkurang setengahnya dari Rp 40.000 – Rp 60.000.
2. Mekanisme kapal penyangga tidak tersedia. Jika sebelum diberlakukannya Peraturan Menteri No.57 Tahun 2014 kapal penangkap dapat berafiliasi dengan kapal pengumpul maka setelah Peraturan Menteri ini diturunkan KKP kembali menurunkan produk hukum bersifat mekanisme yang tertuang dalam Peraturan Direktorat Jenderal 1 Tahun 2016. Dalam Peraturan Direktorat Jenderal 1 Tahun 2016 disebutkan bahwa kapal penangkap dapat melakukan alih muat dengan kapal penyangga melalui kontrak kerja yang disepakati bersama. Polemik muncul ketika kapal penyangga dipermasalahkan legalitasnya karena dalam UU 45 tahun 2009 tidak ada istilah kapal penyangga dalam kegiatan pertikanan tangkap.

Perlu dicermati suatu perubahan pola melaut pada kapal rawai tuna pasca penerapan Permen No, 57 Tahun 2014. Ketika kebijakan larangan *transhipment* diberlakukan maka akan tercipta usaha kapal rawai tuna dalam 2 kondisi. Kondisi pertama bagi kapal yang tetap mengikuti gaya menangkap sebelum kebijakan ini diberlakukan. Dalam hal ini kapal rawai tuna tetap melaut

selama 2 hingga 6 bulan dengan catatan hasil tangkapan seluruhnya dibekukan. Kondisi kedua bagi kapal yang sudah beradaptasi dengan peraturan larangan alih muat yang ada, kapal dengan masa melaut kurang dari 2 bulan akan kembali mendarat dengan hasil tangkapan yang segar. Maka Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman harus menciptakan peluang yang seimbang bagi dua kapal dengan kondisi yang berbeda ini. Pada kapal dengan kondisi pertama atau kapal rawai tuna dengan hasil tangkapan beku perlu dilakukan upaya penambahan nilai tambah yang dapat dilakukan dengan pengembangan penanangan produk perikanan seperti pengalengan atau proses pembekuan ikan. Untuk kapal rawai tuna dengan kondisi kedua atau kapal rawai tuna dengan hasil tangkapan segar dapat dilakukan perbaikan stuktur harga jual ikan melalui pengadaan lelang di TPI yang berada pada kawasan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman. Pelaksanaan jual beli ikan di PPS Nizam Zachman pada umumnya tanpa melalui tempat pelelangan ikan. Hal ini terjadi karena mayoritas hasil tangkapan ikan tuna di PPS Nizam Zachman untuk ekspor. Sementara menurut UU No. 45 Tahun 2009 tentang perikanan komoditas ikan guna kebutuhan ekspor diperbolehkan untuk tidak mengikuti proses pelelangan.

Selanjutnya diperlukan pengkajian penerapan kebijakan yang tepat bagi keberlangsungan kegiatan penangkapan usaha rawai tuna. Penerapan larangan alih muat yang tertuang dalam Peraturan Menteri No.57 Tahun 2014 dirasa belum mengakomodir kebutuhan usaha kapal rawai tuna dalam memenuhi kegiatan penangkapan yang efektif dan efisien. Diperlukan sebuah produk hukum turunan yang mengatur sebuah mekanisme alih muat yang tepat bagi sistem penangkapan kapal rawai tuna. Meskipun Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap sudah mengeluarkan Peraturan Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 1 Tahun 2016 tentang penangkapan ikan dalam satu kesatuan operasi yang mengatur diperbolehkannya kapal penyangga untuk mengangkut ikan dalam satu kesepakatan pakta intgeritas, namun jika kita melihat kembali pada UU No.45 Tahun 2009 tentang Perikanan tidak ada satu pasal maupun ayat yang menjelaskan atau melegalkan keberadaan kapal penyangga. Dalam UU No. 45 Tahun 2009 sistematika pengangkutan kapal hanya dijelaskan menggunakan kapal pengakut. Menggunakan sebuah kapal penjemput, penyangga atau pengangkut ikan di tengah laut dalam satu manajemen usaha yang sama dapat dijadikan sebuah solusi bagi terwujudnya sebuah sistem alih muat yang sesuai dengan koridor hukum dan perwujudan perikanan yang berkelanjutan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pengaruh penerapan pelaksanaan kebijakan larangan alih muat pada hasil produksi sektor perikanan tangkap mengalami penurunan pada kurun waktu 2014 – 2015. Terjadi penurunan sebesar 15% untuk total produksi tangkapan dan penurunan sebesar 27% untuk hasil tangkapan komoditas tuna. Pengaruh penerapan pelaksanaan kebijakan larangan alih muat pada kinerja usaha penangkapan ikan kapal rawai tuna mengalami penurunan diukur dari 60 responden kapal rawai tuna. Penurunan kinerja usaha terlihat pada berkurangnya lama trip melaut, penurunan

