

BAB 5. PENUTUP

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat bagaimana pengaruh dari efisiensi di Pelabuhan Tanjung Piok terhadap biaya pengiriman barang ekspor ke dua belas negara mitra dagang, dengan komoditi ban karet dan sepatu olah raga. Berdasarkan hasil pengujian, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah:

Dwelling time merupakan faktor yang kerap dianggap paling mencerminkan efisiensi pelabuhan. Pada penelitian ini, *dwelling time* memiliki pengaruh yang signifikan dan berhubungan positif terhadap biaya pengiriman ekspor ban karet maupun sepatu olah raga. Artinya, ketika durasi *dwelling time* naik, maka terjadi inefisiensi di pelabuhan, dan akan meningkatkan biaya pengiriman ekspor ban karet dan sepatu olah raga yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok. Ketika proses bongkar muat berlangsung dalam waktu yang lama, maka biaya pelabuhan yang harus dibayar oleh eksportir juga akan meningkat. Hal ini akan meningkatkan biaya pengiriman barang ekspor, dan dikhawatirkan akan meningkatkan harga jual barang tersebut.

Jarak dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju negara tujuan ekspor memiliki hubungan yang positif terhadap biaya pengiriman ekspor. Namun pengaruh dari jarak terhadap biaya pengiriman ekspor tidak signifikan. Tidak signifikannya jarak disebabkan oleh besaran kapal ekspor yang dapat bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok. Kebanyakan kapal yang mengangkut barang ekspor dari Indonesia merupakan kapal kecil. Sehingga, barang ekspor yang diangkut menuju negara dengan jarak jauh, tetap harus transit di negara terdekat seperti Malaysia dan Singapura, untuk melakukan *transshipment* (memindahkan muatan) dari kapal kecil ke kapal dengan ukuran lebih besar. Karena hal inilah pengiriman ekspor menuju negara dengan jarak dekat dan negara dengan jarak jauh, perbedaan biayanya tidak terlalu signifikan.

Jumlah kapal ekspor yang bersandar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap biaya pengiriman ekspor ban karet maupun sepatu olah raga, dan memiliki hubungan yang negatif. Semakin banyak kapal ekspor yang dapat bersandar, maka semakin efisien pula pelabuhan tersebut. Hal ini berarti apabila jumlah kapal bersandar semakin banyak, maka biaya pengiriman barang ekspor akan semakin murah. Meskipun demikian, jumlah kapal memiliki pengaruh yang lebih signifikan terhadap biaya pengiriman ekspor ban karet. Hal ini disebabkan oleh perbedaan ukuran ban karet dan sepatu olah raga. Ban karet memiliki ukuran yang besar sehingga membutuhkan tempat lebih banyak, sementara sepatu olah raga ukurannya lebih kecil, dan tidak membutuhkan tempat yang terlalu besar.

Jumlah rata-rata kontainer per kapal memiliki pengaruh yang signifikan, dan memiliki hubungan yang negatif dengan biaya pengiriman ekspor ban karet, maupun sepatu olah raga. Banyaknya jumlah kontainer yang dapat dibongkar muat akan mencerminkan efisiensi di pelabuhan tersebut. Apabila jumlah kontainer per kapal meningkat, maka biaya pengiriman barang ekspor akan turun. Karena dengan sedikitnya jumlah kontainer per kapal, eksportir akan membutuhkan kapal lebih banyak untuk mengirim barang ke negara importir. Dengan banyaknya kapal yang harus disewa, biaya pengiriman barang ekspor juga akan semakin mahal.

Berdasarkan hasil di atas, maka implikasi dari penelitian ini adalah pemerintah melalui PT. Pelabuhan Indonesia II sebaiknya membuat kebijakan yang mendorong terjadinya efisiensi di Pelabuhan Tanjung Priok. Misalnya dengan membangun dermaga baru, atau membuat perluasan dermaga agar kapal dengan ukuran besar dapat bersandar di pelabuhan ini. Selain itu, penggunaan teknologi pelabuhan yang terkini dirasa perlu digunakan di Pelabuhan Tanjung Priok, mengingat kontribusi dari pelabuhan ini terhadap kegiatan perdagangan internasional Indonesia dapat dikatakan tertinggi jika dibandingkan dengan pelabuhan lain. Dengan penggunaan teknologi yang lebih canggih, diharapkan proses bongkar muat barang dapat berlangsung dalam waktu yang lebih singkat, dengan asumsi *ceteris paribus*. Dengan demikian, kegiatan di Pelabuhan Tanjung Priok dapat berlangsung dengan efisien, dan dapat menekan biaya yang harus dikeluarkan oleh eksportir. Sehingga biaya pengiriman barang ekspor bisa menjadi lebih murah.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, S., & Widyaishwara. (2014, December 30). *Transshipment*. Diunduh pada November 2018, dari Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan Kementerian Keuangan: <https://bppk.kemenkeu.go.id/id/publikasi/artikel/148-artikel-bea-dan-cukai/20305-transshipment>
- Badan Pusat Statistik. (2011). *Statistik perdagangan luar negeri Indonesia ekspor 2010* (Vol. I). Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2011). *Statistik transportasi 2010*. Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2012). *Statistik perdagangan luar negeri Indonesia ekspor 2011* (Vol. I). Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2012). *Statistik transportasi 2011*. Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2013). *Statistik perdagangan luar negeri Indonesia ekspor 2012* (Vol. I). Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2013). *Statistik transportasi 2012*. Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2014). *Statistik perdagangan luar negeri Indonesia ekspor 2013* (Vol. I). Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2014). *Statistik transportasi 2013*. Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2015). *Statistik perdagangan luar negeri Indonesia ekspor 2014* (Vol. I). Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2015). *Statistik transportasi laut 2014*. Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2016). *Statistik perdagangan luar negeri Indonesia ekspor 2015* (Vol. I). Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2016). *Statistik transportasi laut 2015*. Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik.

- Baye, M. R. (2009). *Managerial economics and business strategy* (Vol. VI). Indiana: McGraw-Hill/Irwin.
- Brooks, C. (2008). *Introductory econometrics for finance* (Vol. II). Cambridge: Cambridge University Press.
- Choughule, S. (2017). A case study of transaction cost of export business of the Indian exporter. *ISER 54th International Conference* (pp. 8-11). Hanoi: The International Society for Engineers and Researchers.
- Clark, X., Dollar, D., & Micco, A. (2002). Maritime transport costs and port efficiency. *The World Bank Policy Research Working Paper*, 37-74.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan. (2016, Oktober). *Performansi dwelling time lima pelabuhan besar Indonesia dan langkah-langkah penanganan*. DKI Jakarta: Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan.
- EEPC India. (2013, September 6). *Export transaction cost*. Diunduh pada November 21, 2017, dari EEPC India: <http://www.eepcindia.org/download/IB21052015170927-9.pdf>
- Furubotn, E. G., & Richter, R. (2005). *Institutions & economic theory: The contribution of the new institutional economics* (Vol. II). Michigan: Economics Cognition and Society.
- IPC. (2018). *Prosedur layanan barang*. Diunduh pada September 2018, dari IPC Cabang Tanjung Priok: http://priokport.co.id/index.php/priokport/nav/layanan_barang
- IPC. (2018). *Prosedur layanan kapal*. Diunduh pada September 2018, dari IPC Cabang Tanjung Priok: http://priokport.co.id/index.php/priokport/nav/layanan_kapal
- IPC. (2015). *Tarif jasa penumpukan*. Diunduh pada Oktober 18, 2017, dari IPC Port of Tanjung Priok: <http://www.priokport.co.id/index.php/tariff/stacking>
- IPC. (2015, Oktober). *Tarif jasa petikemas ocean going*. Diunduh pada Oktober 18, 2017, dari IPC Port of Tanjung Priok: http://www.priokport.co.id/index.php/tariff/cont_oceangoing
- Jolliffe, I. T. (2002). *Principal component analysis, second edition* (Vol. II). New York: Springer.
- Kementerian Perhubungan. (2015, Oktober 6). *Kontribusi jasa bongkar muat dalam mendukung sistem logistik indonesia*. DKI Jakarta: Kementerian Perhubungan.

- Kropf, A., & Sauré, P. (2012, April). Fixed cost per shipment. *Swiss National Bank Working Papers*, 2-29.
- Maritim News. (2018, Februari 23). *Disinyalir, layanan pandu di Pelabuhan Tanjung Priok kerap antri dan lambat*. Diunduh pada November 2018, dari Maritim News: <http://maritimnews.com/2018/02/disinyalir-layanan-pandu-di-pelabuhan-tanjung-priok-kerap-antri-dan-lambat/>
- Nicholson, W., & Synder, C. (2010). *Theory and applications of intermediate microeconomics* (Vol. XI). Canada: South-Western CENGAGE Learning.
- Origin Lab. (2014). *Principal component analysis*. Retrieved November 10, 2017, from Origin Lab: <https://www.originlab.com/doc/Origin-Help/PrincipleComp-Analysis>
- Permadi, O., & Destiani, T. (2016, Juni 15). *Apa itu dwelling time dan waiting time*. Diunduh pada November 16, 2017, dari BERNAS.id: <https://www.bernas.id/16956-apa-itu-dwelling-time-dan-waiting-time.html>
- Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan. (2015). *Laporan akhir kajian: Peranan indirect ekspor di Indonesia*. Jakarta: Kementerian Perdagangan Republik Indonesia.
- Sanchez, R., Hoffmann, J., Micco, A., Pizzolitto, G., Sgut, M., & Wilmsmeier, G. (2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*, V, 199-218.
- Ship on Site. (2017, September 20). *6 factors that affect freight rates*. Diunduh pada November 2018, dari Ship on Site Myrtle Beach: <http://www.shiponsitesurfside.com/shipping/6-factors-affect-freight-rates/>
- Sirait, D. (2016, Juni). *Dwelling time in Tanjung Priok*. Jakarta: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).
- Supply Chain Indonesia. (2016, Juli 19). Kumpulan data pelabuhan laut Indonesia. Indonesia: Supply Chain Indonesia.
- Tagg, S. (2002). *Transaction cost and clothing and textile trade in SADC*. Cape Town: Development Policy Research Unit of Cape Town.
- Terminal Peti Kemas Koja. (2018). *Pricing and tariff*. Diunduh pada November 2018, dari TPK Koja: <http://www.tpkkoja.co.id/profiles/tariff>

The World Bank Group. (2015). *Domestic LPI performance. Indonesia: 2014*. Diunduh pada November 17, 2017, dari The world Bank: <https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2014/C/IDN#chartarea>

The World Bank Group. (2017). *Export of goods and services (% of GDP)*. Diunduh pada November 16, 2017, dari The World Bank: <https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS?end=2016&locations=ID&start=2007>

UNCTAD. (2016). *Review of maritime transport 2015*. New York: United Nations.