

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil Analisa prediksi pergerakan barang pelabuhan besar Indonesia yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari hasil penelitian didapatkan model produksi dan tarikan pergerakan kargo dengan metoda analisa regresi. Variabel bebas yang paling banyak mempengaruhi produksi dan tarikan pergerakan kargo di setiap provinsi Pelabuhan Besar di Indonesia adalah jumlah penduduk, jumlah produksi pertanian, jumlah produksi perkebunan dan jumlah produksi perikanan budidaya. Dari model yang diperoleh dilakukan prediksi jumlah produksi dan tarikan pergerakan kargo di tahun 2030, 2035 dan 2040, didapatkan adanya kenaikan dan penurunan jumlah produksi dan tarikan. Angka tertinggi untuk jumlah produksi pergerakan kargo terjadi di Pelabuhan Tanjung Emas (Jawa Tengah) dengan total 124.203 ton, sebaliknya jumlah produksi pergerakan kargo terendah terjadi di Pelabuhan Batam (Kepulauan Riau) dengan total 382 ton. Dalam hal tarikan pergerakan kargo Pelabuhan Tanjung Priok (DKI Jakarta) menjadi angka tertinggi untuk jumlah tarikan pergerakan kargo dengan total 116.125 ton, sedangkan Pelabuhan Teluk Bayur (Sumatera Barat) memperoleh jumlah terendah untuk pergerakan kargo dengan total 7.889 ton.
2. Dilihat dari hasil jumlah distribusi pergerakan kargo antar Pelabuhan Besar di Indonesia dengan menggunakan Model Gravity dapat ditarik kesimpulan jumlah produksi dan tarikan pergerakan kargo pada tahun 2030 yaitu 150.608 ton, tahun 2035 sebanyak 166.028 ton dan tahun 2040 sebanyak 181.447 ton. Dimana untuk Pelabuhan Tanjung Priok (DKI Jakarta) dengan Pelabuhan Merak (Banten) memiliki angka pergerakan tertinggi sebanyak 16.051 ton, sedangkan untuk pergerakan kargo antar Pelabuhan Ambon (Maluku) dengan Pelabuhan Teluk Bayur (Sumatera Barat) dan Pelabuhan Batam (Kepulauan Riau) tidak mengalami pergerakan. Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapatkan dengan menggunakan Model Gravity dapat memberikan informasi terkait pergerakan kargo antar pelabuhan besar di Indonesia.

5.2 Saran

1. Untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan pergerakan distribusi kargo di pelabuhan besar Indonesia hendaknya memiliki rute perjalanan yang lebih detail sehingga lebih mendapatkan hasil yang akurat.
2. Untuk penelitian berikutnya yang berkaitan dengan pergerakan distribusi kargo di Pelabuhan besar Indonesia menggali lebih dalam informasi mengenai tarif hambatan untuk perjalanan kargo bongkar dan muatnya.
3. Pada penelitian berikutnya diharapkan menggunakan variabel-variabel yang baru untuk meneliti pengaruh variabel yang lain terhadap pergerakan barang transportasi laut.