

**ANALISIS KINERJA PELABUHAN DEPAPRE SEBAGAI SIMPUL  
TOL LAUT DALAM MENDUKUNG DISTRIBUSI LOGISTIK DI  
KABUPATEN JAYAPURA**

**FEBRIYANTI KARIMBA PANGADONGAN  
P092211006**



**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI  
SEKOLAH PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2024**

**ANALISIS KINERJA PELABUHAN DEPAPRE SEBAGAI SIMPUL  
TOL LAUT DALAM MENDUKUNG DISTRIBUSI LOGISTIK DI  
KABUPATEN JAYAPURA**

Tesis

sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar magister

Program Studi Transportasi

Disusun dan diajukan oleh

**FEBRIYANTI KARIMBA PANGADONGAN**

**P092211006**

kepada

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI  
SEKOLAH PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2024**

**LEMBAR PENGESAHAN TESIS****ANALISIS KINERJA PELABUHAN DEPAPRE SEBAGAI SIMPUL TOL LAUT  
DALAM MENDUKUNG DISTRIBUSI LOGISTIK DI  
KABUPATEN JAYAPURA**

Disusun dan diajukan oleh :

**FEBRIYANTI KARIMBA PANGADONGAN****NIM : P092211006**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Program Studi Magister Transportasi  
Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin  
Pada tanggal 05 Februari 2024  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui,

Pembimbing Utama



Prof. Dr. H. Muh. Asdar, SE., M.Si., CWM  
NIP. 19611031 198910 1 001

Pembimbing Pendamping



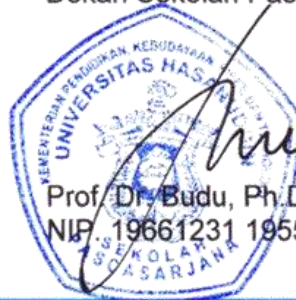
Dr. Andi Sitti Chaerunnisa M, ST., MT  
NIP. 19720818 199903 2 002

Ketua Program Studi



Dr.-Ing. Venny Veronica Natalia, ST., MT  
NIP. 19831222 201012 2 003

Dekan Sekolah Pascasarjana



Prof. Dr. Budu, Ph.D., Sp.M (K), M.MedEd  
NIP. 19661231 195503 1 009

## PERNYATAAN KEASLIAN TESIS DAN PELIMPAHAN HAK CIPTA

Dengan ini saya menyatakan bahwa, tesis berjudul "Analisis Kinerja Pelabuhan Depapre Sebagai Simpul Tol Laut Dalam Mendukung Distribusi Logistik Di Kabupaten Jayapura" adalah benar karya saya dengan arahan dari tim pembimbing (Prof. Dr. Muh. Asdar, SE., M.SI., CWM sebagai Pembimbing Utama dan Dr. Andi Sitti Chaerunnisa M, ST., MT sebagai Pembimbing Pendamping). Karya ilmiah ini belum diajukan dan tidak sedang diajukan dalam bentuk apapun kepada perguruan tinggi manapun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka tesis ini. Sebagian dari isi tesis ini telah dipublikasikan di Jurnal Zona Laut : Journal of Science and Technology Innovation (ISSN : 2721-5717) pada Volume 4, Nomor 2, Edisi Juli 2023 sebagai artikel dengan judul "Analisis Kinerja Pelabuhan Depapre Sebagai Simpul Tol Laut Dalam Mendukung Distribusi Logistik Di Kabupaten Jayapura". Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini adalah karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut berdasarkan aturan yang berlaku.

Dengan ini saya melimpahkan hak cipta (hak ekonomis) dari karya tulis saya berupa tesis ini kepada Universitas Hasanuddin.

Makassar, 15 Februari 2024



**Febriyanti Karimba Pangadongan**  
**P092211006**

## Ucapan Terima Kasih

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus karena atas berkat, kasih anugerah dan pertolongan-Nya, penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul “**Analisis Kinerja Pelabuhan Depapre Sebagai Simpul Tol Laut Dalam Mendukung Distribusi Logistik Di Kabupaten Jayapura**” yang menjadi salah syarat dalam penyelesaian Program Studi Magister Teknik Transportasi Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar.

Penelitian ini boleh rampung dan terlaksana dengan baik atas bimbingan dan arahan dari Prof. Dr. Muh. Asdar, SE., M.SI., CWM., selaku Pembimbing Utama, Dr. Andi Sitti Chaerunnisa M, ST., MT., selaku Pembimbing Pendamping, Prof. Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MStr, Ibu Evi Aprianti S, ST., Ph.D dan Bapak Dr. Taufiqur Rachman, ST., MT., selaku para Penguji.

Penulis mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada kedua orang tua tercinta yang selalu mendoakan, mendukung dan memotivasi selama melakukan pendidikan. Penghargaan yang besar juga disampaikan kepada suamiku tercinta dan sahabatku Syenela Dwi Manguling, S.S.T.Pel atas bantuan dan dukungan yang tidak ternilai, serta beberapa Instansi Pemerintah diantaranya KSOP Kelas II Jayapura, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Jayapura, Dinas Perhubungan Kabupaten Jayapura, PT. Pelni (Persero) Cabang Jayapura dan PT. Bayu Bahari Nusantara Lines yang telah memberikan ijin untuk melakukan penelitian dan pengambilan data.

Penulis menyadari Tesis ini masih jauh dari kata sempurna, sehingga penulis membutuhkan masukan demi kesempurnaan Tesis ini kedepannya.

Penulis,

FEBRIYANTI KARIMBA PANGADONGAN

## ABSTRAK

**FEBRIYANTI KARIMBA PANGADONGAN. Analisis Kinerja Pelabuhan Depapre Sebagai Simpul Tol Laut dalam Mendukung Distribusi Logistik Di Kabupaten Jayapura (Dibimbing oleh Muh. Asdar dan Andi Sitti Chaerunnisa M)**

Pelabuhan Depapre merupakan simpul pelabuhan pengumpul transportasi dalam mendukung program Tol Laut dan diharapkan operasional pengembangannya dapat meningkatkan kinerja produktivitas pelabuhan. Tujuan penelitian adalah menganalisis kinerja pelabuhan dan faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan dengan melakukan observasi dan wawancara kepada *stakeholder* yang terkait dengan aspek manusia, fasilitas pelayanan kapal, lingkungan, muatan yang selanjutnya dijabarkan dengan diagram *fishbone*. Hasil analisis menunjukkan bahwa kinerja operasional pelabuhan berdasarkan indikator pelayanan kapal adalah WT, AT dan Kinerja Utilitas BOR, SOR, YOR dinyatakan baik, karena masih berada dibawah standar operasional. Untuk ET:BT, kurang baik, karena masih jauh dibawah standar. Kinerja produktivitas (T/G/J) dikategorikan baik, karena berada diatas nilai standar yang telah ditetapkan. Ditemukan bahwa masalah dominan yang mempengaruhi kinerja pelabuhan dalam sistem distribusi logistik sehingga tidak optimal adalah permasalahan hak ulayat dan infrastruktur jalan. Diperlukan pendekatan sosial dan adat tradisional kepada pemilik hak ulayat yang dapat diintegrasikan ke dalam peraturan khusus terkait pelimpahan aset tanah ulayat kepada pemerintah.

**Kata kunci** : Distribusi logistik, kinerja pelabuhan, *stevedoring*, dan tanah ulayat.

## ABSTRACT

**FEBRIYANTI KARIMBA PANGADONGAN. Performance Analysis of Depapre Port as a Sea Toll Hub in Supporting Logistics Distribution in Jayapura Regency (Supervised by Muh. Asdar and Andi Sitti Chaerunnisa M)**

Depapre Port is a transportation hub port in supporting the Sea Toll program and it is expected that its development operations can improve port productivity performance. The aim of this research is to analyze the performance of the Port and the factors that affect port performance by conducting observations and interviews with stakeholders related to human aspects, ship service facilities, environment, cargo which are further elaborated with a fishbone diagram. The analysis results show that the Port's operational performance based on ship service indicators is WT, AT and Utility Performance SOR, SOR, YOR are declared good, because they are still below operational standards. For ET: BT, it is less good, because it is still far below the standard. Productivity performance (T/G/J) is categorized as good, because it is above the standard value that has been set. It was found that the dominant problem affecting port performance in the logistics distribution system so that it is not optimal is the issue of customary rights and road infrastructure. A traditional social and customary approach to customary rights owners is needed, which can be integrated into special regulations related to the delegation of customary land assets to the government.

**Keywords:** Logistics distribution, port performance, stevedoring, and customary land.

## DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL .....	i
PERNYATAAN PENGAJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS .....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
ABSTRAK .....	vi
<i>ABSTRACT</i> .....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan Penelitian .....	5
1.4 Manfaat Penelitian .....	5
1.5 Batasan Masalah .....	5
1.6 Tinjauan Pustaka .....	6
1.6.1 Pengertian Tol Laut .....	6
1.6.2 Pelaksana Kebijakan Tol Laut .....	7
1.6.3 Sarana dan Prasarana Penunjang Tol Laut.....	8
1.7 Kerangka Konsep Penelitian .....	9
BAB II. METODE PENELITIAN.....	10
2.1 Lokasi dan Waktu Penelitian .....	10
2.2 Sumber Data Penelitian .....	11
2.2.1 Data Primer .....	11
2.2.2 Data Sekunder.....	12
2.3 Teknik Pengumpulan Data .....	12
2.3.1 Observasi .....	12
2.3.2 Wawancara .....	12
2.4 Metode Analisis.....	13
2.5 Baglan Alur Penelitian.....	14



2.6	Kebutuhan Data .....	15
BAB III. HASIL DAN PEMBAHASAN .....		17
3.1	Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Jayapura .....	17
3.1.1	Letak Geografis dan Luas Wilayah .....	17
3.1.2	Topografi .....	18
3.1.3	Demografi.....	19
3.2	Kondisi Eksisting Pelabuhan Depapre.....	20
3.2.1	Gambaran Umum Pelabuhan Depapre .....	21
3.2.2	Data Kunjungan Kapal .....	24
3.3	Gambaran Umum Potensi Wil. Hinterland Pelabuhan Depapre .....	25
3.4	Kondisi Akses Jalan dari dan ke pelabuhan .....	27
3.5	Pola Distribusi Logistik .....	28
3.6	Kinerja Operasional Pelayanan B/M di Pelabuhan Depapre.....	30
3.6.1	Kinerja Pelayanan Kapal .....	30
3.6.2	Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan .....	31
3.7	Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Depapre .....	33
3.7.1	Analisis Waktu Tunggu Kapal (WT) .....	33
3.7.2	Analisis Waktu Pelayanan Pemanduan (AT) .....	38
3.7.3	Rasio ET : BT .....	43
3.7.4	Analisis Kinerja Produktivitas (T/G/J).....	45
3.8	Analisis Kinerja Utilisasi Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan.....	46
3.8.1	Tingkat Penggunaan Dermaga (BOR) .....	46
3.8.2	Tingkat Penggunaan Gudang (SOR) .....	47
3.8.3	Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan (YOR) .....	48
3.8.4	Kesiapan Operasi Peralatan.....	48
3.9	Hasil Nilai Rata-Rata Analisis Kinerja Operasional Pelabuhan .....	49
3.10	Identifikasi Faktor kendala terhadap kinerja pelabuhan .....	50
3.10.1	Manusia ( <i>Man</i> ).....	50
3.10.2	Fasilitas Pelayanan Kapal.....	52
3.10.3	Lingkungan ( <i>Environment</i> ).....	54
3.10.4	Muatan ( <i>Material</i> ).....	56
3.10.5	Metode ( <i>Methods</i> ).....	58
BAB IV. SIMPULAN DAN SARAN .....		59
4.1	Simpulan .....	59
4.2	Saran .....	60

DAFTAR PUSTAKA.....	61
LAMPIRAN .....	63

## DAFTAR TABEL

Nomor Urut	Halaman
Tabel 1. Kebutuhan Data Penelitian .....	16
Tabel 2. Luas Wilayah Administrasi Kabupaten Jayapura .....	17
Tabel 3. Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Jayapura.....	20
Tabel 4. Laju Pertumbuhan PDRB Kabupaten Jayapura.....	20
Tabel 5. Fasilitas Pelabuhan Depapre.....	22
Tabel 6. Rekapitulasi Data Bongkar Muat Barang .....	23
Tabel 7. Penetapan Lokasi dan Hierarki Pelabuhan di Provinsi Papua .....	27
Tabel 8. Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Depapre.....	32
Tabel 9. Data Waktu Tunggu Kapal (WT) Tahun 2021 .....	33
Tabel 10. Data Waktu Tunggu Kapal (WT) Tahun 2022 .....	34
Tabel 11. Data Waktu Tunggu Kapal (WT) Tahun 2023 .....	36
Tabel 12. Data Waktu Pelayanan Pemanduan (AT) Tahun 2021 .....	38
Tabel 13. Data Waktu Pelayanan Pemanduan (AT) Tahun 2022 .....	39
Tabel 14. Data Waktu Pelayanan Pemanduan (AT) Tahun 2023 .....	41
Tabel 15. Hasil Perhitungan Nilai ET : BT .....	43
Tabel 16. Hasil Perhitungan Produktivitas Kerja B/M Barang .....	45
Tabel 17. Hasil Perhitungan Pemanfaatan Peralatan .....	48
Tabel 18. Hasil Perhitungan Kinerja Pelabuhan Depapre.....	49
Tabel 19. Kategori Permasalahan dalam Diagram <i>Fishbone</i> .....	50

## DAFTAR GAMBAR

Nomor Urut	Halaman
Gambar 1. Pelabuhan Depapre .....	3
Gambar 2. Kerangka Konsep Penelitian .....	9
Gambar 3. Lokasi Penelitian .....	10
Gambar 4. Diagram Fishbone.....	14
Gambar 5. Alur Penelitian.....	15
Gambar 6. Peta Kabupaten Jayapura.....	19
Gambar 7. Layout Eksisting Pelabuhan Depapre.....	21
Gambar 8. Grafik Rekapitulasi Data Bongkar Muat.....	23
Gambar 9. Grafik Kunjungan Kapal .....	24
Gambar 10. Grafik Jumlah Penumpang.....	25
Gambar 11. Peta Wilayah Hinterland Pelabuhan Depapre .....	26
Gambar 12. Peta Laut Pantai Utara Irian Jaya.....	26
Gambar 13. Akses Jalan ke Pelabuhan Depapre .....	28
Gambar 14. Peta Tol Laut Trayek T-19.....	29
Gambar 15. Alur Kinerja Pelayanan Kapal.....	30
Gambar 16. Diagram Fishbone Manusia .....	50
Gambar 17. Diagram Fishbone Fasilitas Pelayanan Kapal .....	52
Gambar 18. Diagram Fishbone Lingkungan .....	54
Gambar 19. Kondisi Jalan ke Pelabuhan Depapre .....	55
Gambar 20. Kondisi Eksisting Jembatan .....	56
Gambar 21. Diagram Fishbone Muatan .....	56
Gambar 22. Muatan Balik yang diletakkan sembarang .....	57
Gambar 23. Sisa Muatan Balik di Lapangan Penumpukan .....	57
Gambar 24. Diagram Fishbone Metode .....	58

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pelabuhan merupakan simpul transportasi yang sangat penting dalam arus perdagangan dan pendistribusian logistik di wilayah Indonesia maupun dunia. Indonesia merupakan Negara Kepulauan yang dua pertiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Sebagai negara kepulauan, transportasi laut menjadi sarana yang mendominasi dan penting guna mempermudah menghubungkan antar pulau di seluruh wilayah Indonesia.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan 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 serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Dengan dasar inilah dapat dikatakan bahwa pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur transportasi yang dapat membangkitkan mata rantai dari segi transportasi maupun logistik.

Pembangunan transportasi tentunya mempunyai peran yang sangat penting dalam pembangunan suatu wilayah terutama dalam sektor perekonomian. Dengan tingginya pembangunan aksesibilitas transportasi, maka akan mempercepat pemerataan pembangunan di wilayah Indonesia, terutama pada wilayah Indonesia bagian timur yakni Provinsi Papua.

Peran pelabuhan sebagai salah satu sarana konektivitas antar pulau menjadi strategis, karena Papua masih sangat tergantung pada daerah Pulau Jawa dalam mensupli kebutuhan pokok dan penting. Tingginya harga barang baik barang kebutuhan pokok maupun kebutuhan pembangunan infrastruktur salah satu penyebabnya adalah mahalnya biaya transportasi. Diduga biaya besar terjadi pada proses alih moda dari laut ke darat di pelabuhan, dan sejumlah komponen

biaya tersebut sulit untuk dihindari oleh pengelola pelabuhan serta alih moda dari darat ke udara melalui bandara Sentani.

Pelabuhan Depapre merupakan pelabuhan yang dibangun untuk mengoptimalkan kinerja kepelabuhanan di Wilayah Papua, secara khusus Kabupaten Jayapura yang melayani kegiatan peti kemas dan kapal perintis. Pada tahun 2021, Pelabuhan Depapre telah beroperasi secara resmi dengan melayani rute baru tol laut pada Trayek T-19 yang menyinggahi daerah Merauke – Kokas – Sorong - Biak/Korido - Depapre/Jayapura – Sorong – Merauke, yang menghubungkan wilayah Papua dan Papua Barat. Kementerian Perhubungan telah menetapkan Pelabuhan Depapre sebagai Pelabuhan Utama Indonesia Timur dalam menunjang program tol laut secara optimal. Pelabuhan Depapre merupakan salah satu pelabuhan yang beroperasi di Provinsi Papua tepatnya di Kabupaten Jayapura yang hingga kini pengelolaannya masih ditangani oleh Kementerian Perhubungan melalui Kantor KSOP Kelas II Jayapura. Hingga saat ini aksesibilitas jalan dari dan menuju Pelabuhan Depapre (ruas jalan Kemiri – Depapre) masih rusak, sehingga untuk mendistribusikan logistik ke *consignee* jadi terhambat.

Konsep tol laut adalah mempercepat pendistribusian bahan logistik yang terhubung ke beberapa pelabuhan dengan prinsip bongkar dan muat yang artinya adanya komoditas bahan pokok yang dibawa dari satu daerah dan adanya komoditas yang dibawa kembali, sehingga hal ini dapat mengurangi biaya / ongkos distribusi, misalnya beras asal Merauke. Sebelum adanya program tol laut, beras Merauke untuk tujuan ke Jayapura atau wilayah Provinsi Papua lainnya terlebih dahulu harus melewati pelabuhan di Surabaya, Setelah sampai di Surabaya, beras tersebut dibongkar dan dikapalkan kembali untuk pengiriman tujuan Jayapura dan daerah lainnya di Provinsi Papua. Dengan adanya tol laut ini, proses pengiriman seperti ini sudah tidak dilakukan lagi karena telah adanya trayek khusus tol laut untuk wilayah Papua dan tentunya biaya pengiriman yang terjangkau.



Gambar 1. Pelabuhan Depapre

*Sumber: KSOP Kelas II Jayapura, 2022*

Pelabuhan Depapre mempunyai potensi yang besar untuk dikembangkan dalam mendukung pendistribusian logistik ke wilayah 3TP (Terpencil, Terluar, Tertinggal, dan Pedalaman) di wilayah Papua. Semakin meningkatnya kebutuhan barang pokok dan penting (BAPOKTING) melalui transportasi laut, tentunya kinerja pelabuhan juga harus semakin ditingkatkan dalam menunjang seluruh aktivitas kepelabuhanan, seperti naik turunnya penumpang dan kegiatan bongkar muat barang.

Kinerja pelabuhan adalah indikator yang digunakan untuk menilai atau menggambarkan hasil kerja suatu pelabuhan pada periode tertentu dan dapat menjadi gambaran terkait tingkat pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa pelabuhan (kapal dan barang) yang ditentukan oleh waktu pelayanan selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik.

Kinerja pelayanan yang dimaksud dimulai pada saat kapal akan bersandar, melakukan kegiatan bongkar muat dan lepas sandar dari pelabuhan. Untuk mengetahui kinerja pelayanan dari suatu pelabuhan, maka perlu dilakukan suatu pengukuran semua kegiatan kepelabuhanan untuk memperoleh suatu ukuran produk jasa kinerja pelayanan operasional pelabuhan berdasarkan pada peraturan

Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, Pelabuhan Depapre akan berkembang menjadi Pelabuhan Multipurpose, dimana Pelabuhan Depapre akan berubah status dari Pelabuhan Pengumpul (PP) menjadi Pelabuhan Utama (PU). Hal ini dikarenakan Pelabuhan Jayapura yang memiliki status Pelabuhan Utama (PU) saat ini dan menjadi gateway bagi mobilitas orang dan barang dari dan ke Kota Jayapura tidak dapat lagi menampung kegiatan bongkar muat kargo, barang, petikemas dan kegiatan debarkasi – embarkasi penumpang secara bersamaan.

Secara teknis pemerintah telah mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2020 tentang Percepatan Pembangunan Kesejahteraan di Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat yang mana menekankan kesejahteraan rakyat melalui pembangunan infrastruktur, terwujudnya pemerataan sosial bagi Orang Asli Papua (OAP) dan tidak mengabaikan hak ulayat masyarakat. Setidaknya ada dua aturan Undang-undang yang mengatur tentang hak ulayat di Provinsi Papua, yakni Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang pokok-pokok agraria dan Undang-undang Nomor 21 tentang otonomi khusus untuk Provinsi Papua yang menjamin keberadaan hak ulayat di Indonesia, sebagai bentuk jaminan bagi negara terhadap keberlangsungan kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat adat.

Di Papua, permasalahan terkait hak ulayat tanah adat menjadi salah satu permasalahan yang sering terjadi. Hal ini dikarenakan pembebasan hak kepemilikan tanah adat menjadi syarat utama bagi pemerintah jika ingin melakukan pembangunan atau pemanfaatan tanah adat tersebut. Selain itu, adanya ganti rugi yang harus diterima oleh pemilik hak ulayat secara adil dan layak dari pemerintah, tentunya akan berdampak pada proses pembangunan yang terhenti dan terjadinya sengketa antara pemerintah dan masyarakat adat jika tidak terpenuhinya biaya ganti rugi dan tentunya akan berdampak pada terhambatnya perkembangan pembangunan infrastruktur di Papua.

Dari latar belakang diatas, penulis tertarik untuk membahas dan meneliti terkait kinerja Pelabuhan Depapre berdasarkan standar kinerja yang telah ditetapkan serta faktor-faktor kendala pembangunan Pelabuhan Depapre dalam menunjang kegiatan kepelabuhanan dengan judul “**Analisis Kinerja Pelabuhan**



## **Depapre sebagai Simpul Tol Laut dalam Mendukung Distribusi Logistik di Kabupaten Jayapura”.**

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah yang akan diteliti adalah :

1. Bagaimana tingkat kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Depapre saat ini berdasarkan kriteria kinerja pelayanan operasional pelabuhan?
2. Faktor-faktor apa sajakah yang menjadi kendala pembangunan Pelabuhan Depapre dalam mendukung kebijakan Tol Laut ?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Menganalisis tingkat kinerja Pelabuhan Depapre berdasarkan kriteria kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang telah ditetapkan.
2. Menganalisis faktor-faktor kendala pembangunan Pelabuhan Depapre dalam mendukung kebijakan Tol Laut.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini, yaitu :

1. Dapat mengetahui tingkat kinerja Pelabuhan Depapre.
2. Dapat menambah pengetahuan dalam menganalisis kinerja operasional suatu pelabuhan.
3. Bahan pertimbangan bagi pihak pengelola pelabuhan dalam meningkatkan kinerja pelayanan kapal di Pelabuhan Depapre.
4. Sebagai bahan referensi untuk peneliti yang penelitiannya berkaitan dengan kinerja pelayanan kapal di pelabuhan.

### **1.5 Batasan Masalah**

Agar ruang lingkup penelitian tidak meluas, maka perlu dilakukan pembatasan penelitian, yaitu :

1. Penelitian dilakukan di Pelabuhan Depapre, Kampung Waiya, Kabupaten Jayapura.
2. Jenis kapal yang diteliti adalah kapal yang bersandar di Pelabuhan Depapre dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun sejak Pelabuhan Depapre dioperasikan.
3. Metode analisis yang digunakan adalah *Diagram Fishbone*.
4. Hasil analisis hanya akan dibandingkan dengan standar kinerja pelabuhan yang sudah ditetapkan.

## **1.6 Tinjauan Pustaka**

### **1.6.1 Pengertian tol laut**

Tol Laut adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang dicetuskan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan ini, diharapkan dapat menciptakan kelancaran dalam pendistribusian barang logistik hingga ke wilayah 3TP (Tertinggal, Terpencil, Terluar dan Perbatasan) serta pemerataan harga logistik di seluruh wilayah Indonesia, khususnya untuk Indonesia Bagian Timur. Tol Laut tidak hanya memobilisasi barang logistik, tetapi juga memobilisasi manusia. Dengan konsep harga transportasi yang lebih murah, diharapkan akan berpengaruh pada harga kebutuhan pokok yang tadinya mahal menjadi lebih terjangkau. Tol Laut dapat diartikan juga sebagai pelayaran yang langsung, terjadwal dan rutin meskipun ada tidaknya muatan Tol Laut yang diangkut, serta bertujuan untuk menghubungkan semua pelabuhan yang ada di Indonesia untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan menurunkan disparitas harga.

Program Tol Laut dilatarbelakangi oleh adanya disparitas harga yang cukup tinggi antar wilayah barat dan timur Indonesia karena adanya kesenjangan pembangunan antar wilayah. Tujuan dari adanya program Tol Laut ini adalah untuk menjamin ketersediaan barang pokok dan penting dan mengurangi disparitas harga serta kelancaran kelangsungan pelaksanaan angkutan laut, secara khusus bagi masyarakat di daerah wilayah Indonesia Bagian Timur yang masuk dalam wilayah 3TP. Program Tol Laut dilaksanakan dengan 4 (empat) elemen penting yaitu pelabuhan, kapal, sistem logistik dan hub lembaga.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka dapat diartikan bahwa Program Tol Laut yang di usung oleh Presiden Joko Widodo adalah untuk menghubungkan

pelabuhan-pelabuhan besar di seluruh Indonesia dengan dilakukannya mobilitas manusia dan barang melalui biaya transportasi dan logistik yang lebih murah yang diharapkan harga kebutuhan pokok dan penting dapat turun serta berdampak pada pemerataan pembangunan di Indonesia.

### 1.6.2 Pelaksana Kebijakan Tol Laut

Berdasarkan tata kelola pemerintahan, Tol Laut berada di bawah koordinasi Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman. Secara teknis dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan dan BUMN dalam hal ini PT. PELNI (Persero). Dalam Perpres Nomor 106 tahun 2015 tentang penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik untuk angkutan barang di laut, ketiga instansi tersebut memiliki tugas yang diamanatkan, yaitu :

1) Kementerian Perhubungan

Pemberi tugas sesuai dengan Perpres 106/2015 melalui Permenhub PM 4 Tahun 2016 dan Permenhub PM 161 Tahun 2016, menyediakan sarana prasarana pelabuhan dan peralatan bongkar muat, serta menetapkan rute-rute pelayaran angkutan barang.

2) Kementerian Perdagangan

Bertindak sebagai pelaksana pemasaran dan verifikasi muatan. Menentukan jenis-jenis muatan yang dapat diangkut oleh tol laut yaitu barang pokok dan barang penting. Memberikan *shipping instruction* (surat perintah muat) dan pengontrol harga pasar di tempat tujuan.

3) PT. PELNI (Persero)

- a. Bertindak sebagai operator dengan tanggung jawab pengangkutan dari CY to CY pelabuhan asal sampai dengan pelabuhan tujuan.
- b. Menyediakan transportasi untuk daerah 3TP dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan pelayaran.
- c. Menjamin ketersediaan kapal dan kelaiklautan kapal sesuai dengan rute yang ditetapkan.
- d. Penyelenggarakan pelayaran yang terjadwal, tetap dan teratur (*Liner*).

### 1.6.3 Sarana dan Prasarana Penunjang Tol Laut

1) Alat Angkut

Alat angkut yang dimaksud adalah kapal yang digunakan untuk melakukan pendistribusian logistik dan memobilisasi penumpang dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan. Dalam penerapan kebijakan ini, perusahaan pelayaran (PT. PELNI) yang menjadi operatornya.

2) Dermaga

Dermaga adalah tempat bertambatnya kapal dan berlangsungnya kegiatan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang dari dan ke atas kapal.

3) Lapangan Penumpukan (*Container Yard*)

Lapangan penumpukan adalah area yang berada di pelabuhan yang pada umumnya berada di dekat dermaga yang digunakan untuk tempat penumpukan petikemas sebelum dinaikkan ke atas kapal maupun yang diturunkan dari kapal. Kapasitas lapangan penumpukan setiap pelabuhan berbeda-beda tergantung dari banyaknya kontainer yang harus ditampung oleh pelabuhan tersebut.

4) Alat Bongkar Muat

a. Crane Kapal (*Ship Crane*)

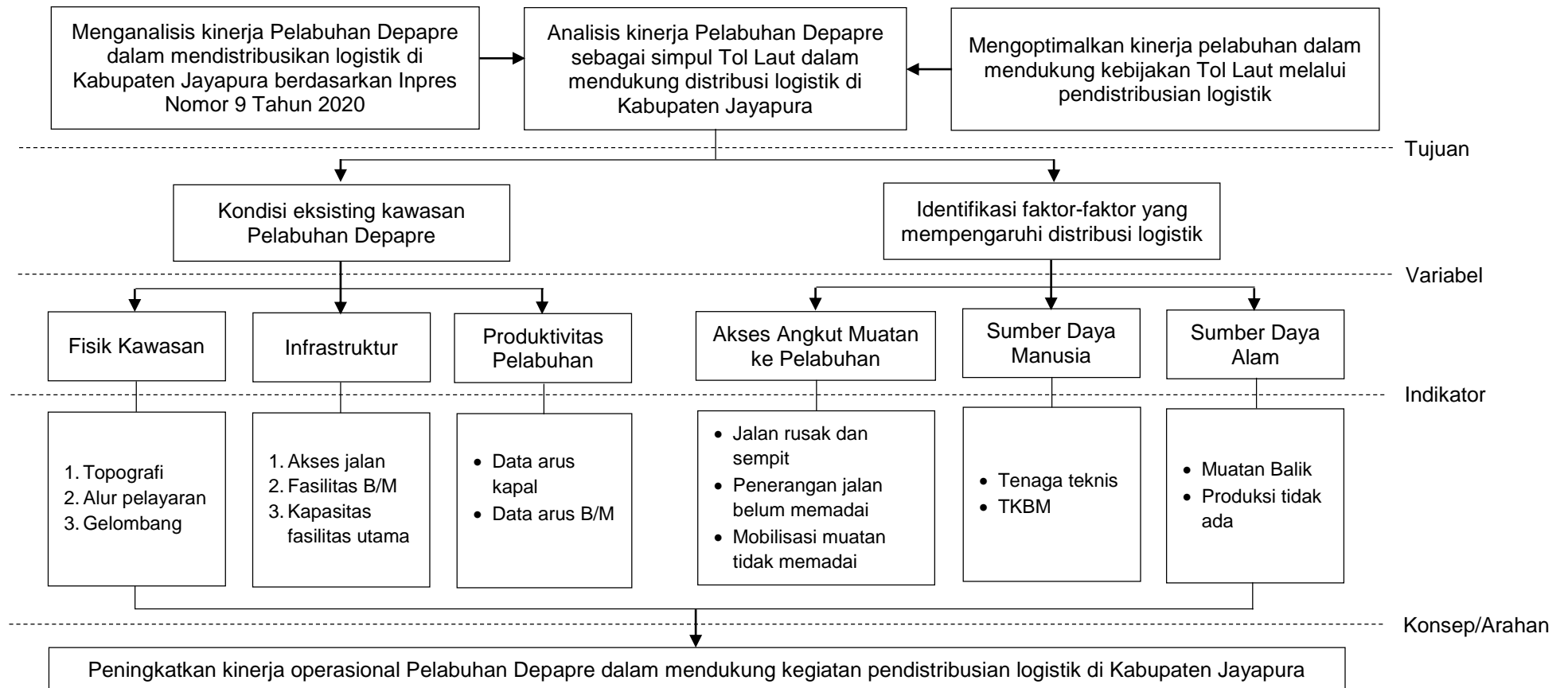
Crane kapal adalah alat bongkar muat yang terpasang secara permanen di atas kapal. Jumlah alat yang terpasang tergantung pada panjang kapal, jenis muatan, dan pertimbangan lainnya. Tujuan dari adanya crane kapal adalah untuk melakukan kegiatan bongkar muat ketika tidak ada alat bongkar muat di darat dan mempercepat kegiatan bongkar muat ketika dikombinasikan dengan alat bantu yang ada di darat.

b. Forklift

Forklift merupakan alat bongkar muat yang digunakan untuk mengangkat barang umum / general cargo dengan kapasitas angkat tertentu dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang terbatas.

## 1.7 Kerangka Konsep Penelitian

Kerangka konsep penelitian disusun berdasarkan tujuan penelitian yang terdiri dari variabel dan indikator, yang diperoleh berdasarkan kajian teori yang dapat dilihat pada gambar 2.



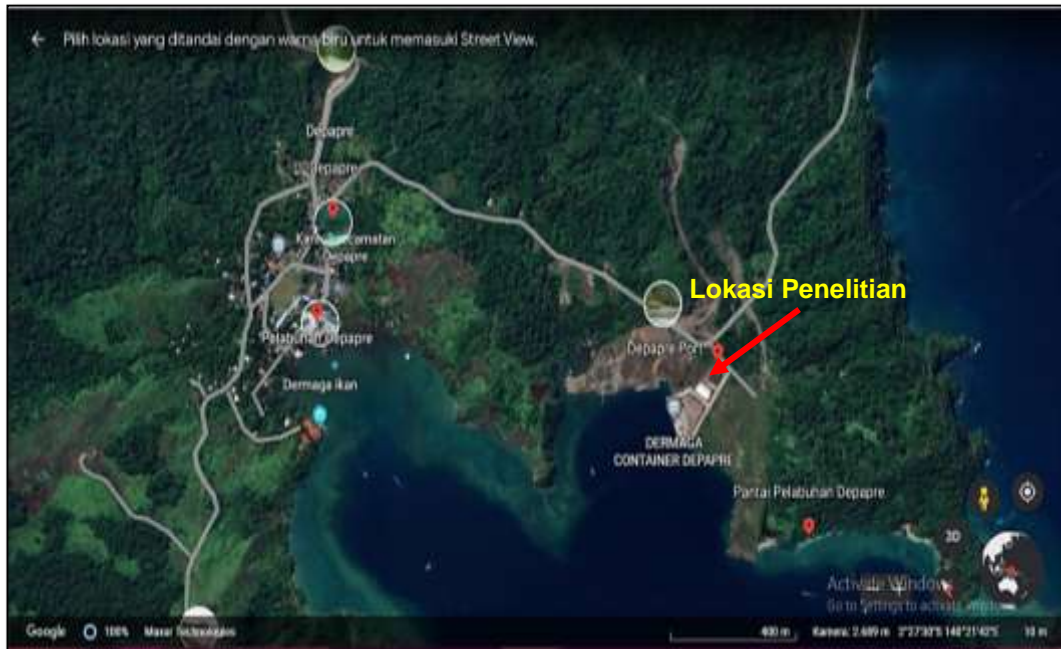
Gambar 2. Kerangka konsep penelitian

## BAB II

### METODE PENELITIAN

#### 2.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilaksanakan di Pelabuhan Depapre, Distrik Depapre, Kampung Waiya, Kabupaten Jayapura, Provinsi Papua pada koordinat kurang lebih  $140^{\circ} 21' 45''$  Bujur Timur dan  $2^{\circ} 26' 30''$  Lintang Selatan. Pengumpulan data dilakukan dengan langsung mendatangi lokasi pelabuhan untuk dapat mengetahui situasi dan kondisi yang sebenarnya. Waktu penelitian dilaksanakan setelah pengajuan judul telah disetujui dan dilaksanakan selama 3 bulan dan sewaktu-waktu dapat berubah tergantung berdasarkan kondisi lapangan.



Gambar 3. Lokasi penelitian

Sumber : Google Earth, 2022

## 2.2 Sumber Data Penelitian

Sumber data penelitian kualitatif deskriptif dilakukan melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu :

### 2.2.1 Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung berdasarkan wawancara dan observasi yang dicatat berdasarkan informasi yang didapat langsung di lapangan. Data tersebut diperoleh dari pengamatan / observasi, studi pustaka dan hasil wawancara dari beberapa pihak / narasumber yang kompeten di bidangnya.

Data primer diambil melalui beberapa cara, yaitu :

a. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mengetahui sistem kinerja pelayanan kapal di Pelabuhan Depapre mulai dari kedatangan kapal, proses kegiatan bongkar muat hingga keberangkatan kapal. Dari proses pelayanan kinerja yang telah dilakukan, maka akan diketahui nilai kinerja dari Pelabuhan Depapre, apakah sudah memenuhi standar kinerja pelabuhan berdasarkan aturan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : HK.103/2/18/DJPL-16 tentang standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial serta untuk mengetahui juga faktor permasalahan yang menghambat kinerja Pelabuhan Depapre dalam melakukan mendistribusikan logistik dan pembangunan pelabuhan.

b. Observasi

Observasi adalah aktivitas pengamatan yang dilakukan pada suatu objek tertentu secara cermat dan secara langsung pada lokasi yang diteliti untuk mendapatkan data yang real / sebenarnya.

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah cara yang digunakan untuk mendapatkan data dan informasi dalam bentuk arsip, dokumen, buku, foto, gambar dan data-data lainnya yang terkait dengan masalah pada penelitian ini.

## **2.2.2 Data sekunder**

Data sekunder adalah data pelengkap yang didapat berdasarkan hasil dokumentasi, studi literatur, jurnal, artikel maupun media cetak serta catatan di lapangan yang berhubungan dengan masalah pada penelitian ini. Data yang ingin diketahui dalam mendukung hasil penelitian ini, yaitu :

- a. Layout eksisting Pelabuhan Depapre
- b. Data proses pelayanan kapal dari masuk hingga keluar
- c. Data laporan kegiatan bongkar muat 3 tahun terakhir (2021-2023)
- d. Data utilitas fasilitas pelabuhan
- e. Data standar kinerja operasional Pelabuhan Depapre

## **2.3 Teknik Pengumpulan Data**

### **2.3.1 Observasi**

Melakukan pengamatan secara langsung kegiatan operasional pelayanan kapal, kegiatan bongkar muat barang dengan menggunakan sistem truk loosing, naik turun penumpang serta proses dalam pendistribusian barang.

Adapun data yang didapatkan, yaitu :

- a. Data kunjungan kapal;
- b. Data jumlah bongkar muat barang;
- c. Data jumlah penumpang;
- d. Fasilitas pelabuhan yang sudah terbangun dan beroperasi.

### **2.3.2 Wawancara**

Wawancara dilakukan untuk memperoleh informasi terkait kinerja Pelabuhan Depapre dan penyebab tidak beroperasinya Pelabuhan Depapre secara optimal.

Adapun narasumber yang dipilih dalam penelitian ini, yaitu :

- a. Narasumber I : Willem Thobias Fofid, Kepala Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Pelabuhan KSOP Kelas II Jayapura
- b. Narasumber II : Imam Susanto, Staf Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Pelabuhan KSOP Kelas II Jayapura



- c. Narasumber III : Elbyn Padolo, Kepala Bidang Laut Dinas Perhubungan Kabupaten Jayapura
- d. Narasumber IV : Staf Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional XVIII Jayapura
- e. Narasumber V : Ferdy, Kepala Operasional PT. PELNI (Persero) Cabang Jayapura
- f. Narasumber VI : La Dani Wally, Staf Operasional PT. Bayu Bahari Nusantara Lines
- g. Narasumber VII : Staf Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kabupaten Jayapura.
- h. Narasumber VIII : Agustinus Nyaro, Ketua Koperasi TKBM Sinar Pauw Depapre

## 2.4 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif dan diagram Fishbone.

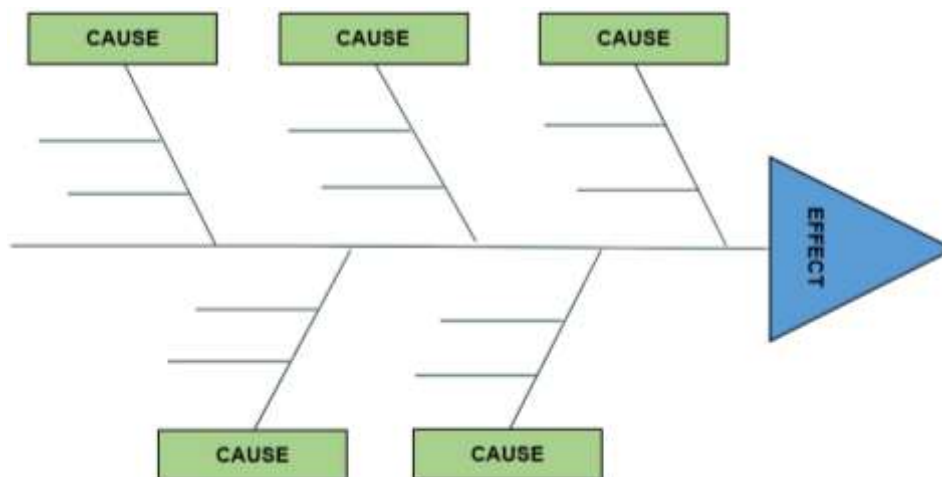
### a. Kualitatif deskriptif

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk memberikan gambaran terhadap fenomena atau masalah yang sedang dikaji / diteliti. Data-data yang diperoleh merupakan data dari hasil wawancara, catatan lapangan, foto, dokumentasi pribadi, maupun catatan / memo. Metode kualitatif deskriptif menyesuaikan pendapat antara peneliti dan informan yang dimana dilakukan untuk menggali setiap informasi yang menjadi permasalahan pada objek penelitian. Penelitian kualitatif adalah suatu proses penelitian untuk memahami fenomena-fenomena manusia atau sosial dengan menciptakan gambaran yang menyeluruh dan kompleks yang dapat disajikan dengan kata-kata, melaporkan pandangan terinci yang diperoleh dari sumber informan, serta dilakukan dalam latar setting yang alamiah (Walidin, Saifullah & Tabrani, 2015).

### b. Diagram *Fishbone*

Diagram *Fishbone* merupakan alat sistematis yang digunakan untuk menganalisis suatu persoalan dan faktor-faktor yang ditimbulkan pada persoalan tersebut. Diagram *Fishbone* juga biasa dikenal dengan diagram

*cause and effect* (diagram sebab dan akibat). Diagram sebab dan akibat ini juga sering disebut dengan diagram tulang ikan (Diagram *Fishbone*) karena mempunyai bentuk seperti kerangka ikan.



Gambar 4. Diagram *Fishbone*

Sumber : Hasil Analisis, 2023

Diagram ini digunakan untuk mengidentifikasi akar masalah atau akar penyebab. Penyebab digolongkan ke dalam beberapa faktor sebagai sumber penyebab dari masalah. Penyebab turunan dari sumber penyebab kemudian disusun berdasarkan hirarki kepentingannya atau menurut detailnya sehingga mampu mengungkap dan menggambarkan hubungan sebab akibat antar golongan penyebab tersebut.

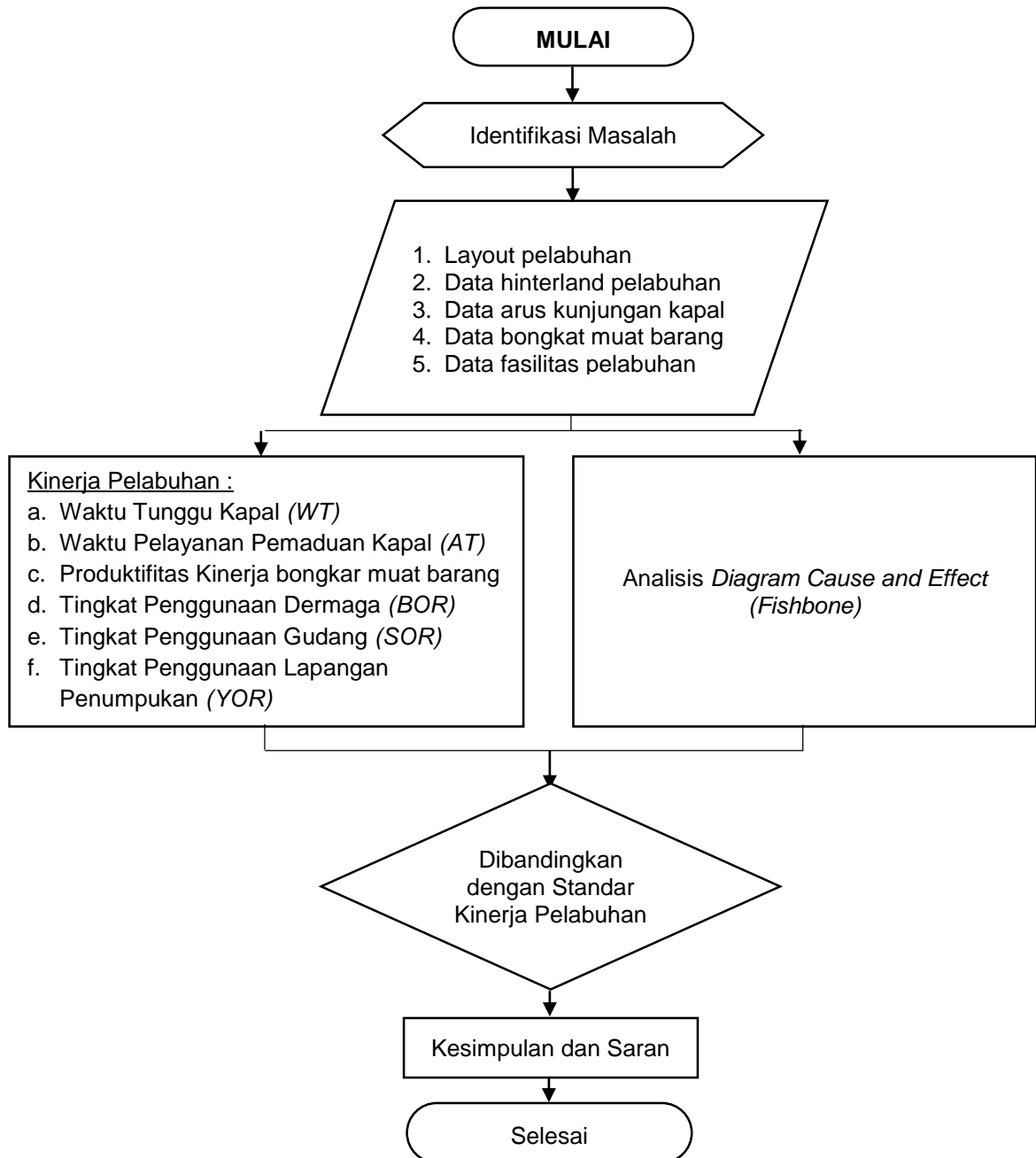
Berdasarkan rumusan masalah yang bertujuan untuk mengetahui kinerja Pelabuhan Depapre dan faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat dalam perkembangan pelabuhan, tentunya pertanyaan yang diajukan memerlukan jawaban yang terbuka dan jujur dari informan. Untuk itu, dalam penelitian ini, peneliti menggunakan *open ended question*, sehingga mendapatkan informasi / jawaban yang banyak. Agar dalam melakukan interview sesuai dengan tujuan penelitian, maka digunakan tema sebagai panduan yang berdasarkan pada lima faktor dalam teori *cause and effect*, yaitu :

Tema : Penyebab Pelabuhan Depapre tidak dapat berjalan secara optimal dalam mendukung kebijakan Tol Laut.

- a. Sub tema : Manusia / *Man*
- b. Sub tema : Metode / *Methods*

- c. Sub tema : Muatan / Cargo
- d. Sub tema : Fasilitas pelayanan kapal
- e. Sub tema : Lingkungan / *Environment*

## 2.5 Bagan Alur Penelitian



Gambar 5. Alur penelitian

Sumber : Hasil analisis, 2023

## 2.6 Kebutuhan Data

Rincian kebutuhan data untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Kebutuhan data penelitian

No.	Tujuan	Kebutuhan Data	Jenis Data	Target Analisis	Teknis Analisis	Sumber Data
1.	Menganalisis tingkat kinerja Pelabuhan Depapre	a) Kondisi eksisting b) Wilayah hinterland c) Fasilitas pelabuhan d) Data jumlah bongkar dan muat e) Arus kunjungan kapal	Primer, sekunder	Kinerja operasional Pelabuhan Depapre dapat meningkat dalam mendistribusikan logistik di Wilayah Kabupaten Jayapura	Studi dokumen, observasi, wawancara deskriptif kualitatif dan kuantitatif.	Observasi lapangan, data wawancara, dokumen
2.	Menganalisis faktor-faktor kendala pembangunan Pelabuhan Depapre dalam mendukung kebijakan Tol Laut.	Faktor / indikator pada diagram <i>Fishbone</i>	Primer, sekunder	Melakukan perbaikan pada faktor-faktor penyebab tidak terbangunnya Pelabuhan Depapre yang mempengaruhi kinerja pelabuhan.	Studi dokumen, observasi langsung, