

# IMPLIKASI KEBIJAKAN MORATORIUM PERIZINAN USAHA PERIKANAN TANGKAP TERHADAP SEKTOR PERIKANAN DI BITUNG

## IMPLICATION OF MORATORY FISHERIES BUSINESS PERMITS POLICY ON FISHERY SECTOR IN BITUNG

Atika Zahra Rahmayanti<sup>1</sup>, Bintang Dwitya Cahyono<sup>2</sup>, dan Mochammad Nadjib<sup>3</sup>

Peneliti pada Pusat Penelitian Ekonomi LIPI

atika.27zahra@gmail.com, bintangdwitya@gmail.com, mochammadnadjib13@gmail.com

### Abstract

*The potential of fisheries that have been used by large ships and the majority of foreign ownership brings its own sadness to Indonesian maritime sovereignty. The reason is Indonesian fishermen who are more proficient as fishermen of small boats can not compete technologically and capture equipment so that the utilization of sea products is not optimized. As one of the solutions in addressing these problems, the Ministry of Marine Affairs and Fisheries issued a moratorium policy (ban temporarily) for foreign ships in operation in Indonesian waters. The existence of this policy, of course, have an impact on fishermen, fish processing business operations, as well as regional economic conditions. For that purpose, this research would like to see the various impacts that happened with the moratorium policy, especially in Bitung City. Given Bitung is one of the cities with the contribution of a large fishery sector for the regional economy. In addition, many processing companies operate in the city. This article comes from research, Optimizing the Utilization of Marine Resources and Fisheries in a Global Context: Supporting Infrastructure for Increasing the Competitiveness of Fisheries Sector “. The method used is a qualitative method with data collection techniques in primary and secondary. The implications of the moratorium policy proved to have a direct effect on both fishermen, business actors (UPI) and the conditions at Bitung Fishing Port. For fishermen, this became the starting point of improving the welfare, but on the other hand business actors disrupted the company's operationalization and decreased logistics needs, especially fuel. This policy is one of the ways to realize maritime sovereignty, alignment to small fishermen, and most importantly to maintain marine ecosystem in order to be utilized for future generations.*

**Keywords:** policy, moratorium, fishery, fisherman

**JEL Classification:** Q13, Q22, D10

### Abstrak

Potensi besar perikanan yang selama ini banyak dimanfaatkan oleh kapal-kapal besar dan mayoritas berkepemilikan asing membawa kesedihan sendiri bagi kedaulatan maritim Indonesia. Pasalnya, masyarakat nelayan Indonesia yang lebih banyak berprofesi sebagai nelayan kapal-kapal kecil belum dapat bersaing secara teknologi dan peralatan penangkapan sehingga pemanfaatan hasil laut tidak dioptimalkan. Sebagai salah satu solusi dalam menjawab permasalahan tersebut, Kementerian Kelautan dan Perikanan mengeluarkan kebijakan moratorium (pelarangan sementara) bagi kapal-kapal asing dalam beroperasi di perairan Indonesia. Adanya kebijakan ini tentu saja berdampak bagi nelayan, operasionalisasi usaha pengolahan ikan, maupun kondisi ekonomi daerah. Untuk itu penelitian ini ingin melihat berbagai dampak yang terjadi dengan adanya kebijakan moratorium khususnya di Kota Bitung. Mengingat Bitung merupakan salah satu kota dengan kontribusi sektor perikanan yang besar bagi perekonomian daerah. Selain itu, banyak perusahaan-perusahaan pengolahan yang beroperasi di kota tersebut. Artikel ini bersumber dari penelitian, Optimalisasi Pemanfaatan Sumber daya Kelautan dan Perikanan Dalam Konteks Global: Infrastruktur Pendukung Peningkatan Daya Saing Sektor Perikanan”. Metode yang digunakan merupakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data secara primer maupun sekunder. Implikasi kebijakan moratorium ternyata menimbulkan efek langsung baik bagi nelayan, pelaku usaha (UPI) maupun kondisi di Pelabuhan Perikanan Bitung. Bagi nelayan ini menjadi titik tolak peningkatan kesejahteraan, namun di sisi lain pelaku usaha menyebabkan terganggunya operasionalisasi perusahaan dan menurunnya kebutuhan logistik terutama bahan bakar. Kebijakan ini merupakan salah satu cara mewujudkan kedaulatan maritim, keberpihakan pada nelayan kecil, dan yang terpenting menjaga ekosistem laut agar dapat dimanfaatkan bagi generasi mendatang.

**Kata kunci:** kebijakan, moratorium, perikanan, nelayan

**Klasifikasi JEL:** Q13, Q22, D10

## PENDAHULUAN

Sebagai salah satu negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi besar sebagai produsen ikan laut. Potensi lestari<sup>1</sup> sumber daya perikanan laut Indonesia diperkirakan sebesar 6,52 juta ton per tahun. Peluang pengembangan usaha perikanan Indonesia dapat dikatakan sangat tinggi dimana potensi ekonomi sumber daya kelautan dan perikanan yang dapat dimanfaatkan dalam mengakselerasi pertumbuhan ekonomi mencapai USD 82 miliar per tahun (Maradong, 2016). Meskipun demikian, potensi ini belum bisa dimanfaatkan sepenuhnya terutama oleh masyarakat. Sebaliknya, potensi tersebut cenderung dimanfaatkan oleh kapal-kapal asing yang melakukan penangkapan ikan secara ilegal di perairan Indonesia (Kompas, 2016).

Wilayah Indonesia yang mayoritas berupa kepulauan memang memiliki risiko yang besar terhadap pencurian ikan. Lemahnya pengawasan dan regulasi yang belum tegas ditenggarai menjadi salah satu pemicu masih maraknya pencurian ikan. Berdasarkan laporan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) kerugian negara dari *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing* sebesar Rp 300 triliun setiap tahun (Jaelani dan Udiyo, 2014) dan menurunnya jumlah rumah tangga nelayan dari 1,6 juta menjadi 800.000 selama 2003-2013 (Kompas, 2016). Hal ini karena kesulitan dalam memperoleh ikan dengan *fishing ground* yang terbatas dan kalah bersaing dalam hal teknologi dengan kapal-kapal besar. Pelanggaran lainnya juga berupa penggunaan nakhoda dan ABK berkewarganegaraan asing, *illegal transshipment* (alih muatan di tengah laut tanpa didaratkan hasil tangkapannya), pelaporan yang tidak sesuai antara faktual dengan jumlah ikan yang didaratkan, penggunaan alat tangkap yang tidak sesuai (terlarang), melanggar jalur penangkapan ikan, pemalsuan dokumen pendaftaran kapal (DC, BoS, Ga), *double flagging, dual registration, mark down* GT kapal, tidak membangun/bermitra dengan UPI, menggunakan BBM *illegal*, mematikan VMS dan AIS, dan manipulasi struktur penanaman modal

<sup>1</sup> Untuk menentukan estimasi potensi lestari sumber daya ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Indonesia, diputuskan melalui Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No. KEP.45/MEN/2011.

