

UPAYA MEMBERDAYAKAN PELABUHAN PASEAN – PAMEKASAN

Naskah diterima Tgl. 8 Agustus 2010, Naskah disetujui Tgl. 20 Oktober 2010

Priyambodo*)

ABSTRAK

Penelitian ini bermaksud mengidentifikasi sarana dan prasarana pelabuhan Pasean dengan tujuan untuk memberdayakan pelabuhan Pasean sebagai pintu gerbang ekonomi. Dengan menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa secara fisik dan teknis Pelabuhan Pasean cukup layak untuk dibangun. Namun aksesibilitas jalannya kurang layak untuk mendukung keluar masuk barang, jasa, dan orang dari dan ke Pelabuhan Pasean. Secara operasional Pelabuhan Pasean merupakan pelabuhan lokal milik Pemerintah Kabupaten Pamekasan. Namun untuk urusan keselamatan pelayaran masih di bawah kendali Pelabuhan Branta. Sementara ditinjau dari aspek hinterlandnya Pelabuhan Pasean mempunyai hinterland yang terbatas pada daerah-daerah sekitar Sumenep, Pamekasan, dan Sampang di tambah daerah utara yaitu Kepulauan Masalembu, Kangean, dan Pulau Sepanjang dengan aktivitas bongkar muat barang-barang kebutuhan pokok, ternak, dan perikanan. Untuk memberdayakan Pelabuhan Pasean kepada Pemerintah Kabupaten Pamekasan direkomendasikan untuk : 1) menyiapkan SDM di bidang kepelabuhanan, kenavigasian, dan keselamatan pelayaran serta menyiapkan rancangan peraturan daerah (Raperda) tentang pengelolaan Pelabuhan Pasean. Raperda ini antara lain dimaksudkan untuk menetapkan besaran tarif pemakaian jasa-jasa Pelabuhan Pasean; (2) memastikan apakah ada kunjungan kapal atau ship call setiap hari atau per tahunnya untuk ukuran kapal 15 sampai 300 GT. Karena kunjungan kapal yang pasti adalah kapal-kapal nelayan dengan bobot 7 sampai 15 GT; (3) melengkapi Pelabuhan Pasean dengan fasilitas jaringan air, fasilitas gudang, fasilitas parkir, fasilitas pembuangan limbah, fasilitas pas pelabuhan, fasilitas perawatan kapal/dok, fasilitas persewaan alat-alat, fasilitas navigasi, dan fasilitas jaringan komunikasi; (4) meningkatkan kualitas aksesibilitas jalan raya dari Pelabuhan Pasean ke sentra-sentra industri; (5) menghidupkan sentra-sentra industri di seputar hinterland terdekat Pelabuhan Pasean.

Kata kunci : Pelabuhan Pasean, sarana dan prasarana pelabuhan, pemberdayaan pelabuhan.

ABSTRACT

The aim of this research is to identify the Pasean port facilities in order for its empowering as a economic gate. By using the qualitative descriptive analysis the result of the study mentioned that the Pasean port is feasible to develop but insufficient for its accessibility for mobility of goods, people, and service in out of Pasean port. In operational the Pasean port is belong to Pamekasan District but for the safety navigation is still Branta port in power. The Pasean port has limited hinterland that is

*) Peneliti Bidang Manajemen Transportasi Baibitbang Provinsi Jawa Timur

around of Sumenep, Pamekasan, and Sumpang regions and north area that is Masalembu, Kangan, and Sepanjang archipelagos. By loading and unloading activities of basic goods, breeding, and fishery. For empowering the Pamean port is recommended such as : 1) preparing human resources development in field of port affair and navigation. Also preparing legal drafting concerning managing of Pamean port in order to determine the port expenditure; 2) to confirm the ship call everyday or every year to ship that has characteristic of dead weight 15 GT up to 300 GT; 3) equipping Pamean port by water networking, warehouse, parking, navigation facilities, communications facilities and ect; 4) improving the road accessibility; 5) to bring to life the centre of industrial around hinterland of Pamean port.

Key words : Pamean port, port facilities, port empowering.

PENDAHULUAN

Era reformasi yang dimulai pada tahun 1998 berdampak pada pengelolaan suatu pemerintahan dari yang semula sentralistik menjadi otonomi. Perubahan pengelolaan pemerintahan itu hingga kini telah berlangsung hampir 20 (dua puluh) tahun.

Konsekuensi dari perubahan pola sentralistik menjadi otonomi menyebabkan pemerintah daerah baik kota maupun kabupaten harus mengelola dan membiayai daerahnya sesuai dengan potensi dan kemampuan yang dimilikinya tanpa harus bergantung kepada pemerintah pusat. Oleh sebab itu maka pemerintah daerah di era otonomi ini harus senantiasa bersikap inovatif dan kreatif dalam mengelola potensi-potensi yang ada dalam lingkup wilayahnya. Begitu juga dalam hal ini adalah Pemerintah Kabupaten Pamekasan yang mempunyai luas daratan seluas 792,3 km², dengan wilayah laut yang membentang di wilayah pesisir selatan dan utara Kabupaten Pamekasan.

Pemerintah Kabupaten Pamekasan mempunyai potensi alam yang meliputi

tanah daratan, tanah pertanian, potensi pertambangan, potensi perindustrian, wilayah pantai, dan wilayah laut yang merupakan komoditi utama dan penyokong perekonomian setempat.

Dari potensi-potensi yang ada di kabupaten Pamekasan tersebut tentunya perlu diolah dan ditingkatkan agar mempunyai nilai tambah yang selanjutnya hasil-hasil olahan tersebut didistribusikan, baik di lingkup dalam wilayah Kabupaten Pamekasan itu sendiri maupun di luar wilayah Kabupaten Pamekasan.

Distribusi barang dan jasa serta orang di wilayah Kabupaten Pamekasan dilayani oleh angkutan darat dan laut. Begitu juga barang-barang baik itu barang dari hasil bumi, kerajinan, maupun olahan serta industri yang akan didistribusikan ke luar daerah bisa diangkut atau didistribusikan lewat laut melalui pelabuhan Branta yang terletak di pesisir selatan Kabupaten Pamekasan. Pelabuhan Branta yang terletak di pesisir selatan Kabupaten Pamekasan berkembang relatif lebih pesat dibanding dengan perkembangan pelabuhan di pesisir utara.

Ini sejalan dengan pertumbuhan bangkitan-bangkitan ekonomi dan industri yang memang banyak tersebar di wilayah selatan Kabupaten Pamekasan serta letak geografi pelabuhan Branta yang dekat dan berhadapan dengan geografi Jawa Timur, di mana di pesisir Jawa Timur bagian utara mulai dari Surabaya - Pasuruan - Probolinggo sampai Banyuwangi berderet pusat-pusat kegiatan ekonomi dan industri. Sehingga perkembangan pelabuhan yang dekat wilayah ini relatif berkembang lebih pesat dibandingkan dengan perkembangan pelabuhan di wilayah pesisir utara kabupaten Pamekasan.

Ini artinya bahwa keberadaan Pelabuhan Branta sesuai dengan konsep *ship follows the trade*, artinya, pelabuhan mengikuti perkembangan ekonomi dan industri, jadi pelabuhan dibangun dan berkembang setelah ada pertumbuhan industri dan ekonomi.

Sementara keberadaan pelabuhan di pesisir utara Kabupaten Pamekasan sebaliknya, yaitu *trade follows the ship*, artinya pelabuhan rencananya akan dibangun terlebih dahulu baru kemudian nantinya diharapkan akan diikuti oleh perkembangan industri dan perekonomian di kawasan tersebut.

Terkait dengan ke-pelabuhan-an, dalam Bahasa Indonesia dikenal istilah, yaitu bandar dan pelabuhan. Kedua istilah tersebut sering tercampur aduk sehingga sebagian orang mengartikan sama. Sebenarnya arti kedua istilah tersebut berlainan.

Bandar (*harbour*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuhnya

kapal-kapal. Bandar ini hanya merupakan daerah perairan dengan bangunan-bangunan yang diperlukan untuk pembentukannya, perlindungan dan perawatan, seperti pemecah gelombang, jetty dan sebagainya, dan hanya merupakan tempat bersinggahnya kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, reparasi, dan sebagainya. Suatu *estuary* atau muara sungai dengan kedalaman air yang memadai dan cukup terlindung untuk kapal-kapal memenuhi kondisi suatu Bandar.

Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, jalan raya atau saluran pelayaran darat. Dengan demikian daerah pengaruh pelabuhan bisa sangat jauh dari pelabuhan tersebut.

Pelabuhan dalam Soeyono, 2005 : hal 1, sesuai dengan Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun

penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sementara dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam pasal 69, 79, 80, 81 berbunyi pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan yang diselenggarakan secara terpadu dan terkoordinasi yang meliputi : 1) pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan pelabuhan.

Penyelenggara pelabuhan adalah Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan. Sementara Otoritas Pelabuhan dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Sedangkan Unit Penyelenggara Pelabuhan dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat merupakan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah dan unit penyelenggara pelabuhan pemerintah daerah.

Lebih lanjut terkait dengan kepelabuhanan adalah aspek pelayanan kapal dan barang yang menurut Koleangan dalam Amir MS disimpulkan sebagai jenis-jenis pelayanan jasa pelabuhan terdiri dari : *pelayanan jasa untuk kapal*, yaitu labuh, tambat, pandu, tunda, kepil, air, telepon. *Pelayanan jasa untuk barang*, yaitu dermaga dan penumpukan. *Pelayanan jasa alat*, yaitu alat darat dan alat apung. *Pelayanan jasa rupa-rupa*, yaitu tanah dan perairan, bangunan, listrik, air untuk umum, pas pelabuhan, dan lain-lain.

Sarana dan prasarana pelabuhan merupakan fasilitas yang harus dimiliki oleh sebuah pelabuhan dalam melaksanakan fungsi lalu lintas kapal dan bongkar muat barang, jasa, dan penumpang. Prasarana pelabuhan terdiri dari : alur pelayaran (*channel waterways*), jaringan jalan, area parkir (*parking areas*), jalur kereta api (*railway track*), pipa saluran (*pipes-lines*), sarana bantu navigasi (*navigation aids*), kepanduan (*pilotage*), penundaan (*tug*), pasokan (*supplies*).

Sarana pelabuhan terdiri dari : kolam pelabuhan, tempat berlabuh (*anchorage*), dermaga (*wharf, quay*), dock/perbaikan (*dock/slip repair*), gudang (*shed's*), Terminal (sesuai komoditi), pass Terminal, lapangan penumpukan (*openstore*), tank farm (*untuk liquids*), silo (*untuk dry bulk*), derek (*cranes*), Kapal tandu, Kapal tunda, Kapal kepil (*mooring/unmooring*) Terkait dengan penelitian ini maka perumusan masalahnya adalah, bagaimana kondisi sarana dan prasarana pelabuhan Pasean dan memberdayakan pelabuhan Pasean di Kabupaten Pamekasan yang direncanakan dirintis sebagai gerbang perekonomian.

Sedangkan maksud penelitian adalah untuk mengidentifikasi sarana dan prasarana pelabuhan Pasean. Dengan tujuan memberdayakan pelabuhan Pasean sebagai pintu gerbang ekonomi.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian ini ditinjau dari segi manfaatnya adalah Penelitian terapan. Berdasarkan tujuannya penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder.

Data primer terdiri dari : 1) data perkiraan kelayakan teknis dan ekonomi pembangunan dan pengembangan pelabuhan di pesisir utara Kabupaten Pamekasan; 2) data asal dan tujuan barang di pelabuhan di pesisir utara Kabupaten Bangkalan; 3) data sarana dan prasarana pelabuhan di pesisir utara Kabupaten Pamekasan; 4) data aksesibilitas dari dan ke pelabuhan di pesisir utara Kabupaten Pamekasan. Data sekunder terdiri dari : 1) data potensi ekonomi, industri, dan perdagangan di pesisir utara Kabupaten Pamekasan; 2) data *hinterland* pelabuhan di pesisir utara Kabupaten Pamekasan.

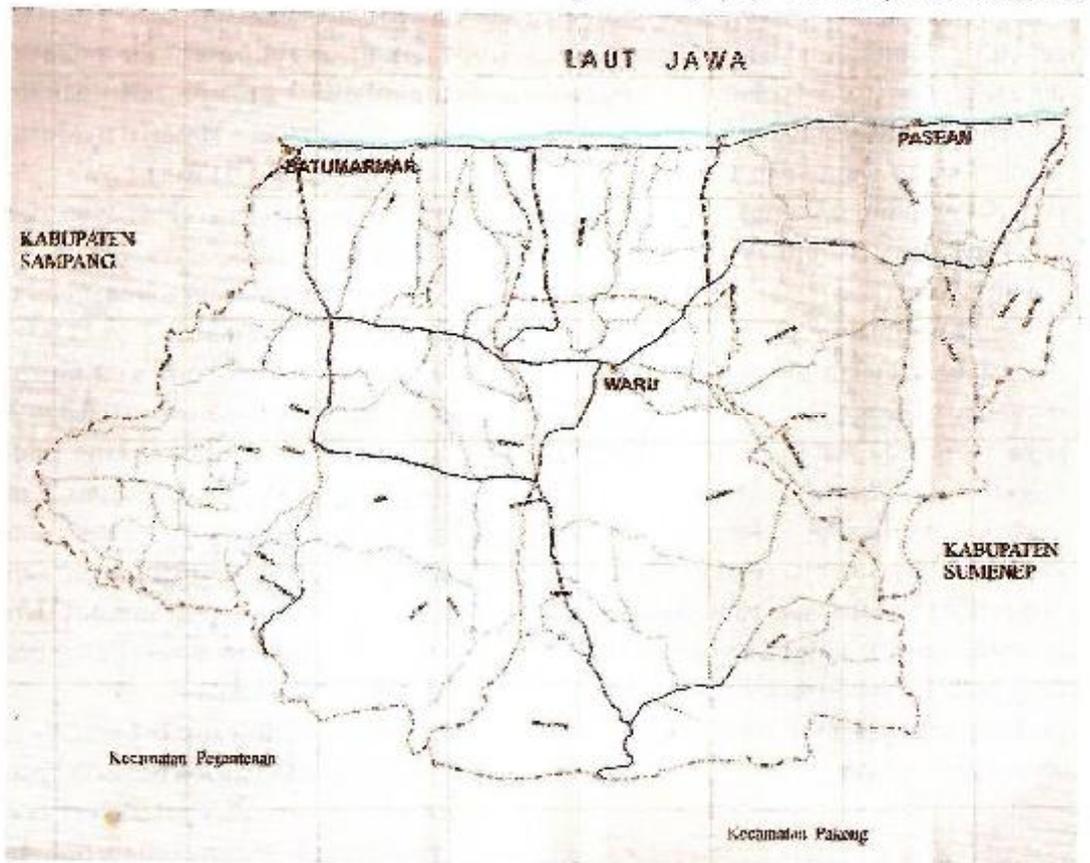
Metode perolehan data tersebut di atas diperoleh dari sumber data pada instansi yang terkait dan sumber-sumber lain, yaitu Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Timur, Dinas Perhubungan Kabupaten Pamekasan, Administrator Pelabuhan Branta, dan Disperindag. Pengumpulan data primer dilakukan langsung di lapangan. Sementara data sekunder dilakukan dengan cara meminta langsung data-data yang diperlukan pada sumber-sumber data.

Data primer dan sekunder yang telah terkumpul kemudian diolah dan disusun dalam sebuah kriteria-kriteria statistik deskriptif dengan maksud agar mudah membacanya, memahaminya, dan menganalisis. Setelah data sekunder dan primer diolah dan disusun sedemikian rupa, maka tahap selanjutnya adalah melakukan analisis dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan membuat deskripsi yang kemudian dibuat simpulan-simpulan berdasarkan analisis, interpretasi, dan evaluasi data.

ANALISA DAN EVALUASI Kondisi Fisik Lokasi

Rencana lokasi yang dipilih untuk pengembangan Pelabuhan Pasean yang baru ini berada di areal lahan pantai terbuka dan kosong yang bukan merupakan ladang penduduk serta bukan wilayah pemukiman.

Garis pantainya relatif lurus berada di sekitar lengkungan pantai membujur Timur - Barat dan tampaknya merupakan pantai stabil cenderung mengalami sedimentasi karena disebelah barat dan timur lokasi pelabuhan Pasean yang berjarak sekitar 20 km ada sungai-sungai. Ada pun kedalaman atau berthing di pelabuhan Pasean sekitar 10 sampai 14 meter. Sebagai areal lahan kosong maka disini belum ada fasilitas apapun, tetapi bila diperlukan dapat dihubungkan dengan jaringan listrik. Maupun telekomunikasi, sedang air bersih bisa mengambil dari wilayah Kecamatan Pasongsongan, Kabupaten Sumenep di Timur atau mengadakan sumur bor di selatan yaitu wilayah daratan Kecamatan Pasean. Ditinjau dari kondisi fisik lokasi Pelabuhan Pasean dapat dianalisis dan dievaluasi bahwa lokasi ini cukup layak secara teknik untuk dibangun sebuah pelabuhan karena lokasinya yang luas dan merupakan lahan kosong serta jauh dari pemukiman penduduk. Selain itu kondisi gelombang yang relatif tenang sehingga tidak memerlukan *break water* atau pemecah gelombang.



Peta 1 : Peta lokasi pelabuhan Pasean



Gambar 1 :
Proses pembangunan pelabuhan Pasean
dan kondisi gelombang yang tenang
di Pelabuhan Pasean



Gambar 2 :
Proses pembangunan causeway dan
trestle di pelabuhan Pasean

Aksesibilitas

Hal terpenting bagi keberadaan sebuah pelabuhan adalah adanya akses atau jalan dari dan ke pelabuhan tersebut. Pelabuhan Pascan dibangun tepat ditepi pantai Pascan yang telah terhubung oleh jalan, ke arah timur menuju Kaliangget dan ke arah barat menuju Bangkalan lewat pantai utara.

Aksesibilitas yang terhubung dengan akses jalan dapat dianalisis dan dievaluasi sebagai berikut, bahwa jalan raya yang ada dalam kondisi kurang mendukung untuk aksesibilitas keluar masuk dari dan ke Pelabuhan Pasean karena lebarnya hanya sekitar 4 sampai 5 meter. Serta kondisi aspal yang tidak merata permukaannya. Ditambah geografinya yang berbelok-belok secara tajam. Alat-alat perlengkapan jalan pun juga belum ada, seperti perambuan.



Gambar 3 :
Akses jalan dari dan ke pelabuhan
Pascan yang lebarnya rata-rata
4 m sampai 5 m

Kondisi Teknis

Berdasar data dari Studi Penyusunan Detail Teknis Pelabuhan Laut Pasean Kabupaten Pamekasan Tahun 2008, kondisi fisik wilayah pasean dan

sekitarnya (terutama Pasongsongan) adalah sebagai berikut :

1. Wilayah Kabupaten Pamekasan mengalami 2 musim yaitu Musim hujan (Nopember - Maret) dan Musim Kemarau (April - Oktober).
2. Beda pasang surut mencapai 2,1 m (data sementara).
3. Arus pasang surut tergolong rendah maksimum 0,5 m/detik
4. Celombang harian pada saat musim timur diperkirakan mencapai 0,8 m di sepanjang tepi pantai, sedang pada musim barat dapat mencapai 1 m. Kondisi perairan yang terbuka dan tidak ada pulau atau rintangan lain yang menghalangi menjadikan gelombang datang secara langsung dari wilayah laut dalam.
5. Kecamatan angin yang berhembus di wilayah ini tidak banyak berubah ubah. Angin dengan kecepatan terbesar sering terjadi antara bulan Januari hingga Maret antara bulan Agustus hingga Oktober dengan arah berbeda. Berdasar hasil pencatatan dari kantor BMG Kabupaten Sumenep di Kaliangget yang merupakan satu-satunya kantor meteorology terdekat, tampak angin dari arah Barat Laut dan Timur Laut cukup dominan, tetapi pada musim penghujan arah angin dominan dari Barat dan pada musim kemarau angin dari Timur.
6. Suhu maksimum 30°C dengan kelembaban udara rata-rata 83% serta rata-rata curah per tahun mencapai 1.731,13 mm.
7. Kontur perairan (bathymetri) Kondisi kontur dasar laut dapat diperiksa dari

peta Navigasi (Peta Dishidros No. 70). Kondisi kemiringan pantai dan dasar laut tergolong curam dengan kedalaman perairan-10 m LWS berada sekitar 100 m dari pantai sedang kedalaman - 20 m LWS sejarak sekitar 150 m dari pantai.

8. Kontur daratan (topografi) Daratan berupa daerah kebun kelapa yang kurang terurus dengan kontur miring melalui jalan raya ke arah pantai. Jarak dengan tepi pantai sekitar 50 m dengan elevasi di tengah jalan sekitar areal masuk pelabuhan ± 5 m LWS. Kemiringan hampir merata sepanjang pantai. Di daratan ini tidak terlihat tanda bekas Terjangan gelombang karena tanaman yang ada dan kondisi tanah tidak tererosi.
9. Kabupaten Pamekasan memiliki wilayah dengan distribusi kontur ketinggian lahan sebagai berikut :
 - * Antara 0 sampai dengan 340 meter dari permukaan laut dengan kemiringan rata-rata 0% sampai dengan 8%.
 - * Pada daerah-daerah bagian Selatan dan bagian Utara merupakan daerah yang relatif datar 37,74%
 - * Sedangkan daerah yang bergelombang 40.03% dan
 - * Berbukit 22.23% dengan ketinggian antara 30 sampai dengan 340 M dan kemiringan rata-rata 30% sampai dengan 50%.
10. Jenis tanah, tampak didominasi pasir, kerikil dan karang halus ataupun limestone.
11. Secara struktur Geologi terdiri dari Holosen Alluvium, Pliosen Limestone

Facies, Miosen Sedimentary Facies, Cleiston Clay Sedimentary.

Ditinjau dari kondisi teknis Pelabuhan Pasean dapat di analisis dan dievaluasi bahwa secara teknis Pelabuhan Pasean cukup layak dibangun sebuah pelabuhan karena lokasinya terjangkau oleh daya dukung lainnya seperti medan yang tidak terlalu sulit, kondisi tanah yang tidak bergerak, dan kondisi air pasang surut serta angin yang memadai.

Kondisi Operasional Pelabuhan

Lokasi Pelabuhan Pasean berada dalam wilayah Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) UPT Pelabuhan Branta, Kabupaten Pamekasan, tetapi berada di luar Daerah Lingkungan Kerjanya.

Lokasi Pelabuhan ini diusulkan oleh masyarakat desa Pasean, dan diketahui pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Pamekasan.

Berdasar kondisi lalu lintas kapal yang ada di sekitar Pasean tampak didominasi kapal ikan dan kapal rakyat pengangkut kayu. Kapal ukurannya bervariasi antara 10 GT hingga 300 GT dengan kapal berukuran kecil didominasi kapal ikan sedang berukuran besar berisi kayu atau bahan kebutuhan pokok.

Pelabuhan Pasean berada di antara 3 Pelabuhan perikanan dan pelabuhan rakyat yaitu:

1. Di sebelah Timurnya sejarak sekitar 6 km terdapat Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Pasongsongan dalam wilayah Kabupaten Sumenep.

2. Ke arah barat sejauh 2 km terdapat Tempat Pelelangan Ikan (TPI) pascan di Muara Sungai Pasien.
3. Ke arah barat sejauh 12 km terdapat Tambatan atau Plengsengan untuk Kapal Ikan maupun Kapal Rakyat di Batumarmer.

Ditinjau dari kondisi operasional Pelabuhan dapat di analisis dan dievaluasi, bahwa merupakan pelabuhan lokal dibawah operasi Pemerintah Kabupaten Pamekasan dibawah koordinasi wilayah Pelabuhan Branta.

Daya Dukung Hinterland

Keberhasilan pengoperasian pelabuhan dipengaruhi oleh kegiatan perekonomian yang ada di masyarakat dalam wilayah hinterland pelabuhan. Pelabuhan Pasean diperkirakan dapat melayani daerah hinterland cukup luas terutama sepanjang pantai utara maupun wilayah tengah Kabupaten Pamekasan

maupun sebagai wilayah Barat sepanjang pantai Utara Kabupaten Sumenep.

Berbagai potensi alam yang ada selama ini sebagian besar dikirim melalui darat atau melalui pelabuhan yang ada di pesisir Selatan Pamekasan. Potensi yang dimiliki Kabupaten Pamekasan meliputi Pertanian, Pertambangan, perindustrian, dan sebagainya yang merupakan komoditi utama dan penyokong perekonomian setempat.

1. Pertanian

Luas areal Pertanian Kabupaten Pamekasan Keseluruhannya mencapai 74.467,167 Ha yang terdiri luas tegalan 62.013,769 Ha, sawah irigrasi 6.649,5 Ha dan sawah tidak hujan 5.803,898 Ha. Areal persawahan yang paling banyak terdapat di Kecamatan Pademawu, Pakong dan Pamekasan. Produksi tanaman pangan di Kabupaten Pamekasan mengalami kenaikan yang signifikan setiap tahunnya. Tabel 1 dan Tabel 2.

Tabel 1
Produksi Tanaman Pangan

No.	Uraian	Satuan	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1.	Padi (GKG)	Ton	104,456.80	105,379.00	105,579.10	105,379.10	105,379.10	108,382.00	165,266.10
2.	Jagung	Ton	91,431.60	97,848.00	97,848.00	97,848.00	97,848.00	87,942.00	103,267.40
3.	Ubi Kayu	Ton	47,696.70	64,213.80	64,212.80	64,212.80	64,212.80	40,930.00	40,551.10
4.	Ubi Jalar	Ton	1,288.70	1,341.20	1,341.20	1,341.20	1,341.20	1,102.00	930.00
5.	Kedelai	Ton	858.20	911.40	911.40	911.40	911.40	974.00	1,243.80
6.	Kacang Tanah	Ton	1,046.70	1,521.50	1,521.50	1,521.50	1,521.50	3,800.00	3,292.00
7.	Kacang Hijau	Ton	2,569.80	2,713.20	2,713.20	2,713.20	2,713.20	2,087.00	1,731.50
8.	Sorghum	Ton	30.80	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
9.	Sayur-Sayuran	Ton	12,096.90	24,304.30	24,304.30	24,304.30	24,304.30	24,304.30	24,304.30
10.	Buah-Buahan	Ton	7,828.90	16,445.80	16,445.80	16,445.80	16,445.80	16,445.80	16,445.80

Sumber data : Dinas Pertanian, Kabupaten Pamekasan 2008

Tabel 2
Perkembangan Luas Panen Pertanian Tanaman Pangan

No.	Uraian	Satuan	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1.	Padi	Ha	22,471	22,421	22,421	22,452	20,006	22,255	32,419
2.	Jagung	Ha	45,135	43,488	43,488	43,718	40,721	38,070	43,128
3.	Ubi Kayu	Ha	4,142	5,133	5,133	5,607	4,040	3,661	3,556
4.	Ubi Jalar	Ha	174	181	181	198	151	145	120
5.	Kedele	Ha	732	620	520	789	881	645	875
6.	Karang Tanah	Ha	1,573	1,790	1,790	1,853	2,232	2,676	2,279
7.	Kacang Hijau	Ha	2,849	2,584	2,584	2,645	1,010	1,831	1,522
8.	Sorghum	Ha	41	10	10	10	10	10	10
9.	Sayur-Sayuran	Ha	8,553	8,439	8,439	24,304	24,304	24,304	24,304
10.	Buah-Buahan	Pohon	584,365	869,232	869,232	869,232	869,232	869,232	869,232

Sumber data : Dinas Pertanian, Kabupaten Panekasan 2008

2. Peternakan

Produksi peternakan dari berbagai jenis ternak dan unggas memiliki prospek cukup baik dan cenderung stabil dari tahun

ke tahun. Sebagai produk unggulan maka produk peternakan ini banyak diperdagangkan keluar pulau melalui pengiriman darat dan laut.

Tabel 3
Perkembangan produksi peternakan

No.	Uraian	Satuan	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1.	Sapi	Ekor	26,272	96,946	94,587	97,482	97,774	97,803	97,822
2.	Sapi Perah	Ekor	-	10,000	-	-	-	-	-
3.	Kerbau	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
4.	Kuda	Ekor	957	975	389	383	360	353	353
5.	Babi	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
6.	Kambing	Ekor	40,638	41,289	42,194	42,436	42,298	42,380	42,589
7.	Domba	Ekor	33,442	34,000	34,445	34,479	34,553	34,598	34,679
8.	Ayam Ras Petelor	Ekor	37,800	38,367	49,894	75,856	91,613	119,442	121,222
9.	Ayam Bukan Ras	Ekor	443,972	455,000	457,997	458,015	470,056	571,253	586,342
10.	Ayam Ras Pedaging	Ekor	140,700	142,811	272,545	278,350	355,960	341,850	36,141
11.	Itik	Ekor	31,800	32,277	38,234	38,272	25,888	18,929	20,567
12.	Entok	Ekor	24,750	25,121	38,234	25,888	13,201	42,203	43,231
13.	Telur	Ekor	710,324	715,000	30,181	973,118	1,313,322	1,638,796	1,746,318
14.	Susu	Ekor	-	-	-	-	-	-	-
15.	Daging	Ekor	3,335,541	3,900,000	7,357,644	7,422,729	8,243,684	8,248,882	7,418,428

Sumber data : Dinas Peternakan, Kabupaten Panekasan 2008

Produksi perikanan untuk wilayah Kabupaten Pamekasan dinilai Pemerintah Kabupaten perlu ditingkatkan untuk mencukupi kebutuhan konsumsi daging ikan masyarakat Kabupaten Pamekasan, oleh karena masih dibuka investasi penangkapan ikan serta pengalengan, pengeringan dan pendinginan ikan.

Pusat perikanan berada di perairan laut Jawa di sepanjang pantai utara, serta Selat Madura di sepanjang pantai selatan, Perairan umum, dan budidaya tambak maupun kolam. Perikanan laut yang meliputi perairan Laut Jawa di sepanjang pantai utara yaitu Kecamatan Batumarmer dan Pesean; serta Selatan Madura di sepanjang pantai selatan meliputi wilayah Kecamatan Tlanakan, Pamekasan dan Pademawu.

Ditinjau dari kondisi daya dukung hinterland Pelabuhan Pesean dapat di analisis dan dievaluasi sebagai berikut, bahwa hinterland yang pasti pelabuhan Pesean adalah daerah-daerah sekitar Sumenep, Pamekasan, dan sampang di tambah daerah utara yaitu pulau-pulau masalembu, Kangean, dan pulau sepanjang dengan aktivitas bongkar muat barang-barang kebutuhan pokok, ternak, dan perikanan.

Rencana Pengembangan dan Detail Desain

Ukuran kapal rencana :

1. GT : 300 ton
2. LOA (panjang kapal) : 20 m
3. Lebar : 6 m
4. Draft (tinggi lunas) : 3 m
5. Bertling velocity : 0.25 m/dt

Mutu dan kualitas material yang akan digunakan untuk keseluruhan struktur ini meliputi :

1. Beton mutu K-300
2. Besi tulangan U-32 dan besi profil U-39
3. Fender dari Karet kualitas R-1 atau setara
4. Bolder dari Baja tuang dengan spesifikasi khusus.

Pembebanan yang akan diperhitungkan meliputi :

1. Beban Berat sendiri struktur = Beban Mati
2. Beban Hidup merata = 2 ton/m² (dermaga)
3. Beban Hidup merata = 1,5 ton/m² (trestle)
4. Beban terpusat (beban titik) dari kendaraan dan peralatan bongkar/muat yang digunakan.
5. Beban horisontal dari gaya reaksi Fender (benturan kapal) dan bolder.

Terdapat 4 bagian struktur yang harus diperhitungkan disini mencakup dermaga, trestle, causeway, dan lapangan penumpukan serta perkerasan.

1. Dermaga

Karena pasang surut yang cukup tinggi yaitu 2,6 m, maka elevasi dermaga diambil + 3,5 m LWS. Pada arah melebar dermaga adalah 10 m, dibagi menjadi 2 bentang masing-masing selebar 3,5 m dengan kantilever tepi 1,5 m.

Struktur bagian atas dari dermaga ini adalah Beton Bertulang dengan ukuran tebal plat = 28 cm, balok

melintang sama dengan balok memanjang sebesar 50 cm x 70 cm, dibawahnya terdapat struktur Pile Cap (Poer) ukuran 80 x 80 x 80 cm³ untuk tiang tunggal dan ukuran 160 x 100 x 180 cm³ untuk tiang ganda.

Karena lokasi pelabuhan ini merupakan daerah gempa, maka tiang pancang diusulkan dari baja dengan ukuran diameter 40 cm dan jumlah tiang dalam 1 portal ada 2 type yaitu 2 tiang tegak, 2 tiang miring. Jumlah portal dengan sebanyak 33 buah portal.

Pada arah tepi dermaga posisi sandar kapal perlu dipasang Fender, disini disarankan digunakan fender karet. Fender ini mahal dan mudah rusak atau perlu penggantian setiap maksimum 5 tahun sekali.

Bolder sebagai struktur untuk mengikat tali kapal diletakkan pada posisi pertemuan antar balok melintang dengan memanjang serta plat, sejarak sekitar 1 m dari tepi dermaga. Bolder harus mampu menahan tarikan kapal 2000 DWT. Tepat di tepi dermaga perlu dipasang struktur kerb dari beton sebagai penahan tepi agar kendaraan dapat tertahan di tepi dermaga.

2. Causeway

Struktur causeway dibangun untuk melindungi material reklamasi dari air laut (arus maupun gelombang). Panjang causeway keseluruhan adalah 160 m' dengan lebar 8 m, dan ada pelebaran sepanjang 50 m' dengan lebar menjadi 25 m yang dibuat dari susunan batu kosong yang dilapisi geotextile sebagai filter (separation).



Gambar 5 :
Causeway yang dibangun untuk melindungi material reklamasi dari entrusi air laut

3. Reklamasi

Luas areal reklamasi adalah 5000 m². Daerah yang ditinggikan hingga elevasinya + 5,0 m LWS. Sehingga volume reklamasi adalah + 5000 m³. Volume tersebut untuk lebih jelasnya diukur ulang sebelum pelaksanaan dimulai.

Reklamasi untuk areal ini cukup menggunakan tanah dari darat, dan akan diperhitungkan permasalahan settlement atau penurunan lahan setelah diketahui data tanah-nya. Material reklamasi yang digunakan adalah sirtu dengan persyaratan yang sesuai dengan spesifikasi teknis di RKS.

4 Lapangan Penumpukan

Luas lapangan penumpukan adalah 1000 m². Areal ini berada di dalam area reklamasi.

Ditinjau dari rencana pengembangan dan detail desain Pelabuhan Pasean dapat di analisis dan dievaluasi sebagai berikut, bahwa pengembangan dan detail desain yang

dibangun terbatas pada fasilitas utama sebuah pelabuhan yaitu dermaga, causeway, reklamasi, dan lapangan penumpukan. Fasilitas-fasilitas tersebut merupakan fasilitas standar yang harus ada pada sebuah pelabuhan. Untuk itu perlu dibangun prasarana pendukung lainnya seperti ruang tunggu, jaringan air, jaringan listrik, dok kapal dan sebagainya.

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Simpulan

1. Secara fisik lokasi atau wilayah pesisir Pasean cukup layak untuk dibangun sebuah pelabuhan karena lokasinya yang luas dan merupakan lahan kosong serta jauh dari pemukiman penduduk. Selain itu kondisi gelombang yang relatif tenang sehingga tidak memerlukan break water atau pemecah gelombang.
2. Ditinjau dari kondisi teknis Pelabuhan Pasean cukup layak dibangun karena lokasinya terjangkau oleh daya dukung lainnya seperti medan yang tidak terlalu sulit, kondisi tanah yang tidak bergerak, dan kondisi air pasang surut serta angin yang memadai.
3. Aksesibilitas jalan darat yang lebarnya hanya 4 sampai 5 meter dari dan ke Pelabuhan Pascan, kurang layak untuk mendukung aksesibilitas keluar masuk barang, jasa, dan orang dari dan ke Pelabuhan Pasean. Serta kondisi aspal yang tidak merata permukaannya, jalan yang berbelok-belok secara tajam, dan minimnya alat-alat kelengkapan jalan seperti perambuan menambah ke-tidak

layakannya ditinjau dari sisi aksesibilitasnya.

Rekomendasi

Pembangunan Pelabuhan Pasean awalnya adalah memenuhi permintaan Pemerintah Kabupaten Pamekasan yang berkeinginan menghidupkan perekonomian di wilayah utara, di mana konsep dasarnya adalah ingin menghidupkan wilayah Kecamatan Waru menjadi Pamekasan kedua.

Dengan langkah pertama adalah membangun pelabuhan dahulu, baru kemudian menyusul diharapkan akan berkembang industri-industri di kemudian hari. Ini artinya bahwa keberadaan Pelabuhan Pasean mengikuti konsep *trade follows the ship*, artinya pelabuhan dibangun terlebih dahulu baru kemudian nantinya diharapkan akan diikuti oleh perkembangan industri dan perekonomian di kawasan tersebut.

Sementara fasilitas pelabuhan yang dibangun di Pelabuhan Pasean terdiri dari 4 (empat) kegiatan pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan yang meliputi dermaga, causeway, reklamasi, dan lapangan penumpukan. Di mana Pelabuhan Pasean diperuntukkan atau disiapkan untuk kegiatan bongkar muat general cargo atau bongkar muat untuk barang-barang umum.

Oleh sebab itu untuk memberdayakan Pelabuhan Pasean agar peruntukannya sesuai dengan harapan, maka kepada Pemerintah Kabupaten Pamekasan direkomendasikan untuk melakukan minimal 5 (lima) langkah kegiatan sebagai berikut.

Pertama, menyiapkan SDM di bidang kepelabuhanan, kenavigasian, dan keselamatan pelayaran serta rancangan peraturan daerah (Raperda) tentang pengelolaan Pelabuhan Pasean sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Raperda ini antara lain dimaksudkan untuk menetapkan besaran tarif pemakaian jasa-jasa Pelabuhan Pascan

Kedua, memastikan apakah ada kunjungan kapal atau ship call setiap hari atau per tahunnya untuk ukuran kapal 10 sampai 300 GT. Ini dimaksudkan untuk mengetahui bahwa pelabuhan Pasean dibangun dengan kepastian bahwa kontinuitas kunjungan kapal dengan bobot tertentu, yaitu antara 10 sampai 300 GT di pastikan ada. Padahal kunjungan kapal yang pasti adalah kapal-kapal nelayan dengan bobot 7 sampai 15 GT.

Ketiga, melengkapi sarana dan prasarana pelabuhan yang masih kurang yang berpotensi menjadi pemasukan asli daerah (PAD) bagi Pemerintah Kabupaten Pamekasan. Fasilitas tersebut adalah jaringan air, fasilitas gudang, fasilitas parkir, fasilitas pembuangan limbah, pas pelabuhan, fasilitas perawatan kapal/dok, fasilitas persewaan alat-alat, fasilitas navigasi, dan fasilitas jaringan komunikasi.

Keempat, meningkatkan kualitas aksesibilitas jalan raya dari Pelabuhan Pasean ke sentra-sentra industri. Misalnya jalan darat lintas Pasean - Pamekasan. Kondisi jalan yang perlu ditingkatkan kualitasnya meliputi pelebaran jalan minimal menjadi 8 meter, melengkapi fasilitas perlengkapan jalan seperti

perambuan jalan. Sebab kondisi eksisting jalan lintas pelabuhan Pasean - pamekasan lebarnya hanya 4 sampai 5 meter dengan kondisi jalan berkelok-kelok dengan permukaan jalan tidak merata. Sehingga kondisi jalan lintas Pasean - Pamekasan kurang layak sebagai akses dari dan ke Pelabuhan pasean.

Kelima, menghidupkan sentra-sentra industri di seputar hinterland terdekat Pelabuhan Pasean. Ini dimaksudkan untuk menjamin kelangsungan operasional pelabuhan. Sebab kegiatan pelabuhan adalah bongkar muat barang dari darat ke laut kemudian kedarat lagi atau sebaliknya. Sehingga sebuah pelabuhan akan dikatakan berdaya jika ada aktivitas bongkar muat barang, jasa, dan manusia.

DAFTAR PUSTAKA

-, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Asiyanto, 2003. *Metode Konstruksi Bangunan Pelabuhan*. Penerbit Universitas Indonesia, Jakarta.
- Biro Hukum dan Organisasi Departemen perhubungan, 2001. *Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun Tentang Kepelabuhanan*, Jakarta.
- CV. Nindira, 2008. *Pekerjaan Penyusunan Detail Teknis Pelabuhan Laut Pasean Kabupaten Pamekasan*, Surabaya.
- Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi Jawa Timur, 2004. *Laporan Akhir Pekerjaan Studi Survei Investigasi Desain (SID) Pelabuhan Pasean, Kabupaten Pamekasan*, Surabaya.

- Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi Jawa Timur, 2008. *Laporan akhir Pekerjaan Penyusunan Detail Teknis Pelabuhan Laut Pasean Kabupaten pamekasan*, Surabaya.
- Departemen Perhubungan, 2003. *KM Nomor: 54 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*, Jakarta.
- Departemen Perhubungan, 2003. *KM Nomor : 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional*, Jakarta.
- Gultom, Elfrida, 2007. *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*. Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Kramadibrata, Soedjono, 2002. *Perencanaan Pelabuhan*. Penerbit ITB, Bandung.
- Lembaga Pengabdian Kepada Masyarakat Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2004. *Pekerjaan Studi Survei Investasi Desain (SID) Pelabuhan Pasean, Kabupaten Pamekasan*, Surabaya.
- M.S. Amir, 1997. *Peti Kemas (Masalah dan Aplikasinya)*, penerbit Lembaga PPM dengan PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta Pusat.
- Nur Nasution, M, 2004. *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia, cetakan pertama edisi kedua, Jakarta.
- Suyono, R.P. Capt., 2005. *SHIPPING- Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Penerbit PPM, Edisi Ketiga, Jakarta.
- Salim, Abbas, 1998. *Manajemen Transportasi*. Penerbit PT. Raja Grafindo persada, cetakan ke empat, Jakarta.
- Suranto, 2004. *Manajemen Operasional Angkutan Laut*. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Subandi, 1993. *Manajemen Peti Kemas*, Penerbit Arca, Jakarta.
- Sudjatmiko, 1995. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Penerbit PT. Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Triatmodjo, Bambang, 2003. *Pelabuhan*. Penerbit Beta Offset, Cetakan ketiga, Yogyakarta.
- Tjakra Negara, Soegijatna, 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Penerbit Rineka Cipta, cetakan pertama, Jakarta.
- Umar, Husein, 2001. *Studi Kelayakan Bisnis*. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Cetakan keempat edisi kedua, Jakarta.