

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PELAKU USAHA MEMILIH PELABUHAN BONGKAR MUAT DI PROVINSI JAMBI

Septa Riadi^{1,3,4*}, Eva Anggraini¹⁾ dan Yudi Wahyudin^{1,2,5)}

1. Magister Ekonomi Kelautan Tropika , IPB University
2. Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan, LPPM, IPB University
3. Prody Manajemen, Universitas Sang Bumi Ruwa Jurai, Lampung
4. Doktoral Manajemen Pendidikan Islam , UIN Raden Intan , Lampung
5. Fakultas Pertanian, Universitas Djuanda, Bogor

email :septariadi.sr@gmail.com

Abstrak

Indonesia merupakan negara kepulauan yang membutuhkan konektivitas antar pulau lewat pelabuhan. Jambi merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang memiliki lokasi strategis di tengah Selat Malaka, namun pelabuhan di Provinsi Jambi belum menjadi pilihan utama para pelaku usaha untuk melakukan proses bongkar muat. Untuk itu perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pelaku usaha dalam menentukan pelabuhan bongkar muat di Provinsi Jambi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis partisipatif prospektif, analisis prospektif adalah metode penelitian yang dilakukan dengan sebuah forum group discussion diantara para ahli dibidang pelabuhan sehingga didapatkan variabel-variabel paling berpengaruh. Hasil analisis prospektif menemukan bahwa faktor yang paling berpengaruh dalam pengambilan keputusan pelaku usaha adalah biaya / tarif, infrastruktur jalan, jarak, dan arus pelayaran jika faktor-faktor tersebut dapat dioptimalkan akan meningkatkan pendapatan nasional dan daerah dari PNB, pajak dan juga bea keluar / impor, mengurangi pengangguran dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di Provinsi Jambi

Kata kunci: Pelabuhan, Analisis prospektif, Jambi

Abstract

Indonesia is an archipelago state that requires inter-island connectivity through the port. Jambi is one of the provinces in Indonesia that has a strategic location in the central of the Straits of Malacca, but the ports in Jambi province have not become the main choice of business people to carry out the loading and unloading process. It is necessary to conduct research to determine the factors that influence the decisions of business actors in determining port loading and unloading ports of Jambi province. The method used in this study is prospective participatory analysis. The results of the prospective analysis found that the most influential factors in decision making of business actors are costs / tariffs, road infrastructure, distance, and shipping flow if these factors can be optimized it will be increase national and regional income from PNB, taxes and also export / import duties, reduce unemployment and improve the welfare of the people in Jambi province

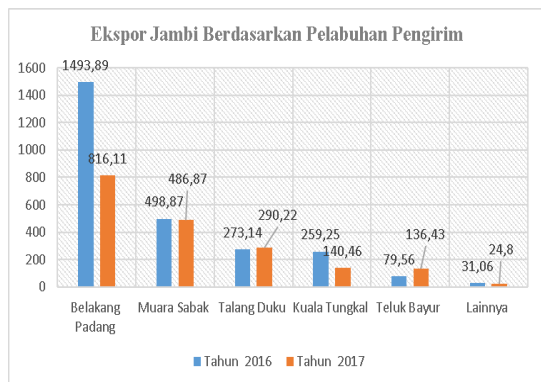
Keywords: Port, Prospective analysis, Jambi

PENDAHULUAN

Ekspor asal Provinsi Jambi ke beberapa negara melalui beberapa pelabuhan yakni pelabuhan di dalam Provinsi Jambi seperti Pelabuhan Kuala Tungkal, Muara Sabak dan Talang Duku di Kota Jambi. Dan pelabuhan di luar

Jambi seperti Belawan (Sumatera Utara), Teluk Bayur (Sumatera Barat), Plaju (Sumatera Selatan). Bahkan terdapat ekspor melalui pelabuhan udara seperti Bandar Udara Kuala Namu dan Bandar Udara Soekarno Hatta. Sampai dengan tahun 2016 nilai ekspor asal Provinsi Jambi yang melalui Pelabuhan Jambi

mencapai 48,4% dan yang melewati pelabuhan di luar Jambi 51,6%. Data diatas menunjukkan bahwa pelabuhan-pelabuhan di provinsi jambi tidak menjadi pilihan pelaku usaha sebagai elabuhan bongkar muat.



Sumber : BPS Jambi (Diolah 2019)

Gambar 1 Total Nilai Ekspor Provinsi Jambi (Juta USD)

Berdasarkan data ekspor Provinsi Jambi dari tahun 2014 hingga tahun 2018 menunjukkan pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Jambi bukan merupakan pilihan utama pelaku usaha. Dalam kurun waktu 5 tahun terakhir pelabuhan-pelabuhan dalam Provinsi Jambi yaitu Pelabuhan Kuala Tungkal, Muara Sabak dan Talang Duku hanya berkontribusi rata rata 42,92% terhadap volume perdagangan ekspor Provinsi Jambi, sisanya masih dilakukan melalui pintu-pintu pelabuhan lain diluar Provinsi Jambi terutama Pelabuhan Belakang Padang di Kepulauan Riau yang dalam 5 tahun terakhir menjadi pilihan bagi 51,8% barang Provinsi Jambi untuk dikirim ke luar negeri. Hal ini tentu menarik untuk menjadi topik kajian mengenai mengapa para pelaku usaha lebih memilih melakukan bongkar muat di pelabuhan di luar Provinsi Jambi. Salah satu yang menjadi faktor penentu dalam pengambilan keputusan dari pelaku ekonomi adalah biaya (Lantu *et al* 2016; Elim *et al* 2016; Sallao dan Nugroho 2019; Krisnayanti dan Sanjaya 2016). Salah satu

komponen biaya adalah biaya transaksi. Adanya retribusi dan pungutan-pungutan di Pelabuhan atau biaya-biaya yang lain dapat menjadi biaya transaksi bagi pelaku usaha. Berdasarkan rumusan masalah di atas maka pertanyaan dari penelitian ini adalah Mengapa Arus perdagangan/ekspor mayoritas Provinsi Jambi tidak melalui pelabuhan-pelabuhan yang ada di Provinsi Jambi?

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pelaku usaha dalam memilih pelabuhan bongkar muat di Provinsi Jambi

TINJAUAN PUSTAKA

Pelabuhan dan Angkutan Laut

Pelabuhan adalah pusat aktifitas ekonomi kelautan, sehingga keberadaannya mampu melancarkan arus bongkar muat barang dan pelayanan penumpang dengan tingkat kenyamanan, keamanan dan biaya yang kompetitif (Kusumastanto 2006). Selain itu pelabuhan dapat menghela pertumbuhan ekonomi wilayah, di mana pelabuhan merupakan titik sentral yang menghubungkan perpindahan muatan barang-barang, berupa barang-barang produk kebutuhan dalam negeri dan barang-barang ekspor. Kegiatan pelabuhan, angkutan laut dan angkutan darat merupakan bagian dari ekonomi nasional, regional dan lokal. Menurut Kramadibrata (2002) dua hal yang disumbangkan oleh pelabuhan untuk meningkatkan perekonomian adalah yang bersifat terukur dan tidak terukur. Hal-hal yang terukur seperti pajak-pajak, dividen dan retribusi, sedang yang tidak terukur adalah kesempatan kerja dan tumbuhnya usaha-usaha di sekitar pelabuhan, sebagai efek ganda kegiatan kepelabuhanan yang akan memberikan nilai tambah ekonomi pada daerah sekitar pelabuhan. Pelabuhan

laut berperan penting terhadap pembangunan ekonomi, oleh sebab itu dalam perencanaan lokasi pelabuhan laut harus dipadukan dengan tujuan pembangunan nasional dan daerah, dan pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru. Pelabuhan mempunyai tiga fungsi pokok, diantaranya yaitu:

Teori Kebijakan Publik

Pembangunan merupakan aktivitas yang dilakukan oleh pemerintah, masyarakat, dan pihak swasta berlangsung secara terus-menerus dan berkesinambungan dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, baik pada aspek materiil maupun spiritual (Afandi dan Warjio 2015). Pembangunan perlu dikendalikan melalui suatu kebijakan yang memuat pedoman pelaksanaan tindakan dan bahkan memuat larangan-larangan tertentu untuk menjamin proses pembangunan dapat terarah sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Terbitnya kebijakan publik dilandasi kebutuhan untuk penyelesaian masalah yang terjadi di masyarakat. Kebijakan publik ditetapkan oleh para pihak (*stakeholders*), terutama pemerintah yang diorientasikan pada pemenuhan kebutuhan dan kepentingan masyarakat. Makna dari pelaksanaan kebijakan publik merupakan suatu hubungan yang memungkinkan pencapaian tujuan-tujuan atau sasaran sebagai hasil akhir dari kegiatan yang dilakukan pemerintah. Kekurangan atau kesalahan kebijakan publik akan dapat diketahui setelah kebijakan publik tersebut dilaksanakan, keberhasilan pelaksanaan kebijakan publik dapat dilihat dari dampak yang ditimbulkan sebagai hasil evaluasi atas pelaksanaan suatu kebijakan (Rohman 2016).

Pelaksanaan kebijakan secara sederhana adalah pelaksanaan atau penerapan suatu kebijakan. Pelaksanaan kebijakan bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan, atau mekanisme yang dibingkai pada suatu sistem tertentu. Pelaksanaan

kebijakan merupakan suatu kegiatan terencana yang dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu (Haerul *et al* 2016). Pelaksanaan kebijakan tidak hanya menyangkut perilaku lembaga administratif yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program, melainkan menyangkut pula pada partisipasi masyarakat, kekuatan politik, ekonomi dan sosial dengan berbagai pihak. Pelaksanaan kebijakan yang dilaksanakan secara tepat sasaran dan berdaya guna akan mampu memecahkan suatu permasalahan secara baik, semakin kompleks permasalahan kebijakan dan semakin mendalam analisis yang digunakan, semakin diperlukan teori dan modal yang mampu menjelaskan ketepatan pelaksanaan kebijakan tersebut (Rohman 2016). Analisa kebijakan perlu dilakukan, terutama berkenaan dengan dampak yang dihasilkannya. Kajian pelaksanaan kebijakan bertujuan agar suatu kebijakan tidak bertentangan dan merugikan kepentingan masyarakat.

Teori Pengambilan Keputusan

Decision making atau pengambilan keputusan merupakan komponen yang sangat penting dalam kehidupan tiap individu, termasuk dalam sebuah organisasi. Pengambilan keputusan juga dapat mempengaruhi kesuksesan ataupun kegagalan seseorang dalam hidupnya, termasuk dalam kesuksesan ataupun kegagalan sebuah organisasi. Begitupun dalam organisasi atau pemerintahan, pengambilan keputusan merupakan keharusan yang hampir selalu dilakukan oleh pengambil keputusan atau pemimpin. Pengambilan keputusan terkadang sangat dipertimbangkan bahkan untuk tindakan-tindakan yang sangat pribadi seperti penelitian Maharani (2015) yang meneliti faktor yang mempengaruhi seseorang membeli iPhone. Maharani melakukan penelitian tentang pencarian informasi, evaluasi alternatif, pembelian serta

perilaku pasca pembelian oleh konsumen. Mayoritas konsumen membeli iPhone karena fungsi utama sebagai alat komunikasi serta fungsi entertainment. Sumber informasi dalam pembelian iPhone mayoritas adalah teman.

Pengambilan keputusan menurut Baron dan Byrne (2005) adalah suatu proses melalui kombinasi individu atau kelompok dan mengintegrasikan informasi yang ada dengan tujuan memilih satu dari berbagai kemungkinan tindakan. Sedangkan Dermawan (2006) menyebutkan bahwa pengambilan keputusan adalah ilmu dan seni pemilihan alternatif solusi atau alternatif tindakan dari sejumlah alternatif solusi dan tindakan yang tersedia guna menyelesaikan masalah. Selain itu, pengambilan keputusan juga dapat berarti merupakan seseorang atau sekelompok yang berwenang untuk membuat pilihan akhir atau keputusan memilih satu diantara beberapa alternatif solusi terhadap masalah atau pencapaian tujuan.

Menurut Hasan (2002) pengambilan keputusan adalah suatu pendekatan yang sistematis terhadap hakikat alternatif yang dihadapi dan mengambil tindakan yang menurut perhitungan merupakan tindakan yang paling tepat. Gibson *et al* (1996) menjelaskan pengambilan keputusan sebagai proses pemikiran dan pertimbangan yang mendalam yang dihasilkan dalam sebuah keputusan. Pengambilan keputusan merupakan sebuah proses dinamis yang dipengaruhi oleh banyak kekuatan termasuk lingkungan organisasi dan pengetahuan, kecakapan dan motivasi.

METODE PENELITIAN

Analisis Prospektif Partisipatif

Prospektif berasal dari bahasa Perancis "*La prospective*" yang artinya dalam bahasa Indonesia "Tinjauan ke masa depan". Analisis prospektif merupakan pendekatan proaktif yang mencoba menganalisis berbagai

kemungkinan yang akan terjadi di masa depan berdasarkan situasi saat ini. Tujuan analisis prospektif adalah untuk mempersiapkan rancangan skenario dan tindakan strategis untuk perubahan di masa depan. Kegunaan analisis prospektif adalah untuk: (1) Mempersiapkan tindakan strategis, dan (2) Melihat apakah dibutuhkan perubahan dimasa depan. Pendekatan prospektif menekankan pada proses evolusi jangka panjang sehingga waktu menjadi faktor yang sangat utama dalam pengambilan sebuah keputusan. Hal inilah yang menyebabkan metoda ini bukan merupakan peramalan akan tetapi seperangkat skenario yang disusun untuk mencapai tujuan jangka panjang (Bourgeois dan Jésus 2004).

Teknik analisis ini dilakukan secara bertahap yang dimulai dengan menyebar kuesioner kepada *stakeholders* sampai pada diskusi kelompok dan lokakarya. Adapun tahapan dalam analisis prospektif adalah sebagai berikut:

1. Menjelaskan tujuan studi.
2. Identifikasi faktor yang mempengaruhi pencapaian tujuan studi.
3. Analisis pengaruh antar faktor yang akan dilihat hubungan secara timbal balik (mutual) dengan menggunakan pedoman penilaian Tabel 4 berikut

Langkah kerja analisis pengaruh antar faktor adalah sebagai berikut:

1. Menyiapkan form tabel matrik pengaruh antar faktor (Tabel 5) yang akan diisi dengan skor dari pengaruh relatif antar factor.
2. Membuat contoh cara pengisian tabel dengan mengambil satu faktor terpilih yang mudah dan lihat pengaruhnya terhadap faktor lainnya.
3. Memberikan kesempatan peserta untuk mengisi tabel dengan waktu yang relatif cukup, sesuai dengan banyaknya faktor.
4. Mengumpulkan matriks individu untuk diolah menjadi matriks gabungan

Tabel 1. Pedoman Penilaian

Skor	Keterangan
0	tidak ada pengaruh
1	berpengaruh kecil
2	berpengaruh sedang
3	berpengaruh kuat

Analisis

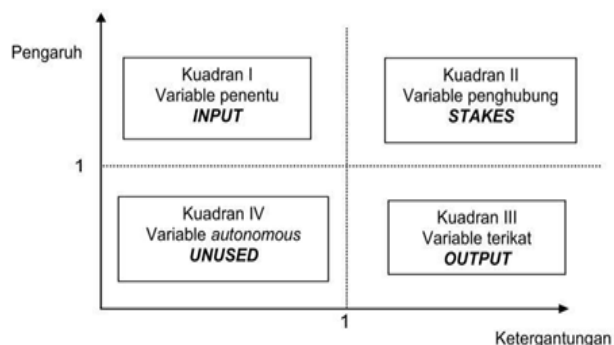
Sumber : Bourgeois dan Jesus (2004)

Tabel 2. Form Matrik Pengaruh Antar Faktor

Dari ↓ Terhadap →	Faktor A	Faktor B	Faktor C	Faktor ...	Faktor X
Faktor A					
Faktor B					
Faktor C					
Faktor ...					
Faktor X					

Sumber : Bourgeois dan Jesus (2004)

Setelah dilakukan simulasi dari penilaian pengaruh antar faktor menggunakan MS Office Excel maka didapatkan faktor yang tersebar di empat kuadran, dimana kuadran I dan kuadran II merupakan faktor penting yang mempunyai pengaruh tinggi terhadap tercapainya tujuan studi, sedangkan faktor pada kuadran III merupakan faktor yang dapat menjadi penentu output dari sistem yang akan dikembangkan. Sementara faktor di kuadran IV dapat diabaikan karena pengaruh dan ketergantungannya dalam sistem sangat kecil.



Sumber : Bourgeois dan Jesus (2004)

Gambar 2. Kuadran Hasil Analisis Prospektif

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penentuan Variabel Kunci

Tahapan awal yang dilakukan dalam penelitian ini adalah menghubungi para *stakeholder* yang merupakan pengurus dan anggota dari ketiga asosiasi yang telah disebutkan diatas. Peneliti baik secara langsung maupun menghubungi lewat telpon memberi tahu para *stakeholder* mengenai maksud dan tujuan dari dilakukannya penelitian ini dan mengundang para *stakeholder* untuk melaksanakan *Focus Group Discussion* (FGD).

Pada akhirnya dicapai suatu konsensus untuk menggabung dan membuang sejumlah variabel sehingga didapatkan 11 variabel yang didefinisikan secara konsensus. Defenisi dari masing masing variabel yang dicapai dalam *Focus Group Discussion* dijelaskan dalam tabel 34 berikut ini.

Tabel 3 Variabel-Variabel Kunci yang Disepakati Stakeholder

No	Variabel	Definisi dan Deskripsi
1	Jarak	Jarak yang ditempuh oleh pengusaha/pengguna jasa pelabuhan dari gudang/stockpile/lokasi barang menuju dermaga pelabuhan terdekat.
2	Infrastruktur Jalan	Sistem fisik yang merupakan fasilitas penghubung yang dapat dilalui oleh sarana transportasi.

3	Biaya/Tarif	Pungutan atau ongkos yang dikeluarkan sebagai kompensasi atas barang atau jasa yang dipergunakan oleh pengguna jasa/pengusaha.
4	Alur pelayaran	Perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari oleh kapal di laut, sungai atau danau.
5	Infrastruktur Pelabuhan	Sistem fisik pelabuhan yang dapat digunakan oleh pengguna jasa pelabuhan seperti dermaga, kolam tambat, gudang, alat angkut, alat pindah, lapangan timbun dan lain-lain yang selayaknya terdapat di pelabuhan.
6	Infrastruktur Pendukung	Sistem fisik pendukung berjalannya proses kerja di pelabuhan seperti listrik, telpon, layanan internet.
7	Keamanan	Keadaan bebas dari bahaya, istilah ini bisa digunakan dengan hubungan kepada kejahatan dan segala bentuk kecelakaan.
8	Ketepatan Waktu	Waktu yang dibutuhkan dalam melakukan berbagai proses baik fisik maupun administrasi mengikuti standar waktu yang telah ditetapkan.
9	Fasilitas Pelabuhan	Sistem fisik tambahan yang terdapat di pelabuhan seperti bengkel perbaikan, masjid/mushola/MCK, Ruang Tunggu Awak dan lain-lain.
10	Teknologi Informasi	Sistem manajemen yang memungkinkan pelaku usaha mengurus proses surat menyurat, izin dan administrasi menggunakan teknologi dalam jaringan sehingga meminimumkan kontak fisik.
11	Kelembagaan	Hubungan dan tatanan anggota masyarakat atau organisasi yang melekat, diwadahi dalam suatu jaringan atau organisasi.

Sumber: Data Primer (Diolah 2019)

Dalam hal ini belum diketahui variabel yang paling menentukan dalam pengambilan keputusan pelaku usaha dalam melakukan bongkar muat di Provinsi Jambi. Pengaruh antar variabel juga belum dapat digambarkan sehingga semua variabel memiliki kepentingan dan kekuatan yang sama terhadap sistem.

Analisa Pengaruh Antar Variabel Kunci

Berdasarkan 11 variabel pada Tabel 31, perwakilan *stakeholder* kembali berdiskusi dan secara konsensus memberikan skor pada pengaruh silang antarvariabel, yang dianalisis secara matriks dengan bantuan perangkat lunak *Excel*, dari Bourgeois dan Jesus (2004). Proses ini dilakukan melalui analisis struktural dan kerja kelompok, dilakukan

analisis pengaruh/kebergantungan langsung (*influence/dependence, I/D*) setiap variabel dengan variabel lainnya, dengan menggunakan pendekatan valuasi konsensual.

Analisis struktural berbasis pada analisis pengaruh langsung, sebagai suatu cara untuk mengelompokkan variabel. Secara praktis, analisis pengaruh langsung terdiri dari valuasi pengaruh langsung suatu variabel terhadap variabel lainnya, dengan menggunakan skala dari 0 = tidak ada pengaruh, sampai 3 = berpengaruh sangat kuat. Nilai yang telah didiskusikan dan disepakati oleh perwakilan *stakeholder* langsung dimasukkan di dalam matriks *influence/dependence (I/D)*. Nilai skor pengaruh silang hasil kesepakatan secara lengkap disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4 Skor Pengaruh Antar Variabel Kunci

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
A		3	3	1	1	1	2	3	1	1	1
B	3		3	1	1	1	2	3	1	1	1
C	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3
D	3	1	3		2	1	3	3	1	2	1
E	1	1	3	1		2	2	3	1	2	1
F	1	1	2	1	2		2	2	3	2	1
G	3	3	3	2	2	2		2	2	2	3
H	3	3	3	3	3	2	2		1	3	3
I	1	1	2	1	1	1	2	2		2	2
J	1	1	2	2	1	1	2	2	1		3
K	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	

Keterangan :

A= Jarak; B=Infrastruktur Jalan; C=Biaya/Tarif; D=Alur Pelayaran

E=Infrastruktur Pelabuhan; F=Infrastruktur Pendukung; G=Keamanan

H=Ketepatan Waktu; I=Fasilitas Pelabuhan; J=Teknologi Informasi

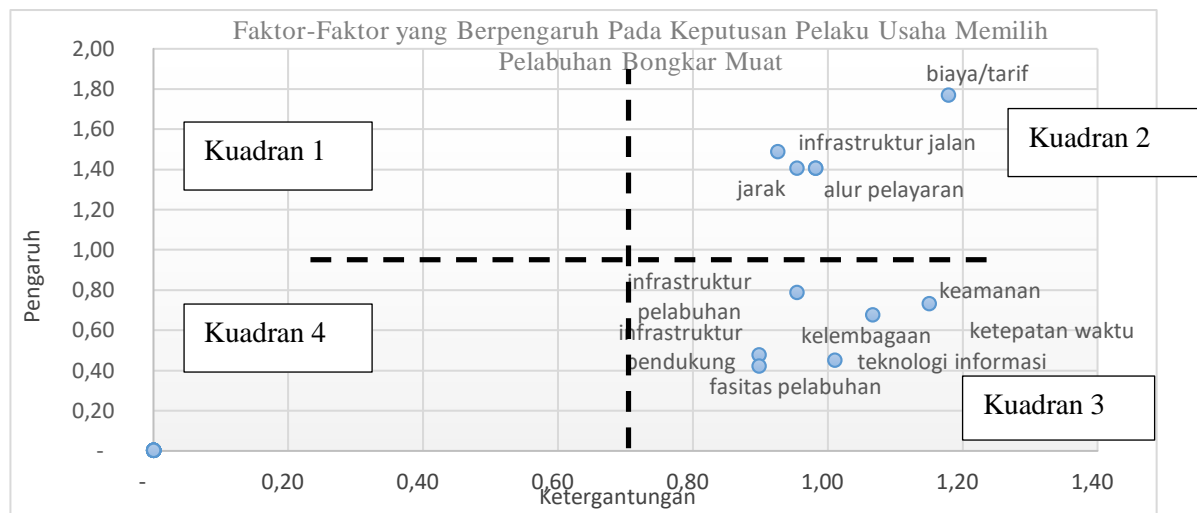
K=Kelembagaan; 1= Pengaruh Lemah; 2=Pengaruh Sedang; 3=Pengaruh Kuat

Peta Kekuatan Variabel

Berdasarkan matriks pada tabel diatas dihasilkan perhitungan skor pengaruh dan kekuatan masing-masing variabel yang kemudian diboboti. Skor kekuatan global terboboti adalah skor yang paling dilihat dalam perhitungan ini karena variabel dengan skor tertinggi adalah variabel yang paling memiliki kekuatan, tetapi skor tersebut juga dipengaruhi oleh skor ketergantungannya. Variabel yang ideal adalah variabel yang memiliki kekuatan global terboboti tertinggi namun ketergantungan global terboboti yang rendah.

Kuadran I merupakan wilayah variabel penggerak (*driving*). Kuadran II

merupakan wilayah variabel kontrol (*leverage*), yang bercirikan pengaruh dan juga kebergantungan, beberapa variabel dalam kuadran ini dapat juga digolongkan sebagai variabel kuat. Kuadran III merupakan wilayah variabel keluaran (*output*), yang bersifat sangat tergantung dan hanya sedikit pengaruh. Kuadran IV merupakan wilayah variabel marjinal (*marginal*), kelompok ini akan langsung dikeluarkan dari analisis. Dari presentasi hasil analisis pengaruh langsung dan tidak langsung (*total*) yang disajikan pada Gambar 28, dipilih variabel yang terletak di Kuadran I dan II. Variabel pada kuadran tersebut memiliki pengaruh yang besar terhadap sistem.



Sumber : Data Primer (Diolah 2019)

Gambar 3. Hasil Analisis Pengaruh Langsung dan Tidak Langsung Antar Variabel

Dari gambar diagram pencar hasil analisis pengaruh langsung dan tidak langsung antar variabel diatas kita dapat melihat bahwa tidak ada variabel yang terdapat pada kuadran 1. Hal ini dikarenakan variabel yang memiliki pengaruh global tertinggi juga memiliki ketergantungan global yang tinggi. Hal ini menyebabkan seluruh variabel berada di kuadran 2 dan 3. Variabel kunci adalah variabel yang terdapat pada kuadran 2 yaitu variabel biaya/tarif, diikuti infrastruktur jalan, jarak dan alur pelayaran.

Dari hasil analisa kuantitatif, variabel biaya adalah variabel yang memiliki pengaruh yang paling tinggi namun memiliki ketergantungan yang tinggi juga terhadap variabel yang lain. Biaya memang menjadi variabel kunci yang mempengaruhi keputusan pelaku usaha dalam memilih pelabuhan. Tetapi biaya juga merupakan variabel hilir yang memiliki ketergantungan terhadap variabel-variabel yang lain seperti dari jarak, infrastruktur, keamanan dan alur yang akan menyebabkan pembengkakan biaya. Hal ini sejalan dengan masih tingginya biaya logistik pelabuhan secara umum di Indonesia. Menurut *supply*

chain Indonesia (2019) biaya logistik Indonesia memang masih menjadi salah satu yang terbesar yang mencapai 24% dari PDB. Nilai 24% dari PDB merupakan nilai yang sangat besar, bahkan terbesar di Asia. Peringkat tersebut masih jauh diatas biaya logistik Singapura dan Jepang yang hanya 5%. Ditingkat Asia Tenggara, Indonesia masih kalah dibandingkan Thailand diangka 15% bahkan Malaysia dan Philipina hanya berkontribusi 12% terhadap PDB (Jayani 2019).

Secara umum, penyebab tingginya biaya logistik di pelabuhan Indonesia secara teknis adalah waktu *dwelling time* di pelabuhan yang bisa mencapai 6,5 hari. Hal ini diakibatkan berbagai kendala, baik infrastruktur pelabuhan yang kurang memadai, tata kelola dan manajemen yang belum begitu baik dan juga begitu banyaknya organisasi/institusi yang memiliki kewenangan di pelabuhan yang mencapai 21 entitas (Muharti 2019).

Namun hal yang berbeda di pelabuhan-pelabuhan Provinsi Jambi adalah ketiadaan pelaku kriminal dan premanisme yang biasa terdapat di pelabuhan-pelabuhan besar di tempat lain yang juga berefek kepada pembengkakan biaya. Bentuk-bentuk penambahan biaya

atau pungli tersebut biasa ditemui di pelabuhan pelabuhan seperti Muara Baru (merdeka.com 2016) dan juga Tanjung Priok (Purba 2019). Permasalahan lain juga yang ber-*impact* terhadap biaya di pelabuhan adalah banyaknya barang yang menginap di pelabuhan, bahkan lebih dari 3 hari. Ini akan menyebabkan penumpukan barang dan berakibat pada *dwelling time* yang menguras banyak biaya (okezone.com 2018)

Faktor kedua yang menjadi pertimbangan pelaku usaha di Jambi dalam memilih pelabuhan adalah infrastruktur jalan. Hal ini sejalan dengan yang disampaikan oleh Wang dan Wang (2019) yang menyatakan bahwa konektivitas pelabuhan merupakan salah satu faktor penting dalam daya saing pelabuhan. Konektivitas pelabuhan dengan wilayah penyangga di antaranya dapat dilihat dari ketersediaan infrastruktur, baik jalan, rel kereta api, dan *dry port*, yang menghubungkan pelabuhan dengan wilayah penyangga.

Jambi memiliki jaringan transportasi darat hanya berupa jalan raya dan belum memiliki jalur kereta api. Kondisi jalan di Jambi mayoritas sudah diaspal yaitu sebanyak 92,04%. Namun kondisi jalan yang dalam keadaan baik hanya 56,81%. Sisanya sebanyak 26,28% dalam keadaan sedang dan 10,78% dalam keadaan rusak dan sisanya 6,13% dalam keadaan rusak berat (Kementerian Perhubungan 2018).

Faktor berikutnya yang menjadi pertimbangan para pelaku usaha memilih pelabuhan bongkar muat adalah jarak. Jarak yang dimaksud disini adalah jarak dari produk/gudang yang mereka miliki menuju pelabuhan-pelabuhan terdekat. Semakin jauh ke lokasi produksi/gudang ke pelabuhan-pelabuhan, maka biaya yang dikeluarkan para pengusaha akan semakin besar. Penelitian Mandasari *et al* (2017) menunjukkan bahwa jarak pelabuhan ke lokasi penyangga pelabuhan di kabupaten dan kota di Provinsi Aceh berhubungan

linier dengan biaya yang dikeluarkan oleh pelaku usaha. Hal ini yang juga terjadi di Provinsi Jambi. Dikarenakan Provinsi Jambi hanya memiliki pantai hanya di timur sumatera sehingga daerah-daerah yang tidak berdekatan dengan pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Jambi akan mengirimkan produknya melalui pelabuhan yang terdekat seperti Teluk Bayur dan juga Pelabuhan Palembang.

Faktor penting yang terakhir yang menjadi pertimbangan pelaku usaha adalah alur pelayaran. Alur pelayaran ini termasuk waktu tempuh dan keamanan alur. Alur pelayaran di pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Jambi yang ketiganya merupakan pelabuhan sungai memang sangat rentan terhadap pendangkalan. Hal ini diakibatkan sedimentasi di alur sungai akibat erosi di daerah hulu sungai. Oktiarini (2015) dalam penelitiannya menyatakan bahwa sedimentasi dari sungai sangatlah besar sehingga pembangunan pelabuhan harus direncanakan dengan baik. Penelitian lain dilakukan oleh Persoon dan Simarmata (2014) menunjukkan bahwa pengrusakan hutan dan perubahan fungsi hutan menjadi tambak di hulu dan sepanjang Sungai Mahakam telah menyebabkan tingkatan erosi yang sangat tinggi dan pembentukan delta-delta di Sungai Mahakam.

Penelitian di pelabuhan Tanjung Emas Semarang juga menunjukkan bahwa sedimentasi telah menyebabkan alur pelabuhan terganggu. Sedimentasi ini berlangsung secara terus menerus sepanjang tahun dengan tingkat pendangkalan 10% per tahun sehingga proses pengerukan pada alur pelayaran secara berkala harus dilakukan (Firdaus *et al* 2013). Untuk pelabuhan sungai, didapatkan fakta bahwa sedimentasi tertinggi pada alur terdapat pada muara sungai dan belokan sungai (Khairani 2018). Dari beberapa penelitian diatas kita bisa menarik kesimpulan bahwa pelabuhan sungai memang memiliki risiko lebih tinggi terhadap sedimentasi terutama

akibat penggundulan hutan di hulu dan sepanjang aliran sungai. Maka dapat dikatakan wajar bahwa alur Sungai Batanghari dan Pengabuan yang merupakan alur pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Jambi telah terjadi sedimentasi yang masif sehingga terjadi pendangkalan yang menyebabkan kapal-kapal kesulitan menuju pelabuhan. Oleh karenanya strategi kebijakan yang holistik dan komprehensif diperlukan dalam pengembangan Pelabuhan Provinsi Jambi.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dijelaskan dalam beberapa bab sebelumnya sesuai dengan tujuan penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa:

Faktor-faktor kunci yang mempengaruhi keputusan pelaku usaha memilih pelabuhan bongkar muat di Provinsi Jambi adalah biaya/tarif di-ikuti dengan infrastruktur jalan, jarak, dan alur pelayaran.

Saran

Strategi yang seharusnya diambil oleh pemerintah pusat dan daerah untuk meningkatkan kunjungan kapal ke pelabuhan Jambi adalah dengan mengembangkan pelabuhan Muara Sabak dan menjadi pelabuhan samudera berstandar internasional dan menutup serta memindahkan seluruh fasilitas yang ada di pelabuhan Talang Duku ke pelabuhan Muara Sabak. Strategi ini diharapkan akan meningkatkan pendapatan nasional dan daerah dari PNBP, Pajak dan juga bea ekspor/impor, mengurangi pengangguran dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Provinsi Jambi. Kesimpulan harus dituliskan dengan jelas dan memuat bagaimana tujuan penelitian dicapai.

Limitasi dan studi lanjutan

Penelitian ini terbatas hanya untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku usaha dalam memilih pelabuhan di Provinsi Jambi. Pelabuhan yang menjadi obyek penelitian ini terbatas pada 3 pelabuhan di provinsi Jambi yaitu pelabuhan Talang Duku, Pelabuhan Kuala Tungkal dan Pelabuhan Muara Sabak. Dan diharapkan study lebih lanjut untuk bisa mencari strategi pengembangan pelabuhan di Provinsi Jambi.

Ucapan terima kasih

Penulis Mengucapkan Terima kasih kepada Bank Indonesia Institute yang telah mendanai penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Association, I. N. S. (2016). INSA : Angkutan Ekspor dikuasai Kapal Asing. *Bisnis.Com*.
- Baron, R. A., & Byrne, D. (2005). *Psikologi Sosial (Jilid I)* (10th ed.). Erlangga.
- Blaxter, L., Hughes, C., & Tight, M. (2001). *How To Research* (second ed). Open University Press.
- Bourgeois, R., & Jésus, F. (2004). *Participatory Prospective Analysis. Exploring and Anticipating Challenges with Stakeholders. CAPSA Monograph No. 46* (Issue BPS Jambi. (2018). *Jambi dalam Angka 2017*. Badan PUsat Statistik Provinsi Jambi.
- Casaca, A. C. P. (2005). Simulation and the lean port environment. *Maritime Economics and Logistics*, 7(3), 262–280.
<https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100137>
- Elim, I., Tinangon, J., & Koyongian, R. (2016). Analisis Biaya Peluang Dalam Pengambilan Keputusan Membeli Atau Memproduksi Sendiri

- Bahan Baku Olahan Pada Cv.Karmelindo. *Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 4(1), 431–440.
- Gibson, J. L., Ivancevich, J. ., & Donnely, J. . (1996). *Organisasi : Perilaku, Struktur, Proses* (Edisi 2). Erlangga.
- Hasan, I. M. (2002). *Pokok-Pokok Materi Teori Pengambilan Keputusan* (M. . Khadafi (ed.)). Ghalia Indonesia.
- Jayani, D. H. (2019, June 12). Biaya logistik Indonesia tertinggi di Asia. *Kata Data*, 1–9. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/06/12/biaya-logistik-indonesia-tertinggi-di-asia>
- Krisnayanti, N., & Sanjaya, I. K. P. W. (2016). Analisis Pengambilan Keputusan Memproduksi Sendiri Atau Membeli Produk Garment Dari Pihak Ketiga Pada CV Madin Pratama. *Jurnal Riset Akuntansi*, 06(04).
- Kusumastanto, T. (2012). *Pengembangan Sumber Daya Kelautan Dalam Memperkokoh Perekonomian Nasional Abad 21*. [Www://Www.Indomarine.or.Id](http://www.indomarine.or.id).
- Lantu, S. E. A., Karamoy, H., Tirayoh, V. Z., & Ekonomi, F. (2016). Analisis Biaya Diferensial Dalam Pengambilan Keputusan Membuat Sendiri Atau Membeli Dari Luar Produk Bakery Pada Hotel Granpuri Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 16(04), 501–508.
- Lasse, D. . (2014). Manajemen Kepelabuhanan. In *Ior* (Vol. 1). Rajawali Pers. <https://doi.org/10.1145/2505515.2507827>
- Maharani, N. (2015). Proses pengambilan keputusan pembelian konsumen terhadap produk iphone di bandung. *Managemen & Bisnis*, 12(1), 17.
- Mandasari. (2017). *ANALISIS KEBIJAKAN EKONOMI PENGEMBANGAN PELABUHAN DI PROVINSI ACEH*. Institut Pertanian Bogor.
- Mandasari, M., Kusumastanto, T., & Mulyati, H. (2017). Analisis Kebijakan Ekonomi Pengembangan Pelabuhan di Provinsi Aceh. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 18(1), 92. <https://doi.org/10.21002/jepi.v18i1.722>
- Mandiri, B. (2018). Daily Economic and Market Review. In *Daily Economic an Maret Review Bank Mandiri*.
- Martowardoyo, A. (2016). Industri Pelayaran Indonesia Masih dikuasai. *Republika Online*.
- merdeka.com. (2016, September 13). Jokowi sebut pungli di pelabuhan bikin biaya logistik RI tinggi. *Merdeka.Com*, 1–5.
- Muharti, A. (2019, January 22). Sistem Pelabuhan Indonesia Harus Dibenahi - Tekan Biaya Logistik. *Harian Ekonomi Neraca*, 1–7.
- Muhdi, M., Kastawi, N. S., & Widodo, S. (2017). Teknik Pengambilan Keputusan Dalam Menentukan Model Manajemen Pendidikan Menengah. *Kelola: Jurnal Manajemen Pendidikan*, 4(2), 135. <https://doi.org/10.24246/j.jk.2017.v4.i2.p135-145>
- okezone.com. (2018, April 3). Barang Menginap di Pelabuhan , Jadi Pemicu Tingginya Biaya Logistik. *Okezone.Com*, 3–6.
- Oktiarini, D., Atmodjo, W., & Widada, S. (2015). Transport Sedimen Di Lokasi Perencanaan Pembangunan Pelabuhan Marunda , Jakarta Utara. *Jurnal Oseanografi*, 4.
- Persoon, G. A., & Simarmata, R. (2014). Undoing “marginality”: The islands of the Mahakam Delta, East Kalimantan (Indonesia). *Journal of Marine and Island Cultures*, 3(2), 43–53. <https://doi.org/10.1016/j.imic.2014.1>

1.002

Purba, D. O. (2019). *Selama 3 Pekan, 132 Preman Terjaring Razia di Tanjung Priok*. 1–5.

Sallao, R. O., & Nugroho, P. I. (2019). Analisis Biaya Diferensial Dalam Pengambilan