

**Prosiding Seminar Nasional dalam Rangka Dies Natalis Ke-36  
Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan.  
“Transformation of Research and Innovation Oriented Toward Future Techno-Agro-  
Maritime Practices”  
Makassar, 15 Oktober 2024**

---

**Komparasi Kriteria Teknis dan Operasional Klasifikasi Kelas Pelabuhan  
Perikanan di Indonesia Berdasarkan PP No. 27/2021 dan PERMEN KP No.  
PER.08/MEN/2012**

***Comparison of Technical and Operational Criteria for Classification of Fishing Port  
Classes in Indonesia Based on PP No. 27/2021 and PERMEN KP No.  
PER.08/MEN/2012***

**Shidik Burhani<sup>1\*</sup>, Syamsul Marlin Amir<sup>1</sup>, Alim Budiman<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Pengelolaan Pelabuhan Perikanan, Jurusan Teknologi Kemaritiman dan Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan

<sup>2</sup>Mahasiswa Prodi Pengelolaan Pelabuhan Perikanan, Jurusan Teknologi Kemaritiman dan Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan

\*Korespondensi: shidik.burhani@gmail.com

**Abstrak**

Pelabuhan perikanan di Indonesia memainkan peran penting dalam memperkuat perekonomian maritim nasional dengan menjadi pusat pendaratan, penyimpanan, dan distribusi hasil perikanan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kriteria teknis dan operasional dalam penentuan kelas pelabuhan perikanan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 2021 dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.08/MEN/2012. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif melalui studi literatur, dengan memanfaatkan data sekunder dari peraturan dan literatur yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Peraturan Pemerintah No. 27 tahun 2021 memberikan fleksibilitas lebih pada pelabuhan kecil seperti Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) dan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) terkait standar minimum tonase kapal, panjang dermaga, dan volume ikan yang didaratkan. Hal ini memungkinkan pelabuhan-pelabuhan tersebut beradaptasi dengan kebutuhan lokal tanpa menurunkan efisiensi operasional. Di sisi lain, pelabuhan utama seperti Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) tetap mempertahankan standar tinggi untuk mendukung kegiatan ekspor dan pengolahan perikanan, guna meningkatkan daya saing produk Indonesia di pasar internasional. Perubahan ini memungkinkan pelabuhan di Indonesia untuk berfungsi lebih efektif dalam memenuhi kebutuhan domestik dan internasional. Rekomendasi penelitian ini adalah perlunya peningkatan fasilitas ekspor pada pelabuhan utama dan pemantauan pelaksanaan standar fleksibel di pelabuhan kecil, agar kelonggaran yang diberikan tetap mendukung produktivitas pelabuhan secara keseluruhan. Peraturan Pemerintah No. 27/2021 lebih adaptif terhadap kebutuhan lokal, sementara mempertahankan peran strategis pelabuhan utama.

**Kata Kunci:** Pelabuhan Perikanan, Klasifikasi Pelabuhan, PP 27/2021, PER.08/2012, Pengelolaan Perikanan

**Abstract**

Fishing ports in Indonesia play a significant role in strengthening the national maritime economy by serving as hubs for the landing, storage, and distribution of fishery products. This study aims to examine the technical and operational criteria in the classification of fishing ports based on Government Regulation No. 27 of 2021 and Minister of Marine Affairs and Fisheries Regulation No. PER.08/MEN/2012. This research uses a qualitative approach through a literature review, utilizing secondary data from relevant regulations and literature. The results show that Government Regulation No. 27 of 2021 provides greater flexibility for smaller ports, such as Nusantara Fishery Ports (PPN) and Fish Landing Bases (PPI), in terms of minimum standards for vessel tonnage, dock length, and landed fish volume. This flexibility allows these ports to adapt to local

needs without compromising operational efficiency. Meanwhile, major ports such as Ocean Fishery Ports (PPS) maintain high standards to support export and fish processing activities, thereby enhancing the competitiveness of Indonesian products in the international market. These changes enable Indonesian fishing ports to function more effectively in meeting both domestic and international demands. The study recommends increasing export facilities at major ports and monitoring the implementation of flexible standards at smaller ports to ensure that the flexibility provided continues to support overall port productivity. Government Regulation No. 27/2021 is more adaptive to local needs while maintaining the strategic role of major ports.

**Keywords:** *Fishing Ports, Port Classification, Government Regulation No. 27/2021, PER.08/2012, Fishery Management*

## **PENDAHULUAN**

Pelabuhan perikanan di Indonesia memainkan peran penting dalam memperkuat ekonomi maritim dan perikanan nasional dengan menjadi pusat pendaratan, penyimpanan, dan distribusi komoditas perikanan. Pengelolaan pelabuhan yang efektif sangat penting untuk meningkatkan daya saing sektor perikanan baik secara nasional maupun internasional. Aspek kunci dari manajemen ini adalah menetapkan hierarki atau klasifikasi pelabuhan, yang memandu alokasi sumber daya dan pengembangan infrastruktur untuk memenuhi kebutuhan regional. Integrasi pelabuhan penangkapan ikan ke dalam sistem kohesif, sebagaimana diuraikan dalam Rencana Jangka Menengah Nasional 2020-2024, bertujuan untuk menghubungkan pasar domestik dan internasional, dengan pelabuhan yang diklasifikasikan sebagai hub, sub-hub, dan pengumpan berdasarkan sistem penilaian (Srialdoko *et al.*, 2022). Klasifikasi ini membantu dalam mengoptimalkan layanan operasional dan memastikan bahwa fasilitas memenuhi standar nasional dan internasional (Srialdoko *et al.*, 2022). Namun, banyak pelabuhan perikanan di Indonesia menghadapi tantangan seperti fasilitas yang tidak memadai dan pengelolaan yang buruk, yang menghambat potensi mereka untuk menarik investasi dan meningkatkan penanganan dan kualitas ikan (Lubis, 2011). Misalnya, Pelabuhan Nelayan Kepulauan Tanjungpandan di Pulau Belitung ditemukan memiliki fasilitas yang tidak memenuhi standar yang disyaratkan, berdampak pada rantai pasokan ikan (Nur *et al.*, 2023). Selain itu, dampak sosial ekonomi pelabuhan seperti pelabuhan nelayan Idi menyoroti perlunya strategi untuk meningkatkan efisiensi dan pendapatan bagi masyarakat lokal (Insyafrijal *et al.*, 2018). Pengembangan pelabuhan seperti PPSNZJ sebagai pusat pasar ikan melibatkan strategi yang berfokus pada produk, fasilitas, dan perbaikan kelembagaan untuk melayani pasar domestik dan internasional (Sam *et al.*, 2011). Selain itu, penerapan model lelang ikan modern dapat meningkatkan pendapatan nelayan dengan meningkatkan sistem pemasaran ikan (Lubis & Pane, 2012). Secara keseluruhan, pengembangan strategis dan pengelolaan pelabuhan perikanan, dengan mempertimbangkan faktor ekonomi, sosial, dan lingkungan, sangat penting untuk pengelolaan bisnis perikanan yang berkelanjutan di Indonesia (Kurniawan, 2023).

Dasar hukum yang mengatur penentuan hirarki pelabuhan perikanan di Indonesia terutama ditetapkan oleh Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan (PERMEN KP) Nomor 08 Tahun 2012, yang mengklasifikasikan pelabuhan perikanan berdasarkan indikator seperti kapasitas tangkapan, fasilitas pendukung, dan peran ekonominya di tingkat lokal dan regional. Peraturan ini semakin diperkuat dengan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021, yang menekankan pemanfaatan berkelanjutan dan optimalisasi pengelolaan sumber daya perikanan (Rohani *et al.*, 2023). Integrasi pelabuhan penangkapan ikan ke dalam sistem kohesif merupakan tujuan strategis yang diuraikan dalam Rencana Jangka Menengah Nasional 2020-2024, yang bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan ini ke pasar domestik dan internasional. Integrasi ini melibatkan sistem penilaian untuk mengklasifikasikan port sebagai hub, sub-hub, dan pengumpan, dengan port khusus diidentifikasi untuk setiap kategori (Srialdoko *et al.*, 2022). Peran strategis pelabuhan perikanan sangat penting

untuk pengembangan perikanan laut, namun banyak pelabuhan masih memiliki fasilitas di bawah standar dan manajemen yang lemah, yang menghambat potensi mereka untuk menarik investasi dan mengoptimalkan kontribusi ekonomi mereka (Lubis, 2011)]. Selain itu, isu-isu seperti *Illegal Unreported Unregulated Fishing* (IUUF) menimbulkan tantangan yang kompleks, dengan kerugian ekonomi yang besar setiap tahun. Upaya untuk menanggulangi IUUF mencakup langkah-langkah peraturan seperti penerbitan Surat Persetujuan Pelayaran, yang merupakan bagian dari strategi yang lebih luas untuk meningkatkan tata kelola pelabuhan dan efisiensi layanan (Amir, 2023).

Dalam perkembangannya, klasifikasi atau hierarki pelabuhan perikanan menjadi salah satu instrumen penting yang membantu pemerintah dalam pengambilan keputusan yang berkaitan dengan distribusi anggaran, peningkatan infrastruktur, dan kebijakan ekonomi perikanan. Namun, belum adanya standar yang fleksibel dan adaptif pada dinamika lingkungan ekonomi global menjadi tantangan tersendiri dalam pengelompokan pelabuhan perikanan yang efektif dan efisien, yang harus lebih responsif terhadap perubahan kapasitas produksi, dan kebutuhan pasar.

Berdasarkan permasalahan di atas, penelitian ini bertujuan untuk menentukan aspek penentuan hierarki atau kelas pelabuhan perikanan Untia. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan panduan yang lebih sistematis untuk menetapkan hierarki Pelabuhan Perikanan Untia.

## **BAHAN DAN METODE**

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Perikanan Untia pada bulan Mei-Oktober 2024. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi literatur. Metode studi literatur atau dikenal juga dengan istilah studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dan informasi dengan menelaah sumber-sumber tertulis seperti jurnal ilmiah, buku referensi, ensiklopedia, serta sumber-sumber lain yang terpercaya baik dalam bentuk tulisan atau dalam format digital yang relevan dan berhubungan dengan objek yang sedang diteliti. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder, yakni peraturan perundang-undangan, artikel ilmiah, buku yang berisi tentang aspek-aspek penentuan kelas/ hierarki pelabuhan perikanan. Data dianalisis menggunakan teknik analisis deskriptif yakni analisis yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data sesuai dengan yang sebenarnya kemudian data-data tersebut disusun, diolah dan dianalisis untuk mendapatkan gambaran mengenai masalah yang ada (Sugiyono, 2018).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penentuan kelas pelabuhan perikanan merupakan komponen esensial dalam pengelolaan infrastruktur perikanan di Indonesia. Pelabuhan-pelabuhan ini berfungsi sebagai titik tumpu aktivitas pendaratan, pengolahan, distribusi, dan ekspor hasil perikanan. Analisis terhadap dua peraturan utama, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 (selanjutnya disebut PP 27/2021) dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.08/MEN/2012 (selanjutnya disebut PER.08/2012), memberikan gambaran mendalam mengenai dinamika perubahan dan penyesuaian standar teknis serta operasional dalam klasifikasi pelabuhan perikanan di Indonesia. Pembahasan ini mengidentifikasi perbedaan kriteria teknis dan operasional, mengeksplorasi persamaan kedua peraturan, serta memberikan rekomendasi untuk memperkuat regulasi dan implementasi teknis di lapangan.

Tabel 1. Kriteria Teknis dan Operasional Pelabuhan Perikanan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021

No	Kriteria	PPS	PPN	PPP	PPI
<b>A Kriteria Teknis</b>					
A1	Daerah operasional kapal yang dilayani	Perairan Indonesia, ZEEI, dan laut lepas	Perairan Indonesia, ZEEI, dan laut lepas	Perairan Indonesia, ZEEI	Perairan Indonesia, ZEEI
A2	Fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan (GT)	≥60	≥30	≥10	≥10
A3	Panjang dermaga (m) dan kedalaman kolam (m)	≥300 ≥-3	≥150 ≥-3	≥100 ≥-2	≥13 ≥-1
A4	Kapasitas daya tampung kapal perikanan	≥6000 GT/ 100 kapal	≥2250 GT/ 75 kapal	≥300 GT/ 30 kapal	≥75 GT/ 15 kapal
A5	Luas lahan Pelabuhan (ha)	≥20	≥10	≥5	≥1
<b>B Kriteria Operasional</b>					
B1	Volume ikan rata-rata yang didaratkan (ton/hari)	≥50	≥15	≥5	≥0,5
B2	Kegiatan ekspor ikan Terdapat industri	Ya	Tidak	Tidak	Tidak
B3	pengolahan ikan dan industri penunjang lainnya	Ada	Ada	Ada	Tidak

Tabel 2. Kriteria Teknis dan Operasional Pelabuhan Perikanan menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.08/MEN/2012

No	Kriteria	PPS	PPN	PPP	PPI
<b>A Kriteria Teknis</b>					
A1	Daerah operasional kapal yang dilayani	Perairan Indonesia, ZEEI, dan laut lepas	Perairan Indonesia, ZEEI	Perairan Indonesia	Perairan Indonesia
A2	Fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan (GT)	≥60	≥30	≥10	≥5
A3	Panjang dermaga (m) dan kedalaman kolam (m)	≥300 ≥-3	≥150 ≥-3	≥100 ≥-2	≥50 ≥-1

No	Kriteria	PPS	PPN	PPP	PPI
A4	Kapasitas daya tampung kapal perikanan	≥6000 GT/ 100 kapal	≥2250 GT/ 75 kapal	≥300 GT/ 30 kapal	≥75 GT/ 15 kapal
A5	Luas lahan Pelabuhan (ha)	≥20	≥10	≥5	≥1
<b>B Kriteria Operasional</b>					
B1	Volume ikan rata-rata yang didaratkan (ton/hari)	≥50	≥30	≥5	≥2
B2	Kegiatan ekspor ikan Terdapat industri pengolahan ikan dan industri penunjang lainnya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak
B3		Ada	Ada	Ada	Tidak

Analisis terhadap kriteria teknis dan operasional pelabuhan perikanan di Indonesia menunjukkan adanya perbedaan signifikan antara Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 (PP 27/2021) dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.08/MEN/2012 (PER.08/2012). Kedua peraturan ini memiliki tujuan utama yang sama, yaitu untuk mengelola pelabuhan perikanan secara optimal, tetapi perbedaan pada beberapa kriteria penting mengindikasikan perubahan pendekatan pemerintah dalam mendukung industri perikanan nasional. Perubahan-perubahan ini terutama terlihat dalam kriteria teknis dan operasional di setiap kelas pelabuhan, dari Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) hingga Pelabuhan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI).

Pada kriteria teknis, perbedaan pertama muncul pada cakupan daerah operasional kapal yang dilayani di masing-masing kelas pelabuhan. Dalam PP 27/2021, PPS dan PPN dirancang untuk melayani kapal yang beroperasi di perairan Indonesia, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI), serta laut lepas. Sementara itu, PPP dan PPI dibatasi hanya pada perairan Indonesia dan ZEEI. Di sisi lain, PER.08/2012 memberikan cakupan yang lebih terbatas, di mana hanya PPS yang diizinkan untuk melayani kapal di laut lepas. PPN dibatasi hanya untuk perairan Indonesia dan ZEEI, sementara PPP dan PPI hanya melayani kapal di perairan Indonesia. Pembatasan yang lebih ketat dalam PER.08/2012 bertujuan untuk menyelaraskan fungsi pelabuhan dengan infrastruktur yang tersedia, terutama untuk pelabuhan pusat kegiatan penangkapan ikan tradisional, yang sangat penting bagi perekonomian Indonesia tetapi menghadapi tantangan seperti penangkapan ikan yang berlebihan dan kebutuhan akan pengelolaan yang berkelanjutan (Awak et al., 2023).

Perbedaan berikutnya terlihat pada fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan di setiap kelas pelabuhan. Baik PP 27/2021 maupun PER.08/2012 menetapkan standar yang sama untuk PPS, PPN, dan PPP, dengan minimum tonase yang dilayani masing-masing ≥60 GT untuk PPS, ≥30 GT untuk PPN, dan ≥10 GT untuk PPP. Namun, perbedaan muncul di PPI, di mana PP 27/2021 menetapkan minimum tonase kapal yang dilayani sebesar ≥10 GT, sedangkan PER.08/2012 menetapkan standar lebih rendah, yaitu ≥5 GT. Standar yang lebih rendah pada PER.08/2012 untuk PPI menunjukkan adanya fleksibilitas untuk melayani kapal-kapal kecil, yang relevan untuk pelabuhan yang sering digunakan oleh nelayan tradisional. Fleksibilitas ini sangat penting bagi PPI, yang sering melayani nelayan tradisional yang mengoperasikan kapal kecil, sehingga mendukung

komunitas nelayan lokal tanpa memaksakan beban teknis yang berat. Studi PPI Karangsong, pelabuhan di Indramayu, mengungkapkan bahwa banyak kapal, termasuk kapal di bawah 5 GT, aktif, hal ini menyatakan pentingnya menampung kapal yang lebih kecil (Apriliani *et al.*, 2022). Selain itu, dinamika operasional di PPP Larangan, di mana kegiatan penangkapan ikan berkontribusi signifikan terhadap perekonomian lokal, menunjukkan perlunya layanan pelabuhan yang efisien untuk menangani berbagai ukuran kapal dan memastikan operasi penangkapan ikan yang efektif (Imron *et al.*, 2021). Standar ini memberikan ruang bagi pelabuhan PPI untuk mendukung nelayan lokal tanpa beban teknis yang berat.

Kedua peraturan juga memiliki perbedaan dalam kriteria panjang dermaga dan kedalaman kolam, khususnya untuk PPI. Pada PPS, PPN, dan PPP, baik PP 27/2021 maupun PER.08/2012 konsisten menetapkan standar minimum panjang dermaga dan kedalaman kolam, yaitu 300 meter dan -3 meter untuk PPS, 150 meter dan -3 meter untuk PPN, serta 100 meter dan -2 meter untuk PPP. Namun, pada PPI, PP 27/2021 menetapkan panjang dermaga minimal hanya 13 meter dengan kedalaman kolam -1 meter, sementara PER.08/2012 menetapkan standar yang lebih tinggi dengan panjang dermaga minimal 50 meter. Standar yang lebih rendah pada PP 27/2021 untuk PPI menunjukkan fleksibilitas dalam menyediakan infrastruktur yang lebih sederhana, yang disesuaikan untuk pelabuhan kecil yang melayani kapal-kapal nelayan kecil. Standar ini sejalan dengan kebutuhan kinerja operasional pelabuhan kecil, di mana fokusnya adalah memfasilitasi operasi yang efisien dengan sumber daya terbatas, sebagaimana dibuktikan oleh status kinerja PPI Lappa yang baik meskipun fasilitasnya berskala lebih kecil (Rahmadani *et al.*, 2022).

Selain itu, standar kapasitas daya tampung kapal perikanan di semua kelas pelabuhan tetap konsisten antara kedua peraturan. PPS diharuskan memiliki kapasitas minimal 6.000 GT atau 100 kapal, PPN sebesar 2.250 GT atau 75 kapal, PPP sebesar 300 GT atau 30 kapal, dan PPI sebesar 75 GT atau 15 kapal. Konsistensi ini menunjukkan bahwa pemerintah mempertahankan kapasitas dasar yang sama untuk memastikan kemampuan pelabuhan dalam menampung kapal sesuai dengan fungsi masing-masing kelas. Standar daya tampung yang seragam ini mencerminkan fokus pada infrastruktur inti yang mendukung kapasitas operasi dasar pelabuhan di semua kelas.

Pada kriteria operasional, perbedaan mencolok tampak pada standar volume ikan rata-rata yang didaratkan. Di PPS, kedua peraturan menetapkan standar rata-rata volume ikan yang didaratkan minimal 50 ton per hari. Namun, pada PPN, PP 27/2021 menetapkan standar lebih rendah, yaitu 15 ton per hari, dibandingkan dengan 30 ton per hari pada PER.08/2012. Penurunan standar ini tampaknya bertujuan untuk memberikan kelonggaran operasional bagi pelabuhan skala regional yang mungkin mengalami fluktuasi dalam volume tangkapan ikan karena faktor musim atau perubahan cuaca. Penurunan standar juga berlaku untuk PPI, di mana PP 27/2021 menetapkan volume minimum 0,5 ton per hari, sedangkan PER.08/2012 menetapkan 2 ton per hari. Fleksibilitas dalam PP 27/2021 memungkinkan pelabuhan skala kecil untuk tetap beroperasi tanpa harus memenuhi target yang terlalu tinggi, yang mungkin sulit dicapai terutama di wilayah dengan hasil tangkapan yang tidak stabil.

Selain itu, kedua peraturan memiliki konsistensi dalam penetapan kegiatan ekspor ikan. Baik PP 27/2021 maupun PER.08/2012 menetapkan bahwa hanya PPS yang diharuskan mendukung kegiatan ekspor ikan, sementara PPN, PPP, dan PPI tidak diwajibkan untuk memiliki fungsi ekspor. Penetapan ini menegaskan bahwa PPS dirancang sebagai pusat ekspor utama yang mendukung peran Indonesia sebagai eksportir produk perikanan global, sementara pelabuhan lainnya lebih diarahkan untuk mendukung pasar domestik dan kebutuhan masyarakat lokal.

