

PENGARUH POTENSI SEKTOR KEMARITIMAN DAN PERTUMBUHAN TENAGA KERJA PADA SUBSEKTOR KEMARITIMAN BAGI PENINGKATAN PEREKONOMIAN DAERAH DI KABUPATEN CILACAP

Kristian Cahyandi

E-mail : andykrist94@gmail.com
Akademi Maritim Nusantara - Cilacap

ABSTRAK

Orientation of regional development, especially coastal areas it is time to make marine sector as one of development priorities. Coastal areas should consider and make marine potential as one of the doors of economic development, so that it can be aligned and relevant to the current demands of national development based on marine resources. From a social and cultural perspective, marine-based development is also a reinventing aspect of life that was once dominant in the culture and traditions of the Indonesian nation.

The achievement of development results in the marine-based sector provides a diverse picture. From the subsector that can be classified as business fields in the marine sector such as fisheries, marine tourism, mining and energy, maritime industry, sea transportation, marine building and marine services, not all sectors give significant yield and contribution to the nation's economy.

Cilacap regency located in the southern coast is very feasible for the development of maritime sector, with the support as the only district that has a port of goods on the south coast of Java.

Keywords: *subsector, maritime, regional economy*

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan Ekonomi adalah salah satu indikator yang dapat digunakan untuk mengevaluasi keberhasilan pembangunan ekonomi suatu wilayah. Pertumbuhan Ekonomi suatu wilayah menggambarkan sejauh mana aktivitas perekonomian suatu wilayah

dalam menghasilkan tambahan pendapatan masyarakat pada periode tertentu.

Untuk mengoptimalkan nilai manfaat sumberdaya laut dan pesisir bagi pengembangan daerah secara berkelanjutan dan menjamin kepentingan umum secara luas (*public interest*), diperlukan intervensi kebijakan dan penanganan khusus

oleh pemerintah daerah untuk pengelolaan wilayah laut dan pesisir.

Dalam Nawacita Presiden Joko Widodo pada poin yang ke 7 yaitu “Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional”. Dibentuklah 5 aspek pendukungnya, yaitu :

1. Perikanan Laut (tangkap, budidaya, pengolahan)

Peluang pengembangan usaha perikanan daerah memiliki prospek yang sangat tinggi. Potensi ekonomi sumber daya kelautan dan perikanan yang dapat dimanfaatkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi daerah setempat.

2. Ekosistem Laut

Berperan penting bagi lingkungan di daratan. 50% oksigen yang dihisap organisme di daratan berasal dari fitoplankton di lautan. Ekosistem terumbu karang menyediakan sumber makanan dan tempat berlindung bagi berbagai jenis organisme dengan keanekaragaman hayati tingkat tinggi di lautan.

3. Pertambangan & Energi Kelautan

Potensi sumber daya kelautan pada kelompok Pertambangan & Energi di antaranya adalah

minyak dan gas bumi, timah, emas dan perak, pasir kuarsa serta garam. Adapun potensi energinya antara lain energi gelombang laut, arus pasang surut, angin laut, perbedaan temperatur air laut (pengaruh density), serta geothermal permukaan laut.

4. Pariwisata Bahari

Sektor pariwisata bahari merupakan sektor yang paling efisien dalam bidang kelautan, sehingga pengembangan kepariwisataan bahari perlu mendapatkan prioritas. Pembangunan wisata bahari dapat dilaksanakan melalui pemanfaatan obyek dan daya tarik wisata secara optimal. Berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan adalah wisata alam (pantai), keragaman flora dan fauna (*biodiversity*) seperti taman laut wisata alam (*ecotourism*), wisata bisnis wisata budaya, maupun wisata olah raga.

5. Perhubungan Laut

Indonesia merupakan negara kepulauan, transportasi air merupakan sarana penting yang menghubungkan banyak tempat di negara ini. Kapal yang banyak digunakan termasuk kapal kontainer besar, berbagai

jenis feri, kapal penumpang, kapal layar, dan kapal bermotor kecil.

Dari panjang garis pantai sepanjang 105 kilometer di antaranya berhadapan langsung dengan Samudra Hindia sedangkan sisanya sepanjang 96,9 kilometer merupakan garis pantai yang berhadapan dengan kawasan Segara Anakan dan Pulau Nusakambangan yang merupakan salah satu pulau terluar Indonesia.

Seiring dengan kebijakan pemerintah untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia Semangat pembangunan poros maritim juga perlu menjadi dasar utama bagi Kabupaten Cilacap dalam mengembangkan dan meningkatkan perekonomian daerahnya. Terlebih karena kabupaten Cilacap memiliki berbagai potensi yang dapat mendukung pembangunan di sektor kemaritiman yaitu :

1. Daerah pesisir

Disamping memiliki garis pantai sepanjang kurang lebih 201,9 kilometer, Kabupaten Cilacap juga memiliki sumber daya pesisir yang sangat unik khususnya hutan mangrove terluas dan terlengkap di Pulau

Jawa, yakni kawasan laguna Segara Anakan.

2. Objek wisata

- a. Tempat bersejarah
- b. Pulau Nusakambangan
- c. Hutan mangrove
- d. Kuliner lokal
- e. Pesta budaya

3. Pelabuhan

Pelabuhan adalah pusat aktivitas perekonomian kelautan, sehingga keberadaannya sangat diperlukan dalam pembangunan kelautan.

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2017 merancang konsep pembangunan Pelabuhan Cilacap dengan arah sebagai salah satu pelabuhan induk untuk perdagangan ekspor impor. Gambaran aktifitas Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dapat disampaikan melalui Tabel 1 dan 2.

**Tabel 1 Arus Kunjungan Kapal Dalam Negeri
Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap 2014-2015**

| Bulan/Month | Kapal Dalam Negeri/Domestic Ship | | | | | | | |
|---------------------|----------------------------------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|
| | Unit Kapal/ Ships | | GT | | DWT | | LOA | |
| | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 |
| Januari/January | 99 | 108 | 981 590 | 1 114 723 | 1 472 385 | 1 672 085 | 9 744 | 10 340 |
| Februari/February | 120 | 120 | 1 085 630 | 1 069 806 | 1 628 445 | 1 604 709 | 11 831 | 11 257 |
| Maret/March | 146 | 121 | 1 061 983 | 1 210 488 | 1 592 975 | 1 815 732 | 11 669 | 11 074 |
| April/April | 149 | 132 | 1 487 060 | 1 064 926 | 2 230 590 | 1 597 389 | 13 930 | 12 234 |
| Mei/May | 141 | 125 | 1 250 949 | 1 149 027 | 1 876 424 | 1 723 541 | 13 213 | 11 542 |
| Juni/June | 144 | 144 | 1 477 301 | 1 477 301 | 2 215 952 | 2 215 952 | 13 340 | 13 340 |
| Juli/July | 129 | 150 | 1 207 506 | 1 292 | 1 811 259 | 1 921 938 | 12 177 | 14 175 |
| Agustus/August | 114 | 117 | 986 788 | 1 000 047 | 1 480 182 | 1 500 071 | 10 502 | 11 815 |
| September/September | 147 | 109 | 1 555 552 | 1 280 598 | 2 333 328 | 1 920 897 | 13 524 | 11 026 |
| Oktober/October | 101 | 108 | 654 861 | 1 077 610 | 982 292 | 1 616 415 | 9 081 | 11 003 |

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Cilacap

**Tabel 2 Arus Kunjungan Kapal Luar Negeri
Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap 2014-2015**

| Bulan/Month | Kapal Luar Negeri/Overseas Ship | | | | | | | |
|---------------------|---------------------------------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|
| | Unit Kapal/ Ships | | GT | | DWT | | LOA | |
| | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 |
| Januari/January | 20 | 13 | 521 186 | 982 337 | 781 779 | 1 473 506 | 2 250 | 1 480 |
| Februari/February | 28 | 19 | 1 287 029 | 1 010 810 | 1 839 974 | 1 516 215 | 3 100 | 2 155 |
| Maret/March | 13 | 14 | 718 178 | 927 734 | 1 077 267 | 1 094 601 | 1 480 | 1 590 |
| April/April | 27 | 20 | 927 493 | 937 234 | 1 391 240 | 1 405 851 | 3 045 | 2 270 |
| Mei/May | 22 | 16 | 645 701 | 671 524 | 968 552 | 941 847 | 2 485 | 2 025 |
| Juni/June | 24 | 24 | 979 833 | 979 833 | 1 469 750 | 1 469 750 | 2 730 | 1 730 |
| Juli/July | 21 | 16 | 875 871 | 1 025 511 | 1 313 807 | 1 538 267 | 2 385 | 1 830 |
| Agustus/August | 14 | 22 | 732 967 | 888 102 | 1 099 451 | 1 332 153 | 1 580 | 2 490 |
| September/September | 24 | 8 | 918 094 | 335 156 | 1 377 141 | 205 734 | 2 715 | 905 |
| Oktober/October | 16 | 4 | 436 599 | 531 305 | 654 899 | 796 958 | 1 805 | 1 580 |

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Cilacap

4. SMK dan Akademi Pelayaran Pendidikan maritim sebagai penyedia sumberdaya manusia kemaritiman dipandang sangat perlu untuk mendukung program poros maritim dan tol laut dari pemerintah. Kabupaten Cilacap memiliki SMK Pelayaran Samudera Cilacap dan Akademi Maritim Nusantara-Cilacap yang siap mendukung dalam pemenuhan SDM kemaritiman.

Pemerintah Daerah Kabupaten Cilacap belum secara optimal menggali potensi pesisir dan kelautannya. Selama ini lebih memfokuskan perhatian pada sektor-sektor lain. Apabila diprioritaskan secara serius, sektor kemaritiman akan memberikan kontribusi yang besar terhadap pembangunan ekonomi daerah.

Pada kelompok pelaku pembangunan kemaritiman dan

komersial (sektor modern) dengan kelompok usaha kecil dan subsistem (sektor tradisional) yang jumlahnya jauh lebih besar, masih kurang terjadi adanya sinergi yang baik.

Pelabuhan sebagai pusat aktivitas perekonomian kelautan, sehingga keberadaannya sangat diperlukan dalam pembangunan kelautan. Di Kabupaten Cilacap saat ini pengembangan pelabuhan umum dan perikanan belum berfungsi secara optimal. Hal tersebut dikarenakan oleh berbagai faktor seperti terbatasnya fasilitas, rendahnya teknologi, kualitas pelayanan yang rendah serta biaya yang mahal.

Apabila kondisi tersebut tidak segera diperbaiki, maka harapan untuk menjadikan pembangunan daerah dengan berbasis sumberdaya kemaritiman sebagai arus utama (mainstream) akan sia-sia. Oleh karenanya reorientasi pembangunan daerah berbasis sumberdaya kemaritiman harus berdasarkan pada prinsip-prinsip pembangunan yang optimal dan berkelanjutan (*sustainable development*).

1. Indikator : Koefisien Gini (Gini Ratio) pada pelaku tenaga kerja sektor kemaritiman Kab. Cilacap tampak dalam Tabel. 3 berikut ini.

Tabel 3 Banyaknya Buruh Tani, Nelayan, Buruh Industri, Buruh Banguan, PNS/TNI-Polri dan Pensiunan di Kabupaten Cilacap Tahun 2014

| Kecamatan | Buruh Tani | Nelayan | Buruh Industri | Buruh Banguan | PNS/TNI-POLRI | Pensiunan |
|---------------|------------|---------|----------------|---------------|---------------|-----------|
| Dayeuhluhur | 8.146 | - | 694 | 500 | 559 | 206 |
| Wanareja | 13.665 | - | 2.374 | 1.320 | 1.045 | 570 |
| Majenang | 17.791 | - | 1.933 | 1.325 | 1.398 | 647 |
| Cimanggu | 18.845 | - | 2.018 | 1.870 | 1.018 | 397 |
| Karangpucung | 11.261 | - | 1.397 | 1.522 | 671 | 290 |
| Cipari | 3.680 | - | 1.497 | 0 | 434 | 300 |
| Sidareja | 7.453 | - | 1.305 | 1.213 | 715 | 317 |
| Kedungreja | 10.445 | 82 | 1.734 | 2.575 | 328 | 250 |
| Patimuan | 7.643 | 229 | 792 | 631 | 348 | 77 |
| Gandrungmangu | 19.625 | 23 | 1.180 | 2.740 | 1.025 | 284 |
| Bantarsari | 13.606 | 61 | 242 | 2.684 | 487 | 78 |
| Kawungaten | 17.166 | 137 | 1.071 | 2.206 | 738 | 169 |
| Kampung Laut | 1.637 | 1,429 | 131 | 55 | 51 | 10 |
| Jeruklegi | 9.806 | 39 | 1.787 | 1.582 | 781 | 248 |
| Kesugihan | 23.475 | 677 | 24.229 | 3.337 | 1.137 | 524 |

| Kecamatan | Buruh Tani | Nelayan | Buruh Industri | Buruh Bangunan | PNS/TNI-POLRI | Pensiunan |
|-----------------|------------|---------|----------------|----------------|---------------|-----------|
| Adipala | 13.569 | 416 | 819 | 637 | 780 | 259 |
| Maos | 6.281 | 143 | 738 | 2.222 | 999 | 668 |
| Sampang | 10.573 | 34 | 525 | 346 | 561 | 313 |
| Kroya | 11.986 | 44 | 2.640 | 2.733 | 1.542 | 635 |
| Binangun | 12.906 | 109 | 1.211 | 1.791 | 780 | 243 |
| Nusawungu | 14.069 | 876 | 2.312 | 1.622 | 853 | 252 |
| Cilacap Selatan | 325 | 7.529 | 4.762 | 6.008 | 2.175 | 1.278 |
| Cilacap Tengah | 1.757 | 1.590 | 3.355 | 4.112 | 6.982 | 1.633 |
| Cilacap Utara | 4.274 | 2.464 | 2.594 | 4.146 | 1.867 | 941 |
| Jumlah | 259.984 | 15.882 | 39.540 | 47.177 | 27.274 | 10.589 |

Sumber: BPS Kabupaten Cilacap

2. Data pendukung yang akan digunakan :

Data PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) Kab Cilacap yang ditampilkan melalui Tabel. 4 berikut ini.

**Tabel 4 PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku
Kabupaten Cilacap Tahun 2008 - 2012**

| LAPANGAN USAHA | 2008 | 2009 | 2010 <i>g</i> | 2011 <i>g</i> | 2012 <i>h</i>) |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 1 PERTANIAN | 4.786.988,54 | 5.203.229,82 | 5.786.724,90 | 6.192.321,94 | 6.580.019,92 |
| a. Tanaman Bahan Makanan | 3.438.884,54 | 3.834.733,70 | 3.060.300,28 | 4.211.182,35 | 4.423.647,18 |
| b. Tanaman Perkebunan | 330.121,80 | 432.085,40 | 578.083,10 | 647.261,28 | 717.488,45 |
| c. Peternakan dan Hasil-hasilnya | 508.894,37 | 564.461,14 | 605.265,63 | 653.409,10 | 704.301,05 |
| d. Kehutanan | 199.538,08 | 235.048,97 | 253.303,24 | 282.627,38 | 301.778,83 |
| e. Perikanan | 302.551,75 | 336.900,52 | 368.682,55 | 397.841,76 | 432.828,43 |
| 2 PERTAMBANGAN DAN PENGGALIAN | 514.335,83 | 568.508,92 | 616.679,46 | 676.297,18 | 753.130,88 |
| a. Pertambangan tanpa Migas | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| b. Penggalian | 514.335,83 | 568.508,92 | 616.679,46 | 676.297,18 | 753.130,88 |
| 3 INDUSTRI PENGOLAHAN | 54.775.407,08 | 54.113.758,05 | 57.506.620,49 | 61.629.754,29 | 63.274.718,58 |
| a. Industri Migas | 51.438.973,48 | 50.516.223,23 | 53.503.980,83 | 57.320.388,36 | 58.481.671,01 |
| b. Industri Non Migas | 3.336.433,62 | 3.597.534,82 | 3.912.639,66 | 4.309.365,93 | 4.793.047,57 |
| 4 LISTRIK, GAS DAN AIR BERSIH | 172.818,38 | 182.341,17 | 192.606,42 | 207.393,93 | 232.500,63 |
| a. Listrik | 161.663,99 | 169.621,00 | 178.545,55 | 191.696,32 | 214.593,53 |
| b. Air Bersih | 11.154,39 | 12.720,17 | 14.060,87 | 15.697,61 | 17.907,10 |
| 5 BANGUNAN | 739.166,16 | 837.920,08 | 932.804,80 | 1.062.687,33 | 1.203.720,74 |
| 6 PERDAGANGAN | 17.560.448,15 | 20.567.735,69 | 23.856.567,20 | 27.763.344,49 | 31.105.615,14 |
| a. Perdagangan Besar dan Eceran | 17.015.030,13 | 19.954.002,77 | 23.160.618,37 | 26.970.964,72 | 30.200.962,93 |
| b. Hotel | 14.498,11 | 15.727,10 | 17.180,28 | 19.388,28 | 21.803,62 |
| c. Restoran | 530.919,91 | 598.005,81 | 678.768,55 | 772.991,48 | 882.048,59 |
| 7 PENGANGKUTAN DAN KOMUNIKASI | 1.198.151,15 | 1.369.587,17 | 1.589.963,50 | 1.825.379,70 | 2.043.781,81 |
| a. Pengangkutan | 1.097.667,86 | 1.245.657,01 | 1.459.674,41 | 1.672.667,07 | 1.868.091,70 |
| 1. Angkutan rel | 49.807,67 | 55.607,78 | 66.271,81 | 76.739,11 | 89.045,96 |
| 2. Angkutan jalan raya | 788.210,97 | 888.134,23 | 1.042.044,84 | 1.216.564,41 | 1.364.667,62 |
| 3. Angkutan laut | 277.127,72 | 299.252,85 | 346.169,90 | 376.160,65 | 410.665,15 |
| 4. Angkutan udara | 27,29 | 87,19 | 372,42 | 398,21 | 457,32 |
| 5. Jasa penunjang angkutan | 2.514,21 | 2.574,96 | 2.615,44 | 3.004,69 | 3.255,65 |
| b. Komunikasi | 100.483,30 | 113.930,16 | 130.289,10 | 152.612,63 | 175.690,11 |
| 8 KEUANGAN, PERSEWAAN & JS PERUSAHAAN | 775.386,35 | 873.237,75 | 991.915,88 | 1.093.647,88 | 1.211.089,05 |
| a. Bank | 58.710,95 | 68.480,50 | 80.078,23 | 93.342,49 | 107.773,39 |
| b. Lembaga Keuangan Bukan Bank | 50.324,45 | 54.963,94 | 63.159,70 | 69.671,92 | 78.186,34 |
| c. Sewa Bangunan | 653.458,28 | 735.123,88 | 831.695,62 | 911.491,35 | 1.003.414,20 |
| d. Jasa Perusahaan | 12.891,69 | 14.669,44 | 16.982,34 | 19.142,09 | 21.715,12 |
| 9 JASA-JASA | 1.255.110,14 | 1.442.787,02 | 1.600.251,54 | 1.773.837,44 | 1.985.568,85 |
| a. Pemerintahan Umum | 1.007.901,95 | 1.173.047,33 | 1.300.251,89 | 1.447.936,00 | 1.627.742,37 |
| 1. Administrasi pemerintahan dan pertahanan | 1.007.901,95 | 1.173.047,33 | 1.300.251,89 | 1.447.936,00 | 1.627.742,37 |
| 2. Jasa Pemerintahan Lainnya | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| b. Swasta | 247.208,19 | 269.739,69 | 299.999,65 | 325.901,43 | 357.826,48 |
| 1. Sosial masyarakat | 108.338,75 | 117.386,41 | 132.657,54 | 147.570,19 | 168.032,17 |
| 2. Hiburan dan rekreasi | 6.563,11 | 7.384,60 | 8.132,62 | 9.556,20 | 11.067,48 |
| 3. Perorangan dan rumah tangga | 134.306,33 | 144.968,69 | 159.009,50 | 168.775,05 | 180.726,83 |
| PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO | 81.777.809,78 | 85.147.105,67 | 93.054.134,19 | 102.224.964,14 | 108.390.045,80 |

g) Angka Sementara

h) Angka Revisi

Sumber : PDRB Kab. Cilacap 2012

Tujuan

Tujuan penulisan karya ilmiah ini adalah untuk :

1. Mengkaji faktor-faktor yang berpengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja sektor kemaritiman di Kab Cilacap.

2. Merumuskan strategi pengembangan sektor kemaritiman agar dapat berkontribusi terhadap penyerapan tenaga kerja di Kab Cilacap.
3. Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia/ HNSI DPC Kab. Cilacap
4. Badan Pusat Statistik Kab Cilacap.

METODOLOGI PENELITIAN

Pengumpulan Data

Lokasi dalam penelitian ini adalah Kabupaten Cilacap. Sumber data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. dengan jenis data runtun (time series) selama kurun waktu 4 tahun terakhir, yang diperoleh dari instansi pemerintah serta himpunan organisasi yang terkait dalam penelitian ini. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan studi kepustakaan dan publikasi data-data statistik melalui :

1. Dinas Kelautan dan Perikanan Kab. Cilacap,
2. Dinas Pariwisata Kab. Cilacap,

Analisis Data

Pendekatan analisis data dilakukan melalui kuantitatif dan deskriptif. Data yang diperoleh, diolah dan dikaji menggunakan Matriks SWOT. Matriks SWOT dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi kemudian disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki. Matriks tersebut dapat menghasilkan 4 set kemungkinan alternatif seperti terlihat pada rumusan Tabel.5.

Tabel 5 Matriks SWOT

| | | |
|---|--|--|
| INTERNAL EKSTERNAL | Strengths (S) Beberapa faktor kekuatan internal | Weakness (W) Beberapa faktor kelemahan internal |
| Opportunities (O) Beberapa faktor peluang internal | Strategi SO Strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang | Strategi WO Strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang |
| Threats (T) Beberapa faktor ancaman eksternal | Strategi ST Strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman | Strategi WT Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman |

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam perspektif ekonomi regional, wilayah pesisir memiliki pilar-pilar penting untuk menjadi kekuatan dalam membangun wilayah tersebut. Secara faktual di wilayah pesisir terdapat konsentrasi-konsentrasi keunggulan wilayah sebagai kekhasan yang berbeda antar wilayah.

Kabupaten Cilacap merupakan salah satu kabupaten di Jawa Tengah, terletak diantara 10804'30" – 109030'30" Bujur Timur dan 7030' – 7045'20" Lintang Selatan dengan ketinggian tanah antara 6 meter sampai 198 meter dari permukaan laut. Serta satu-satunya kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang paling luas wilayah lautnya dengan garis pantai sepanjang kurang lebih 201,9

kilometer. Gambaran tersebut merupakan peluang yang sangat besar untuk mendukung kegiatan kemaritiman.

Kabupaten Cilacap juga memiliki sumber daya pesisir yang sangat unik khususnya hutan mangrove terluas dan terlengkap di Pulau Jawa, yakni kawasan laguna Segara Anakan. Cilacap layak untuk pengembangan poros maritim karena merupakan satu-satunya kabupaten yang memiliki pelabuhan barang di pesisir selatan Jawa. Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sudah tidak perlu membuat 'jetty' maupun pemecah gelombang karena sudah terlindungi oleh Pulau Nusakambangan.



Hasil dari pengolahan data yang diperoleh, didapatkan hasil analisis SWOT yang ditampilkan melalui Tabel.6 berikut ini.

Tabel 6 Analisis SWOT

| | | |
|---|---|--|
| <p style="text-align: center;">Internal</p> <p style="text-align: center;">Eksternal</p> | <p>Strengths (S) Kekuatan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dominasi masyarakat pesisir pada sektor perikanan tangkap 2. Memiliki kelompok Nelayan yang terorganisir. 3. Memiliki potensi sektor pariwisata yang besar. 4. Ketersediaan pelabuhan yang memadai 5. Keberadaan SMK dan Akademi Kemaritiman sebagai penyedia SDM yang dibutuhkan | <p>Weakness (W) Kelemahan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Masih dimominasi penjualan produk mentah 2. Pengelolaan masih secara tradisional (perikanan tangkap, pariwisata) 3. Tingginya tingkat sedimentasi 4. Banjir tahunan di beberapa daerah 5. Menyusutnya luas hutan mangrove 6. Terganggunya alur transportasi air dengan maraknya penggunaan jaring apung 7. Akses ke lembaga keuangan terbatas. |
| <p>Opportunities (O) Peluang</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perhatian Pemerintah terhadap pembangunan sektor maritim cukup tinggi. 2. Akar budaya dan tradisi bahari yang telah tertanam dalam masyarakat | <p>Strategi SO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan infrastruktur bagi sektor kemaritiman 2. Pengembangan perikanan tangkap dengan menyediakan sarana dan prasarana penangkapan ikan yang termodernisasi. 3. Meningkatkan fungsi dan peran kelembagaan lokal. | <p>Strategi WO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pembenahan tata kelola perikanan tangkap (moratorium perizinan, transshipment, pengaturan alat tangkap) 2. Perbaikan kampung nelayan 3. Penerapan sistem informasi nelayan pintar 4. Melakukan kerjasama dengan lembaga keuangan dalam penyediaan modal usaha. 5. Asuransi nelayan. |

| Threats (T) Ancaman | Strategi ST | Strategi WT |
|---|---|---|
| 1. Illegal fishing 2. Kerusakan lingkungan laut 3. Keamanan laut. | 1. Bantuan kapal perikanan yang memenuhi aspek laik laut, laik tangkap dan laik simpan 2. Renstrukturisasi Armada Nelayan (< 5 GT alat tangkap ikan yang ramah lingkungan dan perijinannya) 3. Penataan ruang yang mengatur daerah penangkapan dan alat tangkap yang digunakan 4. Mengadakan kerjasama dengan pemilik modal. | 1. Dukungan penaggulngn Illegal Fishing 2. Meningkatkan kemampuan berorganisasi kelompok nelayan 3. Meningkatkan teknik tangkap ikan dengan penggunaan modernisasi sarana dan prasarana alat tangkap. |

Strategi SO

Pengembangan infrastruktur bagi sektor kemaritiman, dengan memperhatikan upaya untuk meminimalkan jarak dan memaksimalkan akses pergerakan barang dan jasa serta sumber-sumber ekonomi pendukung. Pengembangan perikanan tangkap dengan menyediakan sarana dan prasarana penangkapan ikan yang termmodernisasi. Meningkatkan fungsi dan peran kelembagaan lokal.

Strategi ST

Bantuan kapal perikanan yang memenuhi aspek laik laut, laik

tangkap dan laik simpan Renstrukturisasi Armada Nelayan (< 5 GT alat tangkap ikan yang ramah lingkungan dan perijinannya). Penataan ruang yang mengatur daerah penangkapan dan alat tangkap yang digunakan. Mengadakan kerjasama dengan pemilik modal..

Strategi WO

Pembenahan tata kelola perikanan tangkap (moratorium perizinan, transshipment, pengaturan alat tangkap). Perbaikan kampung nelayan. Penerapan sistem informasi nelayan pintar. Melakukan kerjasama dengan lembaga keuangan dalam

penyediaan modal usaha. Asuransi nelayan.

Strategi WT

Dukungan penaggulangn Illegal Fishing. Meningkatkan kemampuan berorganisasi kelompok nelayan. Meningkatkan teknik tangkap ikan dengan penggunaan modernisasi sarana dan prasarana alat tangkap.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Wilayah laut dan pesisir memiliki nilai strategis bagi pengembangan ekonomi daerah dan peningkatan kesejahteraan masyarakat dan sekaligus merupakan wilayah yang sangat rentan terhadap kerusakan dan perusakan. Oleh karenanya diperlukan pengelolaan yang bijaksana dengan menempatkan kepentingan ekonomi secara proporsional dengan kepentingan lingkungan, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

Sektor kemaritiman dapat dijadikan sebagai salah satu sektor unggulan di Kabupaten Cilacap, mengingat potensi produksi yang dimiliki dan permintaan terhadap komoditi atau produk kelautan perikanan yang terus meningkat. Sudah saatnya bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Cilacap untuk mampu memanfaatkan dan

mengoptimalkan kekayaan laut dan pesisir guna mendukung pembangunan daerahnya.

Dengan meletakkan dasar pembangunan berbasis kemaritiman, sudah saatnya pemerintah daerah dapat mengoptimalkan segenap potensi kelautan-perikanan sebagai salah satu pintu bagi pengembangan perekonomian daerah.

Saran

Diharapkan bagi pemerintah daerah untuk mengembangkan sumber daya kemaritiman dengan maksimal, antara lain dengan cara :

1. Menggerakkan minat untuk menempuh pendidikan pada bidang kemaritiman, dengan tujuan mengembangkan kemampuan dan kreatifitas peserta didik dalam menemukan inovasi baru bagi pengembangan tehnik-tehnik dalam masalah pemanfaatan sumber daya kemaritiman setempat.
2. Diharapkan pemerintah mensubsidi pendidikan khususnya bagi anak-anak nelayan yang nantinya mengikuti pada bidang kemaritiman. Bagi siswa yang berprestasi bisa diberikan kesempatan bekerja di instansi kemaritiman dan kelautan

setempat guna memajukan daerahnya

3. Menciptakan industri terpadu untuk pengolahan hasil tangkapan menjadi komoditas ekspor olahan bahan mentah.
4. Pengembangan infrastruktur dan perluasan pangsa pasar bagi hasil produksi sektor kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik (BPS). 2014. Kabupaten Cilacap dalam Angka, BPS. Cilacap.
- Dinas Kelautan Perikanan dan Pengelola Sumber Daya Kawasan Segara Anakan (DKP2 SKSA). 2017. Laporan DKP2 SKSA Kabupaten Cilacap Tahun 2016.
- Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI). 2017. Laporan Tahunan HNSI DPC Cilacap Tahun 2016. HNSI. Cilacap.
- T. Gilarso. 2010. Pengantar Ilmu Ekonomi. Jakarta: Grafindo Persada
- Undang-Undang No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah.

BIODATA PENULIS

1. Dr. Drs. Wahikun, M.S
Lahir di Banyumas tanggal 16 Mei 1959, Lulus Sarjana Pendidikan Fisika dari Universitas Sanata Dharma Yogyakarta tahun 1986. Lulus Magister Fisika dari Universitas Gadjah Mada tahun 1990, dan lulus Doktor Ilmu Kelautan dari Universitas Diponegoro Semarang tahun 2014. Sejak tahun 1992 diangkat sebagai Dosen Kopertis Wilayah VI dipekerjakan pada Akademi Maritim Nusantara Cilacap. Jabatan Akademik Lektor Kepala.
2. Andi Hendrawan, S.T., M.T., M.Kes
Lahir di Semarang tanggal 1 Juli 1970. Lulus Sarjana S1 Teknik Nuklir dari Universitas Gadjah Mada Yogyakarta tahun 1996. Lulus Magister Teknik Elektro dari universitas yang sama tahun 2002 dan lulus Magister Kesehatan juga dari universitas yang sama tahun 2004, sedang menempuh studi doktoral Manajemen di Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto dari tahun 2016. Saat ini menjadi dosen Akademi Maritim Nusantara Cilacap dengan jabatan Akademik Lektor Kepala.
3. Lusiani, S.Pd.Si., M.Pd
Lahir di Cilacap, tanggal 18 Februari 1987. Pendidikan Sarjana S1 pada Program Studi Pendidikan Fisika di Universitas Negeri Yogyakarta lulus tahun 2010, melanjutkan program Magister S2 Program Studi Pendidikan Fisika pada universitas yang sama, lulus tahun 2013. Sejak tahun 2015 menjadi dosen tetap Akademi Maritim Nusantara Cilacap.
4. Luthfiana Tarida, S.Pd.Si., M.Pd
Lahir di Cilacap tanggal 22 Januari 1992. Lulus Sarjana S1 Pendidikan Matematika di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta pada tahun 2014. Lulus Magister S2 Pendidikan Matematika di Universitas Sebelas Maret Surakarta pada tahun 2016. Sejak tahun 2016 menjadi dosen tetap Akademi Maritim Nusantara Cilacap.
5. Indriyani, S.E., M.Si
Lahir di Cilacap pada tanggal 03 April 1981. Lulus Sarjana S1 Akutansi pada tanggal 30 September 2004. Lulus Sarjana

S2 Akutansi pada tanggal 22 Nopember 2013, dan merupakan dosen tetap Akademi Maritim Nusantara Cilacap.

6. Frilia Esti Anggraeni, S.Tr
Lahir di Purworejo tanggal 14 April 1992. Lulus D3 Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan Akademi Maritim Nusantara Cilacap tahun 2013, melanjutkan S1 Manajemen Transpor STIMART "AMNI" Semarang tahun 2014 dan lulus tahun 2016, melanjutkan studi S2 jurusan Manajemen Transportasi Laut di STMT TRISAKTI tahun 2016.
7. Kristian Cahyandi, S.E., M.Si
Lahir di Cilacap tanggal 18 September 1975. Lulus S1 (Ilmu Ekonomi, Universitas Atmajaya Yogyakarta Tahun 2000). Lulus S2 (Ilmu Ekonomi, Universitas Jenderal Soedirman Tahun 2016). Mulai bekerja di AMN sejak bulan Februari 2004.