

**JIMT:**
Jurnal Ilmu Manajemen Terapan

E-ISSN: 2686-4924
P-ISSN: 2686-5246

<https://dinastirev.org/JIMT> dinasti.info@gmail.com [+62 811 7404 455](tel:+628117404455)

DOI: <https://doi.org/10.38035/jimt.v7i4>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Model *Franchise-Based Governance Model* sebagai Strategi Pengelolaan Pelabuhan Non-Core untuk Mendorong Efisiensi Operasional dan Peningkatan Nilai Ekonomi Daerah

Hardiawan Wicaksono¹, Sutanto²

¹Universitas Ciputra, Surabaya, Indonesia, hwicaksono@magister.ciputra.ac.id

²Universitas Ciputra, Surabaya, Indonesia, je.sutanto@ciputra.ac.id

Corresponding Author: hwicaksono@magister.ciputra.ac.id¹

Abstract: *This study analyzes the application of a quasi-franchise governance model in the management of non-core ports and its implications for operational efficiency and the transportation sector's contribution to the region's Gross Regional Domestic Product (GRDP). The case study was conducted on an operational collaboration between PT Pelabuhan Indonesia (Persero) and PT Kaltim Kariangau Terminal (KKT) in Balikpapan City. The study used a quantitative-descriptive approach based on a case study with time-series trend analysis of data for the 2016–2024 period covering container flows, financial performance (revenue and EBITDA), and the contribution of the transportation and warehousing sector to GRDP. The results show that the quasi-franchise model allows for the separation of strategic control and operational implementation functions, which has implications for increased managerial flexibility and improved operational efficiency. Higher EBITDA growth compared to revenue growth indicates increased cost structure efficiency. Furthermore, the recovery of container flows post-pandemic contributes to strengthening the transportation and warehousing sector in the regional economic structure. These findings indicate that the quasi-franchise governance model has the potential to be an effective institutional instrument in improving the performance of non-core ports while supporting regional logistics competitiveness.*

Keyword: *Franchise-based governance model, Operational Efficiency, Transportation and Warehousing, GRDP, Regional Economic Value*

Abstrak: Penelitian ini menganalisis penerapan model quasi-franchise governance dalam pengelolaan pelabuhan non-core serta implikasinya terhadap efisiensi operasional dan kontribusi sektor transportasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) daerah. Studi kasus dilakukan pada kerja sama operasional antara PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan PT Kaltim Kariangau Terminal (KKT) di Kota Balikpapan. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif-deskriptif berbasis studi kasus dengan analisis tren time-series data periode 2016–2024 yang meliputi arus petikemas, kinerja keuangan (revenue dan EBITDA), serta kontribusi sektor transportasi dan pergudangan terhadap PDRB. Hasil penelitian menunjukkan bahwa model quasi-franchise memungkinkan pemisahan fungsi pengendalian strategis dan pelaksanaan operasional, yang berimplikasi pada peningkatan fleksibilitas manajerial dan

perbaikan efisiensi operasional. Pertumbuhan EBITDA yang lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan revenue mengindikasikan peningkatan efisiensi struktur biaya. Selain itu, pemulihan arus petikemas pasca-pandemi berkontribusi terhadap penguatan sektor transportasi dan pergudangan dalam struktur ekonomi daerah. Temuan ini mengindikasikan bahwa model quasi-franchise governance berpotensi menjadi instrumen kelembagaan yang efektif dalam meningkatkan kinerja pelabuhan non-core sekaligus mendukung daya saing logistik regional.

Kata Kunci: *Franchise-based governance model*, Efisiensi Operasional, Transportasi dan Pergudangan, PDRB, Nilai Ekonomi Daerah

PENDAHULUAN

Transportasi laut menjadi sarana yang mendominasi dan penting guna mempermudah hubungan antar pulau di seluruh wilayah Indonesia. Hubungan sosial antar warga negara dan jalur distribusi juga dihubungkan oleh sarana transportasi laut. Sarana transportasi laut membawa dampak positif bagi negara Indonesia, khususnya pada daerah-daerah yang memiliki pelabuhan. Pelabuhan yang merupakan simpul transportasi laut menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan memiliki peran penting dalam perekonomian Negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi (Rakhman et al., 2020).

Peran pelabuhan terhadap pembangunan ekonomi semakin besar seiring dengan semakin penting-nya pelabuhan dalam aktivitas logistik, khususnya transportasi intermoda atau multimoda. Selain itu, pelabuhan biasanya juga menjadi tempat bermulanya suatu kota atau peradaban dan tidak sedikit terdapat bangunan cagar budaya dan bangunan colonial pada wilayah perkotaan. Salah satu ukuran pertumbuhan ekonomi adalah pendapatan nasional. Pendapatan nasional suatu Negara dapat menunjukkan seberapa besar aktivitas perekonomian secara keseluruhan. Konsep pendapatan nasional adalah ukuran yang paling sering dipakai sebagai indikator pertumbuhan ekonomi namun bukan satu-satunya indikator pertumbuhan ekonomi (Aganaim & Mokodompit, 2025)

Pertumbuhan ekonomi adalah sebuah proses, bukan merupakan suatu gambaran ekonomi pada suatu periode tertentu, ada perkembangan atau perubahan dan penggunaan waktu. Masalah pertumbuhan ekonomi di suatu daerah tergantung pada banyak faktor, salah satunya adalah kebijakan pemerintah itu sendiri. Kebijakan pemerintah tersebut harus dikenali dan diidentifikasi secara tepat supaya pertumbuhan ekonomi dapat tercapai di suatu daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat diukur dengan melihat laju pertumbuhan PDRB atas dasar harga berlaku. Kota Balikpapan, sebagai salah satu pusat ekonomi di Kalimantan Timur, menunjukkan dinamika pertumbuhan ekonomi yang signifikan dalam beberapa tahun terakhir.

Berdasarkan laporan resmi Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Balikpapan, pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) kota ini pada tahun 2023 tercatat meningkat sebesar 6,49 %, mencerminkan ekspansi aktivitas ekonomi yang kuat dibandingkan tahun sebelumnya. Namun, pada tahun 2024 laju pertumbuhan melambat menjadi 3,23 %, yang dipengaruhi oleh kontraksi di beberapa subsektor industri utama dan dinamika permintaan domestik (Badan Pusat Statistik, 2025). pertumbuhan ekonomi Kota Balikpapan sangat dipengaruhi oleh perannya sebagai simpul distribusi utama di kawasan timur Indonesia. Infrastruktur strategis seperti Pelabuhan memperkuat konektivitas barang dan penumpang, baik antarmasyarakat di Kalimantan maupun ke pusat-pusat ekonomi nasional. Aktivitas bongkar muat, distribusi logistik industri migas dan pengolahan, serta peningkatan arus barang konsumsi turut mendorong sektor transportasi dan pergudangan sebagai salah satu kontributor penting PDRB daerah.

PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO), sebagai operator pelabuhan nasional bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengembangan fasilitas kepelabuhanan, termasuk layanan bongkar muat, terminal peti kemas, serta infrastruktur pendukung logistik. Di Balikpapan, operasional

Pelabuhan Semayang menjadi salah satu simpul utama distribusi barang dan mobilitas penumpang di kawasan Kalimantan Timur (Daniswari et al., 2023). Dari sisi logistik, peningkatan kapasitas dermaga, modernisasi peralatan bongkar muat, serta digitalisasi layanan yang dilakukan Pelindo berkontribusi pada efisiensi waktu sandar kapal (*turnaround time*) dan kelancaran arus barang. Selain itu, integrasi sistem kepelabuhanan dengan jaringan transportasi darat memperkuat fungsi Balikpapan sebagai hub distribusi untuk sektor industri pengolahan, energi, dan perdagangan regional. Namun, Pelindo menghadapi tantangan terutama dalam optimalisasi pelabuhan non-core yang skalanya lebih kecil dan sering menghadapi keterbatasan investasi serta manajemen operasional sehingga diperlukannya model bisnis yang dapat mendorong kinerja pelabuhan non-core agar dapat berkontribusi untuk ekonomi di Balikpapan (Ningrat & Tahir, 2024). Maka, hal ini yang menjadi titik perhatian Pelindo memperkuat kinerja PT Kaltim Kariangau Terminal sebagai anak perusahaan dalam pengelolaan terminal peti kemas di kawasan Kariangau, Balikpapan.

Di sisi lain, model pengelolaan terpusat penuh seringkali menimbulkan rigiditas struktural. Oleh karena itu, dibutuhkan pendekatan kelembagaan alternatif yang memungkinkan desentralisasi operasional tanpa menghilangkan kendali strategis. Salah satu pendekatan yang dapat dianalisis adalah *model quasi-franchise governance*, yaitu pola kerja sama yang menyerupai *franchise*, di mana entitas induk menetapkan standar dan sistem pengawasan, sementara operator lokal menjalankan fungsi operasional. Model ini merupakan sumber penting pertumbuhan bisnis yang melibatkan dua jenis pengusaha yang berbeda, yaitu pemberi waralaba yang mengidentifikasi peluang dan mengelola distribusi serta citranya di berbagai lokasi geografis, dan penerima waralaba yang memanfaatkan peluang tersebut secara lokal. (Panda et al., 2023).

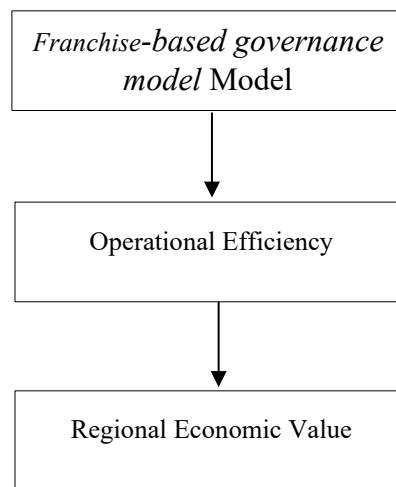
Model quasi-franchise governance merupakan strategi pertumbuhan kewirausahaan penting yang melibatkan kerja sama antara dua jenis pengusaha yang sangat berbeda. Pertama adalah pemberi waralaba yang mengidentifikasi peluang bisnis dan mendirikan usaha baru untuk memanfaatkannya. Pengusaha kedua adalah penerima waralaba yang membeli dari pemberi waralaba hak untuk mereplikasi model bisnis pemberi waralaba dan memanfaatkan peluang tersebut di pasar geografis baru. Pemberi waralaba biasanya menyediakan berbagai layanan lengkap seperti pelatihan, pasokan produk, dan rencana pemasaran, dan sebagai imbalannya penerima waralaba membayar biaya di muka, royalti berkelanjutan, dan setuju untuk mematuhi pedoman pemberi waralaba (Gillis et al., 2020).

Salah satu pengelolaan waralaba ini dimanfaatkan oleh fasilitas di pelabuhan, dimana Pelabuhan memiliki peran strategis dalam sistem logistik nasional dan pembangunan ekonomi daerah. Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat bergantung pada kinerja pelabuhan dalam mendukung distribusi barang, konektivitas antarwilayah, serta kelancaran arus perdagangan domestik dan internasional. Di sisi lain, pemerintah terus mendorong peningkatan daya saing logistik nasional sebagai bagian dari transformasi ekonomi dan penguatan konektivitas wilayah. Dalam konteks ini, diperlukan model pengelolaan yang lebih adaptif, efisien, dan mampu melibatkan pihak swasta maupun pemerintah daerah tanpa mengurangi kendali strategis negara atas infrastruktur pelabuhan (Ningrat & Tahir, 2024).

Agency theory menjelaskan hubungan antara principal dan agent dalam konteks pemisahan kepemilikan dan pengelolaan. (Prihandono et al., 2021). Dalam pengelolaan pelabuhan non-core, entitas induk bertindak sebagai principal yang menetapkan target dan pengawasan, sementara operator lokal bertindak sebagai agent yang menjalankan aktivitas operasional. Pendekatan ini menekankan pentingnya standarisasi, kontrol kualitas, pembagian risiko, serta insentif kinerja. Salah satu pendekatan yang dapat dipertimbangkan adalah penerapan model *Franchise-based governance model* dalam pengelolaan pelabuhan non-core.

Franchise secara klasik didefinisikan sebagai hubungan bisnis terstandarisasi antara franchisor dan franchisee dalam sistem berbasis kontrak (Gillis et al., 2020). Dalam konteks kelembagaan, konsep ini dapat berkembang menjadi model quasi-franchise, yaitu pengaturan

tata kelola yang mengadopsi prinsip standardisasi, kontrol kualitas, dan pembagian risiko tanpa struktur waralaba komersial murni.(Fisu et al., 2020). Dengan skema ini, diharapkan tercipta efisiensi biaya, peningkatan kualitas layanan, serta optimalisasi potensi ekonomi daerah melalui peningkatan aktivitas logistik dan perdagangan.



Gambar 1. Kerangka Konseptual

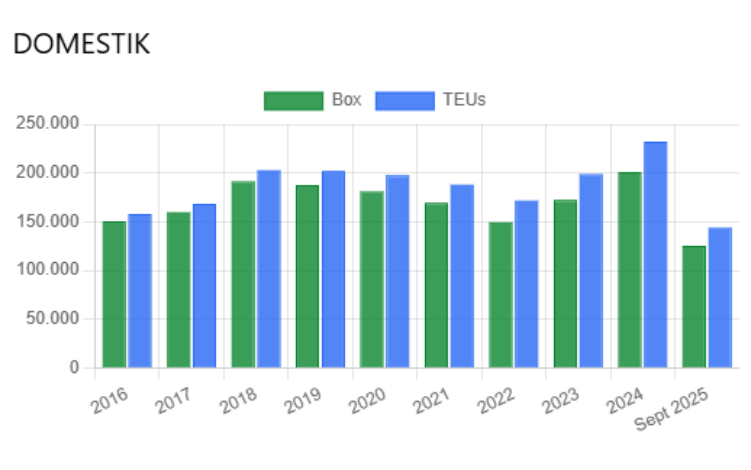
METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, yang bertujuan untuk menganalisis pengaruh model *Franchise-based governance model* terhadap efisiensi operasional pelabuhan serta implikasinya terhadap peningkatan nilai ekonomi daerah. Objek penelitian adalah kerja sama pengelolaan pelabuhan antara PT Pelabuhan Indonesia (Persero) dan PT Kaltim Kariangau Terminal di Kota Balikpapan. Data yang digunakan adalah data sekunder yakni laporan operasional, dokumen kerja sama, data statistik daerah. Teknik analisis dilakukan dengan cara analisis deskriptif setiap data pendukung dan dianalisis efektifitas model *Franchise-based governance model* sebagai strategi nilai peningkatan ekonomi daerah serta data statistik berupa analisis regresi untuk penilaian pengaruh variabel X terhadap Y.

HASIL DAN PEMBAHASAN

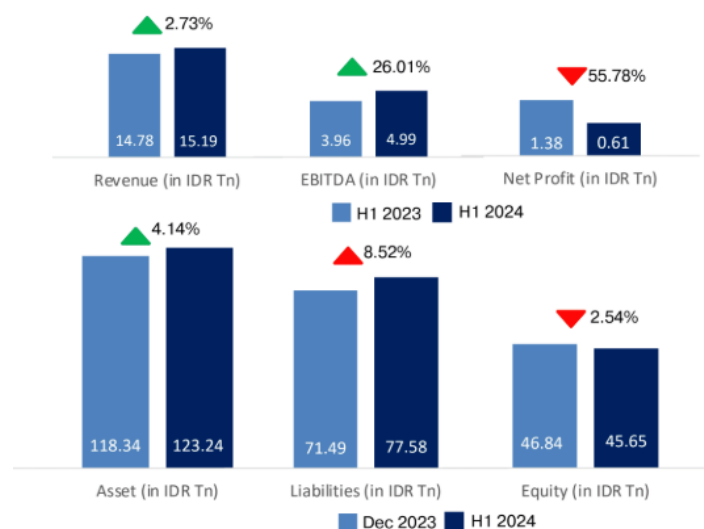
Hasil Penelitian

PT Kaltim Kariangau Terminal adalah perusahaan kepelabuhanan yang didirikan sebagai *joint venture* antara PT Pelindo Terminal Petikemas (anak usaha dari PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo)) dan Perusahaan Daerah Melati Bhakti Satya yang mewakili Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur. PT KKT resmi dibentuk berdasarkan Akta Pendirian tanggal 8 Februari 2012 sebagai entitas pengelola terminal peti kemas di kawasan Kariangau, Balikpapan Barat. Pelabuhan yang dikelola PT KKT berlokasi di Kariangau, Balikpapan, dan berfungsi sebagai terminal peti kemas strategis yang mendukung aktivitas distribusi barang dan logistik di wilayah Kalimantan Timur. Terminal ini diharapkan memberikan layanan pelabuhan yang efisien secara waktu dan biaya, dengan tujuan mendukung pertumbuhan ekonomi regional, khususnya melalui peningkatan konektivitas logistik dan efisiensi operasional. PT KKT mengoperasikan terminal peti kemas yang dilengkapi fasilitas bongkar muat modern, area penumpukan, serta sistem komputerisasi terpadu untuk mendukung efisiensi logistik. Terminal beroperasi 24 jam dengan peralatan standar terminal peti kemas yang memadai, termasuk bongkar muat petikemas, layanan *stuffing dan stripping*, pelayanan air bersih dan industri, serta area kepabeanaan.



Gambar 2. Realisasi Arus Petikemas Per Tahun PT Kaltim Kariangau Terminal

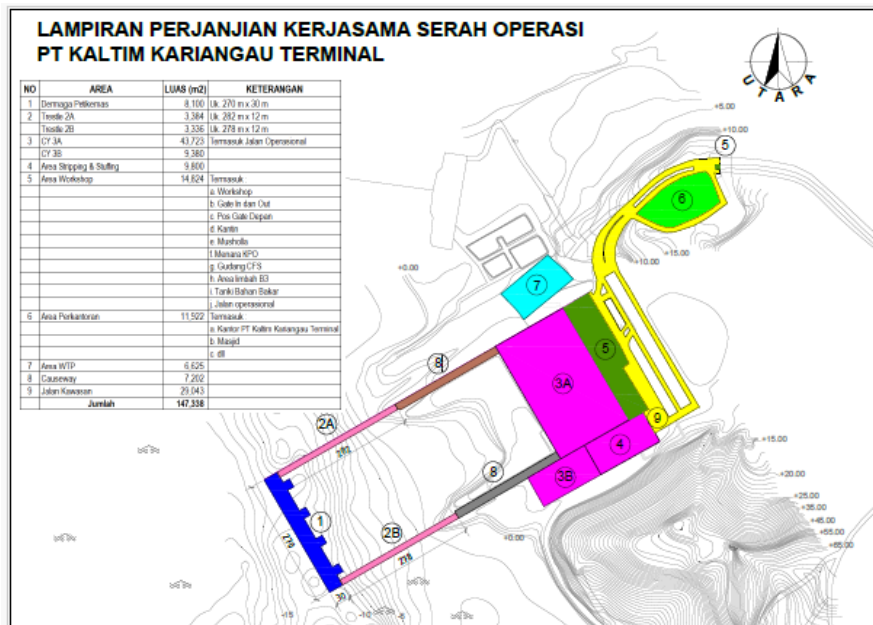
Realisasi arus peti kemas per tahun di PT Kaltim Kariangau Terminal menunjukkan tren pertumbuhan yang fluktuatif namun cenderung meningkat dalam jangka menengah. Pada periode 2016–2019 terjadi peningkatan bertahap baik dari sisi box maupun TEUs, yang mencerminkan ekspansi aktivitas logistik dan perdagangan di wilayah Kalimantan Timur. Tahun 2020–2022 terlihat adanya perlambatan dan penurunan volume, terutama pada 2022, yang kemungkinan dipengaruhi oleh dinamika ekonomi global dan penyesuaian aktivitas industri. Namun, sejak 2023 arus peti kemas kembali menunjukkan pemulihan signifikan, dengan lonjakan yang cukup kuat pada 2024 sebagai capaian tertinggi dalam periode pengamatan. Data hingga September 2025 menunjukkan volume yang masih dalam tren positif meskipun belum melampaui angka 2024, mengindikasikan stabilitas permintaan jasa kepelabuhanan. Secara keseluruhan, pola ini menggambarkan bahwa KKT memiliki daya tahan operasional yang baik dan berperan penting sebagai simpul distribusi regional, dengan prospek pertumbuhan yang tetap terbuka seiring meningkatnya aktivitas logistik dan pengembangan kawasan di Kalimantan Timur.



Gambar 3. Kinerja Keuangan PT Kaltim Kariangau Terminal

Berdasarkan data perbandingan H1 2023 dan H1 2024, kinerja keuangan PT Kaltim Kariangau Terminal menunjukkan dinamika yang cukup kontras antara peningkatan kinerja operasional dan penurunan laba bersih. Dari sisi pendapatan (revenue), terjadi kenaikan sebesar 2,73%, dari Rp14,78 triliun menjadi Rp15,19 triliun. Peningkatan ini menunjukkan adanya pertumbuhan aktivitas usaha dan volume layanan terminal. Kinerja operasional juga tercermin dari kenaikan EBITDA sebesar 26,01%, dari Rp3,96 triliun menjadi Rp4,99 triliun, yang

mengindikasikan efisiensi operasional semakin membaik serta kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba sebelum bunga, pajak, depresiasi, dan amortisasi semakin kuat. Dari sisi struktur keuangan, total aset meningkat 4,14% menjadi Rp123,24 triliun, menunjukkan ekspansi atau peningkatan nilai investasi perusahaan. Liabilitas juga naik 8,52% menjadi Rp77,58 triliun, yang menandakan adanya peningkatan kewajiban atau pembiayaan eksternal. Sementara itu, ekuitas justru mengalami sedikit penurunan sebesar 2,54% menjadi Rp45,65 triliun, yang kemungkinan dipengaruhi oleh penurunan laba bersih periode berjalan.



Gambar 4. Perjanjian Kerjasama Serah Terima Operasi

Lampiran Perjanjian Kerja Sama Serah Operasi PT Kaltim Kariangau Terminal (KKT) menunjukkan adanya pengaturan pembagian dan penyerahan pengelolaan area operasional terminal secara terstruktur. Dokumen tersebut memuat rincian kawasan yang meliputi dermaga peti kemas (beberapa tahap pengembangan), lapangan penumpukan (*container yard*), *workshop*, area parkir, instalasi utilitas seperti WTP, serta jaringan jalan kawasan dengan total luas area yang signifikan. Pola ini menunjukkan bahwa pengelolaan operasional terminal tidak dilakukan secara bebas, melainkan berdasarkan kesepakatan formal yang mengatur batas wilayah, fungsi, serta tanggung jawab masing-masing pihak. Istilah “serah operasi” mengindikasikan bahwa hak pengelolaan kegiatan komersial dan operasional terminal diberikan kepada PT KKT, sementara kepemilikan atau kontrol strategis atas aset tetap berada dalam kerangka pengendalian entitas induk.

Dalam konteks hubungan kelembagaan, kerja sama ini berkaitan erat dengan peran PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) sebagai pemegang kendali strategis dan bagian dari pemegang saham PT KKT. Sementara itu, PT Kaltim Kariangau Terminal bertindak sebagai operator yang menjalankan kegiatan bongkar muat, pengelolaan terminal peti kemas, serta pelayanan logistik sehari-hari. Model ini memperlihatkan adanya pemisahan antara fungsi kepemilikan sistem dan fungsi operasional, di mana standar pelayanan, sistem pelaporan, serta target kinerja tetap mengacu pada kebijakan dan kerangka kerja Pelindo. Dengan demikian, KKT beroperasi dalam sistem yang terstandarisasi dan terintegrasi dalam jaringan pelabuhan nasional.

Berdasarkan perspektif *Franchise-based governance model*, pola serah operasi tersebut memiliki karakteristik yang menyerupai model *franchise* (*quasi-franchise*). Pelindo dapat diposisikan sebagai pihak yang berperan layaknya franchisor karena menyediakan sistem, standar operasional, pengawasan, serta integrasi jaringan, sedangkan KKT menjalankan fungsi sebagai franchisee yang mengimplementasikan sistem tersebut dalam operasional lokal.

Pengawasan dilakukan melalui mekanisme RUPS, dewan komisaris, evaluasi berbasis indikator kinerja utama (KPI), serta audit dan pelaporan berkala. Di sisi lain, manfaat ekonomi dibagi sesuai komposisi kepemilikan saham, sehingga selain memberikan keuntungan bagi Pelindo sebagai BUMN, kerja sama ini juga berkontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah melalui dividen kepada pemerintah daerah.

Tabel 1. Perkembangan Transportasi Kota Balikpapan (2025)

Indikator	Jumlah	Perubahan (m-to-m)	Perubahan (y-to-y)
Penumpang Angkutan Laut Domestik	23.445 orang	-3,78%	-8,82%
Barang Angkutan Laut Domestik	23.889 ton	-7,58%	-42,14%
Kunjungan Kapal Domestik	1.910 unit	+3,08%	+64,51%

Penurunan jumlah penumpang angkutan laut domestik sebesar 8,82% (yoy) dan turunnya volume barang hingga 42,14% (yoy), di tengah kenaikan kunjungan kapal sebesar 64,51% (yoy), menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara aktivitas operasional dan produktivitas muatan, yang mengindikasikan belum optimalnya utilisasi pelabuhan. Dalam konteks kerja sama franchise antara PT Kaltim Kariangau Terminal (KKT) dan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) (Pelindo), kondisi ini menegaskan pentingnya pola pengelolaan berbasis standar operasional, pengawasan, dan skema bagi hasil yang terintegrasi agar peningkatan kunjungan kapal benar-benar berdampak pada peningkatan arus barang dan penumpang. Melalui model franchise, Pelindo sebagai BUMN bertindak sebagai regulator sekaligus pengendali standar layanan, sementara KKT sebagai operator menjalankan operasional pelabuhan sesuai SOP dan target kinerja yang ditetapkan. Peran pemerintah juga krusial dalam menjaga stabilitas kebijakan logistik, tarif, dan konektivitas antarpelabuhan agar aktivitas distribusi nasional tetap tumbuh.

Tabel 2. PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB) menurut Lapangan Usaha di Kota Balikpapan

Tahun	Transportasi & Pergudangan (Persentase PDRB)
2018	12,48 %
2019	11,95 %
2020	9,85 %
2022	10,75 %
2024	12,16 %

Berdasarkan data PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB) Kota Balikpapan, sektor Transportasi dan Pergudangan menunjukkan peran yang fluktuatif namun tetap strategis dalam struktur ekonomi daerah. Pada periode sebelum pandemi (2018–2019), kontribusi sektor ini berada di kisaran 12%, yang mencerminkan kuatnya aktivitas distribusi barang dan mobilitas masyarakat di Balikpapan sebagai kota industri dan pintu gerbang logistik Kalimantan Timur. Namun pada tahun 2020 terjadi penurunan signifikan hingga sekitar 9,85% akibat pembatasan mobilitas dan perlambatan aktivitas ekonomi. Seiring pemulihan ekonomi, kontribusi sektor ini kembali meningkat pada 2022 dan 2024 hingga di atas 10%, bahkan mendekati 12% pada 2024, menunjukkan pemulihan aktivitas logistik, transportasi laut, dan pergudangan. Secara struktural, tren ini menegaskan bahwa sektor Transportasi dan Pergudangan merupakan sektor pendukung utama perdagangan, industri, dan distribusi regional, sehingga kinerjanya sangat sensitif terhadap kondisi makroekonomi serta kebijakan infrastruktur dan konektivitas pemerintah.

Hasil Statistik

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.757	.337		26.017	.000
	Franchise Model	-.556	.094	-.540	-5.936	.002
	Kinerja Operasional Pelabuhan	4.967	.416	1.085	11.936	.000

a. Dependent Variable: Nilai ekonomi Daerah

Berdasarkan analisis regresi linier, menunjukkan persamaan regresi didapatkan yakni $Y = 8.757 - 0.556X_1 + 4.967Z + e$, dapat dijelaskan bahwa Nilai konstanta sebesar 8,757 menunjukkan bahwa apabila variabel Franchise Model dan Kinerja Operasional Pelabuhan dianggap konstan (bernilai nol), maka Nilai Ekonomi Daerah berada pada angka 8,757. Variabel Franchise Model memiliki koefisien sebesar -0.556 dengan nilai signifikansi $0.002 (< 0.05)$, yang berarti berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Nilai Ekonomi Daerah. Artinya, setiap peningkatan satu satuan pada Franchise Model akan menurunkan Nilai Ekonomi Daerah sebesar 0,556 satuan, dengan asumsi variabel lain konstan.

Sementara itu, Kinerja Operasional Pelabuhan memiliki koefisien sebesar 4,967 dengan nilai signifikansi $0.000 (< 0.05)$, sehingga berpengaruh positif dan signifikan terhadap Nilai Ekonomi Daerah dan dapat menjadi mediator penghubung antara *franchise model* dan nilai ekonomi daerah. Ini berarti setiap peningkatan satu satuan kinerja operasional pelabuhan akan meningkatkan Nilai Ekonomi Daerah sebesar 4,967 satuan. Nilai standardized coefficient (Beta) menunjukkan bahwa Kinerja Operasional Pelabuhan (1,085) memiliki pengaruh yang lebih dominan dibandingkan Franchise Model (-0.540). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa peningkatan kinerja operasional pelabuhan menjadi faktor utama dalam mendorong peningkatan nilai ekonomi daerah dalam penelitian ini.

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	7.509	2	3.755	71.649	.000 ^b
	Residual	.262	5	.052		
	Total	7.771	7			

a. Dependent Variable: Nilai ekonomi Daerah

b. Predictors: (Constant), Kinerja Operasional Pelabuhan, Franchise Model

Berdasarkan hasil uji ANOVA, diperoleh nilai F hitung sebesar 71,649 dengan tingkat signifikansi $0.000 (< 0.05)$. Hal ini menunjukkan bahwa model regresi yang digunakan secara simultan (bersama-sama) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Nilai Ekonomi Daerah. Artinya, variabel Franchise Model dan Kinerja Operasional Pelabuhan secara kolektif mampu menjelaskan variasi dalam Nilai Ekonomi Daerah dan model yang dibangun layak digunakan untuk analisis. Hasil uji F ini memperkuat temuan sebelumnya pada uji koefisien (uji t) dan model summary bahwa secara keseluruhan model regresi memiliki *goodness of fit* yang sangat baik

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.983 ^a	.966	.953	.22892

a. Predictors: (Constant), Kinerja Operasional Pelabuhan, Franchise Model

Berdasarkan hasil *Model Summary*, diperoleh nilai R sebesar 0,983, yang menunjukkan bahwa hubungan antara variabel Franchise Model dan Kinerja Operasional Pelabuhan terhadap Nilai Ekonomi Daerah sangat kuat. Nilai R Square sebesar 0,966 mengindikasikan bahwa sebesar 96,6% variasi dalam Nilai Ekonomi Daerah dapat dijelaskan oleh kedua variabel independen tersebut, sedangkan sisanya sebesar 3,4% dipengaruhi oleh variabel lain di luar model penelitian.

Pembahasan

Model *Franchise-based governance model* dalam pengelolaan pelabuhan non-core merupakan strategi kelembagaan yang menempatkan operator khusus sebagai pelaksana operasional dengan tetap berada dalam kerangka standar dan pengawasan induk usaha pelabuhan. Dalam konteks Kota Balikpapan, penerapan model ini pada pengelolaan terminal peti kemas oleh PT Kaltim Kariangau Terminal yang bekerja sama dengan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) menunjukkan bentuk desentralisasi operasional yang tetap terintegrasi secara sistem. Pelindo sebagai franchisor menetapkan standar layanan, sistem operasional, dan tata kelola, sementara KKT sebagai franchisee menjalankan aktivitas teknis dan komersial di lapangan. Skema ini memungkinkan fokus pengelolaan pada unit non-core tanpa mengurangi kendali mutu dan arah strategis pelabuhan secara nasional.

Dari sisi efisiensi operasional, model franchise mendorong spesialisasi dan fleksibilitas manajerial. Operator lokal seperti KKT memiliki ruang untuk menyesuaikan strategi operasional dengan karakteristik pasar regional Kalimantan Timur, termasuk kebutuhan industri migas, batu bara, dan logistik proyek Ibu Kota Nusantara. Dengan struktur yang lebih ramping dibandingkan pengelolaan terpusat, pengambilan keputusan dapat dilakukan lebih cepat, biaya operasional dapat dikendalikan lebih efektif, serta utilisasi fasilitas pelabuhan dapat ditingkatkan. Standarisasi SOP dari Pelindo juga memastikan bahwa efisiensi tidak mengorbankan kualitas layanan dan kepatuhan terhadap regulasi kepelabuhanan nasional.

Dalam perspektif peningkatan nilai ekonomi daerah, model franchise menciptakan efek berganda (*multiplier effect*) terhadap sektor transportasi dan pergudangan. Peningkatan arus peti kemas dan optimalisasi terminal berdampak langsung pada pertumbuhan aktivitas distribusi barang, jasa logistik, dan rantai pasok regional. Hal ini berkontribusi terhadap peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sektor transportasi dan pergudangan di Balikpapan. Selain itu, pengelolaan yang profesional membuka peluang investasi baru, menciptakan lapangan kerja, serta meningkatkan daya saing daerah sebagai hub logistik di wilayah timur Indonesia.

Secara strategis, model *Franchise-based governance model* juga memperkuat sinergi antara BUMN, operator pelabuhan, dan pemerintah daerah. Pemerintah memperoleh manfaat berupa peningkatan penerimaan daerah dan percepatan pembangunan infrastruktur, sementara Pelindo tetap menjaga kontrol strategis terhadap jaringan pelabuhan nasional. Dengan demikian, pengelolaan pelabuhan non-core melalui skema franchise bukan hanya solusi efisiensi internal, tetapi juga instrumen kebijakan ekonomi yang mampu mendorong transformasi struktur ekonomi daerah menuju sistem logistik yang lebih terintegrasi, kompetitif, dan berkelanjutan.

Namun, berdasarkan hasil analisis regresi linier, variabel *Franchise Model* menunjukkan koefisien sebesar $-0,556$ dengan nilai signifikansi $0,002 (< 0,05)$, yang berarti berpengaruh negatif dan signifikan terhadap Nilai Ekonomi Daerah. Temuan ini mengindikasikan bahwa meskipun secara konseptual model *franchise-based governance* mampu meningkatkan efisiensi dan menciptakan multiplier effect, dalam konteks empiris penelitian ini penerapannya belum sepenuhnya memberikan dampak positif terhadap peningkatan nilai ekonomi daerah. Artinya, setiap peningkatan intensitas atau penerapan model franchise justru diikuti dengan penurunan Nilai Ekonomi Daerah dalam periode pengamatan.

Didukung oleh nilai *R Square* sebesar 0,966, model penelitian ini memiliki daya jelas yang sangat kuat, sehingga dapat ditegaskan bahwa kombinasi antara tata kelola franchise dan kinerja operasional secara simultan berkontribusi besar terhadap variasi Nilai Ekonomi Daerah. Namun, arah pengaruh negatif dari Franchise Model mengindikasikan perlunya evaluasi desain kemitraan, skema pembagian nilai tambah, serta optimalisasi integrasi antara operator lokal dan induk usaha agar manfaat ekonomi dapat lebih banyak terakumulasi di tingkat daerah. Dengan demikian, model franchise-based governance tetap relevan sebagai strategi kelembagaan.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan, model *Franchise-based governance model* dalam pengelolaan pelabuhan non-core terbukti menjadi strategi yang efektif untuk meningkatkan efisiensi operasional tanpa menghilangkan kendali strategis induk usaha. Pola kerja sama antara PT Kaltim Kariangau Terminal dan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) menunjukkan bahwa pembagian peran yang jelas—di mana Pelindo menetapkan standar, pengawasan, dan arah kebijakan, sementara KKT menjalankan operasional teknis—mampu menciptakan tata kelola yang lebih fleksibel, responsif, dan efisien. Standarisasi SOP, sistem pengawasan, serta mekanisme bagi hasil menjadi instrumen penting dalam menjaga kualitas layanan sekaligus meningkatkan produktivitas terminal. Di sisi lain, penerapan model ini juga memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan nilai ekonomi daerah, khususnya di Balikpapan. Optimalisasi kinerja terminal mendorong pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan, memperkuat konektivitas logistik regional, serta menciptakan efek berganda terhadap perdagangan dan investasi. Dengan demikian, *Franchise-based governance model* tidak hanya menjadi solusi manajerial dalam pengelolaan pelabuhan non-core, tetapi juga berperan sebagai instrumen strategis pembangunan ekonomi daerah yang berorientasi pada efisiensi, daya saing, dan keberlanjutan.

REFERENSI

- Aganaim, A., & Mokodompit, E. A. (2025). Pengaruh jumlah kunjungan kapal, jumlah penumpang, dan aktivitas bongkar muat di pelabuhan terhadap pertumbuhan ekonomi daerah. studi pada seluruh provinsi di indonesia. *ECOTECHNOPRENEUR: Journal Economics, Technology And Entrepreneur*, 4(02), 67–78.
- Badan Pusat Statistik. (2025). *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (Milyar) (Milyar Rupiah) 2024*. <https://balikpapankota.bps.go.id/id/statistics-table/2/NjElIzI=/produk-domestik-regional-bruto-pdrb-atas-dasar-harga-berlaku-menurut-lapangan-usaha-milyar-.html>
- Daniswari, A. M., Agustin, I. W., & Hariyani, S. (2023). Kinerja operasional pelabuhan semayang balikpapan. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 12(3), 159–168.
- Fisu, A. A., Didiharyono, D., & Bakhtiar. (2020). Economic & Financial Feasibility Analysis of Tarakan Fishery Industrial Estate Masterplan. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 469(1), 012002.
- Gillis, W. E., Combs, J. G., & Yin, X. (2020). *Franchise-based governance model capabilities and franchisor performance under alternative franchise ownership strategies*. *Journal of Business Venturing*, 35(1), 105899.
- Ningrat, A., & Tahir, A. (2024). Optimizing Container Crane Performance: Enhancing Loading and Unloading Productivity at PT. Kaltim Kariangau Terminal. *Indonesian Journal of Maritime Technology*, 2(2).
- Panda, S., Thapa, S., Paswan, A. K., & Mishra, S. P. (2023). Franchising: a signaling perspective. *Journal of Business & Industrial Marketing*, 38(4), 813–827.

- Prihandono, D., Wijayanto, A., & Cahyaningdyah, D. (2021). Franchise business sustainability model: Role of conflict risk management in Indonesian franchise businesses. *Problems and Perspectives in Management*, 19(3), 383.
- Rakhman, A., Neneng, N., & Saputri, A. (2020). *Analisis Pengaruh Keberadaan Pelabuhan Terhadap Perekonomian Di Pulau Sulawesi*. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 5 (2), 54–61.