



Volume 13 Nomor 1 Maret 2017

ISSN: 1858 – 3903

Diterbitkan oleh Biro Penerbit Planologi Undip

Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota merupakan jurnal ilmiah untuk pertukaran gagasan dan hasil penelitian yang berhubungan dengan perencanaan dan pembangunan wilayah dan kota. Jurnal ini terbit 4 kali dalam setahun, yaitu bulan Maret, Juni, September, dan Desember.

KETUA DEWAN EDITOR

Iwan Rudiarto

EDITOR

Wido Prananing Tyas

Jawoto Sih Setyono

Wiwandari Handayani

SEKRETARIAT EDITOR

Farida Nur Hadini Nuzulia

Vulkan Raditya Nugraha

DESIGN GRAFIS

Arief Triantono

Parjono

ALAMAT REDAKSI

Magister Perencanaan Wilayah dan Kota

Gedung A Lantai 3 – Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota

Kampus Undip Tembalang, Semarang 50275, Indonesia

Telp. (024) 764 86820 Fax. (024) 764 86821

email: jurnal.pwk@undip.ac.id

website: ejournal.undip.ac.id/index.php/pwk

DAFTAR ISI

PENGARUH KEBERADAAN ALUN-ALUN SEBAGAI RUANG PUBLIK TERHADAP KARAKTER KAWASAN PUSAT KOTA DI KOTA KISARAN	1-13
<i>Anton Sutresno, Bambang Setioko</i>	
PEMBERDAYAAN EKONOMI PRODUKTIF DALAM PENANGGULANGAN KEMISKINAN PERDESAAN DI KABUPATEN REMBANG.....	14-26
<i>Dian Heryani , Fadjar Hari Mardiansjah</i>	
PENGARUH KAWASAN MIGAS TERHADAP POLA DAN STRUKTUR RUANG PERKOTAAN KECAMATAN KAPAS, KABUPATEN BOJONEGORO.....	27-43
<i>Dwi Ratna Putri Purnamaningsih</i>	
KUALITAS PELAYANAN DAN KEPUASAN PENGGUNA PASAR PEMALANG KABUPATEN PEMALANG	44-55
<i>Eko Wijayanto</i>	
ANTARA POTENSI DAN KENDALA DALAM PENGEMBANGAN PARIWISATA DI SUMATERA BARAT.....	56-66
<i>Henny Ferniza</i>	
PERAN SERTA STAKEHOLDER DALAM MEMBENTUK CITY BRANDING THE SPIRIT OF JAVA di JALAN SLAMET RIYADI SURAKARTA	67-82
<i>Herdyanah Mustika</i>	
KONSEP REVITALISASI PELABUHAN JUWANA KABUPATEN PATI.....	83-99
<i>Indah Saraswati, Imam Buchori</i>	
KARAKTERISTIK ELEMEN SISTEM PARIWISATA EKOWISATA DESA WISATA NGLANGGERAN DAN WISATA DESA PADA DESA WISATA PENTINGSARI	100-113
<i>Novia Purbasari , Asnawi Manaf</i>	
CONTINUITY OF LOCAL IDENTITY IN THE MULTICULTURAL NEIGHBORHOOD	114-124
<i>R Clarrio Dimassetya Jaya, Wisnu Pradoto</i>	
PENGARUH EVENT LOVELY TORAJA TERHADAP EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN TORAJA UTARA.....	125-137
<i>Yohanis Bara Lotim , Maya Damayanti</i>	

Konsep Revitalisasi Pelabuhan Juwana Kabupaten Pati

Indah Saraswati¹, Imam Buchori²

Diterima : 21 November 2016

Disetujui : 01 Maret 2017

ABSTRACT

Juwana ports is a national port, harbors between islands in the river of silugangga which is the gateway to the economy in Pati Regency. The concepts of revitalization of the harbor UPP class III Juwana is necessary because during the reign of the Dutch, this port is an international port with traffic of goods, people and voyage is also very crowded; unfortunately the condition does not continue at this time. The port that should have been a modern port are lagging and lacking in economic meaning to the surrounding community and the development of Pati. Therefore, the formulation of the issue in accordance with the background of the research is why and how the process of revitalization. Juwana port will be done as efforts to improve the economy of surrounding community PATI regency. This analysis is using analytical techniques of Importance Performance Analysis (IPA) and the focusing the technique mix method is a method of qualitative analysis and quantitative analysis methods with analyze the performance service, government policies and decreased vitality. From the analysis, it is known that a decrease in the vitality of the port of Juwana due to geographic factors, physical factors and factors of Juwana port activity, so that it is necessary to do drafting the revitalization of the Juwana port, they are: 1) Revitalize the shipping Juwana lines so that ships do not lean or mooring in harbor entrance Juwana resulting rapid silting, 2) Revitalize unloading infrastructure and port infrastructure, 3) The concept of relocation is greater port positioned to deal with the open sea so that ships with gross tonnage could large mooring or dock in ports.

Keywords: Port, revitalization, ship, Economic

ABSTRAK

Pelabuhan Juwana merupakan pelabuhan nasional, pelabuhan antar pulau yang berada di perairan sungai Silugangga yang merupakan pintu gerbang perekonomian di Kabupaten Pati. Konsep revitalisasi terhadap pelabuhan, UPP kelas III Juwana sangat perlu karena pada masa pemerintahan Belanda, pelabuhan ini merupakan pelabuhan internasional dengan lalu lintas barang dan manusia juga pelayaran sangat ramai, sayangnya kondisi itu tidak berlanjut saat ini. Pelabuhan yang seharusnya sudah modern masih mengalami ketertinggalan dan kurang memberi arti secara ekonomi bagi masyarakat sekitar dan perkembangan kota Pati. Untuk itu, perlu dilihat bagaimana proses revitalisasi Pelabuhan Juwana dapat dilakukan sebagai upaya untuk meningkatkan Perekonomian masyarakat sekitar dan Kabupaten Pati. Analisis ini menggunakan metode teknik analisis Importance Performance Analisis (IPA) dan perumusan arahan dengan teknik metode campuran yaitu metode analisis kualitatif dan metode analisis kuantitatif dengan Analisa kinerja pelayanan, kebijakan pemerintah dan penurunan vitalitas. Dari hasil analisa diketahui bahwa penurunan vitalitas pelabuhan Juwana di sebabkan faktor geografi, faktor fisik dan faktor aktivitas pelabuhan Juwana untuk itu dilakukanlah penyusunan konsep revitalisasi pelabuhan Juwana diantara: 1) Merevitalisasi alur pelayaran Juwana sehingga kapal-kapal tidak bersandar atau tambat di alur masuk pelabuhan Juwana yang mengakibatkan cepatnya pendangkalan, 2) Merevitalisasi sarana prasarana bongkar muat dan infrastruktur pelabuhan. 3) Konsep pemindahan lokasi pelabuhan yang lebih strategis berhadapan dengan laut lepas sehingga kapal-kapal dengan Gross Tonnage besar bisa tambat / sandar di pelabuhan Juwana.

Kata kunci: Pelabuhan, Revitalisasi, Kapal, Ekonomi

¹Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Indonesia
Kontak Penulis : indahsaraswati008@gmail.com

²Dosen Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dan dikenal sebagai negara maritim. Saat ini, Indonesia ingin mewujudkan cita-citanya untuk menjadi poros maritim dunia. Terlebih lagi, pada tahun 2015 ini diberlakukan perdagangan bebas yang tergabung dalam Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) sehingga membuat keberadaan pelabuhan berperan penting untuk pembangunan, utamanya dalam pembangunan ekonomi. Pada beberapa kasus, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia ternyata mempunyai beberapa kelemahan. Kelemahan-kelemahan itu antara lain terletak pada masalah geografi pelabuhan yang pada umumnya memiliki kedalaman kolam yang dangkal. Selain itu, sebagian besar panjang dermaga relatif pendek dan peralatan bongkar muat masih tradisional dan ketinggalan zaman.

World Economy Forum melaporkan bahwa kualitas pelabuhan Indonesia hanya mendapatkan nilai 3,6 atau peringkat 103 dari 142 negara. Selain itu, *Global Competitiveness Report* pada tahun 2010-2011 juga melaporkan bahwa daya saing pelabuhan di Indonesia berada di urutan ke-95 dari 134 negara (Suriadi, 2014). Upaya yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan revitalisasi. Suatu kota akan berkembang dengan baik karena didukung oleh pelabuhannya. Peranan pelabuhan tidak saja menjadi sarana penghubung antara satu daerah dengan daerah lain tetapi juga menjadi tempat transformasinya nilai-nilai budaya baru yang dapat mendorong kemakmuran masyarakat melalui tumbuhnya perdagangan industri keuangan dan lain sebagainya (Murphey, 1989).

Penelitian ini memfokuskan revitalisasi pada pelabuhan Juwana yang merupakan satu-satunya pintu keluar masuk kapal niaga di Kabupaten Pati. Hal ini dilakukan karena keberadaan pelabuhan kurang memberi arti ekonomi khususnya pada masyarakat sekitar dan kota Pati secara umum. Banyaknya bangunan-bangunan kosong dan terlantar tersebut menjadi rusak karena kurang perawatan kemunduran vitalis kawasan juga terlihat dari penurunan kualitas sarana dan prasarana kawasan (Akbarwati dan Ariastita, 2013). Data statistik kelautan dan perikanan Kabupaten Pati, sebanyak 19.645 orang bekerja di sektor kelautan dan perikanan (Pati dalam Angka 2014). Akan tetapi, untuk kapal layar/niaga yang masuk di Pelabuhan Juwana hanya sedikit antara 6 sampai 8 kapal saja tiap bulan (Laporan tahunan Pelabuhan Juwana, 2014). Kondisi ini diperkuat dengan data lapangan yang menunjukkan bahwa jumlah buruh bongkar muat barang pelabuhan hanya berjumlah 5 orang dan perusahaan rekanan yang beroperasi di kawasan pelabuhan hanya dua perusahaan dengan karyawan berjumlah satu orang. Pelabuhan kelas III Juwana yang merupakan pelabuhan nasional di bawah Kementerian Perhubungan seharusnya memberi arti terhadap masyarakat dan kota. Oleh karena itu, diperlukan suatu langkah atau penanganan yang tepat agar keberadaan pelabuhan memberikan arti baik secara ekonomi, sosial, budaya maupun politik. Oleh karena itu, revitalisasi merupakan langkah awal yang dinilai tepat untuk melakukan pengembangan terhadap pelabuhan ini.

METODE PENELITIAN

Tempat pelaksanaan penelitian adalah di Pelabuhan Juwana Kabupaten Pati. Penelitian dilakukan pada Januari sampai dengan bulan Juli 2016. Instrumen penelitian diujikan kepada 60 orang responden yang menjadi pengguna jasa pelabuhan Juwana Kabupaten Pati. Jenis penelitian ini adalah penelitian campuran yaitu kuantitatif dan kualitatif. Untuk melakukan analisis terhadap hasil penelitian yang dilakukan, peneliti menggunakan angka yang

dideskripsikan dengan menguraikannya menjadi suatu kesimpulan yang didasari oleh angka yang diolah dengan metode analisis *Importance Performance Analysis* (IPA).

TINJAUAN PUSTAKA

Departemen Kimpraswil (2003:1) mengartikan revitalisasi sebagai upaya untuk menghidupkan kembali kawasan mati, yang pada masa silam hidup, atau mengendalikan dan mengembangkan kawasan untuk menemukan kembali potensi yang dimiliki atau pernah dimiliki atau seharusnya dimiliki oleh sebuah kota baik dari segi sosio-kultural, sosio-ekonomi, segi alam fisik lingkungan sehingga diharapkan dapat memberikan peningkatan kualitas lingkungan kota yang pada akhirnya berdampak pada kualitas hidup dari penghuninya. Revitalisasi terjadi melalui beberapa tahapan dan membutuhkan kurun waktu tertentu serta meliputi hal-hal sebagai berikut.

1. *Intervensi fisik*

Mengingat citra kawasan sangat erat kaitannya dengan kondisi visual kawasan khususnya dalam menarik kegiatan dan pengunjung. Intervensi fisik ini perlu dilakukan secara bertahap, meliputi perbaikan dan peningkatan kualitas dan kondisi fisik bangunan, tata hijau, sistem penghubung, sistem tanda atau reklame dan ruang terbuka kawasan (*urban realm*). Isu lingkungan (*environmental sustainability*) pun menjadi penting sehingga intervensi fisik pun sudah semestinya memperhatikan konteks lingkungan. Perencanaan fisik tetap harus dilandasi pemikiran jangka panjang.

2. *Rehabilitasi ekonomi*

Perbaikan fisik kawasan yang bersifat jangka pendek, diharapkan bisa mengakomodasi kegiatan ekonomi informal dan formal (*local economic development*) sehingga mampu memberikan nilai tambah bagi kawasan kota (P. Hall/U. Pfeiffer, 2001). Revitalisasi yang diawali dengan proses peremajaan artefak urban harus mendukung rehabilitasi kegiatan ekonomi. Dalam konteks revitalisasi perlu dikembangkan fungsi campuran yang bisa mendorong terjadinya aktivitas ekonomi dan sosial (vitalitas baru).

3. *Revitalisasi sosial/institusional*

Revitalisasi sebuah kawasan akan terukur bila mampu menciptakan lingkungan yang menarik (*interesting*), bukan sekedar membuat *beautiful place*. Kegiatan tersebut harus berdampak positif serta dapat meningkatkan dinamika dan kehidupan sosial masyarakat/warga (*public realms*). Kegiatan perancangan dan pembangunan kota untuk menciptakan lingkungan sosial yang berjiwa (*place making*) dan selanjutnya perlu didukung oleh suatu pengembangan institusi yang baik.

Pelabuhan mempunyai dua arti pertama *harbour* yang mengacu konsep fisik pelabuhan sebagai tempat berlindungnya kapal-kapal, kedua *port* yang mengacu pada konsep ekonomi yaitu pelabuhan sebagai tempat atau pusat tukar menukar atau keluar masuknya barang perdagangan antara daerah pedalaman dan daerah diluar wilayah (Murphey, 1989).

Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 yang mengatur tentang Pelabuhan, Fungsi dan Penyelenggaranya menyebutkan bahwa pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh.

Pengelolaan pelabuhan dilaksanakan dan diatur oleh pelaksana-pelaksana lapangan dengan unsur-unsur di antaranya: 1) syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang

diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi menjalankan dan melakukan pengawasan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran; 2) Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya; 3) konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu.

Indikator pelayanan pelabuhan terdiri atas 1) pelayanan terhadap kapal, 2) pelayanan terhadap barang, 3) pelayanan pengguna jasa. Fungsi utama pelayanan pelabuhan adalah memperlancar perpindahan intra dan antar moda transportasi, sebagai pusat kegiatan pelayaran transportasi laut dan sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang. Oleh karena itu dalam menjalankan fungsinya, pelabuhan memberikan berbagai macam pelayanan (Gurning dan Eko, 2007), antara lain:

1. Penyediaan kolam pelabuhan dan perairan untuk lalulintas kapal dan tempat berlabuh.
2. Pelayanan jasa-jasa perhubungan dengan pemanduan kapal (*pilotage*) dan pemberian jasa tunda untuk kapal laut.
3. Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk tambat/sandar, bongkar muat barang serta penyediaan fasilitas naik turun penumpang.
4. Penyediaan dan pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, angkutan di perairan pelabuhan, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan.
5. Penyediaan tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan sehubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan hasil industri.
6. Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, lahan parkir, sanitasi, instalasi listrik, instalasi air minum, depo bahan bakar dan pemadam kebakaran.
7. Penyedia jasa terminal bongkar muat peti kemas, muatan curah cair, muatan curah kering dan kapal RO-RO.
8. Penyedia jasa lainnya yang dapat menunjang pelayanan jasa kepelabuhanan.

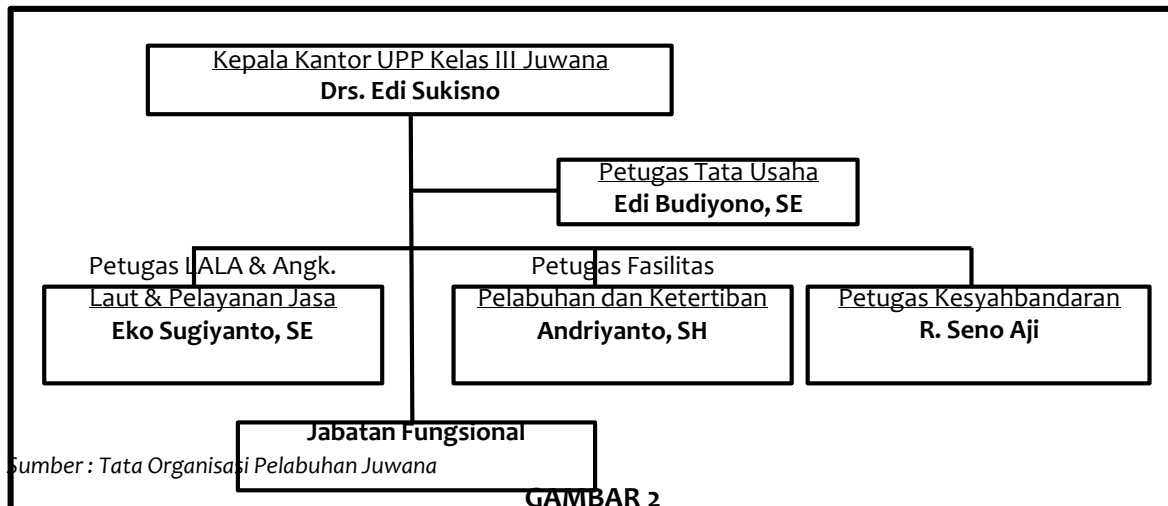
Beberapa dimensi kualitas jasa telah diungkap dalam beberapa studi, seperti Parasuraman, Zeithaml & Berry (1988) antara lain 1. Reliability (Kehandalan), 2. Responsiveness (Daya Tanggap), 3. Assurance (Jaminan), 4. Emphaty (empati), 5. Tangible (produk-produk fisik).

Fungsi lainnya berkaitan dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi, sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik yang di dalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara umum pelabuhan memiliki fungsi sebagai *Link*, *Interface*, dan *Gateway*. Variabel pelayanan pelabuhan berupa reliabilitas (*Reliability*) dan (*Competency*) reabilitas terdiri atas 13 atribut *competency* terdiri dari atas 14 atribut (Ines Kolanovic, 2008):

1. **Link (mata rantai)** yaitu pelabuhan yang merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang ke tempat tujuan;
2. **Interface (titik temu)** yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua mode transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat;
3. **Gateway (pintu gerbang)** yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu negara, sehingga setiap kapal yang berkunjung harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah pelabuhan tersebut berada.

Pelayanan di Pelabuhan Juwana

Dalam melaksanakan tugas kantor unit penyelenggara pelabuhan ditunjang dengan suatu organisasi sesuai KM.62 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas III, yaitu melaksanakan pemberian pelayanan jasa lalu lintas angkutan laut, kepelabuhan, keamanan dan keselamatan pelayaran untuk memperlancar angkutan laut.



GAMBAR 2
STRUKTUR ORGANISASI UNIT PENYELENGGARA
PELABUHAN KELAS III JUWANA

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Analisis Peran Pelabuhan dalam Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Sekitar

Peran pelabuhan niaga Juwana dalam pertumbuhan ekonomi masih belum optimal. Pelabuhan perikanan lebih dominan dalam memberikan dampak pertumbuhan perekonomian. Banyaknya kapal yang bersandar dan melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan perikanan mampu menyerap banyak tenaga bongkar muat pelabuhan dan adanya pelelangan ikan di pelabuhan tersebut mampu meningkatkan greget masyarakat nelayan maupun pedagang ikan untuk melakukan kegiatan di pelabuhan tersebut. Hal ini berbanding terbalik dengan kegiatan di pelabuhan niaga.

TABEL 1
KUNJUNGAN KAPAL NIAGA DAN KAPAL IKAN
KANTOR UNIT PENYELENGGARAAN PELABUHAN KELAS III JUWANA
TAHUN 2009 - 2013

No	Tahun	Kunjungan Kapal Niaga	Kunjungan Kapal Ikan
1	2009	118	3.556
2	2010	82	3.744
3	2011	98	2.258
4	2012	88	3.849
5	2013	58	4.098
JUMLAH		444	17.505

Sumber : Laporan Tahunan 2009-2013

Melihat penurunan jumlah kapal yang berlabuh di pelabuhan menjadikan berkurang pula jumlah pemasukan Pelabuhan Juwana. Selain itu, masyarakat yang bergantung mencari nafkah dari kehidupan dipelabuhan menjadi berkurang pendapatannya sehingga menjadikan perekonomian masyarakat sekitar terkena dampaknya.

Berdasarkan permasalahan tersebut, diperlukan proses revitalisasi terhadap Pelabuhan Juwana. Proses revitalisasi tersebut mencakup perbaikan aspek fisik dan aspek ekonomi dari bangunan maupun ruang kota. Revitalisasi fisik diyakini dapat meningkatkan kondisi fisik (termasuk juga ruang publik) kota, namun tidak untuk jangka panjang. Untuk itu, tetap diperlukan perbaikan dan peningkatan aktivitas ekonomi (*economic revitalization*) yang merujuk kepada aspek sosial budaya serta aspek lingkungan (*environmental objectives*). Hal tersebut mutlak diperlukan karena melalui pemanfaatan yang produktif, diharapkan akan membentuk sebuah mekanisme perawatan dan kontrol yang langgeng terhadap keberadaan fasilitas dan infrastruktur kota.

Melihat kondisi geografi yang ada, menurut tuturan informan penelitian yaitu Bapak Edy Sukisno, S.Sos sebagai Kepala Pelabuhan Juwana Kabupaten Pati pada tanggal 01 Agustus 2016, diperoleh informasi bahwa konsep yang sesuai yaitu dengan merevitalisasi alur pelayaran dengan menambah lingkaran putar di alur pelayaran sehingga kapal akan mudah berolah gerak di alur tersebut, kemudian merevitalisasi sarana dan prasarana bongkar muat sehingga biaya bongkar muat tidak mahal. Kemudian untuk pengembangan lebih lanjut sehingga kapal-kapal besar bisa masuk pelabuhan Juwana yaitu dengan memindah lokasi pelabuhan Juwana ke lokasi yang lebih strategis berhadapan langsung dengan laut lepas. Kemudian juga membuat konsep tempat labuh yang aman dan efisien sehingga masyarakat tidak menambatkan kapalnya di alur menuju dermaga.

Potensi Wilayah Sebagai Factor Pendukung Proses Revitalisasi Pelabuhan Juwana Kabupaten Pati

Pelabuhan Juwana merupakan pelabuhan yang terletak di wilayah Jawa Tengah, tepatnya di kabupaten Pati yang memiliki potensi untuk menjadi pusat pengiriman barang dari daerah sekitarnya menuju wilayah-wilayah di Indonesia lainnya. Adapun potensi yang dapat menunjang pelabuhan Juwana menjadi lebih maju adalah :

1. Pertanian dan Perkebunan

Sektor pertanian di Kabupaten Pati merupakan sektor yang sangat dominan dari kabupaten ini, seperti kita ketahui pula dalam selogan Kabupaten Pati yaitu "Pati Mina Tani". Luas wilayah dan kebun yang mencapai 88.315 ha atau 47,6% dari total potensi lahan keseluruhan Kabupaten Pati. Selain Padi juga terdapat tanaman pangan lainnya yaitu jagung, ubi kayu, kacang tanah, kedelai, jeruk pamelon, kelapa kopyor, kapuk randu dan tebu.

2. Perikanan

Terletak di wilayah perairan laut Jawa dan memiliki panjang pantai sekitar 30 km, masyarakat Kabupaten Pati sebagian merupakan masyarakat nelayan. Salah satu sarana alat tangkap adalah kapal motor/motor tempel. Pada tahun 2005 sampai tahun 2007 pemilik kapal motor/tempel relatif stabil dari jumlah maupun pertumbuhannya, yang paling banyak dimiliki nelayan adalah kapal tempel sedang di tahun 2007 sebanyak 1.499 buah kapal.

3. Peternakan

Total sapi Potong tahun 2011 sebanyak 6.204 ekor, Kerbau 2.843 ekor, Kambing 74.108 ekor, terbesar ternak kambing di Kecamatan Sukolilo.

4. Industri

Produk yang dihasilkan dari industri di Kabupaten Pati adalah industri makanan dan minuman menempati urutan teratas sebanyak 96 perusahaan atau sekitar 44,65%, 47

perusahaan produk kuningan atau sebesar 21,86% dan selebihnya berada dalam produk kelompok kayu, tekstil, kertas, pengepakan udang dan ikan, rokok, pengolahan pertanian khususnya pabrik kacang dan percetakan. Sampai akhir tahun 2015 jumlah perusahaan 215 perusahaan.

5. Potensi Pertambangan

Jenis barang tambang yang terdapat di wilayah Kabupaten Pati meliputi bahan tambang besi, kalsit, fosfat, batu gamping, tras, sirtu (pasir dan batu) dan tanah liat. Adapun potensi pengembangan kawasan peruntukan pertambangan adalah :

- a. Tambang besi (0,35 ha) berlokasi di Kecamatan Dukuhseti dan Tayu;
- b. Tambang fosfat (13,2 ha) di Kecamatan Sukolilo, Kayen dan Tambakromo;
- c. Tambang kalsit (0,03 ha) di Kecamatan Kayen;
- d. Tambang batu gamping (9.101 ha) di Kecamatan Sukolilo, Kayen dan Tambakromo;
- e. Tambang tras (81,5 ha) di Kecamatan Tlogowungu dan Cluwak;
- f. Tambang sirtu (334,3 ha) di Kecamatan Gunungwungkal, Cluwak, Tlogowungu, Tayu, Gembong dan Winong;
- g. Tambang tanah liat (18.600 ha) di Kecamatan Sukolilo, Kayen, Tambakromo, Winong, Pucakwangi, Jakenan dan Jaken.

6. Produksi Garam

Garam merupakan produk pertanian yang bisa dipasarkan di daerah lain selama ini kapal – kapal niaga di Juwana umumnya mengangkut garam dari Juwana dengan rata – rata pengangkutan perkapal 50 ton, jadi garam juga merupakan potensi wilayah yang bisa dipasarkan.

7. Batu

Batu salah satu distribusi potensi wilayah Kabupaten Pati yang bisa dipasarkan ke pulau lain khususnya untuk menopang pembangunan infrastruktur di wilayah pedalaman Kalimantan. Produksi batu pecah di Kabupaten Pati setiap tahunnya mencapai 11.000 Ton dan dipasarkan di wilayah Kalimantan setiap tahunnya sekitar 3.600 Ton artinya dalam setiap pengangkutan kapal mampu memuat 50 Ton setiap pelayarannya.

Opini Pengguna Jasa

Pendapat pengguna jasa tentang revitalisasi pelabuhan Juwana pendapat pengguna jasa pelabuhan dan masyarakat sekitar pelabuhan Juwana hampir semuanya menyetujui adanya proses revitalisasi pelabuhan Juwana yang mana masyarakat berharap dimana adanya pengembangan dan pembangunan pelabuhan melalui revitalisasi akan memudahkan masyarakat dalam mengakses kegiatan di pelabuhan. Sehingga akan berdampak pada kelangsungan ekonomi masyarakat sekitar. Rata-rata pengguna jasa memberikan tingkat kesesuaian sebesar 72,66% artinya bahwa pengguna jasa memberikan tanggapan sesuai dengan kenyataan dilapangan.

Analisis Jumlah Kunjungan Kapal serta Jumlah Bongkar Muat Barang

Pelabuhan Juwana merupakan satu-satunya pelabuhan yang aktif di Kabupaten Pati meskipun letak geografisnya yang masuk ke sungai. Aktifnya pelabuhan tersebut didorong oleh adanya pelabuhan perikanan pantai dengan fasilitas Tempat Pelelangan Ikan (TPI). Dalam perkembangannya pelabuhan Juwana belum memberikan dampak signifikan terhadap lapangan kerja masyarakat sekitar karena dampak yang lebih besar lapangan kerja terserap di sektor Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) dan tempat pelelangan ikan. Kondisi tersebut berpengaruh pada besar kecilnya barang yang di bongkar maupun di muat sehingga berdampak pada pekerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).

Dalam perkembangannya, pelayaran rakyat tidak semaju pelayaran konvensional. Salah satu penyebab kemunduran pelayaran rakyat adalah pola operasi bongkar muat yang dilakukan secara manual oleh buruh lepas (padat karya). Lamanya waktu untuk bongkar muat akan menurunkan kinerja bongkar muat di Pelabuhan Rakyat. Hal ini akan berakibat pada penurunan produktivitas kapal Pelra tiap tahunnya. Dengan melihat beberapa contoh Pelra sebagai suatu himpunan kapal Pelra yang ada di Pelabuhan, penanganan bongkar muat secara mekanik diharapkan mampu untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat di pelabuhan rakyat baik dari segi waktu dan biaya. Selain itu, sedimentasi di daerah Juwana menyebabkan terjadinya banjir serta alur sungai dipelabuhan Juwana semakin dangkal. Apabila permasalahan tersebut tidak segera ditangani, maka kapal-kapal tidak akan bisa masuk di pelabuhan Juwana. Akibat lain adalah menurunnya kualitas infrastruktur pelabuhan rakyat Juwana ini yang tidak dikelola dengan baik menjadikan Pelabuhan Juwana ini menurun jumlah kunjungan yang ada.

TABEL 2
KUNJUNGAN KAPAL DAN BONGKAR MUAT BARANG
DIPELABUHAN JUWANA TAHUN 2009-2013

No	Tahun	Kapal Niaga / Antar Pulau		
		Kunjungan Kapal	Bongkar (Ton / M ³)	Muat (Ton / M ³)
1	2009	118	10.264	2.001
2	2010	82	86.350	3.313
3	2011	98	464	2.822
4	2012	88	477	3.002
5	2013	58	318	1.594

Sumber : Laporan Tahunan Pelabuhan Juwana 2009-2013

Analisis Pelayanan Jasa Pelabuhan

Adapun pelayanan jasa yang dilakukan di Kantor pelabuhan Juwana terdiri atas beberapa pelayanan, yaitu pelayanan terhadap permohonan Surat Izin Berlayar yang meliputi Surat Izin Berlayar untuk kapal niaga dan kapal ikan; permohonan penerbitan Surat Ukur, dan permohonan Izin Bunker.

Analisa dalam penelitian ini menggunakan teknik uji *Importance-Performance Analysis* (Martila and James, 2007) dikembangkan oleh (Rensis Likert, 1992) dan terkenal dengan nama Skala Likert (Sedarmayanti, 2011). Hasil uji *Importance-Performance Analysis* terhadap hasil pengisian angket oleh 60 responden pengguna jasa Pelabuhan Juwana Kabupaten Pati diperoleh data skor rata-rata tingkat kualitas pelayanan jasa (X) sebesar 2,498 dan skor rata-rata tingkat kepentingan pengguna (Y) sebesar 3,438. Skor rata-rata atribut Y dan X dikelompokkan dalam salah satu dari empat kuadran yang disebut dengan diagram kartesius yang dibatasi oleh sumbu X dan sumbu Y. Hasil pengujian IPA menunjukkan masuk dalam kuadran 1. Unsur pelayanan yang diberikan oleh organisasi pelabuhan Juwana Kabupaten Pati berada pada kuadran 1, dapat diartikan bahwa unsur tersebut memiliki *Importance* tinggi dan *Performance* rendah. Pada kondisi ini, kepentingan pengguna jasa pelabuhan Juwana Kabupaten Pati berupa faktor-faktor yang mempengaruhi pelayanan berada pada tingkat tinggi (dianggap penting), sedangkan dari sisi kepuasan, pengguna jasa pelabuhan Juwana Kabupaten Pati merasa tidak puas sehingga menuntut adanya perbaikan kualitas pelayanan menjadi prioritas utama oleh penyedia jasa.

Hal-hal yang perlu ditingkatkan untuk mendukung kualitas pelayanan pelabuhan Juwana Kabupaten Pati terkait dengan kuantitas Sumber Daya Manusia (SDM) di pelabuhan Juwana

yaitu dari sektor tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Jumlah TKBM di pelabuhan Juwana Kabupaten Pati sekitar 6-7 orang. Jumlah TKBM tersebut tidak mencukupi melakukan kegiatan bongkar muat kapal terutama pada waktu puncak sibuk (*peak season*). Sehingga kapal yang masuk ke pelabuhan Juwana harus mengantri. Kondisi tersebut dapat menghambat arus masuk dan keluar kapal di pelabuhan Juwana.

Status TKBM belum dilegalkan menggunakan organisasi resmi. Anggota TKBM belum memiliki kartu tanda anggota sebagai TKBM resmi secara legal formal bekerja di wilayah pelabuhan Juwana Kabupaten Pati. Kondisi tersebut menjadikan pihak otoritas pelabuhan tidak dapat mengontrol, mengawasi dan melakukan evaluasi pelayanan jasa bongkar muat kapal secara sistematis. Sehingga kualitas pelayanan tidak dapat konsisten dipertanggungjawabkan dan dapat mengakibatkan ketidakpuasan terhadap pelayanan yang telah diberikan.

Perlunya Proses Revitalisasi Pelabuhan Juwana Kabupaten Pati

Proses revitalisasi pelabuhan Juwana Kabupaten Pati urgen dilakukan berdasarkan kajian geografis wilayah pelabuhan itu sendiri. Letak geografis Pelabuhan masuk ke dalam sungai Silugonggo kurang lebih 7 mil dari muara. Berkarakter sangat unik dikarenakan termasuk salah satu pelabuhan sungai yang di Indonesia banyak berada di wilayah pedalaman Kalimantan sehingga Pelabuhan Juwana merupakan satu-satunya pelabuhan sungai di Pulau Jawa.

Pelabuhan Juwana mempunyai pintu gerbang alur masuk pulau Seprapat yang disampingnya merupakan muara pertemuan antara sungai dan laut, sehingga di muara tersebut setiap tahunnya mengalami pendangkalan akibat sedimentasi yang tinggi dari arus sungai Silugonggo. Sedimentasi tersebut dipicu juga adanya kapal tambat di sepanjang sungai Silugonggo dari bibir muara sampai di jembatan Juwana. Sehingga menghambat kelancaran arus air di sungai tersebut ditambah perilaku masyarakat yang sering membuang sampah dan limbah di sungai. Beberapa kegiatan di Pelabuhan Juwana antara lain tambat labuh, bongkar muat barang, perbaikan kapal dan pengisian BBM ke kapal serta pelayanan dokumen kapal.

Kebijakan Pemerintah

Kebijakan Nasional

Sebagai negara kepulauan yang pertumbuhan ekonominya sangat tergantung kepada transportasi laut, beroperasinya pelabuhan secara efisien di Indonesia merupakan prioritas utama. Selain untuk memberdayakan industri angkutan laut nasional, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran lebih lanjut mengamanatkan prioritas dalam hal peningkatan efisiensi dan kesinambungan pembangunan pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Arah kebijakan di bidang kepelabuhanan menekankan pada penataan penyelenggaraan pelabuhan, reformasi kelembagaan, peningkatan persaingan, penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator, pembagian peran pemerintah daerah dan swasta secara proporsional dalam penyelenggaraan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, serta penyiapan sumber daya manusia yang profesional untuk memenuhi kebutuhan sektor pemerintah maupun swasta.

Kebijakan Pelabuhan Nasional

Kebijakan pelabuhan nasional merupakan bagian dalam proses integrasi multimoda dan lintas sektoral. Peran pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi nasional dan strategi pembangunan ekonomi. Oleh karena itu kebijakan tersebut lebih menekankan pada perencanaan jangka panjang dalam kemitraan antar lembaga pemerintah dan antar sektor publik dan swasta. Munculnya rantai pasok global (*supply chain management*) sebagai model bisnis yang diunggulkan, merupakan faktor kunci dalam perubahan ekonomi global.

Perkembangan teknologi informasi komunikasi dan transportasi mempengaruhi strategi bisnis yang terintegrasi antara produksi, pemasaran, transportasi, distribusi dan kluster industri dalam koridor ekonomi.

Kebijakan pelabuhan nasional diarahkan dalam upaya:

a. Mendorong Investasi Swasta

Untuk mendukung rencana MP3EI, partisipasi sektor swasta merupakan kunci keberhasilan dalam percepatan pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan Indonesia, karena kemampuan finansial sektor publik terbatas.

b. Mendorong Persaingan

Mewujudkan iklim persaingan yang sehat dalam kegiatan usaha kepelabuhanan yang diharapkan dapat menghasilkan jasa kepelabuhanan yang efektif dan efisien.

c. Pemberdayaan Peran Penyelenggara Pelabuhan

Upaya perwujudan peran Penyelenggara Pelabuhan sebagai pemegang hak pengelolaan lahan daratan dan perairan (landlord port authority) dapat dilaksanakan secara bertahap. Upaya tersebut mencerminkan penyelenggara pelabuhan yang lebih fleksibel dan otonom.

d. Terwujudnya Integrasi Perencanaan

Perencanaan pelabuhan harus mampu mengantisipasi dinamika pertumbuhan kegiatan ekonomi dan terintegrasi kedalam penyusunan rencana induk pelabuhan khususnya dikaitkan dengan MP3EI/koridor ekonomi, sistem transportasi nasional, sistem logistik nasional, rencana tata ruang wilayah serta keterlibatan masyarakat setempat.

e. Menciptakan kerangka kerja hukum dan peraturan yang tepat dan fleksibel

Peraturan pelaksanaan yang menunjang implementasi yang lebih operasional akan dikeluarkan untuk meningkatkan keterpaduan perencanaan, mengatur prosedur penetapan tarif jasa kepelabuhanan yang lebih efisien, dan mengatasi kemungkinan kegagalan pasar.

f. Mewujudkan sistem operasi pelabuhan yang aman dan terjamin

Sektor pelabuhan harus memiliki tingkat keselamatan kapal dan keamanan fasilitas pelabuhan yang baik serta mempunyai aset dan sumber daya manusia yang andal. Keandalan teknis minimal diperlukan untuk memenuhi standar keselamatan kapal dan keamanan fasilitas pelabuhan yang berlaku di seluruh pelabuhan. Secara bertahap diperlukan penambahan kapasitas untuk memenuhi standar yang sesuai dengan ketentuan internasional.

g. Meningkatkan perlindungan lingkungan maritim

Pengembangan pelabuhan akan memperluas penggunaan wilayah perairan yang akan meningkatkan dampak terhadap lingkungan maritim. Penyelenggara Pelabuhan harus lebih cermat dalam mitigasi lingkungan, guna memperkecil kemungkinan dampak pencemaran lingkungan maritim. Mekanisme pengawasan yang efektif akan diterapkan melalui kerja sama dengan instansi terkait, termasuk program tanggap darurat.

h. Mengembangkan sumber daya manusia

Pengembangan sumber daya manusia diarahkan untuk meningkatkan profesionalisme dan kompetensi dalam upaya meningkatkan produktivitas dan tingkat efisiensi, termasuk memperhatikan jaminan kesejahteraan dan perlindungan terhadap tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan. Lembaga pelatihan, kejuruan dan perguruan tinggi akan dilibatkan dalam meningkatkan produktivitas tenaga kerja sektor pelabuhan, untuk memenuhi standar internasional.

STRATEGI IMPLEMENTASI

Pedoman Kebijakan Pelabuhan Nasional dan Strategi Bisnis yang Komprehensif. Pelaksanaan Kebijakan Pelabuhan Nasional akan diawasi secara efektif dan dipublikasikan secara berkala kepada para pemangku kepentingan. Perencanaan Terpadu, Hierarki Pelabuhan dan Pemantauan Kinerja Perencanaan pengembangan pelabuhan dalam kerangka sistem

transportasi nasional akan dikoordinasikan dengan perencanaan sektoral masing-masing moda transportasi, instansi terkait lainnya dan Penyelenggara Pelabuhan. Pedoman tentang perencanaan pembangunan dan pengembangan pelabuhan akan diterbitkan. Badan usaha pelabuhan diminta untuk memberikan informasi yang relevan kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk disinkronisasikan dengan rencana induk masing-masing pelabuhan.

Status pelabuhan akan di review secara berkala untuk menentukan kemungkinan terjadinya perubahan hierarki pelabuhan dan implikasinya terhadap revisi Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan rencana induk masing-masing pelabuhan. Sistem indikator kinerja akan diterapkan untuk tujuan perencanaan dan pemantauan serta hasil pencapaian kinerja pelabuhan akan dipublikasikan secara berkala.

KEBIJAKAN NASIONAL TERHADAP PENGEMBANGAN DAN PEMBANGUNAN PELABUHAN JUWANA

Kebijakan dari pemerintah pusat khususnya kementerian perhubungan dalam menyukseskan pelayanan dan pengembangan pelabuhan Juwana Kabupaten Pati yaitu antara lain :

- a. Peraturan menteri perhubungan No. 01 Tahun 2010, isi kebijakan tata cara yang harus dipenuhi untuk memperoleh persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan dan pelayanan jasa pelabuhan.
- b. KM. 62 tahun 2010 tentang organisasi dan tata kerja kantor unit penyelenggara pelabuhan kelas III, isi kebijakan melaksanakan dan memberikan pelayanan jasa lalu lintas angkutan laut, kepelabuhan, keamanan dan keelamatan pelayanan untuk memperlancar angkutan laut.
- c. Peraturan menteri perhubungan nomor 52 tahun 2011 tentang pergerakan dan reklamasi, isi kebijakan adalah pekerjaan pengerukan dilakukan untuk membangun alur pelayaran dan/atau kolam pelabuhan laut, membangun alur pelayaran dan/atau kolam terminal khusus, memelihara alur pelayaran dan/atau kolam pelabuhan laut, pembangunan laut, pembangunan penahan gelombang, penambangan.

KEBIJAKAN PEMERINTAH KABUPATEN PATI

A. Perda No 8 Tahun 2011 tentang RPJMD Pati (2011-2016)

Isi Kebijakan

Dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Menengah Daerah (RPJMD) 2011-2016, disebutkan bahwa arahan kebijakan daerah merupakan langkah-langkah untuk lebih memantapkan penataan kembali Kabupaten Pati di segala urusan yang menjadi kewenangan daerah. Secara ringkas acuan kebijakan perekonomian daerah dapat dilihat pada acuan yang kedua yaitu peningkatan ekonomi masyarakat dan daerah berbasis pada industri, pertanian dan pariwisata, didukung sektor lain yang berdaya saing tinggi. Pada tahap ini diprioritaskan pada penanganan yang lebih konkrit dan optimal terhadap pembangunan dan pengembangan sektor basis (industri, pertanian, dan pariwisata/perdagangan). Pengembangan sektor basis akan bermuara pada dimilikinya daya saing yang tinggi pada tingkat nasional dan internasional dari produk-produk unggulan Pati yang berasal dari sektor industri, pertanian, pariwisata / perdagangan atau perpaduannya.

B. Perda Nomor 12 Tahun 2009 Tentang Perdagangan

Isi Kebijakan

Perda ini muncul sebagai tindak lanjut Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 108 Tahun 2005 tentang Pembatalan Peraturan Daerah Kabupaten Pati Nomor 13 Tahun 2001 tentang Retribusi Izin Usaha Perdagangan, Beberapa ketentuan dalam Peraturan Daerah Kabupaten

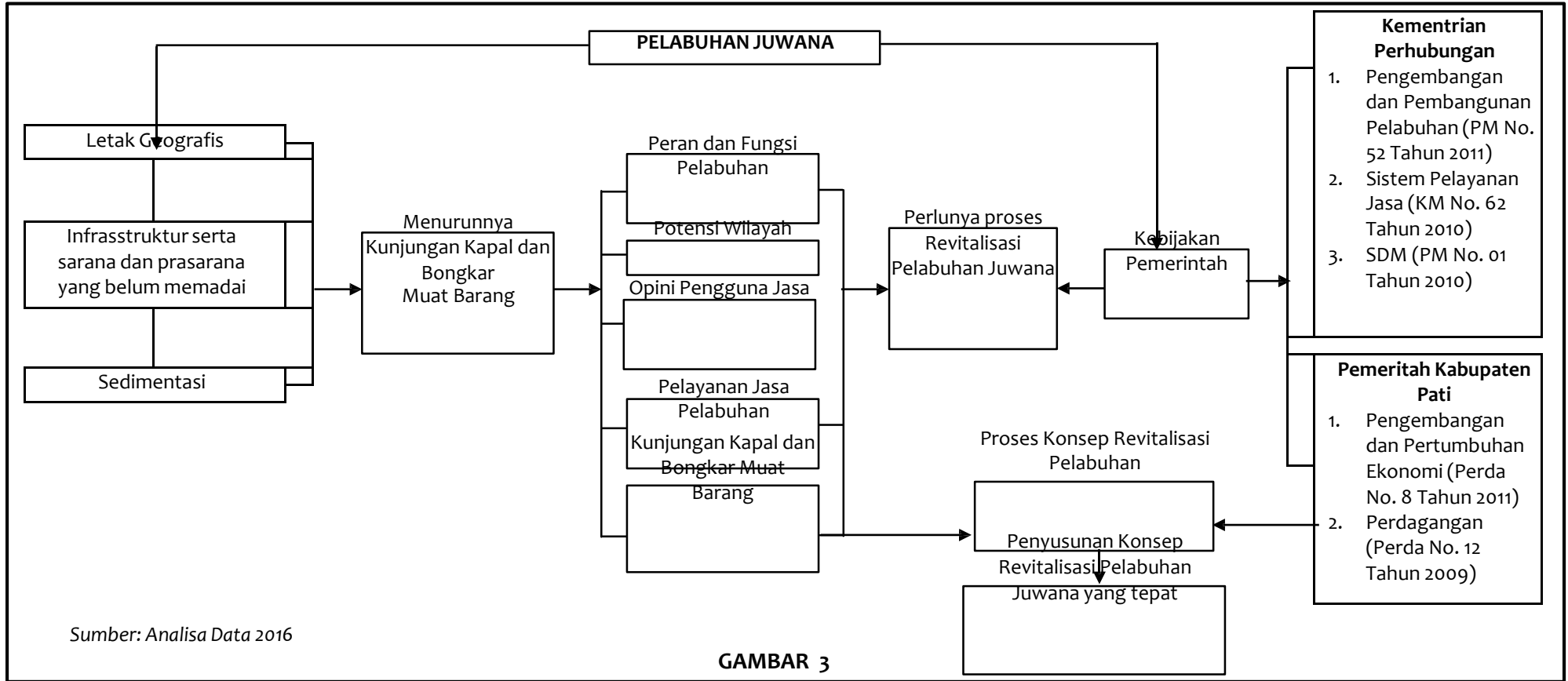
Pati Nomor 13 Tahun 2001 tentang Retribusi Izin Usaha Perdagangan, diubah bahwa dalam rangka pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan SIUP, maka setiap 5 (lima) tahun sekali pemilik SIUP wajib mendaftarkan ulang SIUP yang dimilikinya. Sedangkan pada pasal yang lain diubah sehingga muncul ketentuan bahwa untuk pendaftaran ulang SIUP tidak dipungut retribusi.

PENGEMBANGAN PELABUHAN JUWANA YANG TERINTEGRASI DENGAN KAWASAN PENYANGGA

Disamping revitalisasi merupakan pembangunan yang terintegrasikan dengan kawasan penyangga juga terintegrasikan dengan stakeholder terkait diantaranya dalam pelayanan jasa perkapalan, keselamatan pelayaran, keamanan pelabuhan dan kawasan sekitar pelabuhan, pelayanan jasa pelabuhan umumnya untuk pengurusan surat-surat kapal atau yang disebut dengan pas kecil maka pelayanan tersebut di limpahkan kepada pemerintah kota setempat atau hal ini dilayani oleh dinas perhubungan Kabupaten Pati, untuk keselamatan pelayaran dan keamanan pelabuhan bekerja sama dengan instansi terkait yaitu badan koordinasi keamanan laut yang anggotanya terdiri dari Angkatan laut, KPLP dan Kepolisian. Diharapkan dengan konsep pengembangan pelabuhan yang terintegrasikan tersebut maka mampu meningkatkan efisiensi dan memangkas biaya logistik.

Untuk mewujudkan pelabuhan yang terintegrasikan semua pemangku kepentingan dilibatkan, pengelolaan atau manajemen yang modern dan terintegrasikan menjadi suatu keharusan sehingga pelabuhan Juwana memiliki sistem pengelolaan yang baik, terpadu dan sangat solid dan mempunyai pendukung sumber daya manusia yang terlatih dan terampil.

B. KONSEP REVITALISASI PELABUHAN JUWANA SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PEREKONOMIAN MASYARAKAT SEKITAR



Usulan konsep revitalisasi dari pelabuhan Juwana meliputi :

1. Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia

Revitalisasi pelabuhan juga merupakan salah satu cara untuk mendukung program dari Presiden Joko Widodo tentang Tol Laut. Revitalisasi ini dilakukan lebih kepada peningkatan layanan dan bukan untuk pengembangan bisnis. Di pelabuhan Juwana pada saat ini pelayanan masih berpusat pada satu pintu yang artinya pengguna jasa datang baik menggunakan surat permohonan maupun tidak dilayani dibagian masing-masing. Misalnya: untuk permohonan dokumen surat-surat kapal langsung dilayani oleh bagian kesyahbandaran kemudian untuk bagian surat menyurat langsung dibagian tata usaha.

Kondisi pegawai yang sampai saat ini masih kurang, yaitu 35 orang PNS, 4 Satpam, 2 Sopir, 6 Petugas Kebersihan sehingga tidak ada pengawasan kegiatan di Pos II, sehingga semua bentuk pelayanan sampai saat ini masih bersifat administrasi. Selain itu juga Kantor UPP kelas III adalah kantor pelayanan bertaraf nasional akan tetapi tidak adanya *Flow Chart*/bagan alur pelayanan yang dikatakan masih dalam perencanaan.

Persepsi masyarakat terhadap pelayanan jasa pelabuhan ditentukan oleh berbagai macam faktor yang terjadi dalam proses pelayanan terhadap konsumen di pelabuhan misalnya: ketersediaan infrastruktur, efisiensi pelabuhan, kehandalan dengan menggunakan dimensi kualitas pelayanan jasa. Oleh sebab itu untuk meningkatkan pelayanan pelabuhan Juwana perlu mengidentifikasi persepsi pengguna pelabuhan terhadap dimensi-dimensi jasa pelayanan pelabuhan. Hasil wawancara, studi observasi dan dokumentasi menunjukkan bahwa untuk menjadikan pelabuhan Juwana menjadi lebih besar sehingga bisa disinggahi oleh kapal-kapal besar dan mampu menampung banyak kapal yang bersandar, maka perlu dilakukan pengerukan sedimen tanah yang mulai mengendap disekitar dermaga sehingga menjadikan dermaga dapat disinggahi oleh kapal-kapal besar.

2. Memperbaiki Infrastruktur

Konsep Revitalisasi Pelabuhan Juwana dalam perbaikan infrastruktur serta sarana dan prasarana pelabuhan yaitu :

Pertama, Untuk menambah daya tampung di tempat kapal bersandar di pelabuhan tersebut. Yang awalnya di bawah 200 *gross tonage* (GT) ton menjadi kapasitas kapal berbobot diatas 500 *Gross Tonnage* (GT) nantinya akan bisa masuk pelabuhan dengan cara memindahkan lokasi pelabuhan Juwana yang semula berada di alur sungai di pindahkan ke tepi muara. Sehingga kapal-kapal dengan *Gross Tonnage* diatas 200 (GT) bisa masuk di pelabuhan Juwana. Adapun kebutuhan fasilitas pemindahan lokasi pelabuhan sampai saat ini masih dalam perencanaan.

Kedua, Menyusun konsep revitalisasi alur Pelabuhan Juwana dengan cara membuat kolam putar di alur Juwana sehingga kapal-kapal bisa bermanuver dengan aman dan efisien. Kebutuhan fasilitas kolam putar di pelabuhan Juwana yaitu seluas 8.400 M² dengan kedalaman 3.00 LWS berada di posisi 060 – 48' – 13,228" LS – 1050 – 09' – 18,375" BT dan pembatas kolam putar berupa pagar beton keliling sepanjang 320 M.

Ketiga, Pemerintah Kabupaten Pati, provinsi dan pusat harus memperhatikan kapal-kapal yang sandar dialur Pelabuhan Juwana, dengan cara membuat kolam labuh yang aman dan efisien di sekitar laut Juwana sehingga kapal-kapal tersebut tidak lagi sandar atau tambat labuh di alur pelabuhan karena hal ini juga mengakibatkan tidak lancarnya arus lalu lintas kapal dan juga menyebabkan sedimentasi yang tinggi. Kebutuhan fasilitas untuk area kolam labuh seluas 8 Ha berada di posisi 80 38' 32,970" LS – 1110 10' 24,030" BT.

Keempat, Normalisasi alur pelabuhan Pos I sampai dengan Pos II yaitu dengan cara pengerukan sepanjang 8 KM dengan luas 44,8 Ha sedalam 3.00 LWS dan membuat sender siring atau talut di sepanjang alur sehingga tanah tidak menambah pendangkalan.

Kelima, Menarik investor untuk bekerja sama membuat docking kapal dan galangan kapal di wilayah perairan Kabupaten Pati sepanjang pantai Kecamatan Tayu sampai Kecamatan Juwana. Sehingga kapal-kapal tidak melakukan perbaikan di alur pelayaran yang akan menghambat kedatangan dan keberangkatan kapal sehingga pusat kegiatan perkapalan tidak berada di Juwana saja akan tetapi menyebar di sepanjang perairan laut di Kabupaten Pati hal ini akan memberi dampak ekonomi bagi masyarakat sekitarnya.

Keenam, Menyusun konsep revitalisasi sarana dan prasarana bongkar muat barang yang selama ini masih menggunakan tenaga bongkar muat manusia tanpa alat sehingga menambah biaya operasional kapal.

Dari analisa diatas dapat diketahui bahwa penyusunan konsep revitalisasi pelabuhan Juwana adalah dengan memindah lokasi pelabuhan Juwana ke tempat yang lebih strategis berhadapan langsung dengan laut lepas di sepanjang laut Kabupaten Pati dari Kecamatan Dukuh Seti sampai Kecamatan Juwana.

KESIMPULAN

Pelabuhan Juwana sebagai pelabuhan nasional dibawah Kementerian Perhubungan seharusnya memberi arti terhadap masyarakat sekitar khususnya dan masyarakat Kabupaten Pati pada umumnya agar keberadaan pelabuhan memberikan dampak positif secara ekonomi, sosial, budaya maupun politik. Langkah pemerintah dalam hal ini adalah membuat konsep revitalisasi pelabuhan Juwana, di antaranya 1) merevitalisasi alur pelayaran Juwana sehingga kapal-kapal tidak bersandar atau tambat di alur masuk pelabuhan Juwana yang mengakibatkan cepatnya pendangkalan, 2) merevitalisasi sarana prasarana bongkar muat dan infrastruktur pelabuhan, 3) konsep pemindahan pelabuhan kelokasi yang strategis berhadapan langsung dengan laut lepas sehingga mampu menaikkan kelas pelabuhan. Adapun potensi yang dapat menunjang pelabuhan Juwana menjadi lebih maju adalah dalam hal produktivitas sektor: (1) sektor pelayanan jasa, (2) potensi wilayah diantaranya : 1) pertanian dan perkebunan, 2) perikanan, 3) peternakan, 4) industri, dan 5) potensi pertambangan.

Produktivitas beberapa sektor tersebut tentunya membutuhkan jalur transportasi untuk mendistribusikan produk yang dihasilkan, dalam hal ini adalah peran dari Pelabuhan Juwana dapat memberikan pelayanan terbaik sehingga produk dari Pati dapat terdistribusikan

dengan baik dengan harga terjangkau sehingga dapat meningkatkan ekonomi masyarakat setempat.

DAFTAR PUSTAKA

- Akbarwati E. dan Ariastita.P.G. "Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Kamal di Madura . *Jurnal Teknik Pomits*. 2013. 2(2):104-108.
- Cheung, Sherman Shuk Man and Yip, Tsz Leung. "Port City Factors and Port Production: Analyse of Chinese Port", dalam *Transportation Journal Penn State University Press* Vo. 50, No. 2 (Spring 2011).
- Departemen Kimpraswil. 2003. *Pengantar Revitalisasi Kawasan Bersejarah*, Direktorat Jenderal Tata Perkotaan dan Tata Perdesaan.
- Gurning dan Haryadi, Eko. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Surabaya: APE Publishing.
- Hall, Peter dan Pfeiffer, Ulrich, 2000. *Urban Future 21, A Global Agenda for Twenty-first Century Cities*, E & FN Spon, London.
- Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- Kolanovic, I., Skenderovic, J. & Zenzerovic Z. "Defining The Port Service Quality Model by Using The Factor Analysis". *Pomorstvo*. 2008. 22(2):283-297
- Martilla dan John C. James. "Importance-Performance Analysis". *Journal of Marketing*, 1977. Vol. 41 No. 1:77-79.
- Murphey, Rhoads. "On Evolution" dalam Frank Broeze (ed.), *Brides of The Sea: Port Cities of Asia from the 16th -20th Centuries*, Kensington: New South Wales University Press, 1989.
- Parasuraman, Zeithaml, & Berry. "SERVQUAL: a Multiple-Item Scale for Measuring Customer Perceptions of Service Quality" *Journal Of Retailing*. 1988. Pp. 12-40.
- Sedarmayanti. 2011. *Tata Kerja dan Produktivitas Kerja: Suatu Tinjauan dari Aspek Ergonomi atau Kaitan Antara Manusia dengan Lingkungan Kerjanya*. Cetakan Ketiga. Bandung: Mandar Maju.
- Suriadi. (2014). *Global Competitiveness Report, Indeks Daya Saing Indonesia*. From : Geo Jurnal Vol. 2, hal 33-38