(Husein, 2015). Kejadian ini sudah berlangsung lama dan perlu adanya penegakan hukum dan pidana yang tegas terhadap pihak-pihak yang melakukan *illegal fishing* di Indonesia.

Pada November 2014, Kementerian Kelautan dan Perikanan mengeluarkan peraturan yang mengenai larangan *transshipment* (alih muatan) di laut dan penghentian sementara (moratorium) usaha perikanan tangkap yang tertuang dalam PERMEN KP No. 56 dan PERMEN KP No. 57. Lahirnya kebijakan ini ditenggarai untuk memperbaiki tata kelola pengelolaan sektor perikanan khususnya dalam pencatatan kembali status kapal, penghentian alih muatan di laut, tidak memberikan perpanjangan kepada kapal-kapal yang telah habis masa berlakunya, dan tidak diterbitkannya izin baru bagi Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) dan Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI). Kehadiran kebijakan ini juga menjadi salah satu cara untuk mengatasi eksploitasi atas laut Indonesia (*overfishing*) dan menjadi sarana dalam memperbaiki ekosistem bahari serta mereformulasi tata kelola industri yang merupakan hilir dari ekosistem pengelolaan sektor perikanan Indonesia. Harapannya ini bisa menjadi momentum membangun dan memanfaatkan sektor perikanan Indonesia demi mewujudkan masyarakat nelayan yang lebih sejahtera.

Bagi beberapa wilayah di Indonesia, sektor perikanan menjadi sektor unggulan dengan kontribusi yang tidak sedikit terhadap pertumbuhan ekonomi daerah. Salah satunya Kota Bitung, Sulawesi Utara. Sektor perikanan di Kota Bitung menyumbang 87 persen bagi sektor pertanian dimana sektor tersebut menyumbang 19 persen bagi PDRB Kota Bitung (Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Bitung, 2016). Posisi Kota Bitung yang strategis juga membawa keuntungan pada pengembangan sektor perikanan di sana. Selain itu, sektor ini menjadi pionir pengembangan Kota Bitung dan sektor penopang ekonomi masyarakat yang sebagian besar bermata pencaharian sebagai nelayan sehingga tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan industri perikanan memiliki peran dalam mengakselerasi pembangunan daerah.

Pelaksanaan moratorium yang diberlakukan sejak tahun 2014 ternyata memberikan efek jera kepada pelaku *transshipment*. Hal ini berimplikasi

juga terhadap masyarakat nelayan dan pelaku usaha pengolahan ikan. Bagi mayoritas nelayan, adanya moratorium merupakan angin segar dimana mereka memperoleh manfaat paling besar dengan adanya kebijakan ini. Menurut hasil wawancara nelayan<sup>2</sup> di Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Bitung, jarak tempuh mereka dalam mencari ikan (*ground fishing*) jauh lebih dekat dan ikan lebih mudah diperoleh. Dengan jarak tempuh yang lebih dekat tentu saja berdampak terhadap biaya bahan bakar yang mereka keluarkan menjadi lebih sedikit sehingga menghemat biaya produksi untuk melaut.

Namun nasib berbeda dirasakan oleh nelayan yang bekerja sebagai ABK bagi kapal *eks* asing. Dengan adanya pelarangan operasi kapal *eks* asing, sebagian dari mereka yang merupakan buruh harian banyak yang terkena PHK dari unit pengolahan ikan (UPI) yang beroperasi. Di Bitung setidaknya terdapat 53 unit pengolahan ikan dan 35 perusahaan tangkap yang beroperasi. Banyaknya unit pengolahan ikan dan perusahaan tangkap yang beroperasi dikarenakan posisi geostrategis Bitung dan melimpahnya hasil tangkapan untuk jenis ikan tuna, ikan kayu, dan ikan cakalang. Volume produksi perikanan tangkap di kota ini merupakan yang terbesar dibandingkan dengan wilayah lain di Sulawesi Utara dengan produksi mencapai 142.626,90 ton pada tahun 2014 dan 49.483,70 di tahun 2015 (BPS Sulawesi Utara, 2016).

Berdasarkan diskusi yang dilakukan dengan Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Bitung<sup>3</sup>, terjadi pemutusan kontrak kerja terhadap buruh harian tersebut mencapai 81 persen. Ini disebabkan tidak adanya pasokan ikan akibat tidak beroperasinya kapal milik UPI tersebut. Kebijakan moratorium memang menuai pro dan kontra bagi beberapa pihak. Namun tak dapat dipungkiri melalui kebijakan ini, Indonesia dipandang tidak hanya sebagai negara dengan potensi sumberdaya alam yang besar namun berusaha menjadikan potensi yang dimiliki sebagai kekuatan mencapai kedaulatan maritim serta ikut mensejahterakan kehidupan nelayan. Tujuan dari penelitian ini

ingin melihat bagaimana implikasi kebijakan moratorium terhadap aspek ekonomi, sosial, dan logistik baik bagi nelayan, pelaku usaha (unit pengolahan ikan) maupun kondisi di Pelabuhan Perikanan Bitung sendiri.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Definisi serta batasan *Legal* dan *Illegal Fishing*

Secara luas, aktivitas pencurian ikan (*illegal fishing*) merupakan bagian dari aktivitas *Illegal, Unregulated and Unreported Fishing (IUU Fishing)*. Akar permasalahan yang menyebabkan terjadinya pencurian ikan adalah kurang adanya kontrol efektif dari negara terhadap sumber daya laut.

Berdasarkan pasal-pasal yang tertuang dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)* yang dapat dikategorikan sebagai aktivitas *IUU Fishing* (Nikijuluw, 2008) meliputi:

- 1) *Illegal fishing* yaitu kegiatan penangkapan ikan secara ilegal di perairan wilayah atau Zona Ekonomi Eksklusif suatu negara atau tidak memiliki izin dari negara tersebut;
- 2) *Unregulated fishing* yaitu kegiatan penangkapan di perairan wilayah atau Zona Ekonomi Eksklusif suatu negara dengan tidak mematuhi aturan yang berlaku di negara tersebut; dan
- 3) *Unreported fishing* yaitu kegiatan penangkapan ikan di perairan wilayah atau Zona Ekonomi Eksklusif suatu negara dengan tidak melaporkan aktivitas operasionalnya maupun data kapal dan hasil tangkapannya. Praktik terbesar dalam *IUU Fishing* pada dasarnya adalah penangkapan ikan oleh negara lain tanpa izin dari negara yang bersangkutan.

Berdasarkan klasifikasi yang termasuk dalam kategori *IUU Fishing* tersebut, maka aktivitas penangkapan ikan oleh nelayan asing berdasarkan hukum internasional hanya diperbolehkan pada Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sepanjang ada perjanjian dan kesepakatan dengan negara pemilik hak. Aktivitas penangkapan ikan oleh

<sup>2</sup> Wawancara dengan seorang tokoh nelayan di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung, tanggal 11 Mei 2016

<sup>3</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Bitung, tanggal 9 Mei 2016

nelayan asing yang dilakukan di luar ZEE dapat dikategorikan sebagai aktivitas ilegal.

Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) menyebutkan, bahwa pranata hukum laut dapat dibedakan menjadi dua bagian, yaitu pranata yang dapat dimasukkan sebagai bagian dari wilayah negara dan pranata yang bukan menjadi bagian wilayah negara. Pranata yang menjadi bagian wilayah negara tunduk pada kedaulatan dan hukum nasional negara tersebut, antara lain meliputi laut yang masuk dalam wilayah teritorial dan perairan pedalaman. Adapun pranata yang bukan menjadi bagian wilayah negara, dimana negara pantai meskipun memiliki yurisdiksi tertentu tetapi terbatas sifatnya, yaitu wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Di wilayah ZEE, negara lain masih bisa mendapatkan kesempatan melakukan pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya hayati sepanjang telah ada perjanjian atau kesepakatan bilateral dengan negara pantai pemilik hak berdaulat atas ZEE. Hak kebebasan melakukan pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya hayati di wilayah ZEE ini, salah satunya adalah kesempatan menjalankan aktivitas penangkapan ikan<sup>4</sup>. Meskipun demikian, aktivitas penangkapan ikan tersebut harus memperhatikan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Telah ada perjanjian bilateral antara pemerintah pemilik hak berdaulat dengan pemerintah negara asing asal kapal penangkap ikan.
- 2) Kebangsaan kapal ikan yang digunakan sama dengan kebangsaan orang atau badan hukum asing yang mengoperasikannya.
- 3) Terdapat surplus jumlah tangkapan yang diperbolehkan (JTB)<sup>5</sup>, dalam hal ini hak suatu negara asing dapat menangkap ikan di perairan negara lain dibatasi oleh ketentuan ada atau tidak ada sisa dari jumlah tangkapan yang masih diperbolehkan. Apabila masih ada sisa tangkapan yang diperbolehkan yang

<sup>4</sup> Lihat UNCLOS 1982 pasal 62 ayat (2)

<sup>5</sup> Jumlah tangkapan yang diperbolehkan ditetapkan secara penuh oleh otoritas pemerintah pemegang kedaulatan dan hak berdaulat atas sumber daya ikan yang berada di wilayah perairannya, setelah memperhatikan tingkat regenerasi sumber daya ikan dan daya dukung lingkungan.

tidak dapat dieksplorasi dan dieksploitasi oleh nelayan penangkap ikan domestik, maka kapal penangkap ikan asing diperbolehkan menangkap ikan di daerah tersebut.

Dalam rangka menanggulangi praktik ilegal ini, FAO (*Food and Agriculture Organization*) sebagai salah satu badan dunia telah memformulasikan praktik penangkapan ikan ilegal ke dalam ketentuan-ketentuan *Code of Conduct for Responsible Fisheries (Code of Conduct)*. Dalam hal ini komite FAO tentang Perikanan telah merumuskan pengembangan suatu standar perilaku yang mengarah pada praktik-praktik perikanan yang berkelanjutan dan bertanggung jawab. Dalam *Code of Conduct* ini ditetapkan asas dan standar untuk diterapkan melalui upaya-upaya konservasi, pengelolaan dan pengembangan sumber daya perikanan (FAO, 1995). Untuk itu diperlukan upaya-upaya nasional dan internasional guna menjamin pengusahaan sumber daya hayati perairan secara selaras dan serasi dengan kelestarian ekosistemnya. *Code of Conduct* yang disusun FAO itu merupakan aspek teknis yang menjadi ketentuan pelaksanaan dari konvensi PBB tentang hukum laut (UNCLOS 1982).

### Implementasi di Indonesia

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia. Sebagai negara kepulauan, peran laut sangat penting dipandang dari sudut politik, keamanan maupun ekonomi serta dalam menentukan landasan yang kuat dalam menarik garis batas maritim antar Negara. Ditetapkannya Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) yang ditandatangani oleh sejumlah negara di Jamaika pada tanggal 10 Desember 1982 memiliki arti penting bagi Indonesia, karena konvensi PBB tersebut menerima konsep Negara kepulauan. Konsep negara kepulauan Indonesia sebelumnya telah ditetapkan melalui Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi Djuanda ini merevisi batas-batas teritorial laut Indonesia yang telah ditetapkan pada masa penjajahan Belanda.

Berdasarkan *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* tahun 1939 tersebut, membagi wilayah daratan Indonesia dalam

bagian-bagian terpisah dengan teritorialnya sendiri-sendiri. Dalam aturan yang dibuat oleh pemerintah Belanda, ditentukan bahwa lebar wilayah laut Indonesia adalah tiga (3) mil diukur dari garis rendah di pantai masing-masing pulau Indonesia. Dalam deklarasi Djuanda ini telah menentukan batas-batas teritorial Indonesia sebagai berikut:

- a) Lebar laut teritorial Indonesia berubah dari tiga (3) mil laut menjadi 12 mil laut.
- b) Penetapan lebar laut teritorial diukur dari garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari ujung-ujung pulau Indonesia terluar.
- c) Semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus tersebut berubah statusnya dari laut teritorial atau laut lepas menjadi perairan pedalaman, dimana kedaulatan negara atas perairan tersebut praktis sama dengan kedaulatan negara atas daratannya.

Deklarasi Djuanda ini kemudian dikukuhkan dalam Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960, yang kemudian diganti dengan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Sebelumnya Pemerintah Indonesia menerbitkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia. Setelah disepakatinya konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) tersebut, telah memberikan kesatuan pandang dan penafsiran yang seragam dalam mengawasi serta memanfaatkan kawasan pesisir dan lautnya beserta sumber daya yang ada di dalamnya untuk kepentingan nasional. Konvensi PBB tentang hukum laut ini, kemudian disikapi oleh pemerintah Indonesia dengan menerbitkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS). Salah satu pasal dalam UNCLOS menyebutkan, bahwa yang dikategorikan sebagai negara kepulauan adalah<sup>6</sup>:

- (a) *suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain;*

<sup>6</sup> Lihat UNCLOS 1982, Bab IV pasal 46

- (b) *“kepulauan” berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.*

Sebagai negara kepulauan, Indonesia dapat menarik garis pangkal dari titik-titik terluar pulau-pulau terluar<sup>7</sup>. Dengan demikian, Indonesia memiliki kedaulatan, hak serta wewenang penuh yang diakui oleh dunia internasional dalam mengatur, mengelola dan memanfaatkan kekayaan laut yang dimilikinya. Selain itu, Indonesia juga memiliki hak berdaulat atas sumber kekayaan alam dan berbagai kepentingan yang berada di atas, di bawah permukaan dan di lapisan bawah dasar laut Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI), yang lebarnya 200 mil diukur dari garis pangkal laut teritorial Indonesia<sup>8</sup>.