Dalam hal keberadaan industri pengolahan ikan dan industri penunjang lainnya, kedua peraturan juga menetapkan standar yang sama. PPS, PPN, dan PPP diwajibkan untuk memiliki industri pengolahan ikan dan industri penunjang, sedangkan PPI tidak diwajibkan untuk memenuhi kriteria ini. Keberadaan industri pengolahan di pelabuhan-pelabuhan besar mendukung pemrosesan hasil tangkapan yang lebih efisien dan bernilai tambah, serta membantu memperpanjang masa simpan produk perikanan. Industri penunjang yang meliputi fasilitas seperti cold storage dan pengemasan juga memastikan bahwa produk perikanan dapat didistribusikan dengan kualitas yang terjaga. Di sisi lain, fleksibilitas yang diberikan pada PPI tanpa keharusan memiliki industri pengolahan menunjukkan adaptasi regulasi terhadap pelabuhan kecil yang tidak memerlukan fasilitas berskala besar.

Hasil perbandingan antara PP 27/2021 dan PER.08/2012 menunjukkan bahwa PP 27/2021 cenderung lebih fleksibel dalam menetapkan standar untuk kelas pelabuhan yang lebih rendah seperti PPN dan PPI. Penurunan standar minimum untuk volume ikan, panjang dermaga, dan tonase kapal di PPI serta PPN memberikan ruang bagi pelabuhan ini untuk menyesuaikan kapasitas operasional mereka dengan kondisi lapangan tanpa harus terbebani oleh target yang tinggi. Meskipun demikian, konsistensi dalam beberapa aspek teknis, seperti kapasitas daya tampung dan luas lahan, menunjukkan adanya upaya untuk mempertahankan standar minimum guna menjamin kemampuan operasional dasar dari pelabuhan perikanan.

Rekomendasi dari hasil penelitian ini adalah agar pemerintah terus memantau implementasi dari standar yang lebih fleksibel dalam PP 27/2021 untuk memastikan bahwa kelonggaran yang diberikan tidak menurunkan efisiensi dan produktivitas pelabuhan. Selain itu, peningkatan fasilitas dermaga dan tambat labuh di pelabuhan kelas PPS dan PPN dapat menjadi prioritas, khususnya dalam menghadapi tren perikanan modern yang menggunakan kapal dengan tonase lebih besar. Standar yang lebih tinggi untuk pelabuhan besar akan mendukung efisiensi operasional serta mencegah kemacetan di dermaga pada musim puncak perikanan.

Aksesibilitas ekspor juga menjadi fokus penting bagi PPS, di mana pemerintah perlu mempertimbangkan penambahan fasilitas penyimpanan dingin dan penanganan produk ekspor. Penambahan fasilitas cold storage di PPS akan meningkatkan kualitas produk perikanan untuk pasar internasional, sekaligus mengurangi risiko kerugian pascapanen yang sering dialami akibat kurangnya fasilitas penyimpanan. Cold storage memainkan peran penting dalam menjaga kesegaran dan kualitas ikan dengan menghambat aktivitas mikroba dan memperlambat proses pembusukan, seperti yang ditunjukkan dalam studi pada sistem penyimpanan dingin modular yang dirancang untuk daerah terpencil (Budiyanto *et al.*, 2023) dan unit penyimpanan dingin skala kecil (Harwika *et al.*, 2023). Sistem ini memastikan bahwa ikan tetap segar, sehingga meningkatkan nilai pasar dan potensi eksportnya. Fleksibilitas lebih lanjut untuk industri penunjang di PPI dan PPP juga perlu dipertimbangkan, mengingat pelabuhan ini lebih berperan dalam melayani kebutuhan lokal dibandingkan memenuhi persyaratan ekspor.

Perbandingan antara PP 27/2021 dan PER.08/2012 mencerminkan upaya pemerintah dalam menyesuaikan pengelolaan pelabuhan perikanan dengan kebutuhan industri perikanan nasional yang dinamis. Fleksibilitas dalam kriteria teknis dan operasional terutama untuk pelabuhan kecil memungkinkan pelabuhan-pelabuhan ini tetap beroperasi dengan efisiensi sesuai kapasitas masing-masing, sementara pelabuhan besar tetap difokuskan pada peran yang lebih strategis dalam mendukung ekspor dan industri pengolahan perikanan.

