

**POTENSI PELABUHAN RORO
DALAM MENINGKATKAN PENDAPATAN DAERAH
KABUPATEN TANJUNG JABUNG BARAT**

SRI KASNELLY

Dosen Jurusan Ekonomi Syariah
STAI An-Nadwah Kuala Tungkal

ABSTRAK

Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian. Di pelabuhan berlangsung kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Kegiatan-kegiatan menyangkut kapal-kapal yang bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, bongkar muat barang, fasilitas keselamatan pelayaran, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Oleh karena itu dibutuhkan pengelolaan pelabuhan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat.

Kabupaten Tanjung Jabung Barat memiliki posisi strategis berdekatan dengan Singapore, Johor dan Riau. Juga memiliki berbagai komoditi unggulan yang memerlukan pelabuhan untuk mendistribusikannya ke daerah-daerah yang dapat dilalui dengan transportasi laut. Beberapa pelabuhan telah ada, namun kapasitas sandar kapalnya hanya 800 dwt. Dan pemerintah pusat telah membangun pelabuhan baru dengan kapasitas yang besar. Pelabuhan Roro adalah pelabuhan baru yang telah selesai dibangun dan akan difungsikan pada Februari 2017 setelah nanti diresmikan oleh Presiden Jokowi. Berada di kota Kuala Tungkal Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi. Sebagai gateway Provinsi Jambi, tentu keberadaan pelabuhan Roro ini berpotensi besar dalam meningkatkan pendapatan daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat dan Provinsi Jambi.

Kata kunci: Potensi Pelabuhan Roro, Meningkatkan Pendapatan

A. Pendahuluan

Dalam rangka membangun program jembatan ASEAN, yaitu jalur transportasi antar Indonesia ke negara-negara tetangga Malaysia, Singapore, Thailand dan negara tetangga lainnya. Pemerintahan Jokowi meluncurkan Program Nawa Cita: membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan, mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi

domestik. Salah satunya dengan membangun pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut yang dapat berperan sebagai mata rantai dari pendistribusian orang, barang dan jasa. Membangun pelabuhan dengan dukungan infrastruktur pelabuhan dan fasilitas yang mencukupi.

Pelabuhan merupakan sarana yang penting terutama bagi transportasi laut, dengan adanya transportasi ini, jarak tempuh yang dibutuhkan akan terasa lebih cepat, terutama bagi perkembangan ekonomi suatu daerah dimana pusat produksi barang konsumen dapat dipasarkan dengan cepat dan lancar. Selain itu pada bidang ekonomi, pelabuhan membawa dampak positif bagi perkembangan suatu daerah yang terisolir terutama daerah perairan dimana aksesibilitas melalui darat sulit dilakukan dengan baik. Pelabuhan merupakan suatu tempat di mana terjadi berbagai aktivitas pemerintahan, bisnis, perdagangan, pariwisata, ekonomi dan lain-lain. Selain itu, di pelabuhan ini berbagai komoditi diperdagangkan dan diperjualbelikan dengan menggunakan berbagai sistem perekonomian yang ada. Berbagai aktivitas di pelabuhan tersebut pada dasarnya bertujuan untuk memberikan nilai tambah dan kemanfaatan yang tidak sedikit bagi masyarakat, usahawan dan pemerintah. Nilai tambah dan manfaat tersebut dapat berupa jasa, uang, barang, kesejahteraan, dan berbagai manfaat serta nilai-nilai ekonomis lainnya yang dirasakan langsung maupun tidak langsung oleh berbagai lapisan dan kelompok stakeholder yang ada, baik yang berada di sekitar lingkungan pelabuhan, maupun di luar lingkungan pelabuhan yang ada.

Kabupaten Tanjung Jabung Barat adalah salah satu kabupaten di Provinsi Jambi yang memiliki jalur laut yang menghubungkan antar provinsi bahkan ke negara tetangga. Pada zamannya, Kuala Tungkal pernah terkenal akan perjalanan laut menuju Jambi, Pulau Batam Kepulauan Riau, karena pada waktu itu belum ada penerbangan dari Provinsi Jambi Ke Batam. Sebagai penyedia sarana angkutan khususnya angkutan sungai mobilisasi barang dan penumpang, Kuala Tungkal telah memiliki beberapa pelabuhan seperti Pelabuhan LLASDP, Pelabuhan Tanggo Rajo Ulu, Pelabuhan Kuatik, Pelabuhan Ampera, Pelabuhan Marina, dengan alur pelayaran Kuala Tungkal - Tanjung Jabung Timur-

Kepulauan Riau - Provinsi Riau - SIJORI (Singapura, Johor, Riau) - SIBAJO (Singapura, Batam, Johor), dengan dermaga untuk kapasitas sandar kapal hanya bobot 800 dwt. Karenanya dipandang perlu pembangunan pelabuhan baru dengan kapasitas sandar yang lebih besar dan infrastruktur sarana prasarana yang memadai.

Pembangunan dermaga Pelabuhan Roll On Roll Of (RORO) di Parit 7 Desa Tungkal I Kuala Tungkal, Kabupaten Tanjung Jabung Barat mulai dicanangkan pada tahun 2003. Pembangunan terus dilakukan sampai Tahun 2012, sempat terhenti, dan dilanjutkan kembali pembangunannya pada Tahun 2016, melalui dana APBN, yang pelaksanaannya dikelola oleh pemerintah Propinsi Jambi. Untuk mendukung keberadaan pelabuhan, Pemerintah Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat telah membangun ruas jalan menuju Pelabuhan Roro, termasuk pembebasan ganti rugi tanah warga yang terkena jalan tersebut. Pelabuhan Roro Kuala Tungkal ini milik Kementerian Perhubungan dan pengelolaan pelabuhannya oleh Dinas Perhubungan. Untuk pengoperasian awal pertama akan menggunakan Kapal Perintis PT. ASDP Indonesia Fery (Persero) disubsidi oleh kementerian perhubungan. Ke depan bila sudah ramai, pengangkutan orang, barang dan jasa, tiket masuk kapal akan dikelola PT. ASDP, dan Pemerintah Daerah bertindak sebagai pengelola pelabuhan.