Setelah diratifikasinya UNCLOS 1982 dan ditetapkannya Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia sebagai salah satu wilayah pengelolaan perikanan Indonesia, maka ditetapkanlah wilayah pengelolaan perikanan dalam Undang-undang No. 31 Tahun 2004 yang kemudian diubah menjadi Undang-undang No. 45 tahun 2009 tentang Perikanan. Wilayah pengelolaan perikanan Indonesia untuk penangkapan ikan meliputi perairan Indonesia, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) serta sungai, danau, waduk, rawa, dan genangan air lainnya yang dapat diusahakan disamping lahan pembudidayaan ikan yang potensial di wilayah Republik Indonesia<sup>9</sup>. Dengan demikian, aktivitas penangkapan ikan oleh nelayan asing berdasarkan konvensi PBB tentang hukum laut hanya diperbolehkan pada Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sepanjang negara bendera kapal penangkap ikan tersebut telah melakukan kerja sama bilateral dengan Negara Indonesia. Aktivitas penangkapan ikan oleh nelayan asing yang dilakukan di luar

<sup>7</sup> Lihat Undang-undang Republik Indonesia No 6 Tahun 1996 pasal 5 ayat (3) tentang Perairan Indonesia.

<sup>8</sup> Lihat Undang-undang Republik Indonesia No 5 Tahun 1983 pasal 2 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

<sup>9</sup> Lihat Undang-undang Republik Indonesia No. 31 Tahun 2004 pasal 5 ayat (1) tentang Perikanan.

ZEEI tetapi masuk dalam wilayah teritorial dan perairan pedalaman dapat dikategorikan sebagai aktivitas ilegal.

## METODE PENELITIAN

Aritek ini ditulis berdasarkan hasil penelitian Pusat Penelitian Ekonomi Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2Ekonomi LIPI) selama tahun 2016 mengenai Optimalisasi Pemanfaatan Sumber daya Kelautan dan Perikanan Dalam Konteks Global: Infrastruktur Pendukung Peningkatan Daya Saing Sektor Perikanan Tangkap dengan lokasi penelitian di Kota Bitung, Sulawesi Utara. Pemilihan Kota Bitung sebagai lokasi penelitian dikarenakan peran sektor perikanan di Bitung sangat penting dimana roda perekonomian mayoritas didorong oleh sektor perikanan dengan jumlah perusahaan pengelolaan ikan sebanyak 54 dan 25 perusahaan penangkapan ikan. Selain itu, saat diberlakukan kebijakan moratorium oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), kota Bitung merupakan satu-satunya wilayah yang mengalami gejolak akibat pemberlakuan kebijakan ini sehingga KKP dianggap perlu memberikan solusi atas kebijakan yang diberlakukan. Data primer dikumpulkan melalui wawancara mendalam, *Focus Group Discussion* (FGD) dan observasi lapangan sedangkan data sekunder diperoleh melalui data beberapa *stakeholders* kunci seperti Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Bitung, Badan Pusat Statistik, dan Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung. Narasumber yang diwawancarai meliputi nelayan lokal, Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Bitung, Kepala Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung, Bappeda, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan, Politeknik Perikanan, Unit Pengolahan Ikan (UPI), dan para pedagang di sekitar TPS Pelabuhan Perikanan Bitung.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Kehadiran kebijakan Kementerian Kelautan dan Perikanan mengenai moratorium Perizinan Usaha Perikanan Tangkap menarik perhatian khalayak ramai. Tidak saja bagi masyarakat Indonesia, namun juga ketakutan bagi negara-negara lain. Pemberantasan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing* yang menjadi amanah dari Nawacita berdampak pada dikeluarkannya

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 56/PERMEN-KP/2014 tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 57/PERMEN-KP/2014 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (yang melarang *transshipment*). Selain itu, KKP juga membentuk Satuan Tugas Pencegahan dan Pemberantasan *Illegal, Unreported, dan Unregulated Fishing* pada Desember 2014. Menurut penuturan Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti, fokus utama yang dapat dilakukan dalam menangani masalah penangkapan ikan ilegal adalah penegakan hukum (Kompas, 2016). Untuk itu kehadiran berbagai regulasi dalam rangka penegakan *IUU fishing* diharapkan mampu menjadi senjata dalam memberantas penangkapan ikan ilegal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan berbagai narasumber, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 56/PERMEN-KP/2014 dan 57/PERMEN-KP/2014 memiliki implikasi yang beragam di Kota Bitung baik bagi nelayan kecil, unit pengolahan ikan dan kondisi di Pelabuhan Perikanan Bitung khususnya. Berikut dibahas lebih lanjut mengenai implikasi Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan tersebut.

### Implikasi terhadap Nelayan dan Unit Pengolahan Ikan (UPI)

Bila dilihat dari komposisi kunjungan kapal di Kota Bitung (lihat Tabel 1.), kapal berukuran dibawah 10 GT mendominasi keberadaan kapal-kapal di PPS Bitung. Ini mencerminkan jika sebagian nelayan yang ada merupakan nelayan kecil. Kebijakan moratorium yang dikeluarkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan tampaknya memberikan angin surga bagi nelayan kecil di Kota Bitung. Berdasarkan hasil wawancara dengan nelayan kecil (ukuran kapal 5 GT)<sup>10</sup>, adanya kebijakan tersebut mempermudah mereka dalam mendapatkan ikan. Pasalnya jumlah stok ikan di perairan sekitar pantai menjadi melimpah. Dahulu (sebelum adanya

<sup>10</sup> Wawancara dengan tokoh nelayan di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung, tanggal 11 Mei 2016

moratorium) nelayan tersebut harus melaut lebih dari 1 hari untuk mendapatkan tangkap yang memadai dengan *fishing ground* yang lebih jauh dibandingkan saat ini. Namun sekarang, nelayan kecil cukup berlayar semalam untuk mendapatkan hasil yang berlimpah sehingga biaya operasional terutama untuk bahan bakar dan perbekalan berlayar dapat ditekan.

Hal lainnya, posisi tawar nelayan terhadap harga ikan menjadi meningkat. Hal ini dicerminkan dari harga ikan yang mengalami peningkatan terutama bagi jenis ikan tertentu yang merupakan komoditas industri. Ini menjadi salah satu berkah karena para nelayan dapat memperoleh keuntungan melebihi kondisi biasanya. Di sisi lain, dengan tidak beroperasinya kapal-kapal besar (30 GT) juga membuat kapal nelayan pun relatif mudah memasuki kawasan pelabuhan dan parkir di dermaga. Kejadian ini sama seperti Bitung beberapa puluh tahun yang lalu. Nelayan kecil merasa sangat diuntungkan dengan adanya kebijakan ini. Mereka berharap kebijakan ini tetap berlangsung dan keberpihakan terhadap nelayan menjadi prioritas.

Hal sebaliknya terjadi pada nelayan yang bekerja pada kapal-kapal besar sebagai ABK. Mereka terkena imbas berupa pemutusan hubungan kerja dan terpaksa beralih profesi ke jasa transportasi (tukang ojek/sopir *pick up* pengangkut ikan) dan pedagang bakul. Data dari PPS Bitung menunjukkan jumlah tenaga kerja di PPS Bitung untuk profesi nelayan mengalami penurunan sebesar 37 persen pada tahun 2015. Ini disebabkan karena para nelayan tersebut bekerja sebagai ABK pada kapal-kapal besar. Sementara itu, profesi buruh pabrik yang rata-rata merupakan buruh kontrak harian mengalami penurunan yang paling besar mencapai 81 persen dikarenakan vakumnya UPI-UPI yang ada akibat tidak adanya pasokan ikan untuk diolah.

