

## Analisis Determinan Tarif Angkutan Barang di Pelabuhan Bungkutoko Kendari

\*Puteri Nabilla Pagala, Eliyanti Agus Mokodompit  
Universitas Halu Oleo, Indonesia  
Email: [puterinabillapagala@gmail.com](mailto:puterinabillapagala@gmail.com)

Received: 20/11/2025    Revised: 29/01/2026    Accepted: 30/01/2026    Available Online: 31/01/2026    Published: 31/01/2026

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi penetapan tarif angkutan barang di Pelabuhan Bungkutoko Kendari. Metode penelitian yang digunakan adalah studi literatur dengan menelaah artikel ilmiah, regulasi pelayaran, serta kebijakan transportasi laut yang berlaku di Indonesia. Analisis dilakukan secara deskriptif-kualitatif untuk mengidentifikasi dan mengkaji variabel-variabel utama yang berpengaruh terhadap pembentukan tarif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penetapan tarif angkutan barang dipengaruhi oleh biaya operasional kapal, jarak dan waktu tempuh pelayaran, kondisi infrastruktur pelabuhan, volume dan jenis barang, kebijakan pemerintah, serta fluktuasi harga bahan bakar, di mana biaya operasional dan kebijakan pemerintah merupakan faktor dominan. Selain itu, ketidakseimbangan antara permintaan dan penawaran jasa angkutan laut turut berkontribusi terhadap variasi tarif di Pelabuhan Bungkutoko Kendari. Temuan ini merekomendasikan perlunya peningkatan efisiensi operasional, perbaikan infrastruktur pelabuhan, serta penyesuaian kebijakan tarif yang adaptif dan transparan guna menciptakan sistem tarif angkutan barang yang lebih efisien, kompetitif, dan berkelanjutan.

**Kata Kunci:** Pelabuhan Bungkutoko; Tarif; Angkutan Barang.

### Abstract

This study aims to analyze the factors that affect the determination of freight transportation rates at Bungkutoko Kendari Port. The research method used is a literature study by examining scientific articles, shipping regulations, and sea transportation policies that apply in Indonesia. The analysis was carried out in a descriptive-qualitative manner to identify and examine the main variables that affect the formation of tariffs. The results of the study show that the determination of freight transportation tariffs is influenced by ship operational costs, shipping distance and travel time, port infrastructure conditions, volume and types of goods, government policies, and fuel price fluctuations, where operational costs and government policies are the dominant factors. In addition, the imbalance between the demand and supply of sea transportation services also contributes to the variation in tariffs at Bungkutoko Kendari Port. These findings recommend the need to improve operational efficiency, improve port infrastructure, and adjust adaptive and transparent tariff policies to create a more efficient, competitive, and sustainable freight tariff system.

**Keywords:** Bungkutoko Port; Rates; Freight Transportation.



Copyrights © Author(s). This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-SA 4.0). All writings published in this journal are personal views of the author and do not represent the views of this journal and the author's affiliated institutions.

## PENDAHULUAN

Bongkar muat merupakan salah satu kegiatan utama yang memiliki peranan penting dalam operasional pelabuhan, di samping aktivitas lain seperti *cargodoring* serta proses penerimaan dan pengiriman barang. Kegiatan bongkar merujuk pada proses menurunkan barang dari atas kapal dengan bantuan peralatan seperti *crane* dan *slings* menuju area darat terdekat di sisi kapal, yang umumnya berada di dermaga, kemudian dilanjutkan dengan pemindahan menggunakan lori atau forklift untuk dimasukkan dan ditata ke dalam gudang yang telah ditetapkan oleh syahbandar pelabuhan. Sebaliknya, kegiatan muat merupakan proses kebalikan dari bongkar, yaitu memindahkan barang dari area darat atau gudang menuju ke atas kapal sebagai bagian dari rangkaian operasi bongkar muat (Putri, 2023).

Transportasi laut memegang peranan strategis dalam memperlancar arus barang dan menekan biaya logistik nasional. Transportasi laut memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan ekonomi, terutama di daerah kepulauan seperti Sulawesi Tenggara. Tarif angkutan barang merupakan salah satu elemen penting dalam sistem logistik dan transportasi yang secara langsung memengaruhi kelancaran distribusi, efisiensi biaya, serta daya saing wilayah. Penetapan tarif tidak hanya mencerminkan biaya operasional seperti bahan bakar, jasa bongkar muat, dan tenaga kerja, tetapi juga dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur, jarak tempuh, kapasitas angkut, serta kebijakan pengelola pelabuhan. Dalam konteks pelabuhan sebagai simpul utama kegiatan perdagangan dan distribusi, tarif angkutan barang berperan strategis dalam menentukan pola pergerakan barang dari dan menuju daerah hinterland, sehingga diperlukan pengelolaan tarif yang transparan, rasional, dan berbasis data agar mampu mendukung efisiensi logistik sekaligus menjaga keseimbangan antara kepentingan pengguna jasa dan penyedia layanan transportasi.

Sebagai salah satu pelabuhan utama di wilayah tersebut, Pelabuhan Bungkutoko Kendari berfungsi sebagai pusat distribusi barang yang menghubungkan wilayah daratan dan kepulauan. Namun, permasalahan mengenai fluktuasi tarif angkutan barang masih sering terjadi dan berdampak pada biaya logistik secara keseluruhan. Menurut data dari Kementerian Perhubungan (2024), biaya logistik nasional Indonesia masih mencapai sekitar 23% dari Produk Domestik Bruto (PDB), lebih tinggi dibandingkan negara ASEAN lainnya. Salah satu penyebab utamanya adalah tingginya tarif angkutan laut yang tidak sebanding dengan kualitas layanan dan infrastruktur pelabuhan.

Berdasarkan penelusuran terhadap sumber-sumber publik dan laporan terkait, statistik tarif angkutan barang di Pelabuhan Bungkutoko belum tersedia secara rinci dan terstruktur dalam bentuk data terbuka yang memuat besaran tarif per ton atau per jenis komoditas, namun sejumlah informasi menunjukkan bahwa komponen biaya utama dalam aktivitas angkutan barang di pelabuhan ini berasal dari jasa bongkar muat dan tenaga kerja (TKBM), yang dalam praktiknya kerap bervariasi dan dipersepsikan relatif tinggi oleh pengguna jasa. Selain itu, terdapat dinamika dalam penetapan tarif yang sempat menuai keberatan dari pihak asosiasi pelayaran akibat dugaan ketidaksesuaian prosedur, yang mengindikasikan masih perlunya peningkatan transparansi dan standarisasi tarif. Secara umum, meskipun Pelabuhan Bungkutoko memiliki peran strategis dalam mendukung distribusi logistik di Kota Kendari dan Sulawesi Tenggara, ketersediaan data statistik tarif angkutan barang yang bersifat kuantitatif dan terdokumentasi secara formal masih terbatas, sehingga menyulitkan analisis komparatif maupun evaluasi efisiensi biaya secara menyeluruh.

Di Indonesia, tarif angkutan barang di pelabuhan diatur oleh pemerintah melalui berbagai regulasi seperti Peraturan Menteri Perhubungan No. 84 Tahun 2018 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Namun, dalam praktiknya, terdapat variasi tarif antar pelabuhan yang disebabkan oleh perbedaan biaya operasional, kondisi infrastruktur, dan dinamika pasar. Secara statistik, tarif angkutan barang di pelabuhan Indonesia menunjukkan variasi yang cukup signifikan berdasarkan jenis layanan dan lokasi pelabuhan. misalnya, berdasarkan penyesuaian Peraturan Kepala BP Batam Nomor 4 Tahun 2023, *Container Handling Charge* (CHC) untuk peti kemas FCL ukuran 20 kaki di Pelabuhan Batu Ampar dinaikkan menjadi sekitar Rp 603.000 per boks, sedangkan untuk ukuran 40 kaki mencapai Rp

875.000 per boks. Di sisi lain, pelabuhan *handling charge* (THC) yang dibayar pemilik barang umumnya berkisar di USD 95 per kontainer 20' dan USD 145 per kontainer 40' menurut tarif lokal beberapa pelayaran di Indonesia. Untuk bongkar muat barang curah maupun *breakbulk*, di Batam tarifnya tercatat mulai dari Rp 3.000 hingga lebih dari Rp 23.000 per ton tergantung jenis dan rute barang. Kondisi tersebut mencerminkan bahwa biaya logistik kepelabuhanan di Indonesia dapat menjadi komponen signifikan dalam struktur biaya distribusi barang, sehingga memerlukan upaya pengelolaan tarif yang efisien dan transparan.

Pelabuhan Bungkutoko di Kota Kendari merupakan salah satu pelabuhan utama di Sulawesi Tenggara yang berfungsi sebagai pintu gerbang distribusi barang ke berbagai daerah di wilayah timur Indonesia. Dengan meningkatnya aktivitas bongkar muat dan volume perdagangan, penting untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi tarif angkutan barang di pelabuhan ini. Sehingga penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi faktor-faktor dominan yang mempengaruhi tarif angkutan barang khususnya yang berlaku di Pelabuhan Bungkutoko Kota Kendari berdasarkan regulasi, penelitian terdahulu, dan kondisi sosial ekonomi di sekitar pelabuhan.

#### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan adalah studi literatur (*library research*) dengan pendekatan deskriptif-kualitatif. Pendekatan ini bertujuan untuk memahami dan mengkaji secara mendalam konsep, teori, serta temuan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penetapan tarif angkutan barang di pelabuhan, khususnya Pelabuhan Bungkutoko Kendari, tanpa melakukan pengumpulan data lapangan secara langsung.

Sumber data dalam penelitian ini terdiri atas data sekunder yang diperoleh dari berbagai referensi tertulis yang relevan, meliputi peraturan dan dokumen resmi pemerintah di bidang transportasi dan kepelabuhanan, artikel ilmiah dan jurnal penelitian terdahulu, serta laporan dan berita yang memuat kondisi aktual Pelabuhan Bungkutoko Kendari. Data sekunder tersebut digunakan sebagai dasar analisis untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi tarif angkutan barang.

Pengumpulan data dilakukan melalui penelusuran, seleksi, dan penelaahan sistematis terhadap literatur yang relevan. Analisis data dilakukan dengan cara mengidentifikasi, mengklasifikasikan, dan mensintesis informasi dari berbagai sumber untuk menemukan pola hubungan antarvariabel yang berpengaruh terhadap penetapan tarif angkutan barang, sehingga diperoleh kesimpulan yang komprehensif dan terstruktur.

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **Biaya Operasional Pelabuhan**

Faktor utama yang mempengaruhi tarif adalah biaya operasional pelabuhan, meliputi biaya tambat, labuh, dan jasa bongkar muat. Biaya operasional pelabuhan terjadi karena ada pihak yang memberikan/menyediakan pelayanan (oleh penyelenggara pelabuhan) oleh sebab itu tarif harus jelas besarnya, jenis pelayanan yang diberikan/disediakan dan bagaimana pemberlakuannya (Ladesi, 2020).

Berdasarkan Permenhub No. 84 Tahun 2018, tarif operasional Pelabuhan ditentukan dengan mempertimbangkan biaya penyediaan jasa dan kemampuan bayar pengguna. Studi di Pelabuhan Tanjung Perak (UNESA, 2019) menunjukkan bahwa biaya tambat dan pemanduan kapal menjadi komponen terbesar dalam struktur tarif pelabuhan.

Secara statistik, biaya operasional pelabuhan di Indonesia mencakup berbagai komponen utama seperti jasa sandar kapal, tambat, pemanduan, penundaan, bongkar muat, penggunaan alat berat, serta penyimpanan dan penumpukan barang di lapangan atau gudang, yang secara kumulatif dapat menyumbang porsi signifikan dalam total biaya logistik. Beberapa studi dan laporan sektor transportasi menunjukkan bahwa biaya kepelabuhanan dapat mencapai sekitar 30–40% dari total biaya logistik nasional, dengan tarif jasa bongkar muat peti kemas rata-rata berkisar ratusan ribu rupiah per

boks dan biaya penumpukan berkisar puluhan hingga ratusan ribu rupiah per hari tergantung durasi dan jenis layanan. Variasi biaya ini dipengaruhi oleh ukuran kapal, volume muatan, jenis komoditas, serta tingkat efisiensi fasilitas dan manajemen pelabuhan, sehingga menunjukkan bahwa struktur biaya operasional pelabuhan masih menjadi faktor krusial dalam menentukan daya saing sistem transportasi dan distribusi barang di Indonesia.

### **Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat dan Jarak dan Volume Barang**

Perkembangan pesat sektor pelayaran menyebabkan perusahaan-perusahaan kian memanfaatkan layanan transportasi darat, udara, dan khususnya laut. Hal ini berdampak pada melonjaknya kegiatan di pelabuhan, mencakup bongkar muat barang dari kapal ke dermaga (*stevedoring*), dari dermaga ke kapal (*cargodoring*), serta pergerakan barang dari dermaga menuju gudang (*receiving* atau *delivery*). Guna memastikan kelancaran operasional penting ini, dibutuhkan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), yang merupakan elemen pokok dalam menunjang seluruh proses bongkar muat di pelabuhan. Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2002, TKBM adalah semua pekerja yang terdaftar secara resmi di pelabuhan setempat yang bertugas melakukan pekerjaan bongkar muat.

Dalam lingkungan kerja pelabuhan banyak kegiatan-kegiatan yang menunjang fungsi dan peranan pelabuhan itu sendiri antara lain kegiatan kerja bongkar muat. Tujuannya yaitu untuk memasukkan dan mengeluarkan barang dari dalam kapal (Putri, 2023).

Penelitian lapangan di Bungkutoko (Telisik.id, 2023) menemukan bahwa upah buruh angkut seringkali dinegosiasikan langsung antara pengguna jasa dan pekerja, sehingga menimbulkan variasi harga jasa angkut. Hal ini menunjukkan adanya faktor informal yang turut memengaruhi tarif total.

Jarak dan volume barang adalah dua variabel kunci dalam studi logistik dan transportasi: jarak biasa diasumsikan sebagai proxy biaya transportasi (semakin jauh maka semakin besar biaya/ongkos), sedangkan volume (ukuran paket/total tonase / jumlah kargo) berkaitan dengan skala ekonomi, di mana pengiriman besar sering menurunkan biaya per satuan. Namun efek keduanya bersifat heterogen menurut moda, jenis barang, dan kondisi pasar (Ardelean, 2022).

Menurut penelitian oleh Siregar (2024) dan Lestari (2023), semakin jauh jarak pengiriman dan semakin besar volume barang, maka semakin tinggi biaya operasional dan tarif yang dikenakan. Faktor ini juga relevan untuk konteks antarpulau di Sulawesi Tenggara.

Aktivitas pelabuhan di wilayah Sulawesi, yang diposisikan sebagai gerbang strategis Indonesia Timur, menunjukkan tren peningkatan arus barang yang signifikan, didorong oleh pertumbuhan ekonomi regional, terutama di sektor pertambangan dan pertanian. Secara kuantitatif, Terminal Peti Kemas Makassar (TPM) dan *Makassar New Port* (MNP) di Sulawesi Selatan berfungsi sebagai hub utama (Pelindo Regional 4), mencatat volume peti kemas yang masif. Sebagai contoh, per November 2023, arus bongkar muat di MNP dilaporkan mencapai lebih dari 257.981 TEUs, melampaui target yang ditetapkan. Kinerja ini didukung oleh efisiensi operasional, termasuk penurunan waktu sandar kapal (*port stay*) maksimal menjadi 24 jam dan peningkatan produktivitas bongkar muat (*box per ship per hour*).

Sementara itu, di Provinsi Sulawesi Tenggara, statistik volume barang didominasi oleh pergerakan komoditas, baik melalui pelabuhan konvensional seperti Pelabuhan Kendari maupun pelabuhan khusus. Data menunjukkan bahwa volume ekspor langsung

melalui pelabuhan muat di Sultra mencapai jutaan ton, di mana kontribusi dari Kendari dan Pomalaa menjadi sangat esensial. Pergerakan ini mayoritas melibatkan komoditas curah yang diekspor langsung, mencerminkan kuatnya sektor ekstraktif di daerah tersebut.

Dari perspektif jarak maritim dan konektivitas, pelabuhan-pelabuhan di Sulawesi berperan vital dalam program Tol Laut untuk menstabilkan disparitas harga logistik. Konektivitas ini tidak hanya mengacu pada jarak fisik, melainkan juga waktu tempuh dan efisiensi *dwelling time*. Keberhasilan dalam menstandarisasi operasional di pelabuhan kunci, seperti Makassar, secara langsung memangkas waktu layanan kapal, yang pada akhirnya memengaruhi efisiensi waktu distribusi komoditas ke dan dari daerah sekitarnya, termasuk Sulawesi Tenggara, sehingga meminimalkan biaya logistik regional.

#### **Kapasitas Infrastruktur Pelabuhan**

Kapasitas dan kualitas infrastruktur pelabuhan meliputi kedalaman alur pelayaran, panjang dermaga, ketersediaan *crane* dan peralatan bongkar-muat, luas yard, serta kapasitas terminal kontainer memengaruhi produktivitas layanan pelabuhan (*turnaround time, dwell time*) dan biaya penanganan. Efeknya pada tarif angkutan barang bisa bersifat langsung (misalnya biaya penanganan naik ketika fasilitas kurang) maupun tak langsung (misalnya *rerouting* kapal, waktu tunggu, dan volatilitas jadwal yang meningkatkan premi biaya).

Kapasitas dermaga, fasilitas bongkar muat, dan efisiensi waktu sandar kapal berpengaruh terhadap tarif. Pelabuhan Bungkutoko yang masih dalam tahap pengembangan infrastruktur memiliki biaya operasional per unit barang lebih tinggi dibanding pelabuhan besar lainnya (Kemenhub, 2023).

Kawasan Sulawesi, terutama dengan keberadaan *Makassar New Port* (MNP) sebagai hub maritim regional, menjadi tolok ukur kapasitas infrastruktur di Indonesia Timur. Secara spesifik, MNP telah dirancang untuk meningkatkan kapasitas penanganan peti kemas secara signifikan, dengan target mencapai 4,5 Juta TEUs saat pembangunan tahap akhirnya selesai. Kapasitas ini ditopang oleh kedalaman alur kolam yang mencapai 16 meter LWS, memungkinkan sandarnya kapal-kapal peti kemas generasi *post-Panamax* yang memiliki draft dalam, sehingga mengintegrasikan Sulawesi ke dalam jaringan pelayaran internasional.

Adapun di Sulawesi Tenggara, kapasitas infrastruktur difokuskan pada optimalisasi fasilitas *break bulk* dan *specialized cargo* guna mendukung sektor industri dan pertambangan yang dominan. Meskipun Pelabuhan Kendari memiliki kapasitas peti kemas yang relatif kecil dibandingkan MNP, kapasitas dermaga dan fasilitas penumpukan komoditas curah kering (nikel, batu bara) di pelabuhan khusus industri di Sultra sangat esensial. Pembangunan dan modernisasi *jetty* (dermaga) di kawasan industri, seperti di sekitar Morosi dan Pomalaa, merupakan investasi infrastruktur vital yang secara langsung meningkatkan kapasitas bongkar muat curah hingga jutaan ton per tahun. Dengan demikian, kapasitas pelabuhan di Sultra tidak hanya diukur dari volume peti kemas, tetapi juga dari kemampuan fasilitasnya dalam memfasilitasi kecepatan dan volume distribusi komoditas strategis regional.

#### **Kebijakan dan Regulasi**

Implementasi kebijakan dan regulasi di sektor kepelabuhanan di Kawasan Timur Indonesia, khususnya Sulawesi, ditandai oleh upaya strategis untuk menyeimbangkan peran regulator dan operator pasca-Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Konsolidasi BUMN Pelabuhan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 secara

statistik bertujuan meningkatkan standarisasi operasional (*Key Performance Indicators*) di pelabuhan regional, termasuk Makassar dan pelabuhan feeder di Sulawesi Tenggara (Sultra). Peningkatan efisiensi ini merupakan prasyarat untuk keberhasilan program unggulan pemerintah, yaitu Tol Laut, yang diregulasi oleh Peraturan Menteri Perhubungan (PM) 4 Tahun 2022.

Kebijakan dan regulasi publik (peraturan nasional, kebijakan pelabuhan, mekanisme PNBP/biaya, serta kebijakan internasional) membentuk kerangka hukum dan institusional yang menentukan bagaimana tarif jasa kepelabuhanan ditetapkan, dikontrol, dan disesuaikan. Dampak regulasi muncul lewat:

- a) mekanisme penetapan tariff
- b) pembagian kewenangan (otoritas pelabuhan vs BUP/terminal operator)
- c) kewajiban biaya non-komersial (keamanan, lingkungan, PNBP)
- d) insentif/penalti yang memengaruhi perilaku operator dan pengguna jasa (Permenhub RI No 72 Tahun 2017).

Regulasi berperan sebagai acuan formal dalam penetapan tarif. Namun, implementasi di lapangan bergantung pada efektivitas koordinasi antara otoritas pelabuhan dan operator jasa. White Paper Penurunan Biaya Logistik (DJPI, 2020) menegaskan perlunya integrasi kebijakan tarif agar biaya logistik nasional dapat ditekan hingga 19% dari PDB.

Dari sudut pandang kuantitatif, regulasi ini tercermin pada dua aspek utama: konektivitas dan kontrol biaya logistik. Di Sulawesi Tenggara, kebijakan ini berdampak langsung pada jaminan frekuensi pelayaran reguler dan alokasi subsidi untuk menekan disparitas indeks kemahalan harga di wilayah terpencil, menggunakan Kendari dan Baubau sebagai titik simpul distribusi. Selain itu, regulasi mengenai dwelling time dan implementasi sistem terintegrasi seperti Inaportnet menjadi fokus untuk memangkas waktu pemrosesan dan layanan kapal, guna memastikan infrastruktur yang tersedia dapat berfungsi optimal dalam mendukung arus komoditas strategis, terutama hasil tambang dari Sulawesi Tenggara, menuju pasar domestik dan global.

#### **Faktor Pasar dan Sosial Ekonomi**

Kinerja pelabuhan di kawasan Sulawesi, khususnya di Sulawesi Tenggara, sangat dipengaruhi oleh faktor pasar (permintaan/penawaran kargo) dan kondisi sosial ekonomi regional. Secara statistik, faktor pasar utama adalah volume kargo curah nikel dan komoditas mineral lainnya yang didorong oleh investasi hilirisasi industri di Sultra. Permintaan pasar global terhadap nikel secara langsung memicu peningkatan signifikan pada arus muatan kapal curah khusus (kapal *bulk carrier*) di pelabuhan-pelabuhan industri swasta, yang dapat mencapai volume jutaan ton per tahun. Statistik ini mencerminkan korelasi kuat antara kebijakan industri nasional dengan utilitas infrastruktur pelabuhan regional.

Dari aspek sosial ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai katalis pemerataan. Program Tol Laut yang ditujukan pada pelabuhan *feeder* seperti Kendari dan Baubau secara kuantitatif berhasil menekan disparitas harga komoditas (indeks kemahalan harga) antara Sulawesi Selatan sebagai hub dengan Sultra sebagai penerima logistik. Selain itu, kegiatan kepelabuhanan dan industri terkait menciptakan lapangan kerja terserap secara langsung maupun tidak langsung, terutama pada sektor Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan jasa logistik. Hal ini berkontribusi pada peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan perbaikan indikator sosial-ekonomi makro di wilayah tersebut, menjadikan statistik pelabuhan sebagai cerminan vitalitas ekonomi regional. Menurut Notteboom dan Rodrigue (2022), struktur tarif pelabuhan

merupakan hasil interaksi antara kekuatan pasar (permintaan-kapasitas), efisiensi operasi, serta kondisi ekonomi makro seperti inflasi dan pendapatan masyarakat.

Faktor non-teknis seperti tingkat permintaan jasa, daya beli pengguna, dan kondisi ekonomi lokal turut mempengaruhi fleksibilitas tarif. Penelitian di sekitar Pelabuhan Bungkutoko (Iskandar, 2022) menunjukkan bahwa kegiatan perdagangan dan industri sekitar pelabuhan berdampak langsung terhadap dinamika harga jasa angkutan barang.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Hardianti (2021) menjelaskan bahwa Pelabuhan Bungkutoko yang berada di wilayah administrasi Kelurahan Bungkutoko Kecamatan Nambo Kota Kendari tidak hanya berdampak pada kondisi sosial ekonomi masyarakat, tetapi juga berdampak pada berkembangnya infrastruktur di wilayah setempat. Terdapat perbedaan kondisi sosial ekonomi masyarakat sebelum dan setelah adanya Pelabuhan Bungkutoko. Keberadaan Pelabuhan Bungkutoko berdampak positif terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat, dimana terciptanya kesempatan kerja, peningkatan pendapatan masyarakat, serta peningkatan keamanan lingkungan.

Menurut tinjauan literatur di atas, penetapan struktur tarif angkutan barang di Pelabuhan Bungkutoko Kendari merupakan fungsi multidimensional yang melibatkan interaksi enam variabel utama. Secara inheren, biaya operasional langsung, yang mencakup biaya tambat, labuh, dan bongkar muat, serta kompensasi upah tenaga kerja bongkar muat (TKBM), membentuk biaya dasar (base cost) penetapan tarif. Efisiensi biaya ini selanjutnya dipengaruhi oleh kapasitas dan kinerja infrastruktur pelabuhan serta jarak dan volume pengiriman barang, di mana peningkatan efisiensi infrastruktur dapat menekan biaya marjinal. Selain itu, penetapan tarif bersifat eksogen karena dipengaruhi oleh kebijakan dan regulasi pemerintah (misalnya, PM 121 Tahun 2018 tentang tarif jasa kepelabuhanan) dan dipengaruhi oleh faktor sosial ekonomi serta kondisi pasar lokal yang menentukan daya beli dan permintaan. Oleh karena itu, tarif yang optimal harus dicapai melalui sinergi antara otoritas pelabuhan, operator, dan pengguna jasa, sebagai upaya strategis untuk mencapai keadilan biaya logistik sekaligus meningkatkan daya saing regional Sulawesi Tenggara.

#### **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa penetapan tarif angkutan barang di Pelabuhan Bungkutoko Kendari dipengaruhi oleh berbagai faktor yang saling berkaitan. Faktor-faktor utama tersebut meliputi biaya operasional pelabuhan, seperti biaya tambat, labuh, dan bongkar muat, upah tenaga kerja bongkar muat, serta jarak dan volume pengiriman barang. Selain itu, kapasitas dan tingkat efisiensi infrastruktur pelabuhan berperan penting dalam menentukan besaran tarif, karena infrastruktur yang tidak optimal cenderung meningkatkan waktu pelayanan dan biaya operasional. Kebijakan dan regulasi pemerintah, bersama dengan kondisi sosial ekonomi serta dinamika pasar lokal, turut memengaruhi struktur tarif melalui mekanisme pengendalian, subsidi, maupun respon terhadap permintaan dan penawaran jasa angkutan barang.

Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa dominasi biaya operasional dan efisiensi infrastruktur menjadi faktor kunci dalam pembentukan tarif angkutan barang di Pelabuhan Bungkutoko Kendari. Oleh karena itu, penetapan tarif yang adil dan efisien memerlukan sinergi yang kuat antara otoritas pelabuhan, operator jasa kepelabuhanan, dan pengguna layanan guna menekan biaya logistik sekaligus meningkatkan daya saing ekonomi wilayah.

Sebagai rekomendasi, pemerintah daerah dan otoritas pelabuhan perlu meningkatkan transparansi penetapan tarif melalui penerapan sistem digital yang

terintegrasi serta melakukan perbaikan dan optimalisasi infrastruktur pendukung pelabuhan. Selain itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk menggunakan pendekatan empiris berbasis data lapangan guna membandingkan tarif aktual dengan tarif ideal berdasarkan struktur biaya operasional pelabuhan, sehingga diperoleh formulasi kebijakan tarif yang lebih akurat dan berkelanjutan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ardelean, Andrei, Volodymyr Lugovskyi, Alexandre Sawadogo, and David Timmis. 2022. *Fathoming Shipping Costs: An Explanation of Recent Literature, Data, and Patterns*. Policy Research Working Paper No. 9992. Washington, DC: World Bank. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-9992>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 84 Tahun 2018 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. [https://jdih.maritim.go.id/cfind/source/files/permenhub/2018/permenhub\\_pm\\_84\\_tahun\\_2018.pdf](https://jdih.maritim.go.id/cfind/source/files/permenhub/2018/permenhub_pm_84_tahun_2018.pdf)
- Direktorat Jenderal Perencanaan dan Pembangunan Infrastruktur (DJPPi). 2020. White Paper: Kajian Penurunan Biaya Logistik Nasional. Jakarta: Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. [https://djppi.komdigi.go.id/storage/file/file\\_publication/other/Whitepaper\\_Kajian\\_Penurunan\\_Biaya\\_Logistik.pdf](https://djppi.komdigi.go.id/storage/file/file_publication/other/Whitepaper_Kajian_Penurunan_Biaya_Logistik.pdf)
- Hardianti, Hardianti, Weka Weka, and La Ode Muhammad Magribi. 2021. "Dampak Pelabuhan Bungkutoko terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Pelabuhan." *Jurnal Perencanaan Wilayah PPS UHO* 6 (2): 126–139. <https://doi.org/10.33772/jpw.v6i2.20154>
- Hidayat, Rudi. 2019. "Analisis Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan pada Kapal Domestik di Pelabuhan Tanjung Perak." *Jurnal Metrans*. Universitas Negeri Surabaya. <https://doi.org/10.26740/mitrans.v2n1.p62-68>
- Iskandar, Andi. 2022. "Dampak Pelabuhan Bungkutoko terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kawasan Pelabuhan." *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Daerah* 7 (2): 55–63.
- Gunawan, Deska Fitriyani, Nabila Tahira, dan Mallia Hartani. 2025. "Tantangan Dan Peluang Ekonomi Masyarakat Pulau Kemaro Dalam Perspektif Pembangunan Berkelanjutan". *Arus Jurnal Sosial Dan Humaniora* 5 (1):664-72. <https://doi.org/10.57250/ajsh.v5i1.1104>.
- Ladesi, Vina Kurnia, and Fitra Anindiya. 2020. "Analisis Perhitungan Tarif Biaya Pelabuhan Kapal Nasional dan Kapal Asing di Pelabuhan Tanjung Priok." *Jurnal Logistik* 13 (2): 1–11.
- Notteboom, Theo, and Jean-Paul Rodrigue. 2022. *Port Economics, Management and Policy*. Revised edition. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>
- Nurjanah, Nurjanah Eka, and Tatik Tri Mukaromah. 2021. "Pembelajaran Berbasis Media Digital pada Anak Usia Dini di Era Revolusi Industri 4.0: Studi Literatur." *Jurnal Ilmiah Potensia* 6 (1): 66–77. <https://doi.org/10.33369/jip.6.1.66-77>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2017. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2017 tentang Jenis, Struktur, Golongan, dan

Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Putri, Andini Rahma, and Susilawati Susilawati. 2023. "Indikator Keselamatan Kerja pada Aktivitas Bongkar Muat di Pelabuhan." *Jurnal Pengabdian Cendekia* 2 (3): 407–414.

Siregar, Ahmad. 2024. "Analisis Tarif Dasar Angkutan Penyeberangan Laut Rute Dermaga Sanur–Nusa Lembongan." *Jurnal Spektran* 6 (1): 45–52. <https://jurnal.harianregional.com/jsn/id-110116>

Sugiyono. 2021. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Telisik.id. 2023. "Penumpang Sebut Buruh Pelabuhan Bungkutoko Kendari Permainkan Harga Jasa Angkut Barang." *Telisik.id*, 2023. <https://telisik.id/artikel/detail/penumpang-sebut-buruh-pelabuhan-bungkutoko-kendari-permainkan-harga-jasa-angkut-barang>