Pada 21 November 2016 dilakukan uji coba sandar pelabuhan baru Roro Kuala Tungkal berlabuh kapal feri KMP Sembilang Dabo Singkep dari pelabuhan Jagoh (Lingga) ke Pelabuhan Roro Kuala Tungkal Jambi. Uji coba yang diawali dengan menaikkan dan menurunkan mobil dinas Wakil Bupati Tanjung Jabung Barat ke dalam KMP Sembilang 500 GT yang berkapasitas angkut 19 unit kendaraan campuran dan sebanyak 250 penumpang, dan berjalan lancar. Akses Pelabuhan Roro ini nanti akan berhubungan dengan pelabuhan ASDP Telaga Punggur Batam Kepulauan Riau dan daerah lainnya. Dengan terbangunnya infrastruktur tersebut muaranya adalah pada peningkatan ekonomi masyarakat. Potensi pertanian dan perkebunan masyarakat tergali. Kerjasama ekonomi terbuka, potensi ekonomi menggeliat. Potensi 3000 Ha lahan untuk pertanian

perkebunan bisa dimaksimalkan. Pelabuhan Roro ini berpotensi besar meningkatkan perekonomian masyarakat, meningkatkan pendapatan daerah, mengurangi pengangguran dan menambah perputaran modal dalam masyarakat. Melalui Pelabuhan Roro pengangkutan 9 bahan pokok dari kabupaten kota provinsi Jambi menuju Kepulauan Riau Batam dapat dipercepat, memangkas ongkos transportasi, sehingga harga jual kebutuhan pokok bisa rendah, terjadilah peningkatan perekonomian masyarakat. Tentunya sangat berpotensi besar menambah pendapatan masyarakat dan daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat dan Provinsi Jambi.

Dari informasi tersebut di atas, penulis menduga bahwa Pelabuhan Roro Kuala Tungkal ini, berpotensi besar dapat meningkatkan pendapatan daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat. Berdasarkan alasan tersebut maka dilakukan penelitian mendalam yang dituangkan dalam tulisan yang berjudul “Potensi Pelabuhan Roro Dalam Meningkatkan Pendapatan Masyarakat dan Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat”.

B. TUJUAN DAN MANFAAT

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi Pelabuhan Roro dalam meningkatkan pendapatan daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat, dan penelitian ini diharapkan dapat menggambarkan prospek Pelabuhan Roro ke depannya, selanjutnya dapat memberi manfaat bagi semua pihak.

1. Definisi Pelabuhan

Menurut Gurning dan Budiyanto, (2007), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sementara itu Suranto (2004), mengatakan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas–batas tertentu sebagai tempat kegiatan

pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Sementara itu Jinca (2011) mengatakan bahwa pelabuhan laut adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai, ombak dan arus, sehingga kapal dapat mengadakan olah gerak, bersandar, membuang jangkar sedemikian sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat terlaksana dengan baik. Fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri dilihat dari sudut pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan, antara lain alur pelayaran untuk keluar masuk kapal dari dan ke pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar muat dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan.

2. Infrastruktur Pelabuhan

Pembangunan infrastruktur adalah bagian integral dari pembangunan nasional. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Berbagai studi telah dilakukan menunjukkan begitu pentingnya peranan infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi, pengurangan kemiskinan, penciptaan lapangan kerja, dan bahkan secara spesifik terhadap perkembangan sektor pertanian. Kemudian studi lainnya juga menunjukkan bahwa investasi infrastruktur berpengaruh secara signifikan kepada pembangunan, terutama pada tahap awal pembangunan suatu negara. Melihat besarnya dampak positif yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur ini, Bank Dunia menyatakan bahwa investasi di bidang infrastruktur memiliki peranan yang jauh lebih besar daripada investasi dalam bentuk modal lainnya (Mujeri, 2002).

3. Kinerja Pelabuhan

Triatmodjo, (2009) menyatakan kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan tersebut dapat memberikan pelayanan yang baik. Kinerja suatu pelabuhan dapat di evaluasi dari sudut pandang efisiensi teknis, efisiensi biaya dan efektifitas. Untuk menentukan atribut-atribut dalam dimensi pelayanan jasa pelabuhan perlu memahami karakter kegiatan pelayanan jasa pelabuhan. Fungsi utama pelayanan pelabuhan adalah memperlancar perpindahan intra dan antar moda transportasi, sebagai pusat kegiatan pelayanan transportasi laut dan sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang. Oleh karena itu dalam menjalankan fungsinya pelabuhan memberikan berbagai macam pelayanan (Gurning dan Budiyanto, 2007).

4. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah, selanjutnya disebut PAD adalah pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pendapatan Asli Daerah bersumber dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Dalam Pasal 157 UU No. 32 Tahun 2004 menyebutkan bahwa sumber pendapatan asli daerah terdiri atas :

- a. Pendapatan Asli Daerah
 - 1) Hasil pajak daerah
 - 2) Hasil retribusi daerah
 - 3) Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan; dan
 - 4) Lain-lain pendapatan daerah yang sah
- b. Dana Perimbangan
- c. Lain-lain Pendapatan Daerah yang sah

Dari ketentuan pasal tersebut di atas, maka pendapatan daerah dapat dibedakan dalam dua jenis yaitu :

1. Pendapatan Asli Daerah
2. Pendapatan Non Asli Daerah

Sampai saat ini yang termasuk Pendapatan Asli Daerah adalah pendapatan yang berasal dari daerah itu sendiri dan didapat melalui pajak daerah, retribusi daerah, BUMD, dan hasil kerjasama dengan pihak ketiga.

5. Hasil Pajak Daerah

Pajak daerah termasuk sumber keuangan pokok bagi daerah di samping retribusi daerah. Pajak adalah iuran masyarakat kepada pemerintah berdasarkan undang-undang yang berlaku, guna membiayai pengeluaran pemerintah yang prestasinya kembali, tidak dapat ditunjuk secara langsung tetapi pelaksanaannya dapat dipaksakan (Ibnu Syamsi, 1994: 201). Sedangkan pajak daerah itu sendiri menurut UU No. 34 Tahun 2000 adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang undangan yang berlaku yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan. Selanjutnya pada pasal 2 ayat (2) UU No 34 Tahun 2000, jenis pajak kabupaten atau kota terdiri dari:

- a. Pajak Hotel
- b. Pajak Restoran
- c. Pajak Hiburan
- d. Pajak Reklame
- e. Pajak Penerangan Jalan
- f. Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C
- g. Pajak Parkir

Dari jenis pajak, kabupaten atau kota dapat tidak memungut salah satu dari beberapa jenis pajak yang telah ditentukan apabila potensi pajak di daerah kabupaten atau kota tersebut dipandang kurang memadai.