Bagi industri pengolahan ikan di Bitung, kebijakan moratorium memiliki implikasi kurang menguntungkan. Perusahaan-perusahaan tersebut umumnya menggunakan kapal ukuran besar (>30 GT) dan kapal *eks* asing. Kapal-kapal tersebut umumnya dibeli atau disewa dari negara lain. Alasan penggunaan kapal ini disebabkan kapasitas muat besar dan penggunaan teknologi yang mumpuni sehingga menguntungkan bagi

pelaku usaha. Berdasarkan data kunjungan kapal tahun 2011 hingga 2015 (Tabel 1.) terlihat sejak diberlakukan kebijakan moratorium, frekuensi kunjungan kapal mengalami penurunan paling besar terutama bagi kapal-kapal di atas 200 GT. Hal yang sama juga tampak bagi kapal-kapal dengan ukuran 30 GT ke atas. Dengan adanya kebijakan ini yang maka kapal-kapal ukuran besar tidak dapat beroperasi karena adanya penghentian sementara perizinan usaha perikanan tangkap. Penghentian sementara ini berlaku bagi kapal-kapal perikanan yang pembangunannya dilakukan di luar negeri.

Selain itu, berbagai izin seperti Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) dan Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI) tidak dapat mereka lengkapi. Berdasarkan dari data Kementerian Kelautan dan Perikanan setidaknya ada 1.132 kapal *eks* asing yang sedang dievaluasi. Selain itu, beberapa UPI di Bitung mengeluhkan bahwa biaya yang mereka keluarkan jauh lebih besar dalam mengurus surat izin bagi kapal yang akan beroperasi. Bagi kapal-kapal ukuran besar, surat izin dikeluarkan langsung oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan, artinya mereka harus mengurus izin tersebut di Jakarta sehingga membutuhkan biaya yang lebih besar.

Sebagai konsekuensi penghentian sementara perizinan, perusahaan terpaksa tidak dapat mengoperasikan kapal mereka sehingga input bahan baku bagi UPI menjadi berkurang drastis dan mengganggu operasionalisasi perusahaan. Pada saat penelitian dilakukan pada bulan Mei 2016, terdapat sekitar 3.000 kapal asing dan *eks* asing yang bersandar dan tidak diizinkan melaut. Lebih lanjut beberapa kapal ada yang mengalami *scrapping* (pemotongan badan kapal untuk kemudian dijual besinya) akibat mangkrak dan satu perusahaan mengalami gulung tikar<sup>11</sup>.

Para pelaku usaha tampaknya takut dengan konsekuensi jika tetap beroperasi dengan menggunakan kapal *eks* asing milik mereka. Hal ini dikarenakan KKP tidak segan-segan untuk menenggelamkan kapal yang melanggar aturan yang telah mereka buat. Sebanyak 236 kapal asing ilegal telah ditenggelamkan Satgas *IUU Fishing* periode Oktober 2014 hingga Agustus

<sup>11</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Bitung, tanggal 9 Mei 2016

**Tabel 1.** Frekuensi Kunjungan Kapal Tahun 2011-2015

Kategori dan Ukuran Kapal		Tahun					Kenaikan Rata-rata (%)	
		2011	2012	2013	2014	2015	2011-2015	2014-2015
<b>Jumlah</b>		<b>11,816</b>	<b>17,709</b>	<b>12,562</b>	<b>12,054</b>	<b>8,955</b>	<b>-2%</b>	<b>-26%</b>
<b>Perahu Tanpa Motor</b>		95	-	-	-	-		
<b>Perahu Motor Tempel</b>		8,797	4,467	2,626	1,048	941	<b>-40%</b>	<b>-10%</b>
<b>Kapal Motor</b>		2,924	13,242	9,936	11,006	8,014	<b>78%</b>	<b>-27%</b>
	<b>&lt; 10 GT</b>	1,373	3,549	4,613	4,427	3,094	<b>39%</b>	<b>-30%</b>
	<b>10 - 20 GT</b>	377	1,255	692	782	558	<b>43%</b>	<b>-29%</b>
	<b>20 - 30 GT</b>	661	3,801	2,422	3,089	3,070	<b>116%</b>	<b>-1%</b>
	<b>30 - 50 GT</b>	5	550	218	208	184	<b>2706%</b>	<b>-12%</b>
	<b>50 - 100 GT</b>	433	3,783	1,358	1,682	995	<b>173%</b>	<b>-41%</b>
	<b>100 - 200 GT</b>	52	266	502	701	102	<b>114%</b>	<b>-85%</b>
	<b>&gt; 200 GT</b>	23	38	131	117	11	<b>52%</b>	<b>-91%</b>

Sumber: Statistik PPS Bitung 2015

2016 (Kompas, 2016). Kapal-kapal *eks* asing sebenarnya dapat kembali ke negara asalnya asal telah memenuhi persyaratan diregistrasi dimana kapal tersebut harus melunasi pajak ke Pemerintah Indonesia.

Dampak langsung dari operasionalisasi UPI-UPI yang terganggu tentu saja berimplikasi terhadap penurunan volume hasil tangkapan ikan di PPS Bitung. Terlihat sejak diberlakukannya kebijakan moratorium, volume hasil tangkapan ikan turun sebesar 59,39 persen di tahun 2015. Hal ini karena adanya penurunan kegiatan penangkapan sebesar 28,71 persen (PPS Bitung, 2016). Selama tahun tersebut, rata-rata volume ikan hanya mencapai 3.897 ton. Padahal pada periode sebelumnya, rata-rata volume ikan bisa mencapai 9.276 ton dengan nilai produksi sebesar

Rp 125.576.855.092. Berdasarkan wawancara dengan pelaku usaha (UPI), dengan adanya larangan melaut untuk kapal besar otomatis tidak ada bahan baku yang bisa diproses. Ikan-ikan yang ada di nelayan kapal kecil pun tidak memenuhi standar baik dari segi kualitas maupun kuantitas bagi industri pengolahan. Selain itu, kebutuhan jenis ikan perusahaan memiliki *fishing ground* yang relatif jauh dengan tingkat kedalaman tertentu. Kapasitas itu hanya bisa dipenuhi oleh kapal-kapal ukuran besar. Untuk mengantisipasi kekurangan *stock* ikan dan menjaga kelangsungan produksi, beberapa perusahaan pengolahan mencoba mengantisipasi hal tersebut dengan melakukan import ikan dari negara lain seperti India.



