

Strategi dan Dampak Pembangunan Terminal Kijing: Analisis Multiperspektif *Stakeholder* dan Mitra Bisnis

Juliater Simarmata^{*1}, Martogi Hasurungan Silalahi¹, dan Yosi Pahala¹, L.Denny Siahaan¹, dan Dany Nur Aryanzah¹

¹Institut Transportasi dan Logistik Trisakti
Jl. IPN No.2 Cipinang Besar Selatan, Jakarta Timur 13410. Indonesia

*E-mail: juliaters@gmail.com

Diterima: 28 Februari 2024, direvisi: 10 Juni 2024, disetujui: 23 Oktober 2024,
tersedia daring: 27 Desember 2024, diterbitkan: 31 Desember 2024

Abstrak

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) telah mengembangkan sebuah pelabuhan baru di Kabupaten Mempawah sebagai ekspansi dari Pelabuhan Dwikora Pontianak dalam rangka mengatasi semua kendala yang ada di pelabuhan tersebut. Berbagai tuntutan pemangku kepentingan harus dipertimbangkan dalam pembangunan pelabuhan yang berkelanjutan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kelayakan pembangunan pelabuhan di Kabupaten Mempawah menurut perspektif *stakeholder* dan mitra bisnis di lingkungan kepelabuhanan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus, yang dilakukan secara terinci, intensif, dan mendalam pada suatu organisasi. Penelitian ini juga menggunakan Teknik analisis Tematik dan QDA Miner dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara dan observasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan Terminal Kijing sudah cukup layak dalam persepsi *stakeholder* dan mitra bisnis di lingkungan kepelabuhanan dengan aspek pasar dan pemasaran sebagai faktor paling dominan untuk menunjang keberhasilan kegiatan kepelabuhanan pada sebuah pelabuhan. Selain itu, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa fasilitas dan peralatan yang ada di Terminal Kijing masih perlu ditingkatkan, menyesuaikan kebutuhan pasar dan produk yang ada.

Kata kunci: analisis tematik, kelayakan pelabuhan, perspektif *stakeholder*, perspektif mitra bisnis, QDA Miner.

Abstract

Strategy and Impact of Kijing Terminal Development: A Multi-Perspective Analysis of Stakeholders and Partners: PT Pelabuhan Indonesia (Persero) has undertaken the development of a new port in Mempawah Regency as an expansion of the Dwikora Pontianak Port to address the existing challenges at the port. Various demands of stakeholders must be considered in the development of a sustainable port. Therefore, this study aims to assess the development of the port in Mempawah Regency from the perspectives of stakeholders and business partners. This study employed a qualitative approach and utilized a case study research design, which involves detailed, intensive, and in-depth analysis of an organization. The research findings indicate that the construction of Kijing Terminal is deemed sufficiently viable in the perception of stakeholders and business partners in the port environment, with market and marketing aspects being the most dominant factors supporting the success of port activities. Additionally, the study highlights the need for upgrading facilities and equipment at Kijing Terminal to meet market demands and product requirements.

Keywords: business partner perspective, port feasibility, QDA Miner, stakeholder perspective, thematic analysis.

1. Pendahuluan

Pelabuhan merupakan infrastruktur transportasi yang sangat vital bagi suatu negara, terutama untuk negara maritim seperti Indonesia [1]. Pelabuhan Pontianak yang selama ini diandalkan untuk melayani keluar-masuknya barang di Provinsi Kalimantan Barat [2], [3], secara fisik sangat terbatas karena ruang yang sempit, baik di sisi darat maupun air. Tingginya volume kargo dan kegiatan di Kota Pontianak yang semakin hari semakin meningkat menyebabkan ruang darat pelabuhan yang ada telah habis terpakai dan tidak lagi dapat dikembangkan. Di sisi air, Sungai Kapuas yang menjadi area labuh tambat menuntut biaya ekstra untuk pengerukan setiap tahun karena sedimentasi alur yang terus terjadi. Pada tahun 2019, Pelabuhan Pontianak mengeluarkan biaya sekitar Rp70 miliar lebih untuk melakukan pengerukan alur sungai sebagai tindakan perawatan. Dengan upaya sedemikian pun, ukuran kapal yang dapat masuk ke pelabuhan sangat terbatas karena kedalaman yang tersedia saat ini hanya berkisar -4,5 hingga -6 mLWS dan hal ini juga menjadi kendala bagi pelabuhan untuk dapat terus berkembang.

Dengan mempertimbangkan tingkat pertumbuhan arus peti kemas tersebut, maka Pelabuhan Pontianak harus mempersiapkan pengembangan area pelabuhan dan terminal dalam pelayanan kargo, baik peti kemas maupun barang curah sehingga meningkatkan aktivitas ekonomi [4]. Selain itu, akses dan integrasi moda transportasi harus disinkronkan dengan program pemerintah dan para pelaku usaha

kepelabuhanan. PT Pelabuhan Indonesia (Persero) berusaha memenuhi tantangan di Pelabuhan Pontianak melalui pengembangan dan pembangunan Pelabuhan Kijing di Kabupaten Mempawah, Provinsi Kalimantan Barat.

