



**ANALISIS FINANSIAL USAHA DOCKING KAPAL PURSE SEINE
DI CV PUTRA BAROKAH KABUPATEN PATI**

Business Financial Analysis Purse Seine Boat Docking at CV Putra Barokah Pati Regency

Bagus Mukti Wibowo, Herry Boesono^{*)}, Indradi Setiyanto

Program Studi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Jurusan Perikanan
Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Jawa Tengah – 50275, Telp/fax. +6224 747698
(email: bagus_mukti_wibowo@yahoo.com)

ABSTRAK

Kapal *purse seine* adalah salah satu kapal yang secara khusus dirancang untuk digunakan menangkap ikan dengan jenis alat tangkap *purse seine*, yang berbahan dasar kayu, dimana bahan tersebut sangat memerlukan perawatan. *Dock* adalah suatu fasilitas yang dipergunakan untuk perbaikan kapal. *Docking* kapal menjadi suatu kegiatan ekonomi karena dapat menghasilkan pendapatan dan keuntungan. Di PPP Bajomulyo terdapat fasilitas *docking* yang dimiliki oleh CV Putra Barokah. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kapasitas *docking* kapal yang telah ada di CV Putra Barokah Kabupaten Pati dan menganalisis aspek finansial usaha *docking* kapal *purse seine* dengan pendekatan *NPV*, *IRR*, *B/C ratio* dan *PP*. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif, yaitu suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dock CV Putra Barokah sudah memenuhi kapasitas *docking* kapal *purse seine* di Kabupaten Pati, dikarenakan tidak melebihi daya tampung rata-rata per bulan dan Usaha *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah di Kabupaten Pati dikatakan layak dan menguntungkan dilihat dari nilai rata-rata NPV sebesar Rp. 319.066.221,53, besar nilai rata-rata IRR adalah 28,84%, dan besar rata-rata nilai B/C Ratio adalah 1,54. Pengembalian modal sedang dengan nilai PP selama 4,87 tahun.

Kata Kunci : *Dock; Purse Seine; Finansial Usaha.*

ABSTRACT

Purse seiner is one of the ships that are specifically designed for use fishing with purse seine gear types, which is made from wood, where the material is in need of care. Dock is a facility that is used for ship repair. Docking the boat into an economic activity because it can generate revenue and profit. PPP Bajomulyo docking facilities are owned by CV Putra Barokah. The purpose of this study was to determine the capacity of the existing vessels docking in CV Putra Barokah Pati regency and analyze the financial aspects of the business docking purse seiner with the approach of NPV, IRR, B/C ratio and PP. The method used in this research is descriptive method, a method in researching the status of a group of people, an object, a set of conditions, a system pemikiran, or a class of events in the present. The results showed that the Dock CV Putra Barokah already meet a capacity of purse seine vessels docking in Pati regency, because the capacity does not exceed the average per month and Docking attempt purse seiner CV Putra Barokah in Pati regency is feasible and advantageous seen from an average NPV value of Rp. 319,066,221.53, large average value of IRR is 28.84%, and the average size of the B / C ratio is 1.54. Payback was the PP value for 4.87 years.

Keywords : *Dock; Purse Seine; Analysis Financial.*

**) Penulis Penanggungjawab*

1. PENDAHULUAN

Indonesia adalah salah satu negara di benua Asia yang memiliki perairan laut seluas 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Sebagai negara maritim yang memiliki perairan laut yang sangat luas dan kaya akan sumber daya hayati, juga memberikan kesempatan kepada bangsa Indonesia untuk memanfaatkannya melalui berbagai kegiatan perikanan, pertambangan dan pariwisata.

Kegiatan perikanan tidak bisa terlepas dari keberadaan kapal perikanan. Salah satu jenis kapal perikanan yang digunakan untuk melakukan kegiatan perikanan ialah kapal *purse seine*. Kapal *purse seine* adalah salah satu kapal yang secara khusus dirancang untuk digunakan menangkap ikan dengan jenis alat tangkap *purse seine* atau sering juga disebut pukot cincin, kapal ini biasanya mempunyai 30-90 GT dan dilengkapi dengan sarana penyimpanan, pendingin dengan lama melaut 1 sampai 2 bulan untuk menjaga kualitas ikan hasil tangkapan.

Menurut aturan Syahbandar, yaitu Undang-Undang No.17 tahun 2008, kapal yang beroperasi harus melalui perawatan secara rutin. Hal tersebut dikarenakan untuk menjaga keselamatan operasional penangkapan. Oleh karena itu, fasilitas *dock* atau galangan kapal sangat diperlukan untuk pengedokan/perbaikan kapal maupun pembangunan kapal baru.

Dock adalah suatu fasilitas yang dipergunakan untuk pengedokan atau perbaikan kapal maupun pembangunan kapal baru. Biasanya *dock* kapal hanya berfungsi untuk perawatan kapal, sedangkan galangan biasanya untuk pembangunan kapal baru. Tetapi dalam pelaksanaannya *dock* dan galangan dapat untuk perbaikan kapal dan juga dapat untuk pembangunan kapal baru. *Dock* kapal terdiri dari 4 macam yaitu *dock* kolam (*graving dock*), *dock* apung (*floating dock*), landasan tarik (*dock slipway*) dan *dock* angkat (*synchrolift dry dock*).

Docking kapal menjadi suatu kegiatan ekonomi karena dapat menghasilkan pendapatan dan keuntungan. Sebagai suatu unit ekonomi dalam melakukan kegiatan, maka tidak dapat lepas dari prinsip-prinsip ekonomi pada umumnya yaitu bertindak secara ekonomis dalam melakukan pengorbanannya. Oleh karena itu, perlu dilakukan pertimbangan secara matang antara biaya yang dikeluarkan dengan penerimaan yang akan diperoleh. Dalam suatu usaha untuk mendapatkan produktifitas yang tinggi dengan cara menggunakan prinsip ekonomi yaitu mengeluarkan biaya sekecil-kecilnya untuk mendapatkan hasil yang sebesar-besarnya. Untuk melihat sejauh mana prinsip ekonomi digunakan, dapat dilakukan analisis finansial usaha *docking* kapal yaitu dengan menghitung nilai *Net Present Value (NPV)*, *Internal Rate of Return (IRR)*, *Benefit Cost Ratio (B/C Ratio)*, dan *Payback Period (PP)*.

Di Pelabuhan Perikanan Pantai Bajomulyo yang terletak di Jalan Hang Tuah No. 79, Desa Bajomulyo, Kecamatan Juwana, Kabupaten Pati, terdapat fasilitas *docking* yang dimiliki oleh CV Putra Barokah. Secara geografis, terletak antara 6° 41' 52.77"LS dan 111° 09' 13.37"BT di Desa Bajomulyo, Kecamatan Juwana, Kabupaten Pati.

Fasilitas *docking* yang dimiliki oleh CV Putra Barokah di Kabupaten Pati yaitu mempunyai 6 jalur *dock slipway* dari 6 jalur tersebut dibedakan berdasarkan besaran kapal (GT kapal). Terdapat 2 jalur untuk kapal yang berukuran 50 GT ke atas dan 4 jalur untuk kapal yang berukuran 40 GT ke bawah. Perbedaan dari 2 jalur tersebut dimana *slipway* yang untuk kapal 50 GT ke atas menggunakan 3 rell dimana kredel/lori penyangga pada *slipway* tersebut dilengkapi dengan roda tengah sehingga beban yang diterima kredel/lori tidak terlalu berat. Sedangkan pada *slipway* yang untuk kapal 40 GT ke bawah menggunakan 2 rell (kredel/lori) ditumpu pada roda samping tanpa roda tengah.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kapasitas *docking* kapal yang telah ada di CV Putra Barokah Kabupaten Pati untuk kebutuhan *docking* kapal *purse seine* dan menganalisis aspek finansial usaha *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah di Kabupaten Pati dengan Pendekatan *Net Present Value (NPV)*, *Internal Rate of Return (IRR)*, *Benefit Cost Ratio (B/C Ratio)* dan *Payback Period (PP)*.

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai informasi untuk menambah wawasan penulis pada khususnya, serta sebagai informasi bagi masyarakat umum yang berkaitan dengan kapasitas *docking* kapal *purse seine* dan analisis finansial usaha CV Putra Barokah di Kabupaten Pati, dan sebagai sumber informasi yang berkaitan dengan usaha *docking* kapal serta sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya.

2. MATERI DAN METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yang bersifat studi kasus (*case study*). Metode deskriptif ialah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskriptif, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 2003).

Metode Pengambilan Data

Metode pengumpulan data menggunakan metode survei, observasi dan wawancara. Observasi dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat data di lapangan secara langsung. Sedangkan wawancara dilakukan dengan tanya jawab langsung dengan pemilik *docking* kapal, karyawan instansi yang terkait data yang diambil dalam penelitian adalah data primer dan data sekunder

Hal – hal yang diambil dalam penelitian adalah sebagai berikut:

1. Data primer adalah data yang diperoleh sendiri secara langsung dari responden melalui wawancara dan observasi. Wawancara dilakukan terhadap pemilik *docking* mengenai: kapasitas *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah di Kabupaten Pati. Aspek ekonomi yang meliputi modal, biaya (perawatan, perijinan, tenaga kerja dan distribusi), serta pendapatan.
2. Data sekunder adalah data yang berasal dari laporan statistik perikanan dari instansi terkait dan data penunjang lainnya yang diperlukan dalam penelitian. Data sekunder yang diambil berupa jumlah kapal di Kabupaten Pati.

Metode Analisis Data

Metode yang digunakan untuk melakukan analisis finansial usaha *docking* adalah dengan menghitung nilai sebagai berikut :

1. NPV (*Net Present Value*)

Menurut Umar (2009), analisa NPV dapat diketahui dengan rumus :

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+i)^t} - C_0$$

Keterangan:

CF_t : Aliran kas per tahun pada periode t

C₀ : Investasi awal pada tahun ke-0

i : Suku bunga (*discount factor*)

t : Tahun ke-

n : Jumlah tahun

Setelah memperoleh hasil-hasil yang dengan:

- NPV positif, maka investasi diterima; dan jika
- NPV negatif, sebaiknya investasi ditolak

2. IRR (*Internal Rate of Return*)

Menurut Kasmir dan Jakfar (2009), *Internal Rate of Return* (IRR) merupakan alat untuk mengukur tingkat pengembalian hasil intern.

$$IRR = i_1 + \frac{NPV_1}{NPV_1 - NPV_2} \times (i_2 - i_1)$$

Dimana:

i₁ = Tingkat bunga 1 (tingkat *discount rate* yang menghasilkan NPV 1)

i₂ = Tingkat bunga 2 (tingkat *discount rate* yang menghasilkan NPV 2)

NPV₁ = *Net Present Value* 1

NPV₂ = *Net Present Value* 2

Kriteria:

IRR > tingkat bunga relevan, maka investasi dikatakan menguntungkan

IRR < tingkat bunga relevan, maka investasi dikatakan merugikan

3. B/C Ratio (*Benefit Cost Ratio*)

Menurut Rahardi dan Hartono (2003), perbandingan antara tingkat keuntungan yang diperoleh dengan total biaya yang dikeluarkan. Analisa B/C Ratio dapat diketahui dengan rumus:

$$B/C \text{ Ratio} = \frac{\text{Total Pendapatan}}{\text{Total Biaya}}$$

Kriteria:

Jika, B/C Ratio > 0, maka usulan investasi layak

Jika, B/C Ratio < 0, maka usulan investasi tidak layak

4. PP (*Payback Period*)

Payback period didapatkan dari pembagian *present value* kas bersih tahun pertama dengan saldo tahun pertama ditambah dengan pembagian saldo tahun pertama dibagi dengan *present value* kas bersih tahun ke dua ditambah dengan pembagian saldo tahun ke dua dibagi dengan *present value* kas bersih tahun ke tiga, penambahan ini akan terus dilakukan sampai memperoleh saldo positif atau sudah dapat menutupi biaya.

Menurut Kasmir dan Jakfar (2009), metode PP (*Payback period*) merupakan teknik penilaian terhadap jangka waktu (periode) pengembalian investasi suatu proyek atau usaha.

Kriteria:

- Nilai *payback period* kurang dari 3 tahun kategori pengembalian cepat
- Nilai *payback period* 3 - 5 tahun kategori pengembalian sedang.
- Nilai *payback period* lebih dari 5 tahun kategori lambat.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Docking CV Putra Barokah berada di Kecamatan Juwana, Kabupaten Pati. Kecamatan ini berada 12 kilometer dari pusat pemerintahan kabupaten, 87 kilometer dari ibukota propinsi. Secara geografis terletak pada 6°41'52.77"LS dan 111°09'13.37"BT. Kecamatan Juwana mempunyai batas-batas wilayah sebagai berikut :

Sebelah Utara adalah Kecamatan Wedarijaksa,

Sebelah Timur adalah Kecamatan Batangan,

Sebelah Selatan adalah Kecamatan Jakenan dan

Sebelah Barat adalah Kecamatan Pati.

Luas area *docking* 7.200 m² yang dapat menampung rata-rata sebanyak 24 kapal dalam satu bulan. Ukuran dan kapasitas untuk 2 *dock slipway* dapat menampung 50 GT dan mempunyai panjang rell 125 m dengan lebar rell 4 m. Sedangkan 4 jalur *dock slipway* lainnya memiliki kapasitas 40 GT dan mempunyai panjang rell 125 meter dengan lebar 2 meter. Jumlah *dock* yang kecil lebih banyak dari yang besar, hal ini karena kapal-kapal di daerah tersebut lebih banyak kapal-kapal yang berukuran di bawah 40 GT.

Prosedur *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah di Kabupaten Pati sebagai berikut:

- a. Pemilik kapal melakukan registrasi di *dock* tersebut sebelum kapal diperbaiki.
- b. Kapal mengantri sebelum naik *dock*.
- c. Kapal dikosongkan bahan bakar dan muatan-muatannya.
- d. Kapal dipersiapkan untuk dipasang ganjal-ganjal dan siap untuk ditarik ke *dock*.
- e. Kapal diperiksa untuk dinaikkan *dock*.

Sebelum proses awal (penaikan kapal) perlu diperhatikan adalah posisi kapal sebelum kapal dinaikkan antara lain:

1. Pemasangan ganjal kapal di atas *trolley* harus tepat pada posisi pondasi mesin, sekat buritan kapal dan sekat-sekat pada palka.
2. *Trolley* harus terikat dengan kuat pada kapal bagian bawah.
3. *Trolley* harus lurus dan tepat pada posisi rell *slipway*.
4. Kapal mulai ditarik ke *dock* pada saat kapal sudah di ikat dan ganjal-ganjal sudah tepat pada posisinya, dalam memeriksa posisi ganjal sebelum kapal ditarik ke atas (*docking*), diperlukan tenaga penyelam untuk mengetahui posisi ganjal.

Hal berikutnya yang dilakukan setelah proses penaikan kapal, proses selanjutnya adalah pengecekan pada bagian lunas, linggi dan sekat-sekat kapal adalah sebagai berikut:

1. Proses penyekrapan (cuci lambung)
Skrap merupakan kegiatan pembersihan lambung kapal dari teritip biota laut yang sering menempel pada lambung kapal dengan cara mengerok pada lambung kapal dengan alat skrap. Alat ini berbentuk kotak yang terbuat dari baja (salah satu sisinya tajam untuk mengerok kulit lambung kapal) yang disambung dengan tongkat panjang yang terbuat dari kayu. Lambung kapal di bawah garis air perlu dibersihkan karena dapat menyebabkan bocor yang dikarenakan lapuk. Pada *dock slipway* pencucian ini menggunakan air laut yang disemprotkan dengan pompa ketika kapal sudah duduk di atas *dock*. Sebelum kering, teritip-teritip pada lambung kapal tersebut mudah di lepas dengan sekrap.
2. *Brushing* kapal atau gerinda
Brushing adalah gerinda yang digunakan untuk membersihkan bagian-bagian teritip yang susah di bersihkan dengan sekrap terutama pada bagian-bagian sepatu kemudi, daun kemudi dan baling-baling.
3. Penggantian papan-papan di bagian lambung kapal yang mengalami lapuk atau keropos.
4. Pemakalan dan pendempulan
Penggantian papan kulit lambung yang keropos dengan kayu/papan yang baru. Dan pada sambungan antara papan dengan papan di lakukan pemakalan dan pendempulan.

5. Pemberian *fiberglass* bila perlu
Pelapisan *fiberglass* untuk menjaga keawetan papan dan menjaga kebocoran. Setelah papan diganti bahan *fiberglass* terdiri dari serat fiber, resin dan katalis. Proses pelapisan *fiberglass* resin sebagai perekat serat fiber ditambahkan dengan katalis yang fungsinya untuk mempercepat pengeringan, pelapisan dioleskan pada bagian-bagian yang akan dilapisi fiberglass. Kemudian dibagian tersebut dipasang serat fiber.
6. Pengecatan
Pengecatan dilakukan setelah lambung kapal selesai dalam perbaikan dan sudah dalam keadaan kering dan bersih dari kotoran. Pelapisan cat diawali dari lunas (dasar) sampai batas garis air tertinggi. Pengecatan dilakukan dua kali pelapisan. Cat yang pertama yaitu cat dasar. Kemudian cat kedua yang di gunakan adalah jenis cat anti teritip (anti fouling paint) biasa disebut AF berfungsi untuk mencegah menempelnya binatang laut (teritip). Anti fouling paint ini menurut peraturan hanya berfungsi selama 2x24 jam. Cat kedua ini dilakukan pada saat kapal siap turun. Setelah dilakukan pengecatan anti fouling paint, kapal tersebut diturunkan ke dalam air.
7. Dalam perbaikan as *propeller* dan kemudi, biasanya dilakukan sendiri oleh pihak pemilik yang dibantu tenaga dari luar galangan, galangan tidak mengerjakan. Adapun tahapan pemeriksaan bagian as *propeller*, daun kemudi dan as kemudi berikut :
 - a. Pemeriksaan as *propeller*, bila sudah aus dikhawatirkan air dapat masuk, maka dilakukan perbaikan untuk menjaga kebocoran dengan cara pengelasan dan penghalusan kembali.
 - b. Pemeriksaan as kemudi dan daun kemudi, dengan membersihkan daun kemudi dari karat dan teritip (binatang-binatang laut yang menempel), untuk as kemudi bila masih baik maka tidak ada perbaikan.
 - c. Pemeriksaan *propeller*, bila sudah ada yang aus atau retak maka dilakukan pengelasan dan pengalusan permukaan kembali.

Bila kapal telah selesai diperbaiki pada saat air laut mulai pasang tertinggi, maka kapal bisa diturunkan secara perlahan. Dalam proses penurunan kapal, tali atau baja yang menarik adalah kebalikan dari tali atau baja yang digunakan pada saat menaikkan kapal. Penurunan kapal ini secara perlahan dengan menurunkan *trolley* yang diikat dengan tali dan penurunan diatur oleh putaran *gear box* yang digerakkan oleh mesin diesel.

Sling atau tali baja yang terikat pada *trolley* diatur dengan mesin diesel sehingga secara perlahan kapal akan turun. Setelah kapal turun dengan tegak dan tidak terjadi kemiringan dan kebocoran terutama pada bagian-bagian bawah air maka *trolley* dapat dilepas dan kapal diikat. Supaya kapal dapat selesaikan perbaikan-perbaikan yang ada di atas geladak (pengecatan dan pemasangan perlengkapan-perengkapan kapal).

Analisis Finansial Docking Kapal Purse Seine CV Putra Barokah di Kabupaten Pati

Net Present Value adalah selisih antara pendapatan dengan pengeluaran yang telah di *present value*kan lebih dari nol. Metode ini menggunakan *discount rate* sebesar 15% sesuai dengan tingkat bunga bank rata-rata yang berlaku di Bank komersial Jawa Tengah. Apabila penerimaan kas bersih dimasa yang akan datang lebih besar dari pada nilai investasi maka proyek ini dikatakan menguntungkan/layak, sedangkan apabila penerimaan kas bersih dimasa yang akan datang lebih kecil dari nilai investasi atau NPV bernilai negatif maka proyek dikatakan tidak menguntungkan atau tidak layak.

Apabila $NPV < 0$ berarti investasi usaha *docking* kapal tersebut tidak layak dikembangkan lebih lanjut. Pada keadaan nilai $NPV = 0$ berarti investasi usaha *docking* kapal tersebut hanya mengembalikan manfaat yang persis sama dengan tingkat pembiayaan yang dikeluarkan. Berdasarkan hasil perhitungan nilai NPV rata-rata usaha *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah sebesar Rp319.066.221,53. Nilai penerimaan ini lebih dari 0 maka proyek ini dikatakan layak dan menguntungkan.

Internal Rate of Return dari usaha *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah adalah 28,84%. Perhitungan *Internal Rate of Return* ini dengan asumsi pengembalian nilai investasi setiap rupiah dalam satu tahun usaha. Usaha tersebut akan tetap menguntungkan jika bunganya masih dibawah 28,84%. Investasi dikatakan menguntungkan jika nilainya lebih besar dari tingkat bunga relevan, dari hasil perhitungan untuk usaha *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah dikatakan menguntungkan atau layak karena nilai IRR lebih besar dari bunga yang disyaratkan yaitu 15%.

Besar *discount factor* adalah 15% disesuaikan dengan nilai suku bunga yang berlaku saat ini. Besar B/C Ratio yang didapatkan adalah 1.54. Jika B/C Ratio > 0 maka usulan investasi layak dan menguntungkan, dari hasil perhitungan yang dilakukan untuk usaha *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah di Kabupaten Pati nilai B/C Ratio lebih besar dari nol maka usaha tersebut dikatakan menguntungkan atau layak.

Menurut Riyanto (1991) dalam Kisworo, dkk (2013), tingkat pengembalian modal pada usaha dikategorikan cepat jika nilai *payback period* kurang dari 3 tahun. Jika nilai *payback period* lebih dari 3 tahun tetapi kurang dari 5 tahun berarti dikategorikan tingkat pengembalian sedang. Dan apabila nilai *payback period* lebih dari 5 tahun maka tingkat pengembalian lambat.

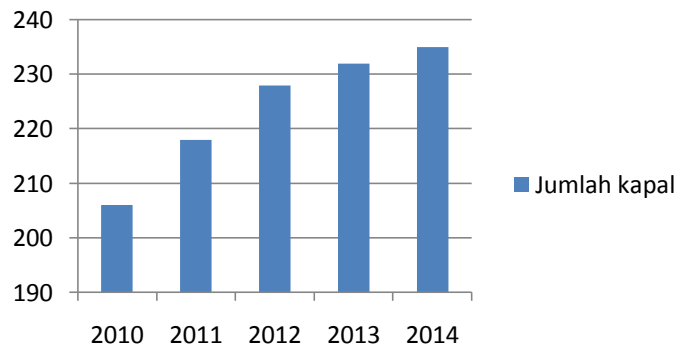
Payback period merupakan metode yang digunakan untuk mengukur seberapa cepat suatu investasi dapat kembali. Semakin cepat pengembalian biaya investasi dalam suatu usaha, maka semakin baik usaha tersebut untuk dilanjutkan karena modal akan berputar dengan lancar. Nilai *payback period* dari usaha *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah di Kabupaten Pati yaitu 4,87 tahun atau 4 tahun 8 bulan 1 hari. Hal tersebut menunjukkan tingkat pengembalian modal sedang. Tingkat pengembalian modal dikatakan sedang karena nilai *payback period* kurang dari 5 tahun.

Analisis Kapasitas *Docking* Kapal *Purse Seine* CV Putra Barokah di Kabupaten Pati

Semakin meningkatnya aktivitas perdagangan perikanan di dalam negeri, mempengaruhi jumlah kebutuhan kapal yang ada. Sehingga hal ini akan mendorong industri galangan kapal Indonesia semakin berkembang. Biasanya kapal niaga yang mengangkut barang harus melakukan *docking* minimal dua tahun sekali sedangkan kapal pengangkut penumpang harus *docking* setiap 1 tahun sekali, ini tentunya banyak sekali, sedangkan galangannya masih minim.

Begitu halnya, kondisi yang terlihat pada *docking* kapal *purse seine* CV Putra Barokah ini yaitu banyak kapal yang sedang mengalami proses pengedockan baik perawatan kapal maupun perbaikan kapal. Proses pengedockan kapal yang terdapat di CV Putra Barokah hanya dapat melakukan *docking* kapal dengan ukuran kapal 50 GT ke atas dan 40 GT ke bawah. Pada *dock* CV Putra Barokah hanya memiliki 1 unit sistem pengedockan kapal berupa *slipway dock* yang digunakan untuk proses pengedockan kapal.

Pada tahun 2010, jumlah kapal *purse seine* yang melakukan *docking* sebanyak 226 kapal. Di tahun 2011 mengalami peningkatan yaitu sebanyak 240 kapal. Begitu pula di tahun 2012, sebanyak 253 kapal yang melakukan *docking*. Tahun 2013 terjadi peningkatan jumlah kapal yang melakukan *docking* sebanyak 254 kapal. Dan terjadi pula peningkatan aktifitas pengedockan kapal sebanyak 267 kapal di tahun 2014.



Sumber : Hasil Penelitian, 2015

Gambar 1. Grafik Jumlah Kapal per bulan Tahun 2010 sampai Tahun 2014 yang melakukan *docking*

Berdasarkan hasil penelitian, jumlah maksimum kapal berada pada bulan Desember karena merupakan musim paceklik sehingga banyak kapal-kapal lebih memilih di darat dan tidak melaut, disebabkan oleh ombak laut yang tinggi dan menyebabkan turunnya hujan. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, bahwa daya tampung rata-rata *docking* kapal *purse seine* per bulan sebanyak 24 kapal. Sedangkan data yang diperoleh dari hasil penelitian, menyebutkan bahwa dari bulan Januari 2010 sampai dengan bulan Desember 2014, jumlah kapal yang melakukan *docking* pada jangka waktu 1 bulan tidak melebihi daya tampung rata-rata. Sehingga dapat dikatakan bahwa *Dock* CV Putra Barokah dapat memenuhi kebutuhan kapasitas *docking* kapal *Purse Seine* di Kabupaten Pati.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Dock CV Putra Barokah sudah memenuhi kapasitas *docking* kapal *purse seine* di Kabupaten Pati, dikarenakan tidak melebihi daya tampung rata-rata per bulan.
2. Usaha *docking* kapal *purse seine* di CV Putra Barokah Kabupaten Pati dikatakan layak dan menguntungkan dilihat dari nilai rata-rata NPV sebesar Rp 319.066.221,53, besar nilai rata-rata IRR adalah 28,84%, dan besar rata-rata nilai B/C Ratio adalah 1,54. Pengembalian modal sedang dengan nilai PP selama 4,87 tahun.



Saran

1. Perlu adanya aturan dalam pengaturan antrian kapal yang akan melaksanakan *docking* di CV Putra Barokah supaya kapal tidak terlalu lama menunggu.
2. Perlu adanya fasilitas penambahan mesin diesel sebagai penarik kapal, hal ini untuk menjaga saat mesin mengalami kerusakan maka pelaksanaan penarikan kapal tetap dapat dilaksanakan.
3. Perlu ditingkatkan fasilitas-fasilitas untuk perbaikan mesin as *propeller*, as daun kemudi yang selama ini dikerjakan dari pihak luar karena galangan hanya memperbaiki penggantian papan kayu.

DAFTAR PUSTAKA

- Boesono, Herry dan Rahmi Hidayati, Nur. 2008. Analisis Keuntungan Usaha Dock Slipway dan Dock Angkat di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Universitas Diponegoro. Semarang. *Jurnal Sainstek Perikanan*. 3 (2) : 74 – 81.
- Kasmir dan Jakfar. 2009. Studi Kelayakan Bisnis Edisi Kedua. Prenada Media Group. Jakarta.
- Kisworo, R., Suradi WS dan Abdul Ghofar. 2013. Analisis Hasil Tangkapan, Produktivitas dan Kelayakan Usaha Perikanan Rawai Dasar di PPI Bojomulyo Kabupaten Pati. *Journal of Management Aquatic Resources*. 2 (3) : 190-196.
- Nazir, Moch. 2003. Metode Penelitian. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Rahardi, F dan Rudi Hartono. 2003. Agribisnis. Penebar Swadaya. Jakarta.
- Umar, Husain. 2009. Studi Kelayakan Bisnis Edisi-3. PT Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.