Adapun penjelasan dari ketujuh jenis pajak kabupaten atau kota sebagai berikut :

- a. Pajak Hotel adalah pajak atas pelayanan hotel

Hotel adalah bangunan yang khusus disediakan bagi orang untuk menginap atau istirahat, memperoleh pelayanan dan atau fasilitas lainnya dengan dipungut bayaran termasuk bangunan lainnya yang menyatu, dikelola dan dimiliki oleh pihak yang sama, kecuali untuk pertokoan dan perkantoran.

- b. Pajak Restoran adalah pajak atas pelayanan restoran
Restoran adalah tempat menyantap makanan dan atau minuman yang disediakan dengan dipungut bayaran, tidak termasuk usaha jasa boga atau catering.
- c. Pajak Hiburan adalah pajak atas penyelenggaraan hiburan
Hiburan adalah semua jenis pertunjukan, permainan, permainan ketangkasan dan atau kesamaan dengan nama dan bentuk apapun yang ditonton atau dinikmati oleh setiap orang dengan dipungut bayaran, tidak termasuk penggunaan fasilitas untuk berolahraga.
- d. Pajak Reklame adalah pajak atas penyelenggaraan reklame
Reklame adalah benda, alat, perbuatan atau media yang menurut bentuk corak ragamnya untuk tujuan komersial, dipergunakan untuk memperkenalkan, menganjurkan atau mengujikan suatu barang, jasa atau orang ataupun untuk menarik perhatian umum kepada suatu barang, jasa atau orang yang ditempatkan atau dapat dilihat, dibaca dan atau didengar dari suatu tempat oleh umum kecuali yang dilakukan oleh pemerintah.
- e. Pajak Penerangan Jalan adalah pajak atas penggunaan tenaga listrik dengan ketentuan bahwa di wilayah daerah tersebut tersedia penerangan jalan yang rekeningnya dibayar oleh Pemerintah Daerah
- f. Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C adalah pajak atas pengambilan bahan galian golongan C sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- g. Pajak Parkir adalah pajak yang dikenakan atas pribadi atau badan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor yang memungut bayaran (Pasal 2 ayat(2) UU No. 34 Tahun 2000).

Menurut Nick Devas (1989:61), tolak ukur untuk menilai pajak daerah sebagai berikut :

- a. Hasil (*yield*) : memadai tidaknya hasil suatu pajak dalam kaitan dengan berbagai layanan yang dibiayainya; stabilitas dan mudah tidaknya memperkirakan besar hasil itu; dan elastisitas hasil pajak terhadap inflasi; pertumbuhan penduduk; dan sebagainya; juga perbandingan hasil pajak dengan biaya pungut
- b. Keadilan (*equity*) : dasar pajak dan kewajiban membayar harus jelas dan tidak sewenang-wenang; pajak bersangkutan harus adil secara horisontal, artinya beban pajak haruslah sama benar antara berbagai kelompok yang berbeda tetapi dengan kedudukan ekonomi yang sama; harus adil secara vertikal, artinya kelompok yang memiliki sumber daya ekonomi yang lebih besar memberikan sumbangan yang lebih besar daripada kelompok yang tidak banyak memiliki sumberdaya ekonomi; dan pajak itu haruslah adil dari tempat ketempat, dalam arti hendaknya tidak ada perbedaan-perbedaan besar dan sewenang-wenang dalam beban pajak dari satu daerah kedaerah yang lain, kecuali jika perbedaan ini mencerminkan perbedaan dalam cara menyediakan layanan masyarakat.
- c. Daya guna ekonomi (*economic efficiency*) : pajak hendaknya mendorong atau setidak- tidaknya tidak menghambat penggunaan sumberdaya secara berdaya guna dalam kehidupan ekonomi; mencegah jangan sampai pilihan konsumen dan pilihan produsen menjadi salah arah atau orang menjadi segan bekerja atau menabung; dan memperkecil “beban lebih”
- d. Kemampuan melaksanakan (*ability to implement*) : suatu pajak haruslah dapat dilaksanakan, dari sudut kemauan politik dan kemauan tata usaha
- e. Kecocokan sebagai sumber penerimaan daerah (*suitability as a local revenues source*): ini berarti, haruslah jelas kepada daerah mana suatu pajak harus dibayarkan, dan tempat memungut pajak sedapat mungkin sama dengan tempat akhir beban pajak; tidak mudah dihindari; dengan cara memindahkan objek pajak dari suatu daerah kedaerah lain; pajak daerah

jangan hendaknya mempertajam perbedaan-perbedaan antara daerah, dari segi potensi ekonomi masing-masing dan pajak hendaknya tidak menimbulkan beban yang lebih besar dari kemampuan tata usaha pajak daerah.

6. Hasil Retribusi Daerah

Di samping pajak daerah, sumber pendapatan daerah dapat diperoleh melalui retribusi. Ibnu Syamsi (1994:201) mendefinisikan retribusi sebagai berikut : Retribusi adalah iuran dari masyarakat tertentu (orang-orang tertentu) berdasarkan peraturan perundang-undangan yang prestasinya dikembalikan ditunjuk secara langsung, tetapi pelaksanaannya tidak dapat dipaksakan meskipun tidak mutlak.

Sedangkan menurut UU No. 34 Tahun 2000 retribusi dibagi tiga golongan, yaitu :

a. Retribusi Jasa Umum.

Jasa yang dimaksud merupakan kewenangan daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi.

b. Retribusi Jasa Usaha

Jasa yang bersangkutan adalah jasa yang bersifat komersial yang seyogyanya disediakan oleh sektor swasta tetapi belum memadai atau terdapatnya harta yang dimiliki atau dikuasai Daerah yang belum dimanfaatkan secara penuh oleh Pemerintah Daerah

c. Retribusi Perijinan tertentu

Perijinan tersebut termasuk kewenangan pemerintah yang diserahkan kepada Daerah dalam rangka asas desentralisasi (Pasal 18 ayat (2) UU No. 34 Tahun 2000).

Penetapan jenis-jenis Retribusi Jasa Umum, Jasa Usaha, dan Perijinan tertentu dimaksudkan untuk tercipta ketertiban dalam penerapannya, sehingga dapat memberikan kepastian bagi masyarakat dan disesuaikan dengan kebutuhan nyata daerah yang bersangkutan.

7. Perusahaan Daerah

Pemerintah daerah juga diberikan hak untuk mengelola perusahaan sendiri sebagai salah satu sumber pendapatannya, yang disebut perusahaan daerah (Perusda). Prinsip pengelolaan daerah haruslah bersifat profesional dan berpegang teguh pada prinsip-prinsip ekonomi secara umum yaitu efisien. Secara umum perusahaan daerah merupakan suatu badan usaha yang dibentuk oleh daerah untuk memperkembangkan perekonomian dan untuk menambah penghasilan daerah. Dari kutipan ini tergambar dua fungsi pokok yaitu sebagai dinamisator perekonomian daerah yang berarti harus mampu memberikan rangsangan bagi berkembangnya perekonomian daerah dan sebagai penghasil pendapatan daerah. Salah satu maksud didirikannya perusahaan daerah adalah didasarkan pada pelayanan dan pemberian jasa kepada masyarakat. Namun demikian tidak berarti bahwa perusahaan daerah tidak dapat memberikan kontribusi pada Pendapatan Asli Daerah. Perusahaan daerah mempunyai dua fungsi yang berjalan secara bersamaan, di mana satu pihak dituntut untuk menyelenggarakan fungsi-fungsi sosial, yaitu memberikan pelayanan dan jasa kepada masyarakat dan dipihak lain perusahaan daerah menjalankan fungsi ekonomi yaitu memperoleh keuntungan dan kinerjanya. Keuntungan inilah yang diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi Pendapatan Asli Daerah. Semakin banyak perusahaan daerah yang dikelola oleh daerah, maka semakin banyak pendapatan daerah yang didapatkan dari sektor ini. Oleh karena itu diperlukan penanganan yang baik serta profesional dalam menjalankan perusahaan daerah.

8. Lain-lain Hasil Usaha Daerah Yang Sah

Sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah selain pajak, retribusi dan perusahaan daerah maka daerah berhak mendapatkan sumber daerah itu sendiri. Lain lain usaha daerah yang sah merupakan usaha daerah (bukan usaha perusahaan daerah) dapat dilakukan oleh suatu aparat Pemerintah Daerah (dinas) yang dalam kegiatannya menghasilkan suatu barang atau jasa yang dapat dipergunakan oleh masyarakat dengan ganti rugi.

Usaha daerah sebagai sumber pendapatan daerah harus disetorkan kepada kas daerah dan diatur dalam peraturan daerah. Dalam pelaksanaan Otonomi

Daerah, kabupaten/ kota melakukan berbagai upaya terobosan dalam peningkatan perolehan pendapatan asli daerah, sebab faktor dana sangat menentukan lancar tidaknya suatu pemerintah daerah. Pelayanan kepada masyarakat akan terlambat akibat terbatasnya kemampuan dalam bidang pendanaan. Dengan terbatasnya sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) tidak banyak yang dapat dilakukan dalam memberikan pelayanan maupun kemudahan bagi masyarakat.

C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini berjenis deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang berusaha untuk pemecahan masalah yang ada berdasarkan data sekarang. Pemilihan lokasi tersebut berdasarkan pertimbangan bahwa pelabuhan Roro merupakan pelabuhan baru dengan kapasitas besar menjadi *gateway* bagi mobilitas orang dan barang dari dan ke kota Kuala Tungkal.

D. TEHNIK PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA

Untuk menggambarkan secara sistematis pelabuhan Roro berpotensi meningkatkan pendapatan daerah, dilakukan pengumpulan data dengan cara pengamatan langsung dilapangan dan diperoleh langsung dari beberapa sumber yang berhubungan dengan objek penelitian. Pengumpulan data primer dengan langsung ke Pelabuhan Roro, dan mewawancarai Kepala Dinas Perhubungan Kabid Kelautan, dan pengumpulan data sekunder dengan mempelajari laporan, dokumentasi, koran-koran secara online dan studi pustaka. Teknik analisis data menggunakan analisa SWOT untuk mengetahui prospek pelabuhan Roro ke depan.

E. KONDISI TATA LETAK DAN LUAS PELABUHAN RORO

Kabupaten Tanjung Jabung Barat terletak antara 0o53' – 01o41' Lintang Selatan dan antara 103o 23' - 104o21' Bujur Timur. Luas wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Barat adalah 5.009,82 Km². Batas-batas Kabupaten Tanjung Jabung Barat: Utara : Propinsi Riau Selatan : Kabupaten Batanghari Barat : Kabupaten Batanghari dan Kabupaten Tebo, Timur : Selat Berhala dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Pelabuhan Roro Kuala Tungkal terletak di Desa Tungkal I Parit Tujuh, berjarak 5 Km dari pusat Kota. Pelabuhan yang dibangun dengan

kapasitas sandar 5000 dwt ini, memiliki luas area daratan 353,5 x 200 m², lapangan penumpukan 18.236 m², gudang 60 x 20 m², dan kantor seluas 15,5 x 25 m². Sedangkan sisi lautnya memiliki dermaga seluas 200 x 20 m², kedalaman -8 Mlws, Trestle 206 x 8 m², dan Causeway 150 x 8 m².

F. POTENSI KABUPATEN TANJUNG JABUNG BARAT

1) Pertanian

Produk unggulan pertanian Kabupaten Tanjung Jabung Barat adalah Padi. Padi yang dibudidayakan biasanya varietas ciherang, cisokan, IR42. Di Tanjung Jabung Barat yang daerah pasang surut salah satu tehnik budidaya padi dengan cara mina padi yaitu pengelolaan padi dengan pengelolaan lahan tambak. Pada Tahun 2015 luas tanam padi sawah dan ladang Kabupaten Tanjung Jabung Barat 24.058 Ha, luas panen 23.514 Ha, Produksi padi 91.738 ton, mengalami kenaikan sebesar 14,54% dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Produksi beras Kabupaten Tanjung Jabung Barat ada dua kemasan merk yaitu Pohon Kelapa dan Limo Kelapa, dengan daerah pemasaran masih di Kuala Tungkal. Dengan adanya pelabuhan Roro, memungkinkan dua kemasan beras tersebut dipasarkan ke kabupaten tetangga Kepulauan Riau dan sekitarnya dalam partai besar.

2) Perkebunan

Produk unggulan perkebunan yang diekspor ke manca negara seperti kelapa sawit diolah menjadi minyak mentah kelapa sawit (CPO), kopi liberika tungkal komposit satu diekspor dalam bentuk biji kopi, biji pinang merupakan yang terbaik di asia tenggara, kelapa dalam, dan karet. Perkebunan di Tanjung Jabung Barat pada umumnya adalah perkebunan rakyat. Pada Tahun 2015 produksi perkebunan rakyat yang terbesar adalah kelapa sawit dan kelapa dalam. Luas lahan kelapa sawit 36.189 Ha dengan produksi sebesar 108.883 ton. Sedangkan luas lahan kelapa dalam 53,724 Ha dengan produksi kelapa dalam 54.664 ton. Luas lahan pinang 8.712 Ha dengan produksi pinang 9.843 ton. Lahan karet 16.115 Ha dengan produksi karet 7.693 ton. Luas lahan kopi 2.711 Ha dengan produksi kopi 1.230 ton. Dengan adanya pelabuhan Roro, aneka produk

perkebunan tersebut dapat dipasarkan ke kabupaten tetangga Kepulauan Riau dan sekitarnya dengan biaya transportasi lebih murah.

3) Perikanan

Produksi unggulan perikanan seperti kerang, udang, kepiting, ikan segar didistribusikan ke wilayah Batam, Jambi, Palembang, Padang dan Bengkulu. Udang ketak, udang galah, kepiting rajungan diekspor ke Singapura dan negara tetangga lainnya. Pada Tahun 2015 jumlah total produksi perikanan tangkap di Kabupaten Tanjung Jabung Barat adalah 23.595,9 ton dengan perincian perikanan laut 22.787,2 ton, perikanan umum 808,7 ton. Dengan adanya pelabuhan Roro, memungkinkan produksi perikanan dipasarkan ke kabupaten tetangga seperti kabupaten Kerinci, dan sebaliknya kabupaten Kerinci memasarkan aneka produk hortikulturanya ke Kuala Tungkal.

4) Kehutanan

Produk unggulan kehutanan seperti bubur kertas, tissu diekspor ke manca negara, memperlihatkan bahwa industri kehutanan memiliki keunggulan kompetitif dan komparatif di pasaran dunia. Pada tahun 2015 luas kawasan hutan produksi 184.246,70 Ha. Dengan produksi Akasia 1.568.457,03 M3, Pulp 895.607,18 ton, Tissu 96.206,06 ton. Dengan adanya pelabuhan Roro, memungkinkan produk kehutanan Kabupaten Tanjung Jabung Barat berkembang mendunia.

5) Pertambangan dan Energi

Produk pertambangan unggulan terbesar di Provinsi Jambi, seperti minyak dan gas bumi di ekspor ke manca negara. Luas potensi bahan galian di Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2015 sebesar 228.724,5 Ha dengan produksi minyak bumi mencapai 10.980 barel perhari dan lifting gas bumi mencapai 180.762 MMBTU perhari. Dengan adanya pelabuhan Roro, membuka kerjasama dengan daerah lain akan pasokan minyak dan gas bumi, dan Kabupaten Tanjung Jabung Barat menjadi Daerah Industri.

Dari gambaran tersebut di atas, dapat dilihat bahwa potensi yang dimiliki Kabupaten Tanjung Jabung Barat dari lapangan usaha pertanian, perkebunan,

perikanan, kehutanan, pertambangan dan energi sangat menjanjikan untuk dikembangkan dan berkembang dengan adanya pelabuhan Roro.

6) Perdagangan Luar Negeri

Potensi sektor perdagangan cukup besar karena didukung oleh fasilitas Pelabuhan yang sudah ada. Pada tahun 2015 volume ekspor Kabupaten Tanjung Jabung Barat adalah 1.340.092,22 Kg, dengan nilai ekspor sebesar USD.231.791.307,21. Angka yang perlu terus ditingkatkan. Dengan adanya pelabuhan Roro, sektor perdagangan luar negeri dan dalam daerah dapat meningkat. Peningkatan produksi ekspor migas dan non migas, akan memperluas lapangan kerja dan pemerataan kesempatan berusaha di Kabupaten Tanjung Jabung Barat.

7) Pertumbuhan Ekonomi

Angka Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2015 atas dasar harga konstan tahun 2000 sebesar 10.388.993,15 mengalami peningkatan sebesar 7,55% jika dibandingkan tahun sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi secara riil di mana faktor inflasi/deflasi sudah dihilangkan tahun 2016 sebesar 7,55%. Dengan adanya pelabuhan Roro, perekonomian masyarakat dari semua lapangan usaha berkembang. Memungkinkan pertumbuhan ekonomi mengalami peningkatan.

Berapa jumlah nilai tambah barang dan jasa yang dihasilkan dari seluruh kegiatan perekonomian di Kabupaten Tanjung Jabung Barat dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 1. Distribusi Persentase Produk Domestik Regional Bruto
Menurut Lapangan Usaha Tahun 2011 - 2015 (Atas harga berlaku)

No.	Lapangan Usaha	2011	2012	2013	2014	2015
1.	Pertanian Perkebunan	14,81	15,28	14,63	16,48	18,69
2.	Kehutanan	1,57	1,44	1,44	1,41	1,64
3.	Perikanan	2,90	2,89	2,95	3,03	3,35
4.	Pertambangan	45,22	45,58	45,51	43,40	40,77
5.	Industri Pengolahan	20,70	19,99	19,95	19,84	18,21
6.	Pengadaan Listrik, Gas	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
7.	Pengadaan Air, Sampah, Daur Ulang	0,06	0,06	0,05	0,06	0,06
8.	Konstruksi	2,68	2,74	3,17	3,42	3,96
9.	Perdagangan Besar	2,70	2,84	2,89	3,03	3,00
10.	Transportasi dan Pergudangan	0,71	0,69	0,71	0,70	0,73
11.	Penyediaan Akomodasi Makan Minum	0,37	0,37	0,38	0,39	0,43
12.	Informasi dan Komunikasi	1,36	1,35	1,42	1,42	1,40
13.	Jasa Keuangan dan Asuransi	0,88	0,99	1,08	1,13	1,16
14.	Real Estate	0,62	0,59	0,60	0,61	0,57
15.	Jasa Perusahaan	1,21	1,19	1,16	1,13	1,08
16.	Administrasi Pemerintahan	1,34	1,31	1,31	1,25	1,97
17.	Jasa Pendidikan	1,89	1,78	1,86	1,83	2,08
18.	Jasa Kesehatan	0,39	0,37	0,37	0,37	0,43
19.	Jasa Lainnya	0,57	0,52	0,50	0,48	0,46
	Produk Domestik Regional Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Sumber: Statistik Tanjung Jabung Barat

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa distribusi persentase produk domestik regional bruto menurut lapangan usaha mengalami pertumbuhan berfluktuasi,

yaitu naik dan turun. Dan dari 19 lapangan usaha tersebut, 3 jenis lapangan usaha yaitu pertambangan, industri pengolahan, pertanian perkebunan menunjukkan jumlah nilai yang lebih besar dan setiap tahunnya cenderung mengalami fluktuasi naik dan turun. Dengan adanya pelabuhan Roro, akan terbuka jalur transportasi laut yang baru dan kerjasama dengan daerah kabupaten, provinsi bahkan negara tetangga.

8) Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat terbesar berasal dari pajak daerah, potensi perekonomian dari banyaknya pelabuhan seperti: pelabuhan CPO, pelabuhan LLASDP, pelabuhan Marina, pelabuhan Tangga Raja Ulu, pelabuhan kuatik, pajak hotel, rumah makan/restoran, reklame, penerangan jalan, pengambilan sarang burung walet, serta pajak bumi dan bangunan. Pada Tahun 2015 realisasi pendapatan daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat sebesar Rp.1.111.026.065.111,02 dari Pajak Daerah Rp.12.105.598; Retribusi Daerah Rp.8.803.315; Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan Rp.3.885.492.330,35;. Lain-lain PAD yang syah Rp.38.750.848.586,78; Bagi Hasil Pajak Rp. 117.077.654.159; Bagi Hasil Bukan Pajak / SDA Rp.451.073.679.197; Dana Alokasi Umum Rp.387.991.551.000; Dana Alokasi Khusus Rp.3.548.560.000; Dana Penyesuaian Rp.49.053.348.000; Bantuan Keuangan dari Provinsi Rp.8.005.358.779.- Untuk jelasnya dapat dilihat pada tabel realisasi penerimaan daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat selama lima tahun terakhir berikut ini:

Tabel 2. Realisasi Penerimaan Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat
Tahun 2011 – 2015 (Dalam miliar rupiah)

No	Penerimaan Daerah	2011	2012	2013	2014	2015
1	Pajak Daerah	3.164	3.167	8.454	7.986	12.105
2	Retribusi Daerah	4.655	4.553	5.331	8.565	8.803
3	Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan	1.833	1.796	3.096	4.456	3.885

4	Lain-lain PAD yang sah	14.124	14.019	27.128	32.768	38.750
5	Bagi Hasil Pajak	63.616	85.601	90.377	77.651	117.077
6	Bagi Hasil Bukan Pajak	224.077	359.052	409.472	463.281	451.073
7	DAU	232.285	210.222	279.359	329.458	387.991
8	DAK	2.941	-	-	3.750	3.548
9	Dana Bagi Hasil dari Prov	17.230	22	28	28.529	30.730
10	Dana Penyesuaian	5.624	41.782	47.236	36.816	49.053
11	Bantuan Keuangan dari Provinsi	-	-	-	5.676	8.005
	Jumlah Penerimaan	574.758	742.343	898.904	997.941	1.111.026

Sumber: Statistik Tanjung Jabung Barat

Dari tabel di atas terlihat bahwa pendapatan asli daerah menunjukkan angka yang cenderung meningkat setiap tahunnya. Betapa aktivitas di Pelabuhan Roro nanti akan menambah geliat potensi masing-masing lapangan usaha, yang bermuara akhir pada peningkatan pendapatan asli daerah dari sebelumnya.

Berikut lalu lintas kapal, penumpang dan barang melalui dermaga LLASDP di Kabupaten Tanjung Jabung Barat dalam lima tahun terakhir:

Tabel 3. Lalu Lintas Kapal, Penumpang dan Barang melalui Dermaga LLSADP Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2011 – 2015

No	Kegiatan Pelabuhan	2011	2012	2013	2014	2015
1	Kapal Datang (unit)	17.862	19.599	21.272	23.518	21.873
2	Kapal Berangkat	17.776	19.753	21.371	23.380	21.779
3	Penumpang Datang (org)	189.919	204.525	226.908	243.406	204.190
4	Penumpang Berangkat	187.783	195.503	214.470	229.839	179.222
5	Barang Bongkar (ton)	6.142	4.157	4.419	6.155	4.724

6	Barang Muat	6.188	5.087	5.189	6.085	5.331
---	-------------	-------	-------	-------	-------	-------

Sumber: Statistik Tanjung Jabung Barat

Dari tabel di atas terlihat bahwa aktivitas kapal datang berangkat, penumpang datang berangkat di Dermaga LLSADP menunjukkan angka yang cenderung meningkat setiap tahunnya. Dan aktivitas barang bongkar muat mengalami penurunan. Terbatasnya kapasitas dermaga menjadi sebabnya.

Berikut Arus Penumpang pada Pelayaran LN, Antar Pulau dan Lokal di Pelabuhan Kuala Tungkal Kabupaten Tanjung Jabung Barat dalam lima tahun terakhir:

Tabel 4. Arus Penumpang pada Pelayaran LN, Antar Pulau dan Lokal dan Jumlah Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Kuala Tungkal Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2011 – 2015

No	Kegiatan Pelabuhan	2011	2012	2013	2014	2015
1	Kedatangan (orang)	19.585	1.989	18.815	3.533	14.530
2	Keberangkatan (orang)	20.421	2.066	18.624	2.533	18.317
3	Bongkar Barang (ton)	479.213	483.971	683.597	926.070	545.946
4	Muat Barang (ton)	1.420.622	1.053.677	768.702	738.325	878.817

Sumber: Statistik Tanjung Jabung Barat

Dari tabel di atas terlihat bahwa aktivitas kedatangan keberangkatan penumpang, bongkar muat barang di pelabuhan Kuala Tungkal menunjukkan angka yang fluktuatif naik turun setiap tahunnya.

Tabel 5. Lalu Lintas Barang ke LN (Ekspor) dari Pelabuhan Kuala Tungkal Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2013 – 2015

No	Jenis Barang	2013	2014	2015
1	Kertas Tissue	221.375	281.982	308.703
2	Arang Tempurung	3.280	1.327	240
3	Pulp	-	10.200	-

4	CCO Minyak Kelapa Mentah	5.750	12.700	13.700
5	Pinang	29.971	20.878	19.192
6	Kopi (biji)	82	72	10
7	Lainnya	304.302	185.798	214.783
	Jumlah	564.760	500.257	542.942

Sumber: Statistik Tanjung Jabung Barat

Dari tabel di atas terlihat bahwa lalu lintas barang ke luar negeri untuk jenis barang kertas tissue menunjukkan angka yang cenderung meningkat setiap tahunnya. Dan untuk jenis barang arang tempurung, pulp, cco minyak kelapa mentah, pinang, kopi biji dan lainnya mengalami fluktuasi naik turun.

Tabel 6. Lalu Lintas Barang Antar Pulau (Bongkar) di Pelabuhan Kuala Tungkal Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2013 – 2015

No	Jenis Barang	2013	2014	2015
1	Solar	23.109	14.866	5.700
2	Garam	49.583	48.503	40.952
3	Batu Granit	46.066	7.005	3.557
4	Kayu Bulat	784.474	443.988	377.823
5	Semen	3.093	6.415	2.902
6	General cargo	18.127	240	10.022
7	Bahan Peledak	57	2.300	49
8	Ikan Basah	456	133	78
9	Pinang	303	472	385
10	Kopra	385	606	113
11	Lainnya	417	21418	-
12	Jumlah	926.070	545.946	498.865

Sumber: Statistik Tanjung Jabung Barat

Dari tabel di atas terlihat bahwa Lalu Lintas Barang Antar Pulau (Bongkar) di Pelabuhan Kuala Tungkal menunjukkan angka yang fluktuatif cenderung mengalami penurunan setiap tahunnya.

Tabel 7. Lalu Lintas Barang Antar Pulau (Muat) dari Pelabuhan Kuala Tungkal Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2013 – 2015

No	Jenis Barang	2013	2014	2015
1	Minyak Kelapa	10.200	7.766	13.059
2	Kopra	103	150	10.529
3	Semen	20	17.453	10
4	Kambing	13.525	-	16.710
5	Sapi	3.229	4.621	5.477
6	Batubara lanjutan	47.863	-	105.071
7	Bungkil Kelapa	4.609	3.501	7.923
8	Arang tempurung	1.078	-	3.630
9	Alat Berat	104	-	-
10	Logs	24.443	-	40
11	Detonator	5	10974	13
12	Papan	1.778	1.572	576.430
13	Pulp	603.619	602.144	-
14	Kopi	47	20	1.420
15	Kayu Bahan Kertas	-	-	1.548
16	Beras	1.632	1.699	
17	Udang Es	-	-	19
18	Kayu Rimba	-	-	20.992
19	Gen Cargo	19.134	28.754	
20	Tissue	6.908		
21	Ikan	28	13	316
22	Solar	-	193.503	
	Jumlah	738.325	878.815	763.187

Sumber: Statistik Tanjung Jabung Barat

Dari tabel di atas terlihat bahwa Lalu Lintas Barang Antar Pulau (Muat) dari Pelabuhan Kuala Tungkal menunjukkan angka fluktuatif mengalami penurunan.

G. ANALISA SWOT

Pada bagian ini akan ditinjau suatu analisa terhadap prospek dan masalah yang dihadapi Pelabuhan Roro dalam upaya pengembangan pelabuhan baru sebagai pintu gerbang gateway pantai timur Propinsi Jambi. Dalam hal ini akan digunakan analisa SWOT (Strength, Weakness, Oppurtunity and Treatment), atau disebut dengan analisa ULSA (Keunggulan, Kelemahan, kesempatan dan Ancaman).

Untuk lebih memudahkan pembahasan tentang analisa ULSA ini, maka perlu pembatasan antara faktor intern dan faktor ekstern. Faktor intern yaitu keunggulan dan kelemahan yang melingkupi Pelabuhan Roro sebagai pusat pengembangan pelabuhan di wilayah Pembangunan Pantai Timur Provinsi Jambi. Sedangkan faktor ekstern, yaitu kesempatan dan ancaman yang meliputi seluruh daerah kabupaten lainnya yang berada di wilayah Pembangunan Pantai Timur Provinsi Jambi.

a. Faktor Intern

1. Keunggulan (U)

- Pelabuhan Roro Kuala Tungkal merupakan pelabuhan laut di pantai Timur Provinsi Jambi yang terletak di Kabupaten Tanjung Jabung Barat.
- Secara umum perairan pelabuhan tenang karena terhindar dari gelombang dan serangan angin.
- Memiliki alur pelayaran yang lebar dan dalam.
- Fasilitas dan peralatan pelabuhan tersedia meskipun masih memerlukan peningkatan dan pengelolaan yang lebih baik.

2. Kelemahan (L)

- Keterbatasan sumberdaya manusia yang terlatih di bidang pengelolaan pelabuhan, sehingga harus dilakukan pelatihan.
- Jalan alternatif belum tersedia.

b. Faktor Ekstern

1. Kesempatan (S)

- Kebijakan Pemerintah Daerah Propinsi Jambi seperti telah dituangkan dalam Peraturan Daerah Provinsi Jambi Nomor 10 Tahun 2003 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Jambi tahun 2013 s/d 2033.
- Kebijakan Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Barat seperti telah dituangkan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat Nomor 12 Tahun 2003 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Barat tahun 2013 s/d 2033.
- Adanya dukungan dari Pemerintah Pusat yang terus mengucurkan dana APBN untuk beroperasinya Pelabuhan Roro Kuala Tungkal. Di mana pembangunan infrastruktur akses jaringan jalan pelabuhan dan fasilitas dermaga sudah memadai seperti tersedianya ruang tunggu yang nyaman, fasilitas penunjang yang layak dan manusiawi, jaringan WIFI, papan informasi digital yang memberikan informasi soal kecepatan kendaraan laut, jarak tempuh, nomor layanan, dsb.
- Adanya dukungan dari Pemerintah Daerah Kabupaten dan instansi terkait dan masyarakat yang ingin memanfaatkan Pelabuhan Roro Kuala Tungkal.
- Memiliki daerah hinterland yang potensial, baik dari hasil pertanian, perikanan, kehutanan, perkebunan, pertambangan dan energi, perdagangan dan dunia usaha.
- Tersedia banyak tenaga kerja yang dapat didayagunakan.
- Kebijakan Pemerintah dalam mengembangkan industri pariwisata.

2. Ancaman (A)

- Kondisi Kabupaten Tanjung Jabung Barat yang pasang surut dan daerah rawa, menyebabkan jalan-jalan raya penghubung Pelabuhan Roro Kuala Tungkal rawan mengalami kerusakan.

H. Prospek Pelabuhan Roro

Dari analisa ULSA di atas tergambar bahwa Pelabuhan Roro Kuala Tungkal sangat strategis untuk dikelola dan dikembangkan guna mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat, dan Provinsi Jambi umumnya, yang gilirannya akan memberikan dampak positif dan perkembangan dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Prospek tersebut secara lebih rinci dapat dipaparkan sebagai berikut:

- 1) Tahun 2015 Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto lapangan usaha: pertambangan 40,77%, pertanian perkebunan 18,69%, industri pengolahan 18,21%, perikanan 3,35%, kehutanan 1,64%, sehingga merupakan peluang bagi perkembangan transportasi laut.
- 2) Posisi Pelabuhan Roro dengan alur pelayaran Kuala Tungkal - Tanjung Jabung Timur- Kepulauan Riau - Provinsi Riau - SIJORI (Singapura, Johor, Riau) - SIBAJI (Singapura, Batam, Johor), dapat dimanfaatkan untuk transportasi orang dan barang serta ekspor komoditi barang ke manca negara.
- 3) Kerjasama di bidang pelayaran dengan perusahaan yang sudah mapan di bidang bisnis internasional dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan daya saing maupun pengembangan dunia usaha.
- 4) Berlakunya MEA merupakan kesempatan untuk menumbuhkan dan mengembangkan komoditi di Kabupaten Tanjung Jabung Barat yang membutuhkan prasarana perhubungan laut yang besar.
- 5) Adanya kebijakan Pemerintah yaitu:
 - Menjadikan Pelabuhan Roro sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.
 - Membuka akses Pelabuhan Roro mendunia.

- Menjadikan wilayah hinterland sebagai penghasil komoditi pertambangan, pertanian, kehutanan dan perikanan yang akhirnya mendukung Tanjung Jabung Barat sebagai pusat industri.
- 6) Kawasan Pantai Timur dengan potensi yang akan dikembangkan adalah pertanian, pertambangan, perkebunan, perikanan, kehutanan, home industri (pengolahan kerupuk dan pangan lainnya serta barang kerajinan).

I. Kendala Yang Dihadapi

Untuk melaksanakan dan menunjang program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan, manajemen pelabuhan dituntut untuk memberikan pelayanan bermutu terpadu memberikan kenyamanan kepada pemakai jasa pelabuhan ini. Namun sumber daya manusia yang ada belum mumpuni di bidang pengelolaan pelabuhan baru yang besar ini.

J. PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Potensi daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat sangat besar. Tahun 2015 Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto lapangan usaha: pertambangan 40,77%, pertanian perkebunan 18,69%, industri pengolahan 18,21%, perikanan 3,35%, kehutanan 1,64%, sehingga merupakan peluang bagi perkembangan transportasi laut.
- b. Posisi Pelabuhan Roro dengan alur pelayaran Kuala Tungkal - Tanjung Jabung Timur- Kepulauan Riau - Provinsi Riau - SIJORI (Singapura, Johor, Riau) - SIBAJO (Singapura, Batam, Johor), berpotensi dimanfaatkan untuk transportasi orang dan barang serta ekspor komoditi barang ke manca negara.
- c. Pelabuhan yang ada di Kuala Tungkal hanya memiliki kapasitas sandar kapal rendah yaitu 800 dwt. Pembangunan pelabuhan baru yaitu Pelabuhan Roro, dengan kapasitas sandar kapal 5000 dwt sangat memiliki prospek mendukung pergerakan orang dan barang di dalam dan di luar Kabupaten Tanjung Jabung Barat, luar Provinsi Jambi maupun ke manca negara.

2. Saran:

- a. Dalam operasionalnya harus sesuai dengan ketentuan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan Kementerian Perhubungan.
- b. Dalam operasionalnya harus memiliki sistem yang baik, serta mengutamakan kenyamanan dan keamanan orang pengguna jasa transportasi laut.
- c. Perlu kepiawaian dalam pengelolaan pelabuhan baru ini, agar Pelabuhan Roro dapat meningkatkan pendapatan daerah.
- d. Perlu peningkatan jalan menuju daerah terisolir/perbatasan maupun menuju kantong produksi potensial, agar perekonomian masyarakat berkembang.
- e. Menjalin kerjasama dengan kabupaten dalam dan luar Provinsi Jambi, bahkan ke manca negara.

Daftar Pustaka

- Jinca, Yamin N., 2011, “Transportasi Laut Indonesia, Analisis Sistem dan Studi Kasus”, Brilian Internasional, Surabaya.
- Triatmodjo,B. 2009, “Perencanaan Pelabuhan”, Beta Offset, Yogyakarta.
- Usman Rianse, Abdi, “Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi Teori dan Aplikasi”, CV. Alfabeta Bandung.
- Gurning, Raja Oloan Saut dan Budiyanto, Eko Hariyadi. 2007. “Manajemen Bisnis Pelabuhan”. PT Andhika Prasetya Ekawahana.
- Suranto. 2004. “Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhan Serta Prosedur Impor Barang”. Penerbit: PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Mujeri, M. K, 2002, “Bangladesh, Bringing Poverty Focus in Rural Infrastructur Development”. Discussion Paper November 2002 : Issues ini Employment and Poverty Recovery and Reonstrution Departemen International Labour Office, Genewa.
- Syamsi, Ibnu. 1994. *Dasar-dasar Kebijaksanaan Keuangan Negara*. Jakarta: Bina Aksara.
- Devas, Nick. 1989. *Keuangan Pemerintah Daerah Di Indonesia*. Jakarta: UI Press.
- Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Jambi Tahun 2013 – 2033, Peraturan Daerah Provinsi Jambi Nomor 10 Tahun 2013.
- Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Barat Tahun 2013 – 2033, Peraturan Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Barat Nomor 12 Tahun 2013.
- Statistik Tanjung Jabung Barat 2016, Kerjasama BAPPENAMDAL dengan BPS Kabupaten Tanjung Jabung barat.
- Undang-Undang No. 34 Tahun 2000 Tentang Pajak dan Retribusi Daerah
- Undang-Undang No 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah