

STRATEGI PENGEMBANGAN PELABUHAN PERIKANAN PANTAI BAJOMULYO UNTUK MENINGKATKAN FUNGSI PELABUHAN PERIKANAN

Development Strategy of Bajomulyo Coastal Fishing Port for Improving Port Functions

Oleh:

Heri Setiawan¹, Anwar Bey Pane², Ernani Lubis²

¹*Teknologi Perikanan Laut, FPIK, IPB*

²*Departemen PSP, FPIK, IPB*

**Korespondensi: h_setiawan84@yahoo.co.id*

ABSTRAK

Fungsi pelabuhan perikanan di Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Bajomulyo yang tidak berjalan dengan baik dikarenakan tidak tersedianya fasilitas pelabuhan dan fasilitas yang ada tidak memenuhi kebutuhan, sehingga PPP Bajomulyo perlu dilakukan pengembangan. Tujuan penelitian ini adalah menentukan strategi pengembangan PPP Bajomulyo untuk meningkatkan fungsinya. Metode penelitian yang digunakan adalah metode studi kasus. Analisis data yang digunakan adalah analisis *strengths opportunities weaknesses threats* (SWOT) dan *quantitative strategic planning management* (QSPM). Prioritas strategi pengembangan PPP Bajomulyo adalah penyelesaian aset PPP Bajomulyo dengan membuat MoU antara pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan pemerintah Kabupaten Pati, sehingga pembangunan fasilitas dapat segera dilakukan.

Kata kunci: Bajomulyo, fasilitas, fungsi, pelabuhan perikanan

ABSTRACT

The functions of Bajomulyo coastal fishing port was not well because unavailability of port facilities and existing facilities was not the need so it needed to develop. The study aimed to determine the development strategy of Bajomulyo fishing port for improving fishing port functions. The research method was used the case study method. Strengths opportunities weaknesses threats (SWOT) analysis and quantitative strategic planning management (QSPM) used to analyse the development strategy of fishing port. The priority strategy was the completion of fishing port assets with the making of MoU between the Central Java government and Pati government, so that construction of facilities can be done.

Key words: *Bajomulyo, facilities, function, fishing port*

PENDAHULUAN

Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Bajomulyo merupakan pelabuhan perikanan terbesar di Kabupaten Pati berdasarkan produksi ikan yang didaratkan, yaitu sekitar 98% dari total produksi ikan yang didaratkan di seluruh pelabuhan perikanan di Kabupaten Pati (BPS 2017). Keberadaan PPP Bajomulyo menjadikan sektor perikanan menjadi sektor basis terhadap perekonomian di Kabupaten Pati (Zulfi *et al.* 2014).

Pelabuhan perikanan pantai Bajomulyo berlokasi di tepi Sungai Silugonggo sisi sebelah barat yang berjarak sekitar 5.8 km dari muara Sungai. Lokasi PPP Bajomulyo ada 2, yaitu tempat pelelangan ikan (TPI) Bajomulyo unit I dan TPI Bajomulyo unit II yang dipisahkan oleh Unit Penyelenggara

Pelabuhan (UPP) kelas III Juwana (pelabuhan umum). Lokasi kantor PPP Bajomulyo berada di dalam TPI Bajomulyo unit I.

Pada tahun 2004, pelabuhan perikanan Bajomulyo meningkat kelas pelabuhannya dari pangkalan pendaratan ikan (PPI) menjadi pelabuhan perikanan pantai (PPP) (KKP 2004). Hal tersebut mengakibatkan berubah pengelolanya, yang awalnya dikelola pemerintah Kabupaten Pati beralih ke pemerintah Provinsi Jawa Tengah.

Sebagian besar kapal yang masuk ke PPP Bajomulyo berukuran besar. Tahun 2017, jumlah kapal yang berukuran 30 GT sampai 200 GT adalah 686 unit atau 85.43% dari total kapal yang masuk di PPP Bajomulyo. Persentase ukuran GT kapal terbanyak adalah 61-100 GT yaitu 42.09% (SPSDKP 2018). Besarnya ukuran GT kapal yang mendaratkan ikannya di PPP Bajomulyo berdampak positif terhadap banyaknya produksi ikan yang mencapai 148 ton per hari sehingga aktivitas kepelabuhanan menjadi tinggi (BPS 2017).

Besarnya peran PPP Bajomulyo bagi perekonomian masyarakat dan tingginya aktivitas kepelabuhanan maka PPP Bajomulyo harus dikelola dengan baik, yaitu mengacu pada fungsi pelabuhan perikanan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Fungsi tersebut adalah fungsi pemerintahan dan perusahaan (UU 2009). Setiap pelabuhan perikanan dilengkapi dengan fasilitas pelabuhan berupa fasilitas pokok, fungsional, dan tambahan untuk mendukung pelaksanaan fungsi pelabuhan perikanan supaya berjalan dengan baik (KKP 2012). Jika tidak maka berdampak negatif terhadap aktivitas kepelabuhanan di pelabuhan perikanan. Sebagai contoh: jumlah kunjungan kapal di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pekalongan mengalami penurunan yang sangat signifikan setiap tahunnya karena pelaksanaan fungsi pelayanan tambat labuh kapal perikanan tidak berjalan dengan baik akibat dari fasilitas alur pelayaran dan kolam pelabuhan mengalami pendangkalan (Nasir *et al.* 2012).

Dalam penelitian ini, fungsi pelabuhan perikanan yang diteliti adalah fungsi pelayanan tambat labuh kapal perikanan, fungsi pelayanan bongkar muat ikan, fungsi pelayanan perbaikan dan pemeliharaan kapal perikanan, fungsi pelayanan perbekalan kapal perikanan, fungsi pengawasan dan pengendalian sumberdaya ikan, dan fungsi kesyahbandaran. Pemilihan keenam fungsi tersebut dikarenakan berkaitan erat dengan kelancaran operasional kapal selama berada di pelabuhan perikanan. Hal tersebut didasarkan pada peran pelabuhan perikanan yang melayani kebutuhan operasional kapal selama di pelabuhan perikanan, meliputi: pelayanan bongkar muat ikan, berlabuh, perbaikan kapal perikanan, pengisian perbekalan, dan pengurusan administrasi (Murdiyanto 2002). Diharapkan, jika keenam pelaksanaan fungsi tersebut berjalan dengan baik, maka semakin banyak kapal yang mendaratkan ikannya di pelabuhan perikanan, sehingga aktivitas kepelabuhanan akan meningkat. Ngamel *et al.* (2013) menjelaskan bahwa peningkatan kinerja di pelabuhan perikanan dapat dilakukan dengan meningkatkan jumlah kunjungan kapal dan produksi ikan di pelabuhan perikanan.

Pelaksanaan keenam fungsi tersebut di PPP Bajomulyo belum semuanya berjalan dengan baik karena tidak tersedianya fasilitas pelabuhan perikanan yang dibutuhkan, yaitu fasilitas, dermaga perbekalan, kolam pelabuhan khusus, fasilitas perbaikan kapal (bengkel dan *slipway*), dan fasilitas perbekalan (es dan air bersih). Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo tidak memiliki kolam pelabuhan khusus sehingga kapal bertambat di sepanjang Sungai Silugonggo secara tidak teratur. Hal ini menimbulkan beberapa permasalahan seperti olah gerak kapal terhambat, potensi kecelakaan kapal, dan terjadinya kebakaran kapal.

Tidak berjalannya fungsi pelabuhan perikanan di PPP Bajomulyo juga disebabkan fasilitas pelabuhan yang ada belum mampu memenuhi kebutuhan operasional kapal selama di PPP Bajomulyo, yaitu fasilitas perbekalan (solar), kedalaman alur pelayaran, dan kedalaman kolam pelabuhan. Lubis (2012) menjelaskan bahwa keterbatasan ketersediaan fasilitas mengakibatkan pelaksanaan fungsi pelabuhan tidak berjalan dengan baik dan akan mempengaruhi tingkat aktivitas kepelabuhanan. Pelayanan yang baik di pelabuhan perikanan merupakan suatu hal yang harus dipenuhi karena akan menentukan keberhasilan pengelolaan pelabuhan (Guswanto *et al.* 2012).

Tingginya aktivitas kepelabuhanan di PPP Bajomulyo dan terbatasnya fasilitas yang tersedia maka PPP Bajomulyo memerlukan pengembangan. Pengembangan PPP Bajomulyo dilakukan untuk meningkatkan pelaksanaan fungsinya, yaitu dengan memenuhi kebutuhan fasilitasnya sehingga pelaksanaan fungsi pelabuhan perikanan yang berkaitan dengan pelayanan operasional kapal selama berada di PPP Bajomulyo dapat berjalan dengan baik. Pengembangan PPP Bajomulyo dilakukan untuk mencegah terjadinya penurunan produksi ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo ke depannya. Perlu strategi yang tepat supaya kebijakan yang diputuskan dapat dilaksanakan dengan baik oleh pengelola PPP Bajomulyo. Tujuan penelitian ini adalah menentukan strategi pengembangan PPP Bajomulyo Pati untuk meningkatkan fungsinya.

METODOLOGI

Penelitian dilaksanakan bulan Desember 2018 sampai Maret 2019 di PPP Bajomulyo, Kecamatan Juwana, Kabupaten Pati, Provinsi Jawa Tengah. Metode penelitian yang digunakan adalah studi kasus. Data yang diambil adalah data primer dan sekunder. Data primer diambil melalui pengamatan (observasi) dan wawancara mendalam terhadap *key informan* (Kasi Operasional dan Kesyahbandaran PPP Bajomulyo, Kepala Bidang Perikanan Tangkap Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) Kabupaten Pati, Kepala Bidang Pengelolaan dan Pengembangan Tempat Pelelangan Ikan DKP Kabupaten Pati, dan Kepala Urusan Tata Usaha (Ka-Ur-TU) UPP kelas III Juwana). Data sekunder diambil dari instansi terkait dan studi pustaka. Data dari instansi terkait berupa data kapal di PPP Bajomulyo tahun 2017, produksi ikan tahun 2010 dan 2016, fasilitas pelabuhan yang ada di PPP Bajomulyo, unit pengolahan ikan di luar PPP Bajomulyo, dan *cold storage* di luar PPP Bajomulyo. Data dari studi pustaka berupa peraturan-peraturan dan informasi yang dibutuhkan terkait penelitian ini.

Analisis data yang digunakan adalah analisis *strengths opportunities weaknesses threats* (SWOT) dan *quantitative strategic planning management* (QSPM). Analisis SWOT digunakan untuk mendapatkan berbagai alternatif strategi pengembangan PPP Bajomulyo dengan membandingkan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan faktor eksternal (peluang dan ancaman) sehingga dari analisis tersebut dapat diambil sesuatu keputusan strategi yang tepat (Rangkuti 1997). Analisis QSPM digunakan untuk menentukan prioritas strategi pengembangan PPP Bajomulyo dari berbagai alternatif strategi yang ada berdasarkan faktor internal dan eksternal atau hasil dari analisis SWOT (David 2007 *dalam* Pandelaki 2012).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis SWOT untuk mendapatkan strategi pengembangan PPP Bajomulyo diawali dengan menentukan faktor internal dan eksternal. Faktor internalnya adalah faktor yang ada di PPP Bajomulyo, sedangkan faktor eksternalnya adalah faktor yang berada di luar PPP Bajomulyo. Penjelasan faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut:

Faktor internal

A.1 Kekuatan (*strengths*)

1 Lokasi PPP Bajomulyo yang strategis (S1)

Dilihat dari aspek jarak dengan daerah penangkapan ikan (DPI), lokasi PPP Bajomulyo strategis karena berbatasan dengan Laut Jawa yang menjadi DPI bagi sebagian kapal dari PPP Bajomulyo. Hasil wawancara dengan pengelola PPP Bajomulyo bahwa kapal dari PPP Bajomulyo menangkap ikan di Laut Jawa, Selat Karimata, Selat Makasar, dan Laut Aru. Kapal dari Juwana mampu menjangkau ke DPI tersebut meskipun jaraknya relatif jauh karena sebagian besar kapalnya berukuran >30 GT. Dilihat dari aspek transportasi darat, lokasi PPP Bajomulyo strategis karena berjarak sekitar 2 km dari jalan raya pantai utara Jawa (pantura) yang berperan sangat penting sebagai jalur perdagangan untuk mendukung perekonomian nasional.

- 2 Jenis ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo bernilai ekonomi penting (S2)

Pengertian ikan ekonomi penting adalah ikan dengan harga yang baik dan/atau produksinya yang tinggi (Genisa 1999). Jenis ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo harganya relatif tinggi. Ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo diantaranya adalah ikan kakap merah, tenggiri, manyung, layang, dan cumi-cumi. Harga ikan kakap merah Rp49 000, tenggiri Rp24 000, manyung Rp15 000, layang Rp15 000, dan cumi-cumi Rp31 000 (PPP 2018). Ikan-ikan tersebut digunakan untuk memenuhi kebutuhan konsumsi dan bahan baku unit pengolahan ikan yang ada di Juwana dan di luar Juwana, seperti olahan ikan pindang, ikan asin, dan ikan asap. Dapat dikatakan bahwa jenis ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo bernilai ekonomi penting.
- 3 Volume produksi ikan di PPP Bajomulyo tahun 2010-2017 yang tinggi dan cenderung meningkat (S3)

Tahun 2017, ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo 51 965.386 ton atau sekitar 148 ton per hari. Hal ini mengindikasikan bahwa volume produksi ikan di PPP Bajomulyo tinggi karena sesuai ketentuan pemerintah pelabuhan perikanan pantai jumlah produksi ikannya rata-rata 5 ton per hari (KKP 2012).

Jumlah produksi ikan di PPP Bajomulyo tahun 2010 adalah 37 319.74 ton dan naik menjadi 51 965.386 ton pada tahun 2017, bahkan tahun 2016 mencapai 53 777.20 ton (BPS 2011, 2017, 2018). Diharapkan, jumlah produksi ikan ke depannya meningkat lagi dengan cara meningkatkan kunjungan kapal yang mendaratkan ikannya di PPP Bajomulyo.
- 4 Ukuran *gross tonnage* (GT) kapal penangkap ikan dan pengangkutan ikan di PPP Bajomulyo yang besar (S4)

PPP Bajomulyo terdapat 2 jenis kapal perikanan, yaitu kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan. Kapal penangkap ikan ada 5 jenis, yaitu kapal *purse seine*, cantrang, cumi-cumi, rawai, dan *gillnet*. Jumlah kapal penangkap ikan di PPP Bajomulyo tahun 2017 adalah 755 unit. Jumlah kapal penangkap ikan yang berukuran < 30 GT sebanyak 98 unit dan yang berukuran 30 GT-200 GT sebanyak 657 unit atau 87.02% dari total kapal penangkap ikan di PPP Bajomulyo (SPSDKP 2018).

Tugas kapal pengangkut ikan di PPP Bajomulyo adalah mengambil ikan secara kontinu dari kapal penangkap ikan yang masih beroperasi di laut dan mengangkutnya ke PPP Bajomulyo untuk didaratkan. Jumlah kapal pengangkut ikan di PPP Bajomulyo tahun 2017 adalah 48 unit. Jumlah kapal pengangkut ikan yang berukuran < 30 GT sebanyak 18 unit dan yang berukuran 31 GT-200 GT sebanyak 30 unit atau 62.50% dari total kapal pengangkut ikan di PPP Bajomulyo. Melihat banyaknya kapal penangkap ikan dan pengangkut ikan yang berukuran > 30 GT, maka dapat dikatakan bahwa kapal di PPP Bajomulyo memiliki ukuran GT yang besar.
- 5 Tingginya aktivitas perdagangan ikan basah di PPP Bajomulyo (S5)

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa aktivitas perdagangan ikan basah di PPP Bajomulyo tinggi karena banyaknya ikan yang di perdagangkan per harinya, yaitu sekitar 148 ton. Ikan-ikan tersebut kemudian didistribusikan ke berbagai daerah pemasaran (*hinterland*) dengan menggunakan truk.
- 6 Adanya petugas syahbandar dan pengawas perikanan di PPP Bajomulyo (S7)

Petugas syahbandar dan pengawas perikanan di PPP Bajomulyo melayani pengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan di PPP Bajomulyo. Dokumen kedatangan kapal meliputi surat tanda bukti lapor kedatangan kapal perikanan (STBLKK) yang dikeluarkan oleh syahbandar dan hasil pemeriksaan kedatangan kapal perikanan (HPKD) yang dikeluarkan oleh pengawas perikanan. Dokumen keberangkatan kapal meliputi surat persetujuan berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar dan surat laik operasi (SLO) yang dikeluarkan oleh pengawas perikanan.

7 Adanya rencana pengembangan PPP Bajomulyo (S8)

Tahun 2013, pengelola PPP Bajomulyo melalui DKP Provinsi Jawa Tengah sudah membuat rencana pengembangan PPP Bajomulyo di tepi laut dekat muara Sungai Silugonggo. Akan tetapi, sampai saat ini rencana tersebut belum dapat direalisasikan karena berbagai kendala, salah satunya adalah keterbatasan anggaran. Namun, saat ini pengelola PPP Bajomulyo masih mengupayakan dan menginginkan pengembangan PPP Bajomulyo untuk memberikan pelayanan yang prima ke pengguna pelabuhan (*stakeholder*).

A.2 Kelemahan (*weaknesses*)

1 Status aset PPP Bajomulyo masih dimiliki pemerintah Kabupaten Pati (W1)

Hasil wawancara dengan pengelola pelabuhan dan pegawai DKP Kabupaten Pati bahwa status aset PPP Bajomulyo masih dimiliki oleh pemerintah Kabupaten Pati. Aset tersebut adalah lahan TPI Bajomulyo unit I dan II beserta bangunan di atasnya terkecuali kantor PPP Bajomulyo. Hal tersebut mengakibatkan pengelola PPP Bajomulyo tidak dapat memperbaiki fasilitas yang sudah rusak dan/atau menambah fasilitas karena terkendala dalam penganggaran.

2 Lahan PPP Bajomulyo yang ada saat ini sempit (W2)

Luas lahan yang dimiliki PPP Bajomulyo saat ini sekitar 4 hektar yang ada di 2 lokasi, yaitu TPI Bajomulyo unit I sekitar 0.88 hektar dan TPI Bajomulyo II sekitar 3.2 hektar atau semuanya berjumlah 4 hektar. Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan (Per-Men-KP) Nomor PER.8/MEN/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan bahwa kelas PPP minimal mempunyai lahan 5 hektar, akan tetapi di PPP Bajomulyo hanya 4 hektar, sehingga dapat dikatakan lahan di PPP Bajomulyo sempit. Hasil pengamatan, lahan di TPI Bajomulyo unit I dan II sudah penuh dibangun berbagai fasilitas sehingga tidak dapat dilakukan pengembangan lagi di lahan tersebut kecuali ada penambahan lahan di lokasi lain.

3 Secara teknis dan operasional, PPP Bajomulyo sudah tidak sesuai dengan pelabuhan perikanan kelas C (W3)

Secara teknis dan operasional, PPP Bajomulyo sudah tidak sesuai dengan pelabuhan perikanan kelas C. Hal yang sangat mempengaruhi adalah jumlah produksi ikan yang didaratkan per harinya sekitar 148 ton dan 85 % kapal di PPP Bajomulyo berukuran >30 GT. Padahal, pelabuhan perikanan kelas C dibangun untuk melayani kapal dengan ukuran 10 GT-30 GT dan ikan yang didaratkan rata-rata 5 ton per hari. Kesesuaian kelas pelabuhan dengan aktivitas kepelabuhanan yang ada sangat penting karena berkaitan dengan kemampuan pengelola pelabuhan dalam menyediakan fasilitas pelabuhan dan pelayanan yang akan diberikan kepada pengguna pelabuhan.

4 Ketersediaan dan kondisi sebagian fasilitas di PPP Bajomulyo yang tidak memadai (W4)

Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo fasilitasnya belum lengkap. Fasilitas yang belum dipenuhi oleh pengelola PPP Bajomulyo adalah SPBN, air bersih, pabrik es, dan *docking* kapal. Fasilitas dermaga tambat dan kolam pelabuhan yang ada juga belum mampu menampung aktivitas kepelabuhanan karena besarnya ukuran GT kapal dan banyaknya kapal yang mendaratkan ikannya di PPP Bajomulyo. Dibutuhkan pembangunan dermaga tambat (dermaga perbekalan), dan kolam pelabuhan khusus untuk melayani kapal yang masuk ke PPP Bajomulyo. Beberapa fasilitas pelabuhan juga perlu dilakukan penambahan bangunan dan perawatan yang rutin. Penambahan bangunan diperlukan di dermaga bongkar TPI Bajomulyo unit I dan II, yaitu penambahan kanopi dari ujung dermaga ke gedung TPI supaya ikan yang didaratkan tidak terkena sinar matahari atau hujan secara langsung sehingga mutu ikan yang didaratkan akan tetap terjaga. Adanya pendangkalan di Sungai Silugonggo perlu dilakukan perawatan berupa pengerukan rutin agar selalu diperoleh kedalaman yang sesuai untuk alur pelayaran dan kolam pelabuhan.

5 Tidak adanya rencana pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan di PPP Bajomulyo tahun 2019 (W5)

Hasil wawancara dengan pengelola PPP Bajomulyo bahwa upaya pengelola pelabuhan untuk mengembangkan PPP Bajomulyo sampai tahun 2019 terkendala anggaran. Untuk itu, tahun 2019 pengelola PPP Bajomulyo belum bisa melakukan pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan yang dibutuhkan.

6 Jumlah sumberdaya manusia (SDM) di PPP Bajomulyo yang kurang (W6)

Jumlah pegawai PPP Bajomulyo adalah 19 orang, terdiri dari 9 orang berstatus sebagai pegawai negeri sipil (PNS) dan 10 orang berstatus sebagai tenaga kontrak (non PNS) (PPP 2018). Berdasarkan hasil wawancara dengan pengelola PPP Bajomulyo bahwa SDM di PPP Bajomulyo jumlahnya sangat kurang. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa dilihat dari produksi ikan dan ukuran GT kapal di PPP Bajomulyo masuk dalam klasifikasi pelabuhan perikanan nusantara (PPN). Untuk itu, digunakan pembandingan jumlah SDM di PPN Pekalongan. Di PPN Pekalongan jumlah PNSnya 39 orang dan tenaga kontraknya 40 orang (KKP 2019). Jika dibandingkan dengan jumlah pegawai yang ada di PPN Pekalongan, maka jumlah pegawai di PPP Bajomulyo sangat kurang.

B Faktor eksternal

B.1 Peluang (*opportunities*)

1 Masih tersedianya sumberdaya ikan (SDI) di daerah penangkapan ikan (DPI) bagi kapal penangkap ikan dari PPP Bajomulyo (O1)

Pengembangan pelabuhan perikanan harus memperhatikan daya dukung SDI di masing-masing wilayah pengelolaan perikanan (WPP) (KKP 2018). Tingkat pemanfaatan SDI tertuang di Kepmen-KP-RI Nomor 50/KEPMEN-KP/2017 tentang Estimasi Potensi, Jumlah Tangkapan yang Diperbolehkan, dan Tingkat Pemanfaatan Sumberdaya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

Berdasarkan informasi, kapal penangkap ikan dari PPP Bajomulyo menangkap ikan di WPP 711, 712, 713, dan 718. Kapal *purse seine* menangkap ikan pelagis kecil di WPP 712, 713, dan 718. Kapal *cantrang* menangkap ikan demersal di WPP 712. Kapal *rawai* menangkap ikan karang dan pelagis besar di 711, 712, dan 713. Kapal *gillnet* menangkap ikan di WPP 712 dan 718. Kapal *cumi-cumi* menangkap cumi-cumi di WPP 712. Berdasarkan hal tersebut, pengembangan PPP Bajomulyo harus memperhatikan tingkat pemanfaatan masing-masing WPP diatas (Tabel 1).

Tabel 1 Tingkat pemanfaatan (TP) sumberdaya ikan di WPP yang menjadi DPI bagi kapal penangkap ikan dari PPP Bajomulyo

Jenis ikan	Tingkat pemanfaatan (TP)			
	Selat Karimata (WPP 711)	Laut Jawa (WPP 712)	Selat Makasar/Laut Flores (WPP713)	Laut Aru/Laut Arafura (WPP 718)
Ikan pelagis kecil	-	0.38	1.23	0.51
ikan pelagis besar	0.93	0.63	1.13	0.99
Ikan demersal	-	0.61	-	-
Ikan karang	1.53	1.22	1.27	-
Cumi-cumi	-	2.02	-	-

Keterangan: $TP < 0.5 = Moderate$, upaya penangkapan dapat ditambah, $0.5 \leq TP < 1 = Fully exploited$, upaya penangkapan dipertahankan dengan monitor ketat, $TP \geq 1 = Over exploited$, upaya penangkapan harus dikurangi; Sumber: KKP (2017).

Tabel 1 menunjukkan bahwa di WPP 712 ikan pelagis kecil upaya penangkapannya dapat ditambah ($TP < 0.5$). Ikan pelagis kecil di WPP 718 upaya penangkapannya dapat dipertahankan dengan monitor ketat ($0.5 \leq TP < 1$). Ikan pelagis besar di WPP 711, 712 dan 718 upaya penangkapannya dapat dipertahankan dengan monitor ketat ($0.5 \leq TP < 1$). Ikan demersal di WPP 712 upaya penangkapannya dapat dipertahankan dengan monitor ketat ($0.5 \leq TP < 1$). Berdasarkan hal

tersebut, dapat dikatakan bahwa SDI yang menjadi DPI bagi kapal penangkap ikan dari PPP Bajomulyo masih tersedia.

- 2 Pemerintah Kabupaten Pati memiliki lahan baru di sebelah utara TPI Bajomulyo unit II untuk pengembangan PPP Bajomulyo (O2)

Pemerintah Kabupaten Pati memiliki lahan sekitar 12 hektar di sebelah utara TPI Bajomulyo unit II yang rencananya untuk pengembangan PPP Bajomulyo. Pengelola PPP Bajomulyo dapat berkoordinasi dengan pemerintah Kabupaten Pati mengenai lokasi pengembangan PPP Bajomulyo dapat dilakukan di lahan tersebut.

- 3 Adanya rencana pengerukan Sungai Silugonggo tahun 2019 (O3)

Tahun 2019, pemerintah Kabupaten Pati mendapatkan alokasi program normalisasi Sungai Silugonggo yang anggarannya berasal dari pemerintah pusat. Salah satu pekerjaan normalisasi adalah pengerukan sungai. Pekerjaan normalisasi Sungai Silugonggo dilaksanakan oleh Balai Besar Wilayah Sungai (BBWS) Pemali Juwana. Normalisasi dilakukan mulai dari Jembatan Juwana sampai muara Sungai Silugonggo dan melewati sungai di depan PPP Bajomulyo dengan kedalaman 4 m dari kedalaman Sungai Silugonggo saat ini dianggarkan 40 milyar (Mustofa 2019).

- 4 Kesesuaian peruntukan lahan untuk pengembangan PPP Bajomulyo di Kecamatan Juwana dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) (O4)

Pengembangan pelabuhan perikanan harus selaras dengan rencana penataan ruang wilayah disuatu daerah (KKP 2018). Rencana tata ruang wilayah (RTRW) Kabupaten Pati menunjukkan bahwa Kecamatan Juwana bagian utara termasuk PPP Bajomulyo sampai pesisir Laut Jawa diperuntukkan bagi pengembangan sektor perikanan, sehingga lahan baru yang dimiliki oleh pemerintah Kabupaten Pati peruntukannya sudah sesuai dengan RTRW Kabupaten Pati (PERDA 2011).

- 5 Akses prasarana jalan menuju PPP Bajomulyo yang mudah dan kondisinya baik (O5)

Jarak PPP Bajomulyo ke jalan pantura sekitar 2 km. Kondisi jalannya sangat baik dengan lebar jalan sekitar 7-10 m dan mampu menahan beban sekitar 10 ton (PPP 2014). Jalan menuju dan dari PPP Bajomulyo mempunyai 2 akses dari jalan pantura. Hal ini menjadi keuntungan tersendiri untuk mengantisipasi kemacetan dan kepadatan lalu lintas dari dan ke PPP Bajomulyo.

- 6 Truk pengangkut ikan di PPP Bajomulyo sebagian besar sudah berpendingin (O6)

Volume produksi ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo per harinya sekitar 148 ton, sehingga dibutuhkan sarana pengangkut ikan yang cukup untuk mendistribusikannya. Selain itu, sarana pengangkut ikan harus dilengkapi dengan sistem pendingin untuk menjaga ikan tetap dalam rantai dingin sehingga mutu ikannya tetap terjaga. Di PPP Bajomulyo, sebagian besar sarana transportasi pengangkut ikan adalah truk yang dilengkapi dengan pendingin, sehingga mampu menjaga mutu ikan saat didistribusikan ke *hinterland*.

- 7 Potensi pemasaran ikan di luar PPP Bajomulyo yang besar (O7)

Ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo sebagian digunakan untuk memenuhi kebutuhan bahan baku usaha pengolahan ikan (UPI) yang ada di Kecamatan Juwana. Jumlah UPI yang ada di Kecamatan Juwana sekitar 157 unit. Selain itu, ada sekitar 12 perusahaan *cold storage* (tempat penyimpanan ikan) di sekitar PPP Bajomulyo (DKP 2018). Berdasarkan hasil wawancara, ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo juga didistribusikan ke berbagai daerah, seperti ke Rembang, Jakarta, dan Bali.

- 8 Tersedianya fasilitas SPBN, air bersih, pabrik es, dan *docking* kapal di luar PPP Bajomulyo (O8)

Beberapa fasilitas juga disediakan oleh pihak swasta yang lokasinya di luar PPP Bajomulyo karena PPP Bajomulyo belum mampu menyediakan fasilitas tersebut dan sudah tidak ada lagi lahan kosong yang dimiliki PPP Bajomulyo. Seharusnya, fasilitas tersebut berada di dalam PPP

Bajomulyo. Ketersediaan SPBN, pabrik es, air bersih, dan *docking* kapal di luar PPP Bajomulyo sampai saat ini mampu mendukung pemenuhan kebutuhan kapal di PPP Bajomulyo.

B.2 Ancaman (*threats*).

- 1 Ketidakpastian mengenai boleh tidaknya penggunaan alat tangkap cantrang ke depannya (T1)

Tahun 2017, di PPP Bajomulyo terdapat sekitar 209 unit kapal cantrang yang saat ini masuk dalam alat tangkap yang dilarang dioperasikan oleh pemerintah (KKP 2016). Akan tetapi, sampai bulan Maret 2019 alat tangkap cantrang yang ada di PPP Bajomulyo untuk sementara waktu masih boleh beroperasi di laut berdasarkan surat dari Sekertaris Jenderal Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Nomor 113/SJ/II/2018 tentang Petunjuk dan Persyaratan Penerbitan Surat Keterangan Melaut (SKM) sampai batas waktu yang belum ditentukan bergantung dari kebijakan KKP ke depannya. Hal ini menjadikan ancaman tersendiri bagi penurunan produksi ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo ke depannya jika alat tangkap cantrang dilarang dioperasikan tanpa dibarengi kebijakan lainnya.
- 2 Alur pelayaran menuju PPP Bajomulyo dangkal (T2)

Berdasarkan informasi dari pengelola UPP kelas III Juwana bahwa alur pelayaran dari laut ke muara Sungai Silugonggo dan dari muara sungai ke PPP Bajomulyo dangkal. Hal ini mengakibatkan kapal dengan ukuran GT yang besar ketika keluar masuk PPP Bajomulyo menggunakan kapal pandu agar tidak kandas.
- 3 Sungai Silugonggo mengalami pendangkalan setiap tahunnya (T3)

Sungai Silugonggo mengalami pendangkalan setiap tahunnya karena adanya material yang terbawa aliran sungai dan mengendap di sepanjang Sungai Silugonggo. Pendangkalan Sungai Silugonggo juga disebabkan oleh kapal yang bertambat disepanjang Sungai Silugonggo sehingga mempercepat proses pendangkalan akibat dari sedimentasi yang tinggi (Saraswati dan Buchori 2017). Pendangkalan Sungai Silugonggo menjadikan permasalahan tersendiri karena dapat mengganggu aktivitas kapal keluar-masuk PPP Bajomulyo.
- 4 Besarnya biaya pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta terbatasnya anggaran yang tersedia (T4)

Permasalahan utama pelabuhan perikanan yang lokasinya di sungai adalah pendangkalan sungai, sehingga diperlukan pengerukan secara kontinu. Berdasarkan wawancara dengan pengelola PPP Bajomulyo dan UPP kelas III Juwana menjelaskan bahwa pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan PPP Bajomulyo membutuhkan anggaran yang besar. Tahun 2019, anggaran normalisasi Sungai Juwana oleh BBWS Pemali Juwana sebesar 40 milyar.

Faktor internal dan eksternal tersebut dimasukkan ke dalam matriks IFAS dan EFAS untuk mendapatkan bobot, rating, dan skor. Hasil matriks IFAS (Tabel 2) dan EFAS (Tabel 3) adalah sebagai berikut:

Tabel 2 Matriks IFAS pengembangan PPP Bajomulyo untuk meningkatkan fungsinya

Faktor internal	Bobot	Rating	Skor
<i>Kekuatan (strengths)</i>			
1 Lokasi PPP Bajomulyo yang strategis	0.04	3	0.12
2 Jenis ikan yang didaratkan di PPP Bajomulyo bernilai ekonomis penting	0.04	4	0.16
3 Volume produksi ikan di PPP Bajomulyo tahun 2010-2017 yang tinggi dan cenderung meningkat	0.13	4	0.52
4 Ukuran <i>gross tonnage</i> (GT) kapal penangkap ikan dan pengangkutan ikan di PPP Bajomulyo yang besar	0.13	4	0.52
5 Tingginya aktivitas perdagangan ikan basah di PPP Bajomulyo	0.04	4	0.16

Faktor internal	Bobot	Rating	Skor
6 Adanya petugas syahbandar dan pengawas perikanan di PPP Bajomulyo	0.03	3	0.09
7 Adanya rencana pengembangan PPP Bajomulyo	0.07	3	0.21
Kelemahan (<i>weakness</i>)			
1 Status aset PPP Bajomulyo masih dimiliki pemerintah Kabupaten Pati	0.13	1	0.13
2 Lahan PPP Bajomulyo yang ada saat ini sempit	0.13	1	0.13
3 Secara teknis dan operasional, PPP Bajomulyo sudah tidak sesuai dengan pelabuhan perikanan kelas C	0.04	1	0.04
4 Ketersediaan dan kondisi sebagian fasilitas di PPP Bajomulyo yang tidak memadai	0.12	1	0.12
5 Tidak adanya rencana pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan di PPP Bajomulyo tahun 2019	0.07	1	0.07
6 Jumlah sumberdaya manusia (SDM) di PPP Bajomulyo yang kurang	0.03	2	0.06
Jumlah	1.00		2.33

Jika jumlah nilai skor faktor internal ≥ 2.5 maka kondisi kekuatan PPP Bajomulyo lebih besar dibanding dengan kelemahannya, begitu berlaku sebaliknya (Nurani 2010). Tabel 2 menunjukkan bahwa jumlah nilai skor faktor internalnya adalah 2.33 dan jumlah nilai skornya < 2.5 yang artinya PPP Bajomulyo mempunyai kelemahan yang lebih dominan.

Tabel 3 Matriks EFAS pengembangan PPP Bajomulyo untuk meningkatkan fungsinya

Faktor eksternal	Bobot	Rating	Skor
Peluang (<i>opportunities</i>)			
1 Masih tersedianya SDI di DPI bagi kapal penangkap ikan dari PPP Bajomulyo	0.11	4	0.44
2 Pemerintah Kabupaten Pati memiliki lahan baru di sebelah utara TPI Bajomulyo unit II untuk pengembangan PPP Bajomulyo	0.18	4	0.72
3 Adanya rencana pengerukan Sungai Silugonggo tahun 2019	0.06	4	0.24
4 Kesesuaian peruntukan lahan untuk pengembangan PPP Bajomulyo di Kecamatan Juwana dengan RTRW	0.18	4	0.72
5 Akses prasarana jalan menuju PPP Bajomulyo yang mudah dan kondisinya baik	0.03	3	0.09
6 Truk pengangkut ikan di PPP Bajomulyo sebagian besar sudah berpendingin	0.04	3	0.12
7 Potensi pemasaran ikan di luar PPP Bajomulyo yang besar	0.04	4	0.16
8 Tersedianya fasilitas SPBN, air bersih, pabrik es, dan <i>docking</i> kapal di sekitar PPP Bajomulyo	0.04	3	0.12
Ancaman (<i>threats</i>)			
1 Ketidakpastian mengenai boleh tidaknya penggunaan alat tangkap cantrang ke depannya	0.11	1	0.11
2 Alur pelayaran menuju PPP Bajomulyo dangkal	0.07	1	0.07
3 Sungai Silugonggo mengalami pendangkalan setiap tahunnya	0.07	1	0.07
4 Besarnya biaya pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta terbatasnya anggaran yang tersedia	0.07	1	0.07
Jumlah	1.00		2.93

Jika jumlah nilai skor faktor eksternal ≥ 2.5 maka kondisi peluang eksternal lebih besar dibanding dengan ancaman yang ada, begitu juga berlaku sebaliknya (Nurani 2010). Tabel 3 menunjukkan bahwa jumlah nilai skor faktor eksternalnya adalah 2.93 dan jumlah nilai skornya > 2.5 yang artinya peluang yang dimiliki oleh PPP Bajomulyo lebih dominan.

Didapat 10 alternatif strategi pengembangan PPP Bajomulyo untuk meningkatkan fungsi pelabuhan perikanan. Strategi tersebut didapat dari kombinasi faktor *strength-opportunities* (SO), *strenghts-treaths* (ST), *weaknesses-opportunities* (WO), dan *weaknesses-treaths* (WT). Ke-10 alternatif tersebut kemudian ditentukan urutan prioritasnya dengan analisis QSPM dan hasilnya sebagai berikut:

Tabel 4 Prioritas strategi pengembangan PPP Bajomulyo untuk meningkatkan fungsinya

Prioritas ke-	Strategi	Skor TAS
1	Percepatan penyelesaian aset PPP Bajomulyo	5.72
2	Pembuatan MoU antara pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan pemerintah Kabupaten Pati terkait pengembangan PPP Bajomulyo ke depannya	5.35
3	Mengajukan penilaian ulang kelas pelabuhan perikanan Bajomulyo ke KKP	5.26
4	Pengembangan PPP Bajomulyo dengan membangun fasilitas pelabuhan perikanan yang dibutuhkan	5.22
5	Pengembangan PPP Bajomulyo mempertimbangkan ketersediaan fasilitas pelabuhan perikanan (SPBN, pabrik es, air bersih, dan <i>docking</i> kapal) di sekitar PPP Bajomulyo	5.08
6	Meningkatkan koordinasi dengan instansi terkait untuk pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan di PPP Bajomulyo	4.61
7	Mengoptimalkan pelayanan terhadap pengguna pelabuhan perikanan supaya kapal tetap masuk ke PPP Bajomulyo	4.53
8	Mengusulkan ke KKP untuk dilakukan pengajian ulang secara menyeluruh terkait dengan pelarangan kapal penangkap ikan yang menggunakan alat tangkap cantrang	3.84
9	Meningkatkan koordinasi dengan instansi terkait untuk perawatan alur pelayaran dari laut ke muara Sungai Silugonggo dan dari muara Sungai Silugonggo ke PPP Bajomulyo	3.53
10	Penghitungan dan pemenuhan kebutuhan SDM di PPP Bajomulyo	2.87

Keterangan: TAS = *Total attractive score*

Strategi pertama pengembangan PPP Bajomulyo untuk meningkatkan fungsinya adalah percepatan penyelesaian aset PPP Bajomulyo. Saat ini aset PPP Bajomulyo masih dimiliki oleh pemerintah Kabupaten Pati, padahal pengelola PPP Bajomulyo adalah pemerintah Provinsi Jawa Tengah. Hal ini tentunya akan menyulitkan dalam penganggaran pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan oleh pengelola PPP Bajomulyo. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang milik Negara/Daerah, bahwa yang bertanggung jawab terhadap pemeliharaan aset dan pembangunan di atas aset tersebut adalah pemilik aset, dalam hal ini adalah pemerintah Kabupaten Pati.

Strategi kedua merupakan salah satu cara untuk menyelesaikan permasalahan aset, yaitu pembuatan MoU antara pemerintah Kabupaten Pati dan Provinsi Jawa Tengah. Pemerintah Kabupaten Pati memiliki lahan baru sekitar 12 hektar yang rencananya untuk pengembangan PPP Bajomulyo, namun pengelola PPP Bajomulyo adalah pemerintah Provinsi Jawa Tengah. Diperlukan MoU antara Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan Pemerintah Kabupaten Pati yang berisi tentang penyelesaian aset dan rencana pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan di lahan milik pemerintah Kabupaten Pati.

Strategi ketiga adalah mengajukan penilaian ulang kelas pelabuhan perikanan Bajomulyo ke KKP karena secara teknis dan operasional PPP Bajomulyo sudah tidak sesuai lagi dengan kriteria pelabuhan perikanan kelas C. Diharapkan, kelas pelabuhan perikanan Bajomulyo naik statusnya menjadi pelabuhan perikanan kelas di atasnya, yaitu pelabuhan perikanan nusantara (PPN) yang dikelola KKP, sehingga memudahkan dalam pengelolaan dan pengembangan PPP Bajomulyo karena diharapkan anggaran yang didapat bisa relatif besar. Lubis (2012) menjelaskan bahwa pengklasifikasian pelabuhan perikanan didasarkan pada kondisi yang ada sehingga memudahkan dalam pengelolaan dan pengembangan pelabuhan.

Strategi keempat adalah membangun fasilitas pelabuhan perikanan yang dibutuhkan karena sampai saat ini pihak pengelola PPP Bajomulyo belum mampu memenuhi kebutuhan fasilitas yang dibutuhkan, yaitu dermaga perbekalan, kolam pelabuhan perikanan, SPBN, pabrik es, air bersih, dan *docking* kapal. Lubis dan Mardiana (2011) menjelaskan bahwa Jika fasilitas pelabuhan kurang ketersediannya bahkan tidak tersedia, maka akan menghambat kelancaran berbagai aktivitas di pelabuhan.

Strategi kelima adalah pengembangan PPP Bajomulyo mempertimbangkan ketersediaan fasilitas SPBN, pabrik es, air bersih, dan *docking* kapal di sekitar PPP Bajomulyo. Hal ini bertujuan untuk efisiensi anggaran, yaitu menetapkan prioritas fasilitas yang akan dibangun berdasarkan tingkat kebutuhannya. Selain itu, untuk menjamin keberlanjutan usaha mereka atau mencegah kerugian ketika dibangun fasilitas pelabuhan perikanan serupa di lahan PPP Bajomulyo.

Strategi keenam adalah meningkatkan koordinasi dengan instansi terkait untuk penganggaran pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan di PPP Bajomulyo. Koordinasi tersebut dilaksanakan dengan DKP Kabupaten Pati dan pemerintah pusat sehingga diharapkan anggaran yang didapat akan lebih besar.

Strategi ketujuh adalah mengoptimalkan pelayanan terhadap pengguna pelabuhan supaya kapal tetap masuk ke PPP Bajomulyo dengan cara memaksimalkan potensi yang dimiliki PPP Bajomulyo saat ini. Sebagai contoh: memaksimalkan fungsi dermaga bongkar dengan melarang kapal yang tidak membongkar ikannya bertambat di dermaga bongkar. Suherman (2011) menjelaskan bahwa pelayanan yang prima akan meningkatkan jumlah kunjungan kapal di pelabuhan perikanan.

Strategi kedelapan adalah mengusulkan ke KKP untuk dilakukan pengkajian ulang secara menyeluruh terkait dengan pelarangan kapal yang menggunakan alat tangkap cantrang. Jika pelarangan pengoperasian kapal cantrang diterapkan tanpa diimbangi dengan kebijakan lain maka produksi ikan di PPP Bajomulyo berpotensi akan menurun sehingga akan berpengaruh terhadap aktivitas perikanan ke depannya. Hasbullah (2019) menjelaskan bahwa pelarangan alat tangkap cantrang akan menurunkan pendapatan nelayan dan jumlah hasil tangkapan.

Strategi kesembilan adalah meningkatkan koordinasi dengan instansi terkait untuk perawatan alur pelayaran dari laut ke muara Sungai Silugonggo dan dari muara Sungai Silugonggo ke PPP Bajomulyo secara kontinu. Koordinasi dilakukan antara DKP Kabupaten Pati, UPP kelas III Juwana, PPP Bajomulyo, dan BBWS Pamali Juwana. Meskipun tahun 2019 ada rencana normalisasi Sungai Silugonggo oleh BBWS Pamali Juwana, tetapi koordinasi sangat diperlukan untuk mensinergikan program pengerukan Sungai Silugonggo ke depannya sehingga permasalahan keterbatasan anggaran masing-masing instansi dapat terselesaikan.

Strategi kesepuluh adalah penghitungan dan pemenuhan kebutuhan SDM pengelola PPP Bajomulyo. Hal ini untuk memberikan pelayanan yang optimal terhadap pengguna pelabuhan.

Seluruh strategi tersebut dapat dirumuskan dalam strategi gabungan, yaitu:

1. Perlunya percepatan penyelesaian aset PPP Bajomulyo dengan membuat MoU antara pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan pemerintah Kabupaten Pati, sehingga pembangunan fasilitas pelabuhan yang dibutuhkan dapat segera dilakukan. Jika pengembangan PPP Bajomulyo dilakukan,

maka harus dibuat prioritas fasilitas yang akan dibangun, salah satunya dengan mempertimbangkan ketersediaan fasilitas SPBN, pabrik es, air bersih, *docking* kapal yang ada di luar PPP Bajomulyo sehingga anggaran dapat digunakan secara efisien. Pihak pengelola PPP Bajomulyo juga perlu berkoordinasi dengan instansi lain terkait pembangunan dan perawatan fasilitas yang ada untuk mengatasi permasalahan keterbatasan anggaran;

2. Perlunya mengajukan peninjauan kelas PPP Bajomulyo ke KKP dan diharapkan kelas pelabuhannya naik menjadi Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) untuk memberikan pelayanan yang prima ke pengguna pelabuhan. Selain itu, perlu juga mengusulkan ke KKP untuk dilakukan pengkajian ulang secara menyeluruh terkait dengan pelarangan kapal yang menggunakan alat tangkap cantrang di PPP Bajomulyo;
3. Perlunya penghitungan dan pemenuhan kebutuhan sumberdaya manusia di PPP Bajomulyo sehingga mampu memberikan pelayanan yang prima terhadap pengguna pelabuhan. Pengelola PPP Bajomulyo saat ini perlu mengoptimalkan pelayanan terhadap pengguna pelabuhan supaya kapal tetap masuk ke PPP Bajomulyo.

KESIMPULAN

Strategi pengembangan PPP Bajomulyo Pati untuk meningkatkan fungsi pelabuhan perikanan dilakukan dengan membuat MoU antara pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan pemerintah Kabupaten Pati terkait penyelesaian aset, sehingga pembangunan fasilitas pelabuhan yang dibutuhkan dapat segera dilakukan.

SARAN

Perlu kiranya dilakukan studi mengenai perbandingan jumlah anggaran yang dibutuhkan jika pengembangan PPP Bajomulyo dilakukan di lahan baru milik pemerintah Kabupaten Pati dengan di tepi laut dekat muara Sungai Silugonggo. Hal ini kaitannya dengan rencana pengelola PPP Bajomulyo yang ingin mengembangkan PPP Bajomulyo di tepi laut, namun pemerintah Kabupaten Pati memiliki lahan baru sekitar 12 hektar yang rencananya untuk pengembangan PPP Bajomulyo.

DAFTAR PUSTAKA

- [BPS] Badan Pusat Statistika Kabupaten Pati. 2011. Kabupaten Pati dalam angka tahun 2010. Pati (ID): BPS.
- [BPS] Badan Pusat Statistika Kabupaten Pati. 2017. Kabupaten Pati dalam angka tahun 2016. Pati (ID): BPS.
- [BPS] Badan Pusat Statistika Kabupaten Pati. 2018. Kabupaten Pati dalam angka tahun 2017. Pati (ID): BPS.
- [DKP] Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Pati. 2017. Buku statistik pengolahan dan pemasaran ikan Kabupaten Pati tahun 2017. Pati (ID): DKP.
- Genisa AS. 1999. Pengenalan jenis-jenis ikan laut ekonomi penting di Indonesia. *Majalah Ilmiah Oseana*. 24(1):17-38.
- Guswanto B, Gumilar I, dan Hamdani H. 2012. Analisis indeks kinerja pengelola dan indeks kepuasan pengguna di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta. *Jurnal Perikanan dan Kelautan*. 3(4): 151-163.

- Hasbullah. 2019. Dampak implementasi kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 2 tahun 2015 (larangan penggunaan penangkapan ikan pukat hela dan pukat tarik di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia). *Jurnal Yustitia*. 20(1):67-82.
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2004. Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 12/MEN/2004 tentang Peningkatan Status Pangkalan Pendaratan Ikan menjadi Pelabuhan Perikanan Pantai pada Provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, dan Lampung. Jakarta (ID): KKP.
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2012. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan. Jakarta (ID): KKP.
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2016. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 71/PERMEN-KP/2016 Tentang Jalur Penangkapan Ikan dan Penempatan Alat Penangkap Ikan di WPPNRI. Jakarta (ID): KKP.
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2017. Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 50/KEPMEN-KP/2017 tentang Estimasi Potensi, Jumlah Tangkapan yang Diperbolehkan, dan Tingkat Pemanfaatan Sumberdaya Ikan di WPPNRI. Jakarta (ID): KKP.
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2018. Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 6/KEPMEN-KP/2018 tentang Rencana Induk Pelabuhan Perikanan Nasional. Jakarta (ID): KKP.
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2019. Pusat Informasi Pelabuhan Perikanan, PP Pekalongan [Internet]. [diunduh 2019 Juli 30]. Tersedia pada: http://pipp.djpt.kkp.go.id/profil_pelabuhan/1173/kelembagaan.
- Lubis E, Mardiana N. 2011. Peranan fasilitas PPI terhadap kelancaran aktivitas pendaratan ikan di Cituis Tangerang. *Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan*. 1(2):1-10.
- Lubis E. 2012. *Pelabuhan Perikanan*. Bogor (ID): IPB Press.
- Murdiyanto B. 2002. *Pelabuhan Perikanan: Fungsi, Fasilitas, Panduan Operasional, Antrian Kapal*. Bogor (ID). Jurusan Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan IPB.
- Mustofa A. 2019. Dianggarkan Rp 40 M, normalisasi Sungai Juwana hanya dikawasan muara [Internet]. [diunduh 2019 Juli 30]. Tersedia pada: <https://radarkudus.jawapos.com/read/2019/03/13/124806/dianggar-rp-40-m-normalisasi-sungai-juwana-hanya-di-kawasan-muara>.
- Nasir H, Rosyid A, Wijayanto D. 2012. Analisis kinerja pengelola Pelabuhan Perikanan Nusantara Pekalongan, Jawa Tengah. *Journal of Fisheries Resources Utilization Management and Technology*. 1(1): 32-45.
- Ngamel YA, Lubis E, Pane AB, Solihin I. 2013. Kinerja operasional Pelabuhan Perikanan Nusantara Tual. *Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan*. 4(2):155-172.
- Nurani TW. 2010. *Model pengelolaan perikanan: Suatu Kajian Pendekatan Sistem*. Bogor (ID): Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan IPB.
- Pandelaki L. 2012. Strategi pengembangan budidaya rumput laut di Pulau Nain Kabupaten Minahasa Utara. *Jurnal Perikanan dan Kelautan Tropis*. 8(2):52-57.
- [PERDA] Peraturan Daerah. 2011. Peraturan Daerah Kabupaten Pati nomor 5 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pati tahun 2010-2030. Pati (ID): PERDA.

- [PPP] Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo. 2014. Laporan tahunan 2013 Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo. Pati (ID): PPPB.
- [PPP] Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo. 2018. Laporan tahunan 2017 Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo. Pati (ID): PPPB.
- [PP] Peraturan Pemerintah. 2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. Jakarta (ID). PP.
- Rangkuti F. 1997. *Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta (ID): PT Gramedia Pustaka Utama.
- Saraswati I dan Buchori I. 2017. Konsep revitalisasi Pelabuhan Juwana Kabupaten Pati. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*. 13(1):83-99.
- [SEKJENKKP] Sekertaris Jenderal Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2018. Surat Sekertaris Jenderal Kementerian Kelautan dan Perikanan nomor 113/SJ/II/2018 tentang petunjuk dan persyaratan penerbitan surat keterangan melaut (SKM). Jakarta (ID): SEKJENKKP.
- Suherman A. 2011. Formulasi strategi pengembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Pengembangan Jembrana. *Jurnal Marine Fisheries*. 2(1):89-99.
- [SPSDKP] Satuan Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan Pati. 2018. Laporan Satuan PSDKP Pati tahun 2017. Pati (ID): SPSDKP.
- [UU] Undang-Undang. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 tahun 2004 tentang Perikanan. Jakarta (ID). UU.
- Zulfi AA, Wijayanto D, Wibowo P. 2014. Peranan subsektor perikanan tangkap terhadap pembangunan wilayah di Kabupaten Pati menggunakan analisis *location quotient* dan *multiplier effect*. *Journal of Fisheries Resources Utilization Management and Technology*. 3(4):46-55.