Tabel 3. Kriteria Teknis dan Operasional Pelabuhan Perikanan Berdasarkan Hasil Komparasi PP 27/2021 dan PER.08/2012

No	Kriteria	PPS	PPN	PPP	PPI
<b>A Kriteria Teknis</b>					
A1	Daerah operasional kapal yang dilayani	Perairan Indonesia, ZEEI, dan laut lepas	Perairan Indonesia, ZEEI	Perairan Indonesia, ZEEI	Perairan Indonesia
A2	Fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan (GT)	≥60	≥30	≥10	≥5-10 (fleksibilitas sesuai kebutuhan)
A3	Panjang dermaga (m) dan kedalaman kolam (m)	≥300 ≥-3	≥150 ≥-3	≥100 ≥-2	≥50 ≥-1
A4	Kapasitas daya tampung kapal perikanan	≥6000 GT atau 100 kapal	≥2250 GT atau 75 kapal	≥300 GT atau 30 kapal	≥75 GT atau 15 kapal
A5	Luas lahan Pelabuhan (ha)	≥20	≥10	≥5	≥1
<b>B Kriteria Operasional</b>					
B1	Volume ikan rata-rata yang didaratkan (ton/hari)	≥50	≥15-30	≥5	≥0,5-2
B2	Kegiatan ekspor ikan	Wajib mendukung ekspor	Tidak Wajib	Wajib ada	Tidak Wajib
B3	Terdapat industri pengolahan ikan dan industri penunjang lainnya	Wajib ada	Wajib ada	Wajib ada	Tidak Wajib (disarankan skala kecil)

Tabel ini merangkum kriteria utama yang digunakan untuk menentukan kelas pelabuhan perikanan, dengan memperhatikan fleksibilitas dan adaptasi sesuai dengan peran dan skala masing-masing kelas pelabuhan.

## KESIMPULAN

Berdasarkan analisis terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 (PP 27/2021) dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.08/MEN/2012 (PER.08/2012), dapat disimpulkan bahwa terdapat perubahan signifikan dalam kriteria teknis dan operasional penentuan kelas pelabuhan perikanan di Indonesia. Perubahan tersebut menunjukkan adanya upaya pemerintah untuk meningkatkan fleksibilitas dan adaptabilitas pengelolaan pelabuhan perikanan sesuai dengan kondisi lokal dan kebutuhan industri perikanan yang dinamis. PP 27/2021 memperkenalkan standar yang lebih fleksibel pada pelabuhan dengan kelas lebih rendah, seperti Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) dan Pelabuhan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI),

sementara tetap mempertahankan standar teknis tinggi pada Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) yang berperan strategis dalam mendukung ekspor.

Fleksibilitas yang ditawarkan oleh PP 27/2021 terutama tampak dalam penurunan persyaratan minimum tonase kapal, panjang dermaga, dan volume ikan yang didaratkan, terutama untuk pelabuhan yang melayani kapal-kapal kecil seperti PPP dan PPI. Hal ini memungkinkan pelabuhan-pelabuhan kecil untuk tetap beroperasi dan mendukung kebutuhan nelayan tradisional tanpa harus memenuhi target yang terlalu tinggi, sehingga memberikan kelonggaran bagi pelabuhan kecil di wilayah dengan hasil tangkapan yang fluktuatif. Di sisi lain, standar tinggi untuk PPS dan PPN dipertahankan, terutama pada persyaratan untuk mendukung kegiatan ekspor, industri pengolahan ikan, dan fasilitas penunjang lainnya, guna meningkatkan daya saing produk perikanan Indonesia di pasar internasional.

Dengan demikian, PP 27/2021 lebih responsif terhadap kebutuhan lokal dan operasional di lapangan, serta memberikan penekanan pada peran strategis pelabuhan utama sebagai pusat ekspor dan pengolahan. Untuk implementasi ke depan, pemantauan ketat diperlukan guna memastikan bahwa fleksibilitas yang diberikan dalam kriteria teknis dan operasional tidak mengurangi efisiensi dan produktivitas pelabuhan. Selain itu, peningkatan fasilitas untuk ekspor dan penanganan produk perikanan di PPS diharapkan mampu mendukung pertumbuhan industri perikanan yang berkelanjutan dan berdaya saing tinggi.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Direktur Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan yang telah memberikan dukungan pendanaan dan sponsor dalam pelaksanaan penelitian ini. Dukungan tersebut sangat berarti dalam kelancaran penelitian, sehingga hasil yang diperoleh dapat memberikan kontribusi positif bagi pengembangan ilmu dan penerapan dalam bidang pengelolaan pelabuhan perikanan. Kami juga berterima kasih kepada Kepala Pelabuhan Perikanan Untia, Rekan-rekan Dosen Prodi Pengelolaan Pelabuhan Perikanan atas bantuan teknis, bimbingan, serta masukan yang berharga selama penyusunan penelitian ini. Tidak lupa, terima kasih kepada para reviewer dan editor yang telah memberikan saran dan kritik yang konstruktif, sehingga artikel ini dapat disempurnakan dan diterbitkan dengan baik. Semoga penelitian ini dapat menjadi langkah awal bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang bermanfaat bagi masyarakat luas. Penelitian ini menggunakan Dana PNBK Tahun Anggaran 2024 dengan nomor kontrak: 076/PL.22.7.1/SP- PG/2024.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Apriliani, I. M., Abdillah, M. F., Dewanti, L. P., & Sunarto. (2022). Kesesuaian Ukuran Gross Tonnage (GT) Kapal dengan Dokumen pada Kapal Gillnet di Pangkalan Pendaratan Ikan Karangsong, Kabupaten Indramayu. *ALBACORE*, 6(2), 139–144.
- Awak, D. S. H. L. M. K., Lumban-Gaol, J., & Kushardono, D. (2023). Deteksi Kapal Penangkapan Ikan Menggunakan data Visible Infrared Imaging Radiometer Suite (VIIRS) dan data Vessel Monitoring System (VMS) di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia. *Journal of Marine and Aquatic Sciences*, 8(1), 102–107.

- Budiyanto, M. A., Imamudien, O., Lubis, A., Alhamid, M. I., & Shinoda, T. (2023). Air Flow Distribution and Cooling Performance on Modular Cold Storage for Fishery Commodity. *Energy Reports*, 9, 162–171.
- Harwika, Ihsan, Irwansyah, & Rudiman. (2023). The Manufacture of Cold Storage with 10 Kg Capacity. *Jurnal Ilmiah Teknik Mesin Politeknik Aceh Selatan*, 8(1), 137–142.
- Imron, M., Baskoro, M. S., Wulandari, A., Nafri, S., & Kusnandar. (2021). Kajian Perikanan Payang dan Purse Seine di Pelabuhan Perikanan Pantai Larangan Tegal. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 12(1), 1–10.
- Insyafrijal, I., Nasir, M., & Abdullah, F. (2018). Dampak Keberadaan Pelabuhan Perikanan Nusantara Idi Aceh Timur Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan. *Depik - Jurnal Ilmu-Ilmu Perairan, Pesisir Dan Perikanan*, 7(2), 100–110.
- Kurniawan, Z. (2023). Manajemen Pengelolaan Bisnis Perikanan di Era Globalisasi. *Barakuda 45: Jurnal Ilmu Perikanan Dan Kelautan*, 5(1), 114–122.
- Lubis, E. (2011). Kajian Peran Strategis Pelabuhan Perikanan Terhadap Pengembangan Perikanan Laut. *AKUATIK-Jurnal Sumberdaya Perairan*, 5(2), 1–7.
- Lubis, E., & Pane, A. B. (2012). An Optimum Model of Fish Auction in Indonesian Fishing Ports in Ports in Accordance With The Characteristics of Fisherman. *Journal of Coastal Development*, 15(3), 282.
- Nur, F. S., Suadi, S., & Suwarman, S. (2023). Enhancing Fishing Port Services Quality to Support Fish Supply Chains of the Island Fisheries at the Belitung Island. *Jurnal Perikanan Universitas Gadjah Mada*, 25(1), 31.
- Rahmadani, Z., Kurnia, M., & Mallawa, A. (2022). Kinerja Operasional Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Lappa Kabupaten Sinjai. *Torani*, 5(2), 102–117.
- Rohani, A. A., Fasyehudin, M., & Jaya, B. P. M. (2023). Impact of Indonesia Government Policy in PP No. 27 of 2021 Concerning The Implementation of The Marine and Fisheries Sector. *Supreasi Hukum*, 19(1).
- Sam, A. R., Wisudo, S. H., Murdiyanto, B., & Iskandar, B. H. (2011). Strategi Pengembangan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta (PPSNZJ) Sebagai Pusat Pemasaran Perikanan. *Marine Fisheries*, 2(2), 129–139.
- Srialdoko, J., Supriatna, A., & Hendrawan. (2022). Determination of Hub and Feeder: As a Concept to Integrate Fishing Ports in Indonesia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1033(1), 1–9
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Alfabeta.