tonase dan ukuran hasil tangkapan serta berkurangnya pendapatan akibat tidak mampu mendapatkan bonus membawa pulang hasil tangkapan penuh pada palka. Efektivitas penerapan kebijakan larangan alih muat hasil tangkapan diukur menggunakan kuesioner dengan metode skala likert. Melalui 60 responden didapatkan kinerja input dan proses untuk pelaksanaan kebijakan dalam rentang baik. Sementara untuk kinerja output responden memperoleh hasil netral. Faktor yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan alih muat hasil tangkapan pada usaha kapal rawai tuna di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman adalah bagi pelaku usaha adalah ketidakmampuan memenuhi tuntutan kesegaran produk ikan serta tidak adanya mekanisme kegiatan alih muat yang sesuai dengan koridor hukum yang berlaku. Sementara bagi instansi terkait adalah ketidaksesuaian alat bantu utama dan pendukung kegiatan penangkapan

Saran

Bagi pemerintah atau dalam hal ini Kementerian Kelautan dan Perikanan guna mencapai keterkaitan yang menguntungkan bagi 3 sektor yaitu pemerintah, swasta dan masyarakat maka peneliti memberikan saran berupa pembuatan peraturan turunan dari Peraturan Menteri No. 57 Tahun 2014 tentang aturan teknis atau operasional terkait mekanisme alih muat hasil tangkapan. Pemerintah perlu membuat aturan teknis atau operasional kembai karena setelah terbitnya Peraturan Menteri No. 57 Tahun 2014 tidak ada produk hukum yang secara nyata menjelaskan bagaimana mekanisme alih muat yang sesuai dengan koridor penangkapan ikan yang benar. Bagi pengusaha kapal rawai tuna dibutuhkan ketersediaan untuk berkontribusi serta kerjasama yang baik dengan instansi terkait guna mewujudkan suatu kegiatan penangkapan ikan yang berkelanjutan dan tidak berpotensi terjadi praktik IUU Fishing. Melaksanakan kegiatan penangkapan sesuai dengan koridor hukum yang berlaku dan tidak melanggar akan mewujudkan suatu kegiatan usaha perikanan yang menguntungkan bagi seluruh pihak yang terkait. Bagi penelitian selanjutnya, penelitian ini dapat dikembangkan dengan meneliti hubungan kemitraan kapal rawai tuna dengan stakeholders terkait dalam Pelabuhan Perikanan Samudera seperti pemilik kapal pengangkut guna menanggulangi pelanggaran alih muat hasil tangkapan ikan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan terima kasih kepada para pihak yang berkontribusi pada penelitian ini, pihak Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta (PPSNZJ) yang bertempat di Jl. Tuna Raya No. 1 Muara Baru Ujung, Desa Penjaringan,Kota Jakarta Utara yang telah mengizinkan penulis memperoleh data sesuai yang penulis butuhkan.

DAFTAR PUSTAKA

Hikmayani, Yayan. 2015. Efektivitas Pemberlakuan Kebijakan Moratorium Kapal Eks Asing dan *Transhipment* Terhadap Kinerja Usaha Penangkapan Ikan. DKI Jakarta: Balai Besar Penelitian Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan. Jurnal Kebijakan Sosek KP Vol, 5 No. 2 Tahun 2015.

Sunarno, 2008. *Analisis Kebijakan Publik*. Jakarta. Lembaga Administrasi Negara

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor/57/PERMEN-KP/2014 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Per.30/MEN/2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor: Per.30/MEN/2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

Sugiyono. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D. Bandung: CV. ALFABETA. [2014].