

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Melalui Laut

1. Pengertian Pengangkutan

Pengertian pengangkutan laut secara umum dapat ditelaah dari kata dasarnya, yaitu “ angkut “ yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan, sehingga mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan berarti pengangkatan dan pembawaan barang atau orang atau pemuatan dan pengiriman barang atau orang. Dengan demikian, pengangkutan mengandung suatu kegiatan memuat barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang tersebut. Berdasarkan pengertian pengangkutan secara umum tersebut, maka Abdul Kadir (1991:19) merumuskan definisi sebagai berikut :

“Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan”.

Sementara itu, definisi pengangkutan secara umum juga diberikan oleh H.M.N.Purwosutjipto (2003 : 22) yaitu :

“Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / orang dari dari suatu

tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.

Setelah menela'ah definisi pengangkutan oleh H.M.N. Purwosutjipto, dapat diketahui bahwa suatu penyelenggaraan pengangkutan dilandasi oleh suatu bentuk perjanjian yang bersifat timbal balik. Dalam arti bahwa para pihak dalam perjanjian ini adalah Pengangkutan dan Pengirim atau Penumpang, yang masing-masing memiliki kewajiban dan hak sendiri-sendiri.

Kewajiban pengangkut berupa menyelenggarakan jasa pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sehingga pengangkut berhak untuk menerima pembayaran berupa uang pengangkutan dari Pengirim atau Penumpang. Sedangkan pengirim/penumpang berkewajiban membayar uang pengangkutan kepada pengangkutan, sehingga pengirim/penumpang berhak untuk memperoleh pelayanan jasa pengangkutan secara aman dan selamat hingga tiba di tempat tujuan.

2. Pengertian pengangkutan laut

Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan muatan laut dimana kegiatan usahanya sangat luas bidangnya serta memegang peranan penting untuk memajukan perdagangan dalam dan luar negeri termasuk didalam usahanya memperlancar arus barang dari berbagai daerah produksi ke daerah konsumen. Dalam pengertian perdagangan pengangkutan laut dapat dianggap sebagai suatu kegiatan dari kesibukan yang bertujuan mempertinggi arti dan kegunaan suatu barang dengan jalan memindahkan barang tersebut dari suatu pulau (negara) ke pulau (negara) lain. (Djatmiko, 1996 : 119)

Menurut Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1988 tentang Angkutan Perairan mendefinisikan pengertian angkutan laut adalah

setiap angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.(PP No. 82 tahun 1999 bab I pasal 1 ayat 2 tentang Angkutan Perairan).

3. Tujuan dan Fungsi Pengangkutan Laut

Tujuan pengangkutan laut adalah meningkatkan daya guna dan nilai baik barang maupun penumpang yang diangkut dari satu pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan . Hal ini selaras dengan tujuan pengangkutan secara umum sebagaimana dirumuskan oleh Purwosutjipto (2003:1) yaitu “untuk meningkatkan daya guna dan nilai baik barang maupun penumpang”.

Sementara itu, Abdul Kadir (1991:19) merumuskan tujuan pengangkutan berupa “sampai atau tiba di tempat tujuan pengangkutan berupa “sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat dan biaya pengangkutan lunas”.

Berdasarkan rumusan tujuan pengangkutan tersebut diatas, maka apabila kegiatan perpindahan barang atau orang (penumpang) tersebut selanjutnya tidak mampu meningkatkan daya guna dan nilainya, sehingga kegiatan tersebut tidak perlu dilakukan mengingat hanya merupakan kegiatan yang merugikan terutama bagi para pedagang maupun penumpang selaku pekerja.

Fungsi pengangkutan secara umum adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

Meningkatnya kegunaan dan nilai barang maupun penumpang tersebut dimungkinkan dengan adanya kegiatan pemindahan barang dan penumpang dengan alat pengangkutan dari suatu tempat dimana kegunaan dan nilai barang dan penumpang tersebut terlalu rendah, menuju ke tempat lain yang kegunaan dan nilainya relatif lebih

tinggi. Begitupun dengan penyelenggaraan pengangkutan laut, dalam hal mana fungsinya juga dimaksudkan untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang maupun penumpang yang diangkut dari satu pelabuhan menuju pelabuhan tujuan pengangkutan.

4. Tentang Pengangkutan Barang

a. Pengertian barang

KUHD tidak memberi penjelasan mengenai definisi /pengertian barang. Sedangkan The Hague Rules 1924 pasala 1 c memberi definisi/pengertian barang sebagai berikut :

Segala macam barang dan barang-barang dagangan, terkecuali hewan hidup serta muatan yang menurut perjanjian pengangkutan harus diangkut di dek dan memang dimuat di dek”.

Selanjutnya The Hamburg Rules 1978 pasal 1 ayat (5) memberi pengertian barang (goods) dengan tambahan yang lebih terperinci, yaitu :

“ termasuk binatang hidup, barang-barang yang dimasukkan dalam tempat barang (container) atau pembungkus (packed), barang-barang yang dimasukkan dalam tempat pengangkutan atau pembungkusan penambahan oleh pengirim barang”. (Siti Utari, 1994 : 38)

b. Keadaan barang yang diangkut

Tidaklah mudah menetapkan bagaimana keadaan barang-barang pada waktu sampai di pelabuhan alamat, yaitu apakah barang-barang itu rusak atau tidak, dan kalau rusak sampai di mana timbul adanya kerugian. Untuk menentukan itu perlu adanya

orang-orang ahli, seperti yang diatur dalam pasal 483 dan pasal 484 KUHD yang menyatakan :

1. dimungkinkan bahwa atas permintaan si pengangkut atau si penerima oleh Pengadilan Negeri setempat diangkat beberapa orang ahli (pasal 483 KUHD).
2. apabila dilakukan pemeriksaan oleh orang-orang ahli ini dengan dihadiri oleh para pihak atau mereka dipanggil sepantasnya untuk menghadiri itu, maka hasil pemeriksaan ini dimuka hakim hanya dapat dibantah dengan membuktikan kekeliruannya (pasal 484 KUHD).

Kemudian adakalanya keadaan barang pada waktu diterima oleh pemegang konosemen tidak cocok dengan penyebutan dalam surat konosemen. Jika di dalam surat konosemen disebut suatu klausul bahwa ujud, jumlah, atau ukuran barang yang diangkut itu tidak dikenal, maka si pengangkut tidak terikat pada penyebutan hal-hal itu dalam bagian lain dari surat konosemen, kecuali apabila si pengangkut tahu atau sepantasnya harus tahu ujud barang-barang itu (pasal 513 KUHD).

Kalau dalam surat konosemen sama sekali tidak disebut keadaan barang yang diangkut, maka si pengangkut hanya bertanggung jawab atas tetap terwujudnya barang seperti pada waktu dimasukkan dalam kapal, sepanjang dapat dilihat dari luar (pasal 514 KUHD).

5. Asas Perjanjian Pengangkutan

Ada empat asas pokok yang mendasari perjanjian pengangkutan, adalah sebagai berikut :

- a. Asas konsensual

asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian pengangkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak tertulis (lisan), tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis, melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan antara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjukkan atau menerapkan ketentuan undang-undang.

b. Asas koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan “Pelayanan jasa”, asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuhan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian dalam perjanjian pengangkutan darat, laut dan udara ternyata pihak pengangkutan bukan buruh pihak pengirim atau penumpang.

c. Asas campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Dengan demikian, ketentuan – ketentuan dari tiga jenis perjanjian itu berlaku juga dalam perjanjian pengangkutan, kecuali jika perjanjian pengangkutan mengatur lain. Jika dalam perjanjian

pengangkutan tidak diatur lain, maka di antara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

d. Asas tidak ada hak retensi

Penggunaan hak retensi dalam perjanjian pengangkutan tidak dibenarkan. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Berdasarkan hasil penelitian ternyata penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

6. Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan

Menurut Saefullah Wiradipradja dalam bukunya Abdul Kadir (1984:27) mengemukakan setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu sebagai berikut :

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam pasal 1365 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum.

b. Prinsip Tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

c. Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan.

2.2 Pengertian Pembongkaran dan Pemuatan Barang

Pengertian dari pembongkaran dan pemuatan barang di ambil dari (Amir M.S, Seluk Beluk Niaga dan Perdagangan_Internasional, Bharata Karya Aksara,1987).

1. Pengertian pembongkaran

Adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk menyelenggarakan kegiatan-kegiatan pembongkaran barang dari kapal ke gudang / lapangan maupun pembongkaran langsung / tidak langsung.

2. Pengertian pemuatan

Adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat untuk menyelenggarakan kegiatan – kegiatan pemuatan barang dari gudang / lapangan maupun pemuatan langsung dari truck (u/scheep) sampai barang tersusun dalam palka kapal.

Kegiatan – kegiatan yang dilakukan dalam pelaksanaan bongkar muat adalah sebagai berikut :

a. STEVEDORING

"Melaksanakan kegiatan membongkar barang dari palka ke dermaga, tongkang, truck, atau memuat barang dari dermaga tongkang, truck ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek dermaga".

b. CARGODORING

"Melaksanakan kegiatan memindahkan barang dari extackle / sling dilambung kapal, mengangkat di dermaga, memindahkan dan menyusun barang dalam gudang / lapangan atau sebaliknya." (INPRES No.IV Tahun 1985, Kebijakan Kelancaran Arus_Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi, Aneka Ilmu, 1986).

c. DELIVERY / RECEIVING

"Delivery adalah kegiatan mengambil barang dari timbunan di gudang lapangan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan rapat dipintu gudang / lapangan penimbunan". "Receiving adalah kegiatan mengambil barang dari kendaraan rapat dipintu gudang atau lapangan penimbunan sampai barang tersusun digudang / lapangan penimbunan " (H. Banu Santoso, BA, Port Terminal Operation, AMNI Semarang).

2.3 Dokumen-dokumen Pembongkaran dan Pemuatan

Menurut Capt. Istopo. M.Sc, Master Mariner, Kapal dan_Muatannya, Cetakan Kedua, Jakarta, 1999, antarlain :

1. Dokumen Pembongkaran

- a. *Manifest* yaitu suatu dokumen atau daftar muatan yang ada diatas kapal dari macam – macam barang dari berbagai pelabuhan untuk suatu tujuan / pelabuhan bongkar.
- b. *Hatch List* yaitu dokumen / daftar muatan dari tiap palka perpartainya / jumlahnya.
- c. *Stowage Plane* yaitu dokumen mengenai bentuk belahan kapal untuk mengetahui situasi penumpukan barang diatas palka kapal.
- d. *Daily Report* yaitu dokumen kegiatan dari hasil bongkar selama satu hari kerja (kegiatan harian).
- e. *Tally Sheet* yaitu Dokumen yang menghitung jumlah colly yang dimuat / dibongkar (termasuk catatan rusak kalau ada untuk pertanggung jawaban kepada kapal / gudang).
- f. *Balance* yaitu suatu daftar yang digunakan untuk mengetahui sisa berapa jumlah barang yang belum di bongkar diatas kapal.
- g. *Statement of Fact* yaitu catatan hasil kerja secara keseluruhan tentang kegiatan bongkar muat yang diperinci melalui saat bongkar sampai akhir dengan menyebutkan jumlah hasil yang diperoleh.
- h. *Short Landed / over landed* yaitu suatu dokumen yang melaporkan tentang kekurangan / kelebihan colly yang dibongkar dari kapal yang ditanda tangani oleh chief officer dan tallyman.
- i. *Damage Cargo* yaitu dokumen yang melaporkan tentang kerusakan barang pada waktu pembongkaran barang (jika ada).

2. Dokumen Pemuatan

- a. *Notice of Readines* (NOR) yaitu surat pemberitahuan atau pernyataan tertulis dari nakhoda yang menyatakan bahwa kapal sudah siap dioperasikan untuk kegiatan pemuatan.
- b. *Cargo List / Loading List* (daftar muatan barang) yaitu daftar barang yang akan di muat diatas kapal dari suatu pelabuhan pemuatan.
- c. *Mate's Receipt* yaitu tanda bukti bahwa barang sudah diatas kapal yang mana dokumen ini di tanda tangani oleh Mualim I.
- d. *Tally sheet* yaitu dokumen yang menghitung jumlah colly yang dimuat / dibongkar (termasuk catatan rusak kalau ada untuk laporan pertnggung jawaban kepada kapal / gudang).
- e. *Labour Sheet* yaitu dokumen yang mencatat jumlah TKBM, jam efektif kerja, peralatan yang digunakan untuk penanggung jawaban ke kapal.
- f. *Stowage Plane* yaitu dokumen yang mengenai bentuk belahan kapal untuk mengetahui

situasi penumpukan barang yang dimuat.

- g. *Daily Report* yaitu dokumen kegiatan dari hasil muatan selama satu hari kerja (kegiatan harian).
- h. *Biil of Lading* (belum di tanda tangani) Surat perjanjian dari pengangkutan yang menerima muatan dan dibawa ketempat tujuan sertah menyerahkan kepada penerima dengan ketentuan / persyaratan. (Herman A. carel Lawalata, B. Sc, Pelayaran dan Niaga Pelayaran. Aksara Baru, Jakarta, 1981).

2.4 Pelaksanaan Bongkar Muat

Pelaksanaan bongkar muat diambil dari pelabuhan juwana langsung.

1. Bongkar / Muat Langsung

- a. Bongkar Langsung atau biasa disebut *Lossing* Bongkar dari kapal langsung diterima oleh penerima barang (consignee) tanpa melalui gudang lini I. Consignee dapat menerima barang langsung dari tackle dengan menggunakan truck. Jika barang bongkaran diterima oleh consignee dari derek kapal langsung di atas bak truck, disebut *Truck Lossing* dan jika karena kesulitan teknis barang harus diturunkan dulu ke kade, kegiatan semacam ini disebut ***Kade Lossing***.
- b. Muat Langsung atau biasa disebut ***Afscheep*** Adalah kebalikan dari kegiatan bongkar langsung. Jika barang muatan dari alat angkutan shipper langsung dengan Derek kapal dimuat ke kapal kegiatan ini disebut ***truck afscheep*** karena kesulitan teknis harus diturunkan dulu ke kade, kegiatan ini disebut ***Kade Afscheep***. Sesuai kebijaksanaan pemerintahannya barang – barang tertentu yang diijinkan bongkar / muat secara langsung, seperti sembilan bahan pokok, bahan baku untuk industri dan barang antar pulau.

2.5 Bongkar / Muat Tidak Langsung.

1. Bongkar Tidak Langsung

Adalah kegiatan membongkar barang dari kapal dimana barang tersebut tidak langsung diterima oleh consignee dari Derek kapal, tetapi barang harus ditimbun dulu di gudang / lapangan lini I, menunggu proses dokumen pengeluaran.

2. Muat Tidak Langsung

Adalah kegiatan memuat barang ke kapal, dimana barang tersebut tidak langsung dari angkutan shipper dengan derek dimuat ke kapal, tetapi harus melalui penimbunan gudang / lapangan lini I. Kegiatan bongkar / muat tidak langsung adalah proses kegiatan stevedoring, cargodoring, receiving / delivery. Pada umumnya barang – barang ekspor /

import dikerjakan dengan cara tidak langsung (kecuali barang tertentu yang diijinkan).

2.6 Faktor – faktor Yang Mempengaruhi Bongkar muat

Faktor yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat adalah berkaitan dengan masalah kuantitas barang yang dapat dipindahkan pada kegiatan tersebut sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu:

1. Daya angkat suatu peralatan

Peralatan harus dioperasikan secara maksimal maka dari sini dapat diketahui keuntungan III dan kapasitas maksimum adalah menaikkan kuantitas barang yang dipindahkan yang akhirnya akan menekan biaya per ton barang.

a. Sifat barang yang akan ditangani

Melalui peralatan harus diketahui sifat barang tersebut contohnya adalah berapa jumlah berat barang, kemampuan / kekuatan barang, sehingga dapat ditentukan apakah perlu menggunakan alat tambahan atau tidak.

b. Peralatan yang dibutuhkan

Spesifikasi teknis peralatan seperti daya angkat, kecepatan, kemampuan manuver dalam hal ini sangat memegang peranan yang penting.

2.2 Gambaran Umum Obyek Penulisan

1. Sejarah Pelabuhan Juwana

Juwana adalah sebuah kecamatan di kabupaten Pati, Provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Kota Juwana terletak di jalur pantura yang menghubungkan kota Pati dan kota Rembang. Kecamatan ini mempunyai banyak lapangan pekerjaan, Pelabuhan Juwana menjadi salah satu tulang punggung kekuatan perekonomian kecamatan Juwana. Pelabuhan ini menjadi salah satu pintu masuk-masuk kapal pengangkut kayu dari Kalimantan (sekarang sudah tidak aktif), sekarang lebih banyak kapal barang dan kapal nelayan. Hasil tambak maupun tangkapan nelayan didapat antara lain:

bandeng, udang, tongkol, kakap merah, ikan pe, cumi, dan kerapu (Sudarso, 2007).

Salah satu kecamatan dari kabupaten Pati yang memiliki pelabuhan perikanan ikan (PPP) yang cukup besar adalah Kecamatan Juwana. Kecamatan Juwana memiliki luas wilayah 5.593 ha (55,93 km²), dengan batas wilayah :

a. Sebelah utara berbatasan dengan laut Jawa

b. Sebelah timur berbatasan dengan kecamatan Batangan

c. Sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Jakenan dan Kecamatan Pati

d. Sebelah barat berbatasan dengan kecamatan Wedarjikasa

2. Letak Geografis

Pelabuhan Juwana terletak di desa Bajomulyo, Kecamatan Juwana, Kabupaten Pati. Akses jalan 90 km dari ibu kota provinsi, 14 km dari ibu kota kabupaten, 1 km dari ibu kota kecamatan. Pelabuhan Juwana secara geografis terletak antara $111^{\circ} 9,1'$ BT dan $6^{\circ} 42,3'$ LS di Desa Bajomulyo, Kecamatan Juwana, Kabupaten Pati dengan panjang pantai 60,0 Km serta berada di sisi Barat sungai Juana sepanjang 1.346 m dengan luas lahan ± 15 Ha. Kondisi tanah lahan Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo adalah lumpur berpasir dan kondisi pantai cukup landai dengan indikasi gerakan sedimen di muara sungai dari arah timur menuju ke arah barat.

3. Demografi

Jumlah penduduk kecamatan Juwana sebanyak 87.484 jiwa (2006) yang terdiri atas 43.565 jiwa laki-laki dan 43.919 jiwa penduduk perempuan. Mayoritas penduduk kecamatan Juwana bermata pencarian sebagai petani, nelayan dan buruh.

Kecamatan ini mempunyai banyak lapangan kerja. Hal yang menjadi ciri khas kecamatan Juwana adalah usaha kerajinan logam kuningan yang sebagian besar terdapat di desa Growonglor dan sekitarnya, serta usaha tambak perikanan di desa Bajomulyo, Agungmulyo dan desa-desa sekitarnya. Dua perusahaan kuningan terbesar dari kota Juwana adalah Krisna & Sampurna.

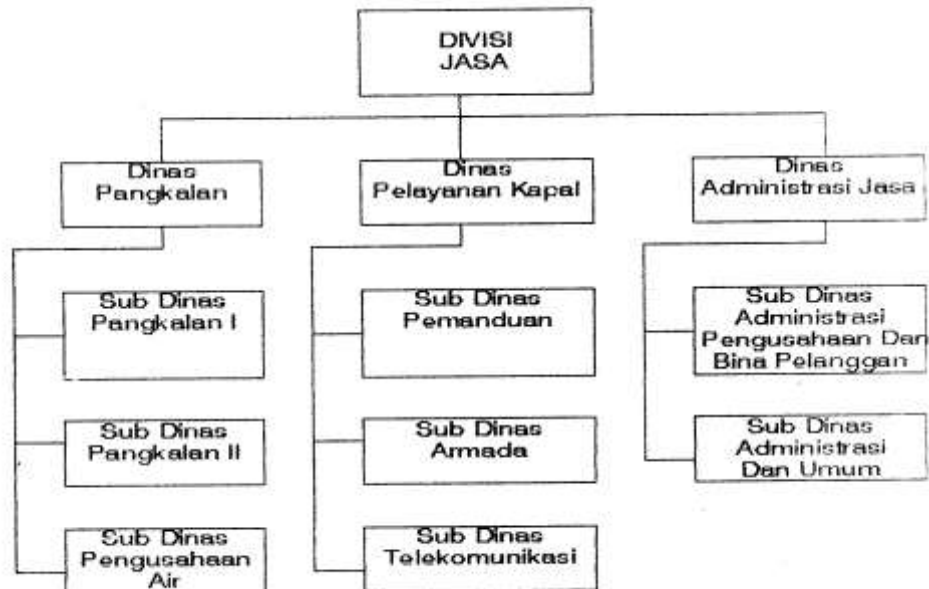
Kota Juwana juga merupakan kota industri. Pabrik Rokok Djarum mempunyai cabang produksi di Kota Juwana, dan juga Pabrik Rokok Tapel Kuda, yang merupakan salah satu pabrik rokok tertua di Indonesia, basis produksinya berada di kota Juwana. Selain Pabrik Rokok, kota Juwana juga memiliki pabrik minyak kacang.

Pelabuhan Juwana menjadi salah satu tulang punggung kekuatan perekonomian kecamatan Juwana. Pelabuhan ini menjadi salah satu pintu masuk kapal-kapal pengangkut kayu dari Kalimantan. Hasil tambak maupun tangkapan nelayan yang didapat antara lain: bandeng, udang, tongkol, kakap merah, kepiting, ikan pe, cumi, dan kerapu.

Baru-baru ini dibuka sebuah wahana wisata air dan darat baru di Juwana, tepatnya di Jl. Juwana - Rembang Km.8 Ds. Bumimulyo (Mujil) Kec. Batangan Kab. Pati. Nama wahana wisata ini adalah Juwana Water Fantasy, terdiri dari 37 wahana yang diharapkan oleh

pemilikinya yang merupakan warga juwana asli menjadi salah satu objek wisata kebanggan Juwana yang dikenal diseluruh Indonesia.

4. Struktur Organisasi



Sumber : Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III
NO. KEP 31/ 116/PIII – 99 tanggal 09 Juli 1999

4.1 Potensi SDM, Sarana Dan Prasarana

1. Sumber daya Manusia Perikanan
 - a. Jumlah nelayan : 2998 orang
 - b. Juragan : 328 orang
 - c. Pandega : 1805 orang
 - d. Bakul : 438 orang
2. Kapal Perikanan dan Alat Tangkap

Kapal Perikanan \leq 30 GT : 206 unit

Dengan alat tangkap

 - a. Mini purse seine : 14 unit
 - b. Cantrang : 42 unit
 - c. Jaring cumi : 31 unit
 - d. Bottom long line : 88 unit
 - e. Kapal pengangkut : 30 unit

Kapal Perikanan $>$ 30 GT : 141 unit