Pemikiran tentang pentingnya manfaat ekonomi yang dihasilkan oleh perusahaan memungkinkan pihak-pihak yang terlibat untuk meraih keuntungan [5]. Dalam mengatasi semua kendala yang ada di Pelabuhan Pontianak (Pelabuhan Dwikora), maka perlu dilakukan analisis terhadap rencana pembangunan Terminal Kijing di Kabupaten Mempawah dari sudut pandang para pemangku kepentingan (*stakeholder*) dan mitra bisnis untuk membantu dalam keselarasan dan kesesuaian rencana pembangunan Terminal Kijing sebagai pengembangan Pelabuhan Pontianak bagi para pemangku kepentingan (*stakeholder*) dan mitra bisnis. Keputusan *stakeholder* untuk memberikan dukungan kepada pengembang maupun keputusan pelaku bisnis untuk melakukan kerja sama bisnis dengan pengembang dapat memengaruhi kelayakan pengembangan Pelabuhan Kijing. Salah satu faktor yang dapat memengaruhi keputusan tersebut adalah persepsi. Persepsi *stakeholder* dan pelaku bisnis penting untuk diteliti karena ada sudut pandang atau kepentingan yang berbeda. Dalam perencanaan Terminal Kijing yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) disebutkan bahwa proyek dinyatakan layak sehingga tahapan konstruksi Terminal Kijing dapat dilaksanakan. Pada saat penelitian ini ditulis, tahap konstruksi Terminal Kijing telah selesai dan telah memasuki tahap operasional. Namun, mulai dari perencanaan hingga operasional, hanya sedikit penelitian yang membahas tentang persepsi dan sudut pandang *stakeholder* dan pelaku bisnis terhadap pengembangan Terminal Kijing.

Penelitian ini berkontribusi terhadap Analisis Pembangunan Terminal Kijing, dengan mempertimbangkan perspektif dari Stakeholder dan Mitra Bisnis dengan pertimbangan faktor meliputi hukum, pemasaran, teknis/operasi, manajemen/organisasi, sosial/ekonomi, dan aspek AMDAL. Penelitian-penelitian sebelumnya hanya memerhatikan sebagian aspek saja, seperti penelitian yang dilakukan [1] hanya memerhatikan faktor ekonomi dan sosial; penelitian [2] hanya memerhatikan faktor teknis dan dampak sosial yaitu kinerja lalu lintas; dan penelitian [3] memerhatikan faktor Ops yaitu biaya *transport cost*.

Meskipun penelitian-penelitian terdahulu telah memberikan kontribusi signifikan dalam memahami beberapa aspek kunci pengembangan Terminal Kijing, terdapat kesenjangan dalam pendekatan yang lebih menyeluruh. Penelitian ini mengisi gap tersebut dengan mengusulkan analisis yang lebih komprehensif yang mempertimbangkan berbagai faktor secara bersamaan, termasuk aspek hukum, pemasaran, teknis/operasional, manajemen/organisasi, sosial/ekonomi, dan AMDAL. Dengan demikian, penelitian ini menawarkan perspektif yang lebih integratif dan mendalam dalam proses pembangunan dan pengoperasian Terminal Kijing, yang lebih sesuai dengan kebutuhan pemangku kepentingan dan mitra bisnis.

Penelitian ini memiliki signifikansi yang kuat dalam mendukung pengambilan keputusan strategis terkait pengembangan Terminal Kijing di Kabupaten Mempawah. Dengan menganalisis kelayakan dari berbagai aspek—termasuk hukum, pemasaran, teknis/operasional, manajemen/organisasi, sosial/ekonomi, dan lingkungan—penelitian ini memberikan gambaran komprehensif tentang kesiapan dan potensi terminal sebagai solusi untuk keterbatasan Pelabuhan Pontianak. Hasil penelitian ini tidak hanya berkontribusi pada perencanaan yang lebih matang dan terpadu, tetapi juga memberikan wawasan bagi *stakeholder* dan mitra bisnis untuk mengoptimalkan peluang pasar dan meningkatkan efisiensi operasional, yang pada akhirnya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah Kalimantan Barat.

2. Metodologi

2.1. Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dari Januari hingga Juni 2024. Selama periode ini, proses pengumpulan data dilakukan secara bertahap, dimulai dari persiapan wawancara, pelaksanaan wawancara, hingga analisis hasil wawancara. Lokasi penelitian adalah di Pelabuhan/Terminal Kijing, Kabupaten Mempawah, Provinsi Kalimantan Barat.

2.2. Metode Pengumpulan Data

Pada penelitian kali ini, peneliti memilih jenis penelitian kualitatif sehingga data yang diperoleh harus mendalam, jelas dan spesifik [6]. Selanjutnya dijelaskan bahwa pengumpulan data dapat diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dokumentasi, dan gabungan/triangularisasi. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara observasi, dokumentasi, dan wawancara [7].

2.3. Sumber Data

Sumber data yang dimaksud adalah penjelasan tentang subjek penelitian dan objek penelitian. Penelitian ini menggunakan data yang didapat dari sumber pertama baik dari individu atau perseorangan seperti dari wawancara dengan informan yang relevan. Adapun informan atau narasumber dalam penelitian ini adalah: Ketua Dewan Perwakilan Wilayah APBMI (Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia) Kalimantan Barat (I1), Camat Kecamatan Sungai Kunyit, Kabupaten Mempawah, Kalimantan Barat (I2), Ketua Dewan Pimpinan Cabang INSA (Indonesian National Shipowner's Association) Pontianak (I3), Kepala Kantor KSOP (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Kelas II Pontianak (I4), General Manager PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pontianak (I5), Ketua Dewan Perwakilan Wilayah ALFI/ILFA (Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia / Indonesian Logistic & Forwarders Association) Kalimantan Barat (I6).

2.4. Validasi Data

Guna memeriksa keabsahan data perlu dilakukan suatu pemeriksaan keabsahan data. Penelitian ini menerapkan uji keabsahan data yang disampaikan oleh Sugiyono (2017:270) guna memeriksa keabsahan data yang diperoleh peneliti. Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi uji *credibility* (validitas interval), *transferability* (validitas eksternal), *dependability* (reliabilitas), dan *confirmability* (objektifitas).

2.5. Pengolahan Data

Penggunaan metode penelitian kualitatif dalam penelitian ini menuntut data yang mendalam, jelas, dan spesifik [4] dengan alur penelitian seperti ditunjukkan pada Gambar 1. Penelitian ini bersifat deskriptif, di mana peneliti berusaha memberikan gambaran, memaparkan, dan menginterpretasikan objek penelitian secara sistematis dan faktual [8]. Proses penelitian melibatkan pengelompokan temuan data dari wawancara dan dokumentasi, diikuti dengan penyusunan catatan (memo) yang mencakup semua aspek terkait dengan penelitian, termasuk tema, dan pola data.

Selanjutnya, peneliti merancang konsep-konsep dari data yang terkumpul, kemudian menyajikan data dengan mengorganisasikannya dan mengaitkannya sehingga membentuk satu kesatuan yang terhubung. Data yang telah disajikan dikaitkan dengan kerangka teori yang digunakan.

Tahap akhir yaitu membuat kesimpulan dan menguji hasil. Dalam penelitian ini, metode induktif diterapkan dengan memerhatikan pola data yang ada. Pengkaji mengartikan data yang telah disederhanakan dan disajikan, mengaplikasikan teori-teori yang relevan, Dan menyimpulkan temuan penelitian. Kesimpulan tersebut selanjutnya diverifikasi dan diperinci untuk mencapai kesimpulan akhir mengenai fenomena yang sedang diteliti.

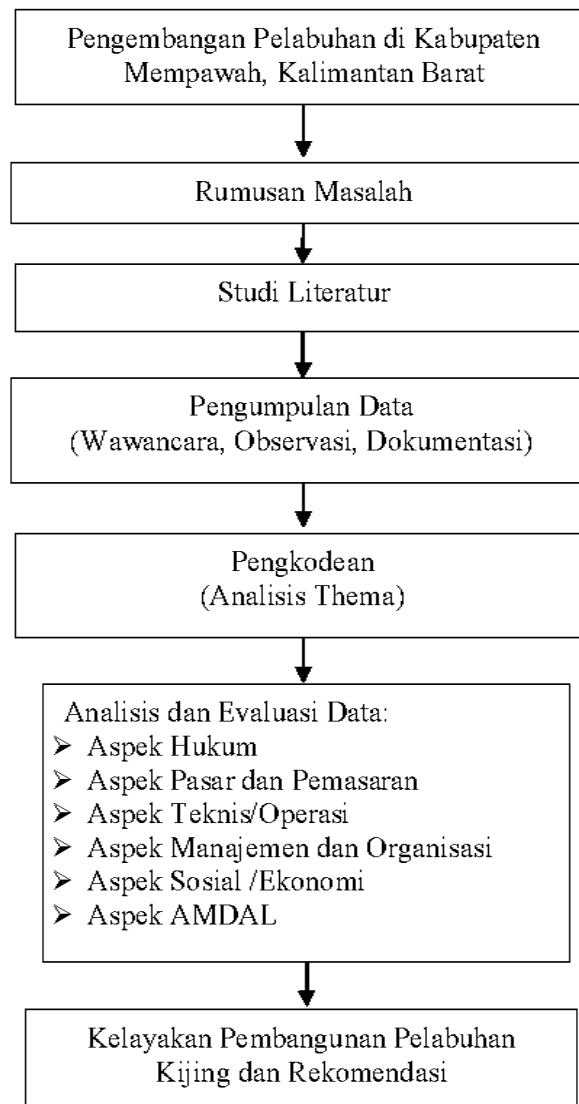
2.6. Analisis Data

2.6.1. Analisis Tematik

Analisis tematik atau *thematic analysis* adalah metode analisis data diaplikasikan untuk menemukan pola atau tema dari data yang dikumpulkan [9], [10]. Metode ini dipilih dalam penelitian ini karena dianggap mampu menganalisis data kualitatif (seperti data yang diperoleh dari wawancara) secara detail guna menemukan kesamaan pola dan peristiwa serta menjelaskan sejauh mana kedua hal tersebut terjadi melalui kacamata peneliti.

Dalam analisis tematik, data yang telah dikumpulkan dari hasil wawancara pertama-tama harus diberi label atau kode. Kode atau label tersebut dapat dianggap sebagai simbol atau pola dalam data yang berkaitan dengan pertanyaan penelitian. Dalam hal ini, peneliti menghitung dan memutuskan kode atau label data mana dari transkrip wawancara yang relevan dengan analisisnya dan mana yang tidak.

Relevansi kode atau label dengan tema yang dipilih dinilai dari kata-kata yang digunakan oleh para peserta.



Gambar 1. Alur berpikir penelitian

2.6.2. Qualitative Data Analysis (QDA) Miner

Dalam menganalisis data untuk menghitung label yang relevan dengan tema, penelitian ini menggunakan perangkat lunak bernama QDA Miner [11], [12]. QDA Miner merupakan perangkat lunak yang dirancang oleh Provalis Research untuk melakukan analisis data menggunakan metode campuran dan analisis data kualitatif. Pada tahun 2004, perangkat lunak ini diperkenalkan pertama kali setelah dikembangkan oleh Norman Péladeau. Versi terbaru QDA Miner versi 4 yang dirilis bulan Desember 2011 digunakan dalam berbagai bidang seperti riset pasar, riset bisnis, riset pemerintah, riset akademik, kriminalitas, jurnalisme, dan sebagainya (Provalis).

Terdapat beberapa fitur yang disediakan oleh QDA Miner yaitu fitur impor data dari berbagai tipe dokumen seperti RTF, SPSS, JPEG, PDF, HTML, Word, dan Excel sehingga memudahkan penulis dalam mengintegrasikan data dari berbagai sumber. Selain itu, QDA Miner dilengkapi dengan fitur *keyword retrieval*, *query-by-example*, dan *cluster extraction*, yang membantu dalam pencarian dan pengelompokan data secara efisien. Terdapat juga fitur perhitungan *coding frequencies*, *cluster analysis*, *coding sequences*, dan *coding by variables*. QDA Miner juga menyediakan alat visualisasi data seperti *multidimensional scaling*, *heatmaps*, grafik korespondensi, dan *proximity plot* untuk mempermudah interpretasi hasil analisis. Selain itu, program ini juga memiliki fitur *geo-tagging* dan *time-tagging* yang

memungkinkan pelacakan data berdasarkan lokasi geografis dan waktu. Dan yang terakhir, *tools manager* pelaporan dalam QDA Miner memungkinkan penyimpanan kueri dan hasil analisis.

3. Hasil dan Pembahasan

Sumber data dimaksud adalah penjelasan mengenai subjek penelitian dan objek penelitian. Pada penelitian ini, narasumber yang diwawancarai mencakup berbagai informan yang relevan di sektor maritim dan logistik di Kalimantan Barat. Mereka adalah Ketua Dewan Perwakilan Wilayah APBMI (Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia) Kalimantan Barat yang diberi label I1, Camat Kecamatan Sungai Kunyit, Kabupaten Mempawah, Kalimantan Barat yang diberi label I2, Ketua Dewan Pimpinan Cabang INSA (Indonesian National Shipowner’s Association) Pontianak yang diberi label I3, Kepala Kantor KSOP (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Kelas II Pontianak yang diberi label I4, General Manager PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pontianak yang diberi label I5, dan Ketua Dewan Perwakilan Wilayah ALFI/ILFA (Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia / Indonesian Logistic & Forwarders Association) Kalimantan Barat yang diberi label I6.

Data-data hasil wawancara tersebut kemudian ditentukan tema beserta konteks. Tema dan konteks ini akan dijadikan dasar analisis untuk menentukan pola. Berdasarkan teori studi kelayakan dan teori ilmu kepelabuhanan, dipilih beberapa tema dan konteks seperti ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Tema dan Kode dalam Penelitian

No.	Tema/Aspek	Konteks/Kode
1	Hukum	Perizinan/legalitas
2	Pasar dan Pemasaran	Kondisi pasar Pemasaran
3	Keuangan	Sumber dana & biaya investasi Pendapatan, beban, laba/rugi Penilaian investasi & rasio keuangan
4	Teknis/ Operasi	Lokasi/fasilitas Peralatan Teknologi
5	Manajemen & Organisasi	Manajemen Proyek Manajemen SDM
6	Ekonomi & Sosial budaya	Perubahan ekonomi Perubahan sosial budaya
7	Dampak Lingkungan	Lingkungan hidup

3.1.Hasil Analisis Tema

Berdasarkan Tabel 2, subtema yang paling penting berdasarkan wawancara dari informan adalah pemasaran (18,2%) dan lokasi/fasilitas (15,9%). Sementara itu, subtema yang memiliki persentase paling kecil adalah perubahan sosial budaya yaitu sebesar 3,4%.

Tabel 2. Hasil wawancara informan

No	Tema	Kode	Narasumber						Total
			I1	I2	I3	I4	I5	I6	
1	Hukum	Legalitas	6	5	4	19	5	6	45
2	Pasar dan Pemasaran	Kondisi Pasar	8	1	17	17	12	3	58
3	Pasar dan Pemasaran	Pemasaran	16	2	15	20	13	20	86
4	Teknis/Operasi	Lokasi/Fasilitas	11	6	16	22	12	12	79
5	Teknis/Operasi	Peralatan	5	1	5	15	12	3	41
6	Teknis/Operasi	Teknologi	3	0	8	4	6	5	26
7	Manajemen & Organisasi	Manajemen Proyek	1	2	2	6	3	6	20
8	Manajemen & Organisasi	Manajemen SDM	7	8	6	6	5	14	46
9	Ekonomi & Sosbud	Perubahan Ekonomi	1	5	3	3	12	1	25
10	Ekonomi & Sosbud	Perubahan Sosbud	1	3	2	4	3	3	16
TOTAL			59	33	78	116	83	73	442

Tabel Hasil Wawancara Informan disusun berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dan diolah menggunakan Teknik QDA Miner. Metode ini digunakan untuk menjelaskan seberapa penting aspek-aspek yang akan diteliti berdasarkan frekuensi kemunculan kode yang sama selama wawancara berlangsung. Dengan demikian, hasil analisis ini memberikan gambaran yang jelas tentang prioritas dan perhatian para narasumber terhadap masing-masing aspek yang dibahas. Penjelasan terhadap setiap tema adalah sebagai berikut:

3.2. Aspek Hukum

Berdasarkan teori studi kelayakan, aspek hukum dalam penelitian ini meliputi keabsahan atau legalitas dari aktivitas usaha yang dijalankan oleh pengembang pelabuhan termasuk kaitannya dengan prosedur, izin, dan persyaratan yang harus dipenuhi dalam konteks pengembangan pelabuhan [13]. Hal tersebut dapat meliputi penyusunan dokumen Rencana Induk Pelabuhan Pontianak, Persetujuan Pengoperasian Dermaga, dan Pemberian Izin Operasi dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Dari hasil analisis didapatkan bahwa aspek legalitas merupakan faktor penting yang menentukan kelayakan pengembangan pelabuhan di Kabupaten Mempawah. Dapat diketahui pula bahwa semua narasumber menyatakan bahwa pengembangan Terminal Kijing telah memenuhi aspek legalitas setidaknya hingga tahap uji coba operasi. Narasumber I4 sebagai regulator merupakan narasumber dengan perhatian tertinggi terhadap aspek hukum menyatakan bahwa Terminal Kijing telah mendapatkan izin operasi setelah uji coba operasi dilakukan.

3.3. Aspek Pasar dan Pemasaran

Aspek pasar dan pemasaran pada penelitian ini meliputi kondisi pasar terkait ukuran pasar, struktur pasar, dan peluang pasar yang sudah ada [14]. Strategi Pemasaran merupakan pendekatan yang digunakan oleh perusahaan untuk mendapatkan keuntungan dengan menyediakan nilai bagi pelanggan [15]. Dalam bidang kepelabuhanan, hal ini terkait potensi komoditas yang ada di Kabupaten Mempawah atau di Kalimantan Barat dan perbandingan dengan pelabuhan *existing* di Pontianak dan kemudian strategi pemasaran yang meliputi harga produk, lokasi yang strategis, dan faktor distribusi barang. Dalam bidang kepelabuhanan, hal ini terkait proses penetapan tarif yang ditawarkan dalam jasa kepelabuhanan di Terminal Kijing, lokasi pemilihan pengembangan Terminal Kijing, adanya fasilitas pendukung seperti jalan akses pelabuhan, kawasan industri, dan sebagainya serta daya saing pelabuhan baru di Mempawah jika dibandingkan dengan kompetitornya.

Dari hasil analisis didapatkan bahwa tema pasar dan pemasaran dinilai sangat dominan bagi *stakeholder* dan mitra bisnis. Terlebih lagi aspek pemasaran (adanya fasilitas pendukung berupa jalan akses yang memadahi) menjadi aspek yang paling penting dari semua aspek yang diteliti pada penelitian ini. Dalam tema ini juga dibahas keunggulan Terminal Kijing dibandingkan Pelabuhan Dwikora Pontianak seperti alur yang dalam dan *hinterland* di Kalimantan Barat. Narasumber I3 dan I4 menjadi narasumber dengan perhatian terbesar terkait kondisi pasar dan pemasaran.

Seluruh informan sepakat bahwa aspek pasar dan pemasaran sudah cukup baik untuk pengembangan Terminal Kijing. Narasumber I1 dan I3 juga menyampaikan bahwa saat ini sudah ada permintaan pelayanan kegiatan bongkar muat petikemas yang nantinya harus menjadi perhatian penting bagi pengembang pelabuhan. Narasumber I1, I3, I4 dan I6 menyampaikan bahwa pusat kegiatan kepelabuhanan saat ini di pelabuhan Pontianak, sehingga jika pelayanan peti kemas nantinya dapat berpindah ke Terminal Kijing, maka akan terdapat penambahan beban atau tarif biaya logistik. Hal ini tentunya harus menjadi fokus bagi pengembang pelabuhan dan regulator dalam mempertimbangkan tarif pelayanan yang akan diimplementasikan.

3.4. Aspek Teknis dan Operasional

Teknis dan operasional dalam penelitian ini meliputi beberapa aspek antara lain lokasi/fasilitas terkait pemilihan lokasi, luas produksi, dan tata letak fasilitas yang ditawarkan dalam suatu usaha [16]. Dalam bidang kepelabuhanan, hal ini terkait (1) lokasi pelabuhan, (2) kapasitas fasilitas dalam pelabuhan seperti alur pelayaran, kolam, dermaga, *trestle*, lapangan penumpukkan, dan bongkar muat, dan (3) gudang yang

disediakan. Kegiatan bongkar muat meliputi: (1) bongkar muat, (2) pemuatan kargo, dan (3) penerimaan, dan (4) pengiriman [17]. Selanjutnya, peralatan yang meliputi ketersediaan alat bongkar muat berdasarkan komoditasnya meliputi *quay container crane* untuk layanan peti kemas; pipa, *flowmeter*, dan *flexible hose* untuk komoditas curah cair; serta *mobile crane* untuk curah kering dan *multipurpose*. Selain itu, teknologi menganalisis seberapa jauh derajat mekanisasi atau digitalisasi yang diinginkan oleh *stakeholder*. Hal ini terkait dengan sistem komunikasi dan informatika dalam pelabuhan seperti integrasi dengan INAPORTNET maupun layanan digital lainnya.

Dari hasil analisis didapatkan bahwa tema teknis dan operasional dinilai sangat penting bagi *stakeholder* dan mitra bisnis. Terlebih lagi, aspek lokasi dan fasilitas (adanya fasilitas yang memadahi di pelabuhan seperti jalan akses, gudang, dan peralatan) menjadi aspek yang sangat penting yang diteliti pada penelitian ini. Jalan akses eksisting dinilai akan menjadi *bottleneck* untuk lalu lintas kendaraan dari dan menuju Terminal Kijing apabila pelabuhan tersebut telah beroperasi sepenuhnya. Oleh karena itu, perlu dilakukan penambahan kapasitas berupa pelebaran maupun pengembangan jalan baru.

Dalam hal peralatan bongkar muat, beberapa narasumber menyatakan bahwa saat ini peralatan di Terminal Kijing hanya menyediakan bongkar muat untuk barang curah cair. Apabila Terminal Kijing akan dioperasikan untuk kegiatan bongkar muat peti kemas, maka perlu dilengkapi dengan peralatan yang memadahi di mana saat ini peralatan tersebut belum tersedia di Terminal Kijing.

Informan I1, I3, I4, I5, dan I6 setuju bahwa dari tema fasilitas, peralatan dan teknologi di Terminal Kijing saat ini telah mencukupi kebutuhan untuk kegiatan kepelabuhanan. Hanya saja, fasilitas tersebut perlu dikembangkan untuk mengantisipasi pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas yang membutuhkan kapasitas jalan dan pengelolaan lalu lintas kendaraan yang lebih baik karena akan berdampak pada kepentingan masyarakat. Informan I2 tidak memberikan informasi terkait kebutuhan teknologi di Terminal Kijing karena belum memiliki informasi untuk disampaikan.

3.5. Aspek Manajemen dan Organisasi

Aspek manajemen dan organisasi pada penelitian ini meliputi manajemen proyek yang menganalisis tentang bagaimana waktu penyelesaian proyek akan memengaruhi kelayakan pada proyek tersebut [18]. Namun, karena tahap konstruksi tahap awal pelabuhan di Kabupaten Mempawah sudah selesai, maka aspek ini dikaitkan dengan waktu atau momentum ketika proyek sudah selesai dengan kondisi sekarang seperti adanya pandemi, pemulihan ekonomi, maupun potensi resesi. Selanjutnya, aspek manajemen sumber daya manusia (SDM) meliputi perencanaan, pengorganisasian, dan pengadaan tenaga kerja; pengarahan & pengembangan tenaga kerja; serta faktor operatif seperti kompensasi atau gaji, pengembangan, integrasi, pemeliharaan, dan pemutusan hubungan kerja [19]. Dalam konteks kepelabuhanan, penelitian ini akan membahas ketersediaan tenaga kerja lokal, kualitas, dan bagaimana upaya untuk memenuhi standar yang dibutuhkan sebagai pekerja di pelabuhan seperti tenaga kerja bongkar muat, *driver truk*, maupun tenaga pendukung yang berada di kantor.

Dari hasil analisis didapatkan bahwa tema manajemen dan organisasi dinilai penting bagi *stakeholder* dan mitra bisnis. Seluruh informan menyatakan bahwa momentum pengembangan Terminal Kijing sudah tepat untuk mengakomodasi kebutuhan pasar. Namun kesiapan SDM masih perlu ditingkatkan, baik dalam kualitas maupun kuantitas untuk mengantisipasi meningkatnya kegiatan kepelabuhanan dan penambahan jenis layanan peti kemas pada masa mendatang. Hal ini juga berlaku untuk pelatihan dan peningkatan keahlian tenaga kerja agar fokus sesuai dengan bidang layanannya. Informan I2 menyampaikan bahwa sudah ada dukungan pemerintah setempat untuk pengembangan SDM sebagai pendukung kegiatan kepelabuhanan Terminal Kijing dengan mempersiapkan sekolah tingkat D2.

3.6. Aspek Ekonomi dan Sosial Budaya

Terdapat juga aspek ekonomi dan sosial budaya dalam penelitian ini yang meliputi perubahan ekonomi yang menganalisis tentang bagaimana dampak dari pengembangan pelabuhan di Kabupaten Mempawah dapat mengubah kehidupan masyarakat sekitar dan pemerintah dalam hal ekonomi. Hal tersebut dapat berupa peluang untuk meningkatkan pendapatan masyarakat atau mengurangi kesempatan warga lokal untuk bersaing [20]. Bagi pemerintah, dampak tersebut dapat berupa peningkatan pendapatan daerah melalui pajak maupun PNBP. Selain itu juga terdapat perubahan sosial yang meliputi tersedianya

sarana prasarana yang dibutuhkan oleh masyarakat (seperti pelebaran jalan, jaringan internet, dan listrik) sebagai imbas dari pengembangan pelabuhan. Dampak lainnya dapat berupa perubahan profesi kerja masyarakat sekitar, maupun perubahan gaya hidup, budaya, dan adat.

Dari hasil analisis didapatkan bahwa tema perubahan ekonomi dan sosial merupakan faktor penting bagi *stakeholder* dan mitra bisnis. Seluruh informan sepakat bahwa pengembangan Terminal Kijing sudah layak dalam hal dampak perubahan ekonomi dan sosial budaya pada masyarakat. Informan I2 menyampaikan bahwa sudah ada pelatihan yang dilaksanakan oleh pengembang pelabuhan (Pelindo) melalui program rumah berdaya yang mengajarkan keterampilan keahlian dan budidaya yang berdampak kepada kesejahteraan masyarakat sekitar.

3.7. Aspek Dampak Lingkungan

Berdasarkan teori studi kelayakan, aspek dampak lingkungan dalam penelitian ini meliputi dampak terhadap lingkungan hidup yang menganalisis kelestarian tumbuhan atau hewan (termasuk konservasi dan keanekaragaman), warisan alam, kualitas udara, dan nilai budaya, kenyamanan lingkungan masyarakat sekitar, kepemilikan lahan, kesempatan kerja, taraf hidup, dan kesehatan masyarakat [21]. Jika dikaitkan dengan pengembangan pelabuhan, hal ini meliputi potensi penularan wabah COVID-19 karena pelabuhan merupakan pintu gerbang perdagangan dari luar negeri [22], potensi kerusakan bakau, kondisi fasilitas publik seperti jalan desa akibat truk pengangkut material konstruksi, serta tingkat kebisingan dan debu konstruksi.

Dari hasil analisis didapatkan bahwa aspek perubahan lingkungan merupakan faktor penting yang menentukan kelayakan pengembangan pelabuhan di Kabupaten Mempawah. Mayoritas informan (I1, I3, I4, dan I5) sepakat bahwa pengembangan Terminal Kijing sudah layak dalam hal aspek dampak lingkungan. Pihak pengembang pelabuhan sudah melakukan antisipasi terhadap dampak lingkungan. Informan I4 menyampaikan bahwa sudah ada fasilitas pengelola limbah yang diharapkan dapat menekan potensi kerusakan lingkungan. Namun informan I2 dan I5 menyampaikan bahwa masih ada kerusakan akibat proyek pembangunan yang merusak jalan setempat. Informan I5 menyampaikan bahwa terdapat dampak gangguan terhadap terumbu karang berdasarkan hasil pemantauan masih buruk.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, pembangunan Terminal Kijing di Kabupaten Mempawah oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dianggap layak oleh *stakeholder* dan mitra bisnis. Aspek hukum menjadi faktor kunci yang telah terpenuhi dengan diperolehnya izin operasi setelah uji coba. Aspek pasar dan pemasaran adalah yang paling dominan, di mana peningkatan permintaan layanan bongkar muat dan penyesuaian tarif logistik menjadi penentu kelayakan proyek ini. Dari sisi teknik/operasional, perlu adanya peningkatan peralatan bongkar muat dan kapasitas jalan untuk mendukung operasional yang optimal.

Dalam aspek manajemen dan organisasi, kesiapan SDM baik dari segi kualitas maupun kuantitas masih perlu ditingkatkan. Sementara itu, aspek ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan telah dinilai layak oleh mayoritas informan. Terminal Kijing diharapkan dapat mengatasi keterbatasan Pelabuhan Pontianak dan mendorong pertumbuhan ekonomi di Kalimantan Barat. Namun, peningkatan fasilitas, peralatan bongkar muat, dan akses jalan menuju terminal masih diperlukan untuk menyesuaikan dengan kebutuhan pasar. Posisi strategis Terminal Kijing juga diharapkan dapat meningkatkan kegiatan mitra bisnis dan perekonomian masyarakat sekitar.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pemikiran untuk membantu penelitian ini melalui penyediaan data, analisis, dan perangkat lunak. Adapun para pihak tersebut adalah: Hambar Wiyadi (General Manager PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Pontianak), Capt. Mozes Imanuel Karaeng (Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak), Dharmayadi (Ketua Dewan Pengurus Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia Wilayah Kalimantan Barat), Tju Fo Phin (Ketua Dewan Pengurus Indonesian National

Shipowner's Association Cabang Pontianak), Efriza (Camat Sungai Kunyit, Kabupaten Mempawah, Kalimantan Barat), dan Hamdan Godang (Ketua Dewan Pengurus Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia Cabang Pontianak).

Daftar Pustaka

- [1] A. H. Putri and R. Pratiwi, "Studi Kelayakan Fungsi Pelabuhan Dwikora Pontianak Pasca," pp. 1–7, 2021.
- [2] H. Setiawan, "Identifikasi Tingkat Pelayanan Pelabuhan Pontianak," *Reka Loka*, vol. xx, no. x, pp. 1–12, 2013.
- [3] A. Nurhadini, Rafie, and M. Indrayadi, "Optimasi Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas Di Pelabuhan Dwikora Pontianak," *Jurnal Elektrik Laut Sipil Tambang*, vol. 6, no. 1, pp. 1–11, 2019.
- [4] C. Calderón and L. Servén, "Infrastructure, Growth, and Inequality: An Overview," *Policy Research Working Papers*, no. 7034, p. 29p, 2014.
- [5] A. Hasan, "Power Stakeholder dalam Bisnis," *Media Wisata*, vol. 15, no. 2, pp. 513–539, 2021, doi: 10.36276/mws.v15i2.107.
- [6] S. Pramesti, S. M. I. Safitri, D. P. Sirait, G. Wibisono, and J. Simarmata, "The Implementation of the Auto Gate System as A Facilitator of the Flow of Goods at Container Terminal (A Study at Operating Terminal 3 Ocean Going, Tanjung Priok Port)," in *Journal of Physics: Conference Series*, IOP Publishing Ltd, Jul. 2020. doi: 10.1088/1742-6596/1573/1/012032.
- [7] A. Abdul, "Teknik Analisis Data Analisis Data," *Teknik Analisis Data Analisis Data*, pp. 1–15, 2020.
- [8] Rusandi and Muhammad Rusli, "Merancang Penelitian Kualitatif Dasar/Deskriptif dan Studi Kasus," *Al-Ubudiyah: Jurnal Pendidikan dan Studi Islam*, vol. 2, no. 1, pp. 48–60, 2021, doi: 10.55623/au.v2i1.18.
- [9] N. W. Sitasari, "Mengenal Analisis Konten Dan Analisis Tematik Dalam Penelitian Kualitatif Forum Ilmiah," *Forum Ilmiah*, vol. 19, no. 1, pp. 77–84, 2022.
- [10] Olivia Margareth Simamora and Anissa Lestari Kadiyono, "Analisis Tematik Sebagai Metode Analisis Job Insecurity Pada Karyawan Maskapai Penerbangan Di Masa Covid-19," *Psychopedia Jurnal Psikologi Universitas Buana Perjuangan Karawang*, vol. 6, no. 1, pp. 29–37, 2021, doi: 10.36805/psychopedia.v6i1.1465.
- [11] N. Péladeau, "QDA Miner: Qualitative data analysis software User's manual," *Field methods*, vol. 19, no. 1, pp. 87–108, 2007.
- [12] Subandi, "Analisis Data Kualitatif Menggunakan Program QDA Miner," *Jurnal Sains dan Seni ITS*, vol. 6, no. 1, pp. 51–66, 2017.
- [13] P. H. Sitompul, M. Nasution, D. Harianto, and R. Mubarak, "Perlindungan Hukum Tentang Pengembangan Pelabuhan Di Daerah Sesuai Undang-Undang tentang Pelayaran Kaitannya dengan Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah," *ARBITER: Jurnal Ilmiah Magister Hukum*, vol. 2, no. 2, pp. 132–147, 2020, doi: 10.31289/arbiter.v2i2.129.
- [14] Pantouvakis, "Marketing Strategies in Port Industry: An Exploratory Study and a Research Agenda," *American Journal of Economics and Business Administration*, vol. 2, no. 1, pp. 64–72, 2010, doi: 10.3844/ajebasp.2010.64.72.
- [15] T. Herdian *et al.*, "Strategi Pemasaran , Daya Saing dan Kinerja Logistik pada Terminal Kendaraan Domestik di Pelabuhan Patimban," vol. 2, no. 2, pp. 57–67, 2022.
- [16] A. Firmanto, "Analisis Deskriptif Infrastruktur Pelabuhan PT Pelindo Cabang Cirebon Jawa Barat," *Syntax Literate*, vol. 2, no. 11, 2017, doi: 10.36418/syntax-literate.v2i11.255.
- [17] H. Subagyo, P. Ricardianto, E. B. Setiawan, J. Simarmata, and S. W. Pratiwi, "Supply Chain Performance Measurement of Logistic Business Using SCOR Model in the Indonesian Main Ports," 2022. [Online]. Available: <http://ijses.com/>
- [18] G. S. Kim, E. S. Lee, and B. K. Kim, "Strategic port management by consolidating container terminals," *Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 38, no. 1, pp. 19–24, 2022, doi: 10.1016/j.ajsl.2021.11.003.
- [19] P. K. Kognisi *et al.*, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, vol. 3, no. 1. 2021.
- [20] B. Fullerton, *European port cities in transition*, vol. 1, no. 4. 1993. doi: 10.1016/0966-6923(93)90055-5.
- [21] R. Castellano, M. Ferretti, G. Musella, and M. Risitano, "Evaluating the economic and environmental efficiency of ports: Evidence from Italy," *J Clean Prod*, vol. 271, p. 122560, 2020, doi: 10.1016/j.jclepro.2020.122560.
- [22] L. Adam and I. Dwiastuti, "Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan."