

Kontribusi Pelabuhan Talang Duku Terhadap Sektor Perekonomian Masyarakat Kabupaten Muaro Jambi

Pitri, Risna Dewi, Isrina Siregar, Budi Purnomo ✉

Pendidikan Sejarah, Universitas Jambi

Info Artikel

Sejarah Artikel:
Diterima Maret 2023
Disetujui Juni 2023
Dipublikasikan Juli 2023

Keywords:
Pelabuhan Talang Duku,
Bongkar Muat,
Perekonomian

Abstrak

Indonesia adalah negara kepulauan, pelabuhan diperlukan untuk komunikasi antar pulau. Salah satu kabupaten di Provinsi Jambi, Kabupaten Muaro Jambi, memiliki pelabuhan air terbesar, seperti pelabuhan Talang Duku, yang dimaksudkan untuk mempercepat pergerakan produk secara signifikan. Dengan dibangunnya pelabuhan di Talang Duku Jambi, kajian ini berupaya untuk menetapkan bagaimana merumuskan pengelolaan sanitasi lingkungan masyarakat yang memenuhi kebutuhan ekonomi domestik. Kajian ini dilakukan di perimeter dan *buffer zone* Pelabuhan Talang Duku Jambi yang berjarak kurang lebih 10 km dari Kota Jambi. Metode penelitian kualitatif diterapkan dalam penelitian ini. Temuan studi analisis kualitatif menunjukkan bahwa peran Pelabuhan Talang Duku dalam melakukan transaksi bongkar muat barang dan aktivitas transaksi perdagangan dalam dan luar negeri yang berperan aktif dalam pertumbuhan ekonomi masyarakat hingga saat ini.

Abstract

Since Indonesia is an archipelagic nation, ports are necessary for inter-island communication. One of the regencies in Jambi province, Muaro Jambi Regency, has the biggest water port, such as the Talang Duku port, which intends to significantly speed up the movement of products. With the construction of a port in Talang Duku Jambi, this study seeks to establish how to formulate community environmental sanitation management that satisfies the needs of the domestic economy. This study was carried out in the Talang Duku Jambi Port's perimeter and buffer zone, which is roughly 10 kilometers from Jambi City. Methods of qualitative research were applied in this study. The findings of the qualitative analysis study demonstrate the role of Talang Duku Port in.

© 2023 Universitas Negeri Semarang

✉ Alamat korespondensi:

Ruang Jurnal Sejarah, Gedung C5 Lantai 1 FIS Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 5022

E-mail: fitri300720@gmail.com¹, risnadewiayu@gmail.com²
isrinasiregar@umia.ac.id³, budipurnomo@umia.ac.id⁴

ISSN 2252-6633

PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia terdiri dari 17.054 pulau dan luas laut 6 juta km² (Lambonan, 2020). Letak geografis ini tidak hanya menunjukkan potensi laut yang sangat besar sebagai penggerak pembangunan ekonomi, tetapi juga kebutuhan akan pertumbuhan ekonomi yang hasilnya harus merata di seluruh pulau di Indonesia. Karena keunikan Indonesia sebagai negara kepulauan dengan dua per tiga wilayah daratannya tertutup perairan dan letaknya yang sangat strategis di persimpangan jalur perdagangan utama, pelabuhan berperan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, mobilitas sosial, dan perdagangan di kawasan ini. (Riadi et al., 2018). Pemerintah saat ini fokus membangun konektivitas antar wilayah guna mencapai pertumbuhan ekonomi yang merata dan meningkatkan daya saing ekonomi nasional. Jasa kepelabuhanan merupakan subsektor transportasi laut yang perlu dikembangkan untuk keperluan tersebut.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi ekonomi yang sangat besar berupa jasa transportasi laut (pengiriman). Pelayaran dalam negeri (pelayaran besar, pelayaran rakyat, angkutan penyeberangan, dan angkutan sungai) dan pelayaran laut adalah dua jenis pelayaran (ke luar negeri). Karena pengiriman ini menjangkau seluruh kepulauan Indonesia, maka harus nyaman, aman, dan murah (Kadarisman, 2017). Kontribusi pelayaran nasional dapat dilihat karena membantu menciptakan lapangan kerja sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi dalam negeri dan nasional.

Provinsi Jambi merupakan salah satu daerah pengembangan pelabuhan potensial di Indonesia. Padahal banyak pelabuhan terletak jauh di pedalaman, lokasi pelabuhannya khas (Deliarnoor, 2009). Hampir seluruh pelabuhan yang dikelola terletak di dekat jantung ibu kota provinsi Jambi yang memiliki akses langsung relatif mudah ke luar negeri seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand, serta akses ke provinsi lain seperti Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, Jambi, dan Lampung (Kurniawan, dkk., 2018).

Jika dilihat dari asal pelabuhan pengirim, data ekspor Provinsi Jambi tahun 2014 hingga 2018 menunjukkan bahwa pelabuhan Provinsi Jambi bukanlah pilihan utama para pelaku usaha. Pelabuhan di Provinsi Jambi yaitu Pelabuhan Kuala Tungkal, Muara Sabak, dan Talang Duku hanya memberikan kontribusi rata-rata 42,92% terhadap volume perdagangan ekspor Provinsi Jambi dalam 5 tahun terakhir; sisanya masih dilakukan melalui gerbang pelabuhan lain di luar Provinsi Jambi, khususnya Pelabuhan Belakang Padang di Kepulauan Riau yang menjadi pilihan 51,8% barang Provinsi Jambi untuk dikirim ke luar negeri dalam 5 tahun terakhir.

Tingkat kemajuan suatu daerah dapat dilihat dari kegiatan atau kegiatan transportasi, dimana keadaan ini dapat menjadi indikator yang dapat menunjukkan seberapa besar tingkat kemajuan ekonomi suatu daerah, hal ini dapat dilihat dari besarnya indikator sektor perdagangan dan mobilitas masyarakat, dapat dilihat dari besarnya indikator sektor perdagangan dan mobilitas masyarakat. Kapal memegang peranan yang sangat penting dalam sistem transportasi laut. Hampir semua barang impor, ekspor, dan kargo skala besar diangkut dengan kapal, meskipun ada moda transportasi lain yang tersedia antar titik transportasi, termasuk transportasi darat dan udara. Hal ini disebabkan kapal memiliki kapasitas yang jauh lebih besar dibandingkan moda transportasi lainnya. Dengan demikian, untuk kargo dalam jumlah besar, transportasi kapal akan lebih efisien, membutuhkan lebih sedikit tenaga kerja, dan lebih murah. Selanjutnya, kapal adalah pilihan terbaik untuk mengangkut barang antar pulau atau negara

Hal tersebut mendasari latar belakang menjadi topik kajian tentang bagaimana pelaku usaha melakukan transaksi bongkar muat di pelabuhan Talang Duku. Salah satu faktor penentu dalam pengambilan keputusan pelaku ekonomi adalah biaya (Lantu, Karamoy, & Tirayoh, 2016; Elim, Tinangon, & Koyongian, 2016; Sallao & Nugroho, 2019; Krisnayanti & Sanjaya, 2019). Salah satu komponen biaya adalah biaya transaksi. Adanya pungutan dan biaya di Pelabuhan atau biaya lainnya dapat

menjadi biaya transaksi bagi pelaku usaha. Sehingga pertanyaan dari penelitian ini adalah bagaimana struktur biaya transaksi dari sisi pengelola dan juga usaha terkait pelabuhan di Provinsi Jambi.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan sejarah. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah. Menurut Nugroho, N. (1971), terdapat 4 tahapan dalam metode penelitian sejarah, yang melalui banyak tahapan seperti heuristik (pengumpulan data), kritik sumber (eksperimen), analisis dan interpretasi, pemecahan dan sejarah (menulis sejarah).

Tahap pertama adalah heuristik, yaitu tahap pertama dari kegiatan pengumpulan data sejarah, baik primer maupun sekunder. Sumber sejarah adalah dokumen dalam teks sejarah yang mengandung bukti melalui literatur. Penelitian sastra bertujuan untuk mengumpulkan sumber-sumber untuk membantu memecahkan masalah yang sedang dipelajari. Langkah pertama adalah mengumpulkan sumber-sumber primer yang diperoleh melalui penelitian dokumenter, yang dalam hal ini bisa berupa data arsip yang berkaitan dengan sejarah perkembangan Islam di Nusantara, maupun majalah yang berkaitan dengan slogan-slogan yang digunakan oleh Jepang. pada saat ini. Selain itu, sumber sekunder Menurut Louis Gottschalk, sumber sekunder adalah kesaksian dari siapa saja yang bukan saksi. Sumber daya ini berisi materi asli yang saya kerjakan di masa lalu. Sumber-sumber tersebut dapat diperoleh dari perpustakaan online maupun jurnal ilmiah yang membahas tentang Kontribusi Pelabuhan Talang Duku Sektor Perekonomian Masyarakat Kabupaten Muaro Jambi.

Langkah kedua dalam kritik sumber adalah menyaring sumber sejarah yang diterima secara umum. Proses peninjauan berlangsung dalam dua tahap. Tahap pertama adalah kritik eksternal, yaitu pengolahan atau pemilihan data (fisik), dilihat dari luar dalam kaitannya dengan sumber sejarah yang diterima. Setiap fitur dari sumber

sejarah yang diterima secara umum harus bernuansa sesuai dengan tema yang diusulkan. Langkah kedua, yang disebut tinjauan internal, adalah proses menyaring data historis melalui tinjauan eksternal.

Langkah selanjutnya adalah memilih sumber sejarah yang relevan dengan literatur penelitian. Tahap ketiga dilanjutkan dengan tahap analisis atau interpretasi, yaitu interpretasi terhadap data yang telah diverifikasi, dilanjutkan dengan mengasosiasikan fakta-fakta berupa konsep-konsep yang disintesis dari analisis sumber-sumber sejarah. mengambil. Pada tahap ini, penulis selanjutnya menghubungkan data yang diperoleh dari studi literatur, menggabungkan sumber tematik dan subtopik. Untuk analisis, penelitian ini menggunakan topik terkait Kontribusi Pelabuhan Talang Duku Terhadap Sektor Perekonomian Masyarakat Kabupaten Muaro Jambi.

Tahap keempat penulisan sejarah adalah proses menyusun dan mencatat semua temuan penelitian dalam bentuk tulisan atau laporan penelitian yang berkaitan dengan topik yang dimaksud. Penulisan sejarah merupakan sarana untuk mengkomunikasikan temuan-temuan penelitian yang diungkap, diteliti (verified), dan diinterpretasikan. Kemudian, peristiwa yang dijelaskan dicatat secara sistematis dan kronologis. Dalam penelitian ini, penulis mengungkap temuan penelitian terkait material khususnya Kontribusi Pelabuhan Talang Duku Terhadap Sektor Perekonomian Masyarakat Kabupaten Muaro Jambi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan Talang Duku

Menurut Riadi dkk. (2020), pelabuhan berfungsi sebagai titik awal dan akhir kunjungan kapal, sehingga kunjungan kapal harus diatur dengan baik untuk menghindari keterlambatan pelayanan kapal di pelabuhan. Pelabuhan adalah salah satu tempat di mana aktivitas manusia dan masalah lingkungan sering bertabrakan. Pelabuhan adalah tempat kedatangan kapal (terminal) di akhir perjalanannya. Kapal

melakukan berbagai aktivitas di pelabuhan ini, antara lain bongkar muat penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar dan air tawar, perbaikan, dan penimbunan.

Pelabuhan adalah kawasan perairan yang tahan gelombang dengan fasilitas terminal laut seperti dermaga tempat kapal dapat bersandar untuk bongkar muat barang, keran untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat penyimpanan tempat kapal menurunkan muatannya, dan gudang tempat penyimpanan barang. disimpan untuk waktu yang lama sambil menunggu pengiriman ke tujuan atau pengiriman. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang, memfasilitasi hubungan antar wilayah, pulau, bahkan benua dan bangsa, sehingga memajukan daerah pedalaman. Pembangunan pelabuhan harus akuntabel baik secara ekonomi maupun teknis dengan fungsi pelabuhan ini.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pelabuhan adalah suatu kota yang dilengkapi dengan bangunan untuk pelayanan barang dan penumpang seperti dermaga, tambatan, dengan segala kelengkapannya yang dapat membantu pertumbuhan ekonomi daerah, dimana pelabuhan merupakan titik sentral. yang menghubungkan pemindahan muatan barang, berupa barang untuk kebutuhan dalam negeri dan barang ekspor.

Pelabuhan Talang Duku berfungsi sebagai pintu gerbang bagi orang yang bepergian dari dan ke Pekanbaru dan daerah lain di Provinsi Riau (Axnur, 2018). Komponen manfaat ekonomi dapat berbentuk langsung dan tidak langsung. Manfaat langsung dari perluasan Pelabuhan Jambi dalam analisis ekonomi yang dapat diperoleh dari pelabuhan salah satunya adalah pelabuhan Talang Duku, Secara khusus, pendapatan usaha pelabuhan (pendapatan jasa kapal, pendapatan jasa barang, eksploitasi peralatan, jasa usaha terminal, jasa pelabuhan/dermaga khusus, jasa usaha) dikurangi biaya usaha pelabuhan (biaya pegawai, biaya material, biaya pemeliharaan, biaya penyusutan, biaya asuransi, biaya sewa, biaya administrasi kantor, biaya umum, biaya penugasan, dan sebagainya) dengan perbandingan asumsi masing-masing pelabuhan.

Manfaat tidak langsung adalah yang tidak dapat diukur dengan uang tetapi dapat membantu suatu daerah berkembang dan memacu pertumbuhan ekonomi daerah, seperti arus barang ke Pelabuhan Jambi, merangsang perkembangan industri, mengurangi ketergantungan pada sektor pemerintah, sebagai pendukung Pelabuhan Singapura, mengembangkan pelabuhan khusus secara regional sehubungan dengan rencana nasional, rencana pemerintah untuk pengembangan industri di Parit Culum, promosi pembangunan jalan, perusahaan minyak petrochina ikut berperan dalam pengembangan regional pelabuhan.

Provinsi Jambi merupakan salah satu peluang pengembangan pelabuhan yang tersisa di Indonesia. Padahal banyak pelabuhan terletak jauh di pedalaman, lokasi pelabuhannya khas (Delianoor, 2009). Hampir seluruh pelabuhan yang dikelola berada di dekat jantung ibu kota Provinsi Jambi yang memiliki akses langsung relatif mudah ke luar negeri seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand, serta akses ke provinsi lain seperti Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, Jambi, dan Lampung (Kurniawan, et al., 2018).

Pelabuhan Talang Duku merupakan salah satu ekspor dari provinsi Jambi melalui pelabuhan. Pelabuhan Jambi diklasifikasikan sebagai pelabuhan umum dalam hal organisasi, pengelolaan (termasuk pelabuhan budidaya), fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional (termasuk pelabuhan pesisir), penggunaan (termasuk pelabuhan campuran), dan letak geografis (termasuk pelabuhan alam).

Pelabuhan Talang Duku memiliki tiga tempat berlabuh; satu untuk peti kemas internasional yang didukung oleh dua jib crane dan tiga rail monted gentry crane (RMGC); satu untuk kargo domestik; dan satu untuk kargo curah kering seperti batu bara dan pinang. Pelabuhan ini terletak kurang lebih 93 mil di hilir sungai Batanghari, kurang lebih 15-20 jam perjalanan dari ambang luar. Dengan luas lahan 50 hektar dan tambak seluas 24 hektar. Kapasitas kapal Pelabuhan Talang Duku dibatasi 600-1.000 GT

kapal, 1.000-1.500 ton kargo, dan jalan akses dari barat ke timur.

Fasilitas pelabuhan Talang Duku meliputi dermaga apung, gudang besi/baja, lapangan penumpukan, penimbunan batu bara, lapangan terminal peti kemas, dan lapangan stasiun angkutan peti kemas. Masyarakat biasanya melakukan berbagai kegiatan antara lain jasa kapal dengan melayani jasa sandar, jasa pandu, jasa tambat, jasa air bersih kapal, dengan fasilitas yang tersedia di pelabuhan Talang Duku. Lalu ada layanan kontainer, yang meliputi layanan berikut. Layanan dermaga, layanan bongkar muat kontainer, layanan bongkar muat tradisional, layanan penumpukan gudang dan lapangan, layanan peralatan bongkar muat, dan layanan striping dan isian kontainer semuanya tersedia. Unit perencanaan terminal peti kemas menangani alokasi lapangan penumpukan sesuai dengan pesanan perusahaan pelayaran. Alokasi kontainer divisi perencanaan menghasilkan slot kontainer untuk setiap kapal, bersama dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan.

Pelayanan bongkar muat merupakan salah satu pelayanan yang sangat penting bagi kegiatan masyarakat dalam memenuhi perekonomian. Menurut Aditya dan Nur (2021), kegiatan bongkar muat dibagi menjadi tiga (tiga) kegiatan yaitu Cargodoring adalah pekerjaan mengeluarkan barang dari tali/jaring di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penimbunan dan selanjutnya menata di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya; Bongkar Muat adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat muat lainnya sedangkan Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari titik penimbunannya di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkannya hingga tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan, atau sebaliknya (Aditya, dkk., 2021). Pelabuhan dapat ditemukan di pantai atau di muara sungai besar. Area perairan pelabuhan harus cukup tenang untuk

memudahkan bongkar muat barang. Pelabuhan barang ini dapat dibangun oleh pemerintah sebagai pelabuhan niaga atau swasta untuk mengangkut hasil produksinya seperti baja, aluminium, pupuk, batu bara, dan minyak.

Biaya yang dikeluarkan oleh pemilik kapal atau pemilik barang untuk mendapatkan informasi tentang kondisi pelabuhan seperti keadaan fasilitas pelabuhan, kepadatan arus bongkar muat di pelabuhan, arus yang akan dilalui, keamanan, kondisi gudang, pengangkutan setelah barang tiba di pelabuhan, dan jam kerja pelabuhan dalam keadaan normal sudah termasuk dalam biaya pencarian informasi di pelabuhan Provinsi Jambi. Biasanya, pemilik kapal atau pemilik kargo mendelegasikan pencarian informasi kepada agen pihak ketiga. Dimana agen akan membantu pemilik kapal dan pemilik kargo dalam memperoleh segala informasi yang diperlukan dengan imbalan bayaran sejumlah tertentu. pelabuhan Provinsi Jambi, khususnya pelabuhan Talang Duku.

Selain mencari informasi, agen membantu pengusaha dalam menangani surat menyurat yang diperlukan dari kantor pelabuhan, syahbandar, imigrasi, dan perdagangan untuk membayar biaya tersebut ke bank. Agen pada umumnya adalah orang-orang yang telah melakukan usaha di bidang keagenan pelabuhan secara turun-temurun sehingga sangat paham dengan aturan-aturan yang berlaku di pelabuhan dan memiliki hubungan dengan stakeholder pelabuhan sehingga para pengusaha dapat dengan mudah mendapatkan informasi yang dibutuhkan. Agen juga dapat membantu pemilik kapal meskipun kantor tutup. Agen-agen ini juga memiliki pengaruh komunitas sosial informal yang kuat, yang memungkinkan mereka untuk membantu pengusaha ketika muncul masalah yang melibatkan aturan informal seperti aturan adat.

Kemudian, dalam transaksi biaya operasional bersama adalah biaya yang dikeluarkan agar pihak lain yang terlibat dapat bekerja sama. Di pelabuhan, biaya operasi bersama ini diidentifikasi sebagai biaya pemanduan yang dibayarkan oleh pemilik kapal

atau pemilik barang kepada operator pelabuhan atau syahbandar agar dapat memasuki kawasan pelabuhan dengan baik dan benar. Operator pelabuhan telah menetapkan biaya pemanduan sebesar Rp 140.000 ditambah biaya variabel sebesar Rp 60 per 1 GT, dan biaya untuk kapal luar negeri sebesar USD 88 ditambah biaya variabel sebesar USD 0,080 per GT kapal. Akibatnya, kapal domestik seberat 1.000 GT harus membayar Rp 200.000, sedangkan kapal luar negeri harus membayar Rp 1.792.000, dengan asumsi 1 USD sama dengan Rp 14.000 untuk satu kali jasa pemanduan. Alasan memasukkan biaya pemanduan ke dalam komponen biaya transaksi adalah karena operator pelabuhan umumnya melakukan proses pemanduan secara pasif, apalagi jika alurnya terlalu panjang, seperti di pelabuhan Talang Duku. Sebagai patokan berlayar, kapal mengutamakan pengetahuan alur dan rambu-rambu yang ada. Sehingga biaya pemanduan tidak banyak berpengaruh terhadap kemampuan nahkoda untuk sampai ke dermaga. Biaya pemandu termasuk dalam penerimaan negara bukan pajak yang harus dibayar oleh pengusaha pengguna jasa pelabuhan, sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016. (Satriyo & Janoko, 2018)

Biaya menunggu merupakan salah satu biaya transaksi yang paling signifikan di pelabuhan. Hal ini dikarenakan kendala alam yang menyebabkan keterlambatan kapal tiba di pelabuhan tepat waktu. Alur sungai menjadi sangat dangkal sehingga banyak kapal tidak dapat melakukan perjalanan dari ambang luar ke pelabuhan dalam waktu yang ditentukan. Standar waktu yang ditetapkan untuk kapal general cargo adalah 15 jam yang merupakan waktu tempuh normal dari outer threshold menuju Pelabuhan Jambi. Sedangkan rata-rata waktu tempuh kapal pengangkut peti kemas adalah 8 jam. Namun data yang diperoleh menunjukkan bahwa waktu tempuh kapal yang berlabuh di Provinsi Jambi jauh lebih lama dari waktu standar yang ditetapkan. Sepanjang tahun, kapal-kapal domestik dan asing berlabuh di pelabuhan-pelabuhan Provinsi Jambi, khususnya Pelabuhan Talang Duku di Kota Jambi. Menurut Pelindo II, kapal general cargo asing tiba di pelabuhan setelah rata-rata 16,76 jam dari outer threshold, lebih

lambat 1,76 jam dari waktu normal. Sementara kapal domestik membutuhkan waktu 22,48 jam untuk tiba di pelabuhan, kapal terlambat 7,48 jam dari jadwal. Waktu tempuh dari ambang luar ke pelabuhan untuk kapal peti kemas jauh lebih lama, mencapai 27,28 jam untuk kapal luar negeri dan 42,06 jam untuk kapal dalam negeri.

Hal ini menunjukkan bahwa kapal luar negeri kehilangan 19,28 jam waktu produktif sementara kapal domestik memperoleh 34,06 jam. Tentu saja hal ini mengakibatkan kerugian yang cukup besar bagi para pengguna port. Menurut data yang diperoleh dari Pelindo II Jambi, rata-rata kapal yang berlabuh di pelabuhan Provinsi Jambi adalah kapal berukuran 1000 GT dengan daya angkut maksimal 1500 DWT. Pada tahun 2018, sewa bulanan untuk kapal sebesar ini berkisar antara Rp450.000.000 hingga Rp500.000.000. Jika diasumsikan bahwa sewa kapal bulanan adalah Rp450.000.000 dibagi 30 hari sama dengan Rp15.000.000 untuk sewa kapal harian. Dengan asumsi ini, kita dapat menghitung kerugian pemilik kapal/pemilik barang akibat kehilangan waktu. Kapal general cargo domestik akan rugi Rp 4.657.000 akibat keterlambatan ini, sedangkan kapal general cargo luar negeri rugi Rp 1.100.000. Kerugian kapal kontainer jauh lebih besar karena penundaan yang lebih lama. Kapal kargo domestik dapat mengalami kerugian hingga Rp 21.287.000, sedangkan kapal kargo luar negeri dapat mengalami kerugian rata-rata hingga Rp 12.050.000.

Kapal yang berlabuh di pelabuhan Jambi harus melewati alur sungai sepanjang 176 km yang biasanya membutuhkan waktu tempuh 8-15 jam. Alur sungai ini melewati dua kabupaten yaitu Tanjung Jabung Barat, Muaro Jambi hingga mencapai Kota Jambi. Kenyataannya, kapal-kapal ini mengarungi alur sungai dari 18 jam menjadi 46 jam dan melewati berbagai alur sungai yang terkadang dangkal, terjal dan juga melewati 2 jembatan, untuk menjaga keselamatan kapal saat berlayar telah dipasang Kantor Syahbandar Jambi 22 tanda tersebar di sepanjang saluran. Namun, setiap kapal yang melewati rambu tersebut harus membayar sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak yang juga mengatur tentang

Tarif Tanda Laut. Tarif yang dikenakan adalah Rp 250 per rambu lalu lintas dikalikan GT kapal, sedangkan kapal asing dikenakan tarif rambu USD 0,034 dikalikan GT untuk tiap rambu lalu lintas. Selanjutnya, biaya pengawalan kapal ke pelabuhan berkisar antara Rp 750.000 hingga Rp 1.000.000 per pengawalan.

Untuk kapal-kapal peti kemas, waktu tempuh dari ambang luar menuju pelabuhan jauh lebih lama yaitu mencapai 27,28 jam untuk kapal-kapal luar negeri dan 42,06 jam untuk kapal-kapal dalam negeri. Hal ini menunjukkan bahwa kapal luar negeri kehilangan waktu produktif sebanyak 19,28 jam dan kapal dalam negeri jauh lebih lama yaitu 34,06 jam. Tentu ini menimbulkan kerugian yang cukup besar bagi para pengguna pelabuhan. Data yang didapat dari Pelindo II Jambi, rata-rata kapal yang berlabuh di pelabuhan Provinsi Jambi adalah kapal dengan ukuran 1000 GT dengan daya angkut maksimum 1500 DWT. Pada tahun 2018 sewa kapal-kapal ukuran tersebut antara Rp 450.000.000–Rp500.000.000 perbulan. Jika diasumsikan sewa kapal dalam sebulan Rp450.000.000 dan dibagi 30 hari, maka sewa kapal harian adalah Rp 15.000.000. Dengan asumsi ini kita dapat menghitung kerugian pemilik kapal/pemilik barang akibat kehilangan waktu. Kapal general kargo dalam negeri akan menerima kerugian sebesar Rp 4.657.000 karena keterlambatan ini sedangkan untuk kapal general Cargo luar negeri akan mendapatkan kerugian Rp 1.100.000. Kerugian kapal-kapal peti kemas jauh lebih besar karena tingkat waktu keterlambatan jauh lebih lama. Kapal kargo dalam negeri dapat menelan kerugian mencapai Rp 21.287.000 dan kapal kargo luar negeri rata-rata akan mendapat kerugian Rp12.050.000.

Selama dari ambang luar, kapal-kapal yang akan bersandar di pelabuhan Jambi harus melewati alur sungai sepanjang 176 Km yang secara normal dapat ditempuh dalam 8–15 jam. Alur sungai ini melewati dua Kabupaten yaitu Tanjung Jabung Barat, Muaro Jambi hingga mencapai Kota Jambi. Pada kenyataannya kapal-kapal ini melayari alur sungai mulai 18 jam hingga 46 jam dan melewati berbagai alur sungai yang kadang dangkal, berjeram dan juga melewati 2 buah jembatan, untuk menjaga keamanan kapal

ketika berlayar, Kantor Syah bandar wilayah Jambi telah memasang 22 rambu yang tersebar disepanjang alur. Namun, setiap kapal yang melewati rambu tersebut harus membayar mengikuti peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Jenis dan Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak yang juga mengatur tentang Tarif Rambu Laut. Tarif yang dikenakan adalah Rp 250 setiap rambu yang dilalui dikalikan dengan GT kapal sedangkan untuk kapal luar negeri dikenakan tarif rambu USD 0,034 dikalikan GT untuk setiap rambu yang dilewati. Selanjutnya untuk mengawal kapal hingga ke pelabuhan dikenakan biaya Rp 750.000-Rp 1.000.000 setiap kali pengawalan.

Peran pelabuhan sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi dan sebagai kegiatan sosial nasional karena dapat mendukung perdagangan domestik dan internasional. Selain untuk kepentingan sosial dan ekonomi, ada juga pelabuhan yang dibangun untuk kepentingan pertahanan. Pelabuhan ini dibangun untuk persiapan berdirinya sebuah negara. Pelabuhan tersebut disebut sebagai pangkalan angkatan laut atau pelabuhan militer dalam hal ini. Di dalam negeri, pelabuhan juga dapat berkontribusi pada pemerataan ekonomi daerah dengan memfasilitasi konektivitas. Pertumbuhan ekonomi Provinsi Jambi terlihat pada transaksi perdagangan melalui pelabuhan Jambi, serta peningkatan hasil perkebunan (karet, kelapa, kelapa sawit, cassiavera, dan kopi) dan pertambangan (batubara dan minyak bumi). Transaksi perdagangan cenderung meningkat dari tahun ke tahun dilihat dari volume ekspor dan impor yang melalui pelabuhan Jambi.

Oleh karena itu, pengelolaan pelabuhan perlu dilakukan untuk mencapai keseimbangan antara nilai/biaya lingkungan dan manfaat ekonomi, sehingga aspek komersial/ekonomi dan lingkungan mendukung pengelolaan yang berkelanjutan. Pelabuhan Talang Duku Jambi sebagai titik temu atau kegiatan keluar masuk barang dan manusia, merupakan faktor risiko strategis dalam transformasi. Pengelolaan pelabuhan bertujuan untuk mencapai keseimbangan antara nilai/biaya lingkungan dan manfaat ekonomi bagi masyarakat sekitar

pelabuhan. Dua hal yang disumbangkan oleh pelabuhan untuk meningkatkan perekonomian adalah terukur dan tak terukur. Pajak, deviden, dan retribusi terukur, sedangkan kesempatan kerja dan pertumbuhan usaha di sekitar pelabuhan tidak, sebagai efek ganda dari kegiatan pelabuhan yang akan memberikan nilai tambah ekonomi bagi daerah sekitar pelabuhan. Pelabuhan laut atau sungai yang besar memainkan peran penting dalam pembangunan ekonomi; Oleh karena itu, dalam merencanakan lokasi pelabuhan laut atau sungai yang besar, tujuan pembangunan nasional dan daerah, serta pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi baru harus diperhatikan.

Kesimpulan

Peran Pelabuhan Talang Duku terhadap Bidang Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Muaro Jambi sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi dan sebagai kegiatan sosial nasional karena mampu mendukung kegiatan perdagangan dalam dan luar negeri. Selain untuk kepentingan sosial dan ekonomi, pelabuhan juga dibangun untuk kepentingan pertahanan. Pelabuhan ini dibangun untuk berdirinya suatu negara. Pelabuhan tersebut disebut sebagai pangkalan angkatan laut atau pelabuhan militer dalam hal ini. Di dalam negeri, pelabuhan juga dapat berkontribusi pada pemerataan ekonomi daerah dengan memfasilitasi konektivitas. Pertumbuhan ekonomi Provinsi Jambi terlihat pada transaksi perdagangan melalui pelabuhan Jambi, serta peningkatan hasil perkebunan (karet, kelapa, kelapa sawit, cassiavera, dan kopi) dan pertambangan (batubara dan minyak bumi). Transaksi perdagangan cenderung meningkat dari tahun ke tahun, terbukti dengan volume ekspor dan impor yang melewati pelabuhan Jambi. Pelayanan bongkar muat merupakan salah satu pelayanan yang sangat penting bagi kegiatan masyarakat dalam memenuhi perekonomian. Kegiatan bongkar muat dibagi menjadi tiga (tiga) kategori: *stevedoring*, *cargodoring*, dan *acceptance/delivery*.

DAFTAR PUSTAKA

Aditya, S. N. (2021). Kinerja Peralatan Bongkar General Cargo (Steel Billet) Pada

MV.Harmony SW Oleh PT Bintang Mustika Sakti di Pelabuhan Ciwandan Banten. *Journal : Gema Maritim Vol.23 No.1* [doi:10.37612/gema-maritim.v23i1.119](https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v23i1.119), Hal. 26-31.

Axnur, V. (2018). Tata Kelola Pelabuhan Sungai. *Jurnal: Demokrasi dan Otonomi Daerah Vol.16 No.3* , Hal. 165-256.

Deliarnoor, N. A. (2009). Kebijakan Pengelolaan Pelabuhan Khusus Di Sungai . *Jurnal: Sosiohumaniora Vol.11 No.1* , Hal.57-76.

Elim, I. T. J. J. (2016). Analisis Biaya Peluang Dalam Pengambilan Keputusan Membeli atau Memproduksi Sendiri Bahan Baku Olahan Pada CV Karmelindo. *Jurnal: Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis dan AKuntansi Vol.4 No.1* , Hal. 431-440.

Himawan Aditya, S. N. (2021). Kinerja Peralatan Bongkar General Cargo (Steel Billet) Pada MV.Harmony SW Oleh PT Bintang Mustika Sakti di Pelabuhan Ciwandan Banten. *Journal : Gema Maritim Vol.23 No.1* [doi:10.37612/gema-maritim.v23i1.119](https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v23i1.119), Hal. 26-31.

Kadarisman, M. (2017). Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut. *Jurnal: Manajemen Transportasi dan Logistik Vol.04 No.2*, Hal. 177-192.

Krisnayanti, I. S. (2019). Analisis Pengambilan Keputusan Memproduksi Sendiri Atau Membeli Produk Garment Dari Pihak Ketiga Pada CV Madin Pratama. *Jurnal: Riset Akuntansi* , Hal.45-56.

Kurniawan, A. S. (2018). Fishermen's Perspective On Herpetofauna: A Case Study From Kuala Tungkal, Tanjung Jabung Barat, Jambi. *Jurnal: Of Tropical Life Science Vol.8 No.1* [doi:10.11594/jtls.08.01.01](https://doi.org/10.11594/jtls.08.01.01), Hal.1-5.

- Lambonan, J. E. (2020). Penanggulangan Pencemaran Lingkungan Laut Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. *Jurnal: Elektronik Bagian Hukum dan Masyarakat Fakultas Hukum Unsrat (LEX ET SOCIETATIS) Vol.3 No.2* , Hal. 90-98.
- Lantu, H. K. (2016). Analisis Biaya Diferensial Dalam Pengambilan Keputusan Membuat Sendiri Atau Membeli Dari Luar Produk Bakery Pada Hotel Granpuri Manado. *Jurnal: Berkala Ilmiah Efisiensi Vol.16 No.04*, Hal.501-508.
- Riadi S, E. A. (2018). Literatur Review: Strategi Pengelolaan Pelabuhan Di Indonesia Dengan Pendekatan Transdisiplin Dibandingkan Dengan Pelabuhan Lain Di Dunia. *Jurnal: Coastal and Ocean Jurnal Vol.4 No.2* [doi:10.29244/COJ.2.2.69-82](https://doi.org/10.29244/COJ.2.2.69-82), Hal.69-82.
- Riadi S, E. A. (2020). Analisis Biaya Transaksi Di Terminal Peti Kemas Pelabuhan Jambi. *Jurnal: Penelitian Transportasi Laut Vol.22 No.2* [doi:10.25104/transla.v22i2.1549](https://doi.org/10.25104/transla.v22i2.1549), Hal. 57-66.
- Sallao, P. N. (2019). Analisis Biaya Diferensial Dalam Pengambilan Keputusan Membeli Atau Memproduksi Sendiri Pada RM.INO. *Jurnal: Ilmiah Akuntansi dan Humanika VOL.9 NO.2*, Hal.106-113.
- Satriyo, G., J. (2018). Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 Mewujudkan Kepuasan Pengguna Jasa Pada Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi. *Jurnal: Manajemen Dan Bisnis Indonesia VOL.4 NO.2*, doi.org/10.32528/jmbi.v4i2.1756 Hal.108-126.