Sumber: Statistik PPS Bitung 2015

Grafik 1. Volume dan Nilai Produksi Ikan di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung

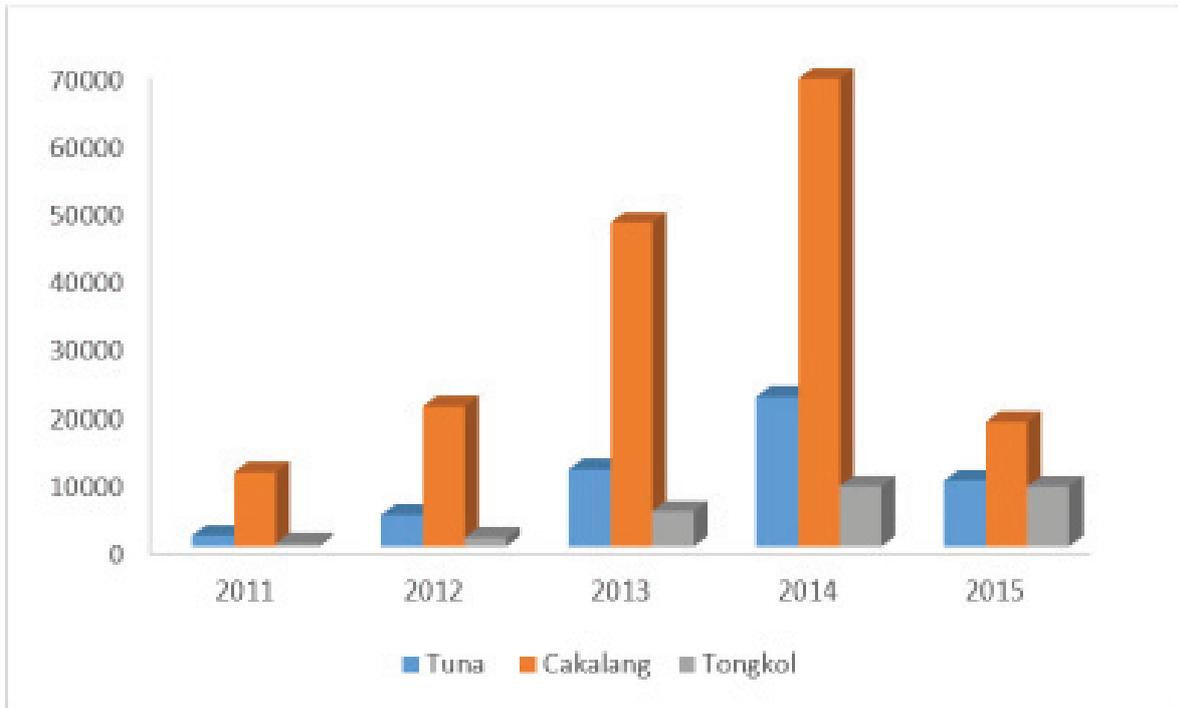
### Implikasi terhadap Ekspor serta Kebutuhan Logistik di Pelabuhan Perikanan Bitung dan sekitar

Kekurangan komoditas ikan terutama cakalang dan tuna sebagai bahan baku utama dari UPI-UPI yang ada di Bitung ditunjukkan dalam grafik 1.2 dimana terlihat hasil tangkapan ikan cakalang mengalami penurunan yang paling besar sebesar 73 persen dibandingkan dengan jenis ikan lainnya sebesar 56 persen untuk tuna dan 0,3 persen ikan tongkol. Adapun ikan-ikan seperti ikan layang dan ikan kembung relatif stabil dikarenakan ikan tersebut masih banyak ditangkap oleh nelayan dengan menggunakan kapal kecil. Kualitas ikan di perairan Bitung dinilai memiliki kualitas bagus terutama untuk ikan tuna. Oleh karena itu, tidak heran jika Kota Bitung dinobatkan sebagai Pusat Perikanan Tuna oleh pemerintah pusat karena ikan tuna dari Bitung menjadi salah satu ekspor andalan ke beberapa negara di dunia dimana memiliki andil membantu pertumbuhan domestik maupun nasional.

Dampak berkurangnya produksi ikan tentu saja memengaruhi keseimbangan permintaan dan penawaran di pasar ikan. Penurunan produksi menyebabkan harga ikan mengalami kenaikan. Berdasarkan informasi dari Dinas Kelautan dan

Perikanan Kota Bitung, pada tahun 2015, rata-rata harga ikan mengalami kenaikan 30,88 persen. Penurunan produksi menyebabkan naiknya harga jual produsen. Hal ini dijelaskan pula oleh Pangemanan ddk (2014) dimana untuk beberapa jenis ikan seperti Cakalang, Ikan Layang, Deho, dan Tuna kenaikan harga bisa mencapai kisaran 40 sampai 50 persen. Sebagai contoh ikan tuna yang awalnya berada di harga Rp 35.000 per kg pada Oktober 2014 di TPI Bitung naik menjadi Rp 50.000 per kg di Maret 2015. Begitu pula untuk jenis ikan Deho yang awalnya Rp 5.000 per kg menjadi Rp 10.000 per kg. Kenaikan harga tersebut lebih besar di pasar (di luar TPI). Untuk komoditas yang sama, seperti ikan Deho, kenaikan harga bisa mencapai 150 persen. Artinya terjadi pelonjakan yang signifikan dimana harga ikan Deho di Pasar Girian maupun Pasar Wineret per Oktober 2014 hanya Rp 6.000 per kg naik menjadi Rp 15.000 per kg pada Maret 2015.

Selain mengganggu operasionalisasi UPI yang ada di Kota Bitung, nyatanya *supply* ikan yang berkurang turut memiliki andil terhadap ekspor ikan ke beberapa negara di luar negeri. Dari data ekspor yang ada menunjukkan hampir sebagian besar mengalami penurunan ekspor pada periode 2015. Wilayah Eropa (Kanada, Italia,



Sumber: Statistik PPS Bitung, 2015

**Grafik 2.** Volume Produksi Tuna, Cakalang, dan Tongkol di PPS Bitung, 2011-2015 (ton)

dan Austria) dan Asia (Jepang dan Thailand) merupakan negara-negara dengan penurunan ekspor paling besar, lebih dari 50 persen. Ini menunjukkan bahwa ketergantungan negara lain akan sektor perikanan Bitung cukup tinggi. Lebih lanjut, General Santos, salah satu pelabuhan di Filipina yang merupakan eksportir tuna juga mengalami kerugian. Menteri Kelautan dan Perikanan mengklaim, 99 persen tuna di General Santos berasal dari laut Indonesia. Dengan adanya kebijakan moratorium, tentu saja pasokan ikan tuna ke General Santos mengalami gangguan. Berdasarkan *Asian Correspondent* (Espejo, 2015) tercatat ikan yang didaratkan di General Santos mengalami penurunan sebesar 63 persen pada periode Januari sampai Februari 2015 bila dibandingkan dengan periode yang sama di tahun sebelumnya. Ikan Tuna dan produk turunannya (ikan kaleng) menjadi andalan ekspor Bitung yang pemasarannya hampir ke seluruh dunia.

Secara tindak langsung, pengaruh kebijakan moratorium membawa perubahan terhadap kondisi pelabuhan dalam hal kebutuhan logistik di PPS Bitung. Seperti terlihat di dalam tabel 1.3, beberapa jenis perbekalan yang biasa digunakan oleh para nelayan maupun ABK dari kapal-kapal besar mengalami penurunan terutama dalam hal air dan bahan bakar. Hal ini sesuai karena tidak beroperasinya kapal-kapal besar jelas membuat penghematan dalam penggunaan bahan bakar dan juga air karena kebutuhan logistik kapal tersebut besar. Lain halnya dengan garam dan es. Kebutuhan logistik ini tetap dibutuhkan oleh kapal-kapal nelayan kecil karena ini merupakan salah satu teknologi sederhana yang mereka gunakan dalam rangka mengawetkan ikan-ikan hasil tangkapan.

**Tabel 2.** Volume Ekspor Berdasarkan Negara Tujuan Tahun 2014-2015 (ton)

Negara	Tahun		Penurunan
	2014	2015	
Inggris	7403.46	4182.4	44%
Jerman	7597.63	3385.25	55%
USA	3015.86	1178.83	61%
Thailand	4495.24	64.29	99%
Spanyol	1566.04	376.8	76%
Denmark	342.82	161.67	53%
Austria	488.67	70.8	86%
Italia	689.29	72.72	89%
Jepang	467.36	39.74	91%
Kanada	244.17	9.19	96%

Sumber: Statistik PPS Bitung, 2015

Dari hasil paparan di atas, terlihat bahwa kebijakan moratorium memiliki implikasi yang bervariasi. Adanya kebijakan ini memberikan efek langsung bagi nelayan dan UPI-UPI yang ada di Bitung. Dampak merugikan tentu saja dirasakan oleh para UPI namun di sisi lain, peningkatan kesejahteraan diperoleh nelayan-nelayan kecil. Hal menarik lainnya, walaupun kebijakan ini memberikan implikasi terhadap penurunan kontribusi sektor perikanan kota/wilayah yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap sektor perikanan, nyatanya secara nasional, kebijakan moratorium memberikan manfaat yang besar bagi sektor perikanan Indonesia.

Pemberantasan *illegal fishing* meningkatkan kontribusi sektor perikanan terhadap produk domestik bruto (PDB). PDB sektor perikanan di tahun 2015 mencapai 8,37 persen dibandingkan dengan PDB 2014 sebesar 4,79 persen (Kompas, 2016). Dari sisi pada investasi sektor perikanan, Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) menyatakan nilai investasi sektor perikanan Indonesia sampai semester I tahun 2016 mencapai 5,5 triliun dimana 89 persen investasi berada pada industri pengolahan perikanan. Capaian lainnya berupa penghematan BBM sebesar 1,2 juta kiloliter dan Rp 20 triliun yang berasal dari kapal-kapal ilegal yang tidak memakai BBM nasional

(BKPM, 2016). Hal ini menunjukkan walaupun kebijakan ini menuai kerugian bagi beberapa pihak, nyatanya kebijakan moratorium mampu mengangkat sektor perikanan Indonesia menjadi lebih baik dan sektor perikanan menjadi salah satu sektor yang potensial dalam pengembangan investasi di Indonesia.

### **Kapal Penyangga: Solusi Menjawab Kebutuhan Unit Pengolahan Ikan di Kota Bitung**

Gejolak akibat kebijakan moratorium tentu saja tidak bisa didiamkan oleh pemerintah. Sebab bagi daerah (kota/kabupaten) yang roda perekonomiannya bertumpu pada sektor perikanan, ini bisa menghambat laju pertumbuhan kota, salah satunya Kota Bitung. Untuk itu, Kementerian Kelautan dan Perikanan di bawah Dirjen Perikanan Tangkap pada akhir bulan April 2016 mengeluarkan peraturan dirjen PT No.1/Per-DJPT/2016 yang memberlakukan skema kebijakan penangkapan ikan dalam satu kesatuan operasional.

Skema ini menganut sistem dimana kapal-kapal penangkap ikan nantinya akan mendukung kapal penyangga, yakni kapal yang bertugas melakukan pengangkutan ikan hasil tangkapan dari kapal penangkap ikan yang telah ditentukan wilayah penangkapannya. Baik kapal penangkap ikan dan kapal penyangga harus merupakan kapal buatan dalam negeri bukan kapal buatan luar negeri/*eks* asing. Selanjutnya ikan hasil tangkapan kapal penyangga didaratkan pada pelabuhan perikanan yang ditetapkan untuk kemudian disalurkan kepada unit pengolah ikan (UPI). Skema ini hampir mirip dengan *transshipment*. Namun perbedaan yang paling nyata antara kebijakan kapal penyangga dengan *transshipment* dapat dilihat dari regulasi ketat yang mengatur antara kapal penangkap ikan dan kapal penyangga. Jika pada masa *transshipment* kapal apa saja bisa menangkap dan melakukan bongkar muat di laut, sekarang kapal-kapal tersebut harus memperoleh izin dan mematuhi regulasi yang ada. Kehadiran kapal penyangga merupakan salah satu bentuk penguatan dan penekanan bongkar muat pada *port to port* sehingga tidak kehilangan data hasil tangkapan.

**Tabel 3.** Kebutuhan Logistik Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung Tahun 2011-2015 (ton)

Perbekalan	2011	2012	2013	2014	2015
Es ( Balok )	423.4	482.738	1.374.403	869.391	1.037.811
Air ( Ton)	11.207.503	24.504.000	30.872.000	64.252.000	13.620
Garam (kg)	56.836	94.472	69.3	38.049	408.174
Solar (Liter )	18.222.120	29.940.777	40.174.894	31.792.053	15.666.839
Minyak Tanah (liter)	283.446	304.322	355.011	944.293	5.53
Oli (Liter)	172.182	391.883	396.07	853.774	250.029
Bensin (Liter)	280.875	829.109	1.652.965	797.349	580.616

Sumber: Statistik PPS Bitung, 2015

Kapal-kapal penangkap ikan dan kapal penyangga memiliki perjanjian kerja sama dan membuat pakta integritas sebagai perjanjian dari pemilik kapal penangkap ikan dan pemilik kapan penyangga untuk tidak melakukan tindakan penangkapan ikan *illegal*, tidak dilaporkan dan tidak diatur serta mematuhi ketentuan perundangan-undangan perikanan yang berlaku. Selain itu, kapal penyangga wajib memasang dan mengaktifkan kamera pemantau (CCTV) serta *observer* di dalam kapal penyangga. Hal ini guna memantau secara langsung aktivitas penyanggaan dan pendataan akurat hasil tangkapan ikan. Kebijakan ini sebagai salah satu solusi menjawab kegunaan UPI yang ada di Bitung. Sampai saat ini, baru 4 kapal penyangga GT dari perkiraan 160 kapal penyangga yang dibutuhkan. (Manado Post Online, 2016).

Selanjutnya rekaman pemantauan diserahkan kepada Syahbandar pelabuhan pangkalan yang tercantum dalam Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI) dan Pakta Integritas. Terkait pemantauan pelaksanaan kebijakan tersebut, dibentuklah tim yang diketuai oleh Kepala Pelabuhan Perikanan setempat dan beranggotakan pejabat berwenang di bidang perikanan tangkap, karantina, pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan, karantina dan pengendalian mutu hasil perikanan, dinas kelautan dan perikanan provinsi serta aparat penegak hukum di bidang kelautan dan perikanan. Kemudian hasil pemantauan disampaikan kepada Direktur Jenderal setiap 3 bulan. Sanksi yang diberikan jika terdapat kapal

penyangga dan kapal penangkap ikan yang melanggar ketentuan kesepakatan kerja sama dan pakta integritas akan dikenakan pencabutan SIPI dan/atau SIKPI.

Sejauh ini, Kementerian Kelautan dan Perikanan berusaha memfasilitasi kebutuhan UPI di Bitung melalui kebijakan kapal penyangga. Harapannya operasionalisasi perusahaan dapat berjalan dan utilitas UPI terpenuhi namun dengan pengawasan tegas dari KKP. Dengan adanya pengawasan ketat yang dilakukan, KKP bisa memantau sekaligus mengawasi kegiatan penangkapan ikan di laut oleh kapal-kapal besar sehingga *transshipment* bisa diminimalisir. Selain itu, KKP memperoleh informasi data hasil tangkapan ikan yang valid yang bisa menjadi acuan dalam mengevaluasi kebijakan moratorium maupun landasan dalam pengambilan kebijakan ke depannya.

## KESIMPULAN

Diberlakukannya kebijakan moratorium oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan sejak November 2014 membawa implikasi bervariasi terhadap sektor perikanan di Kota Bitung. Nelayan kecil merupakan pihak yang paling diuntungkan dengan adanya kebijakan ini. Hasil tangkapan ikan menjadi berlimpah karena berkurangnya kapal-kapal besar yang beroperasi dan *fishing ground* yang semakin dekat. Dengan demikian terjadi penghematan biaya produksi melaut akibat biaya bahan bakar yang berkurang. Tentu saja hal

ini berimbang pada tingkat pendapatan nelayan yang semakin meningkat.

Di sisi lain hal sebaliknya terjadi bagi UPI, dengan penghentian sementara perizinan usaha perikanan tangkap (SIUP, SIPI, dan SIKPI) dan larangan alih muatan di laut membuat operasionalisasi perusahaan terganggu. Pasalnya pasokan ikan berkurang drastis dan pengurangan tenaga kerja tidak dapat terelakkan. Lebih lanjut, terjadi penurunan ekspor ikan hingga mencapai lebih dari 50 persen. Kebutuhan logistik di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung mengalami dampak yang bervariasi. Bahan bakar (solar, minyak tanah dan bensin) dan air mengalami penghematan akibat tidak beroperasinya kapal-kapal besar. Namun untuk komoditas garam dan es (balok) tetap memiliki permintaan yang besar. Hal ini disebabkan dua komoditas tersebut tetap dibutuhkan oleh kapal nelayan kecil dalam proses pengawetan hasil tangkapan mereka.

Kehadiran kebijakan kapal penyangga menjadi solusi sementara yang dibuat Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk mengatasi gejolak kebijakan moratorium terutama di Kota Bitung. Kebijakan ini menjadi *win win solution* bagi pemerintah dan juga UPI. Dari kebijakan ini, pemerintah mendapatkan data yang valid mengenai hasil tangkapan ikan di laut yang kelak menjadi basis untuk mengevaluasi kebijakan maupun pembuatan kebijakan selanjutnya. Sedangkan bagi UPI, hadirnya kebijakan penyangga menjawab kebutuhan UPI di Kota Bitung. Dengan demikian, UPI yang ada dapat beroperasi seperti dahulu namun tetap berada dalam pengawasan KKP.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Koordinasi Penanaman Modal. 2016. *Investasi Sektor Perikanan Capai 5,5 T*. (<http://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita-investasi/investasi-sektor-perikanan-capai-rp-55-triliun>)
- Badan Pusat Statistik Sulawesi Utara. 2016. *Provinsi Sulawesi Utara Dalam Angka 2016*. Manado: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Utara.

- Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Bitung. 2016. *Peluang Bitung Menjadi Pusat Perikanan Kawasan Timur Indonesia*.
- Espejo, Edwin. 2015. *Philippine Fisheries Director Defends Indonesia Crackdown on Illegal Fishing*. ASIAN Correspondent, 25 Maret.
- Husein, Yusuf. 2015. *Satuan Tugas Pencegahan dan Pemberantasan Illegal, Unreported, dan Unregulated Fishing*. Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. (<http://pps.ui.ac.id/2015/06/18/seminar-nasional-maritim-2015-pascasarjana-universitas-indonesia/>)
- Jaelani, Abdul Qodir & Udiyo Basuki. 2014. *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing. Upaya Mencegah dan Memberantas Illegal Fishing dalam Membangun Poros Maritim Indonesia*. Jurnal Supremasi Hukum Vol 3, No. 1.
- Kompas. 2016. Susi Pudjiastuti: Kedaulatan Laut Harus Ditegakkan. Kompas, 4 Desember 2016 hal 10.
- Manado Post Online. 2016. *Bitung Kekurangan 160 Kapal Penyangga*. (<http://manadopostonline.com/read/2016/05/24/Bitung-Kekurangan-160-Kapal-Penyangga/14256>).
- Maradong, David Setia. 2016. *Potensi Besar Perikanan Tangkap Indonesia*. Sekretaris Kabinet RI. (<http://setkab.go.id/potensi-besar-perikanan-tangkap-indonesia/>)
- Nikijuluw, Victor PH. 2008. *Blue Water Crime*. Jakarta: Pustaka Cidesindo.
- Pangemanan, Ovin V.L., Eddy Mantjoro & Nurdin Jusuf. 2014. *Dampak Kebijakan Moratorium Terhadap Industri Perikanan (Studi Kasus Kota Bitung)*. Jurnal Ilmiah Agrobisnis Perikanan Vol 2, No 4.
- Ruchimat, Toni. 2016. *Pelaksanaan Kebijakan Penangkapan Ikan dalam Satu Kesatuan Operasi di Kota Bitung*. Sulawesi Utara: Kementerian Kelautan dan Perikanan RI.
- Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung. 2016. *Laporan Tahunan Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung Tahun 2015*. Bitung: PPS. 82 hlm.

- Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung. 2015. *Laporan Statistik PPS Bitung 2015*. Bitung: PPS. 55 hlm.
- Republik Indonesia, 1983. *Undang-undang No 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia*. Lembaran Negara RI tahun 1983. Jakarta: Sekretaris Negara.
- Republik Indonesia, 1996. *Undang-undang No 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia*. Lembaran Negara RI tahun 1996, Nomor 73. Jakarta: Sekretaris Negara.
- Republik Indonesia, 2014. *Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2014 tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap Di Wilayah Indonesia*. Lembaran Negara RI tahun 2014, 1762. Jakarta: Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia.
- Republik Indonesia, 2014. *Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 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*. Lembaran Negara RI tahun 2014, 1782. Jakarta: Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia.
- Republik Indonesia, 2016. *Peraturan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 1 Tahun 2016 tentang Penangkapan Ikan dalam Satu Kesatuan Operasi*. Jakarta: Direktur Jenderal Perikanan Tangkap.
- UNCLOS. 1982. *United Nations on the Law of the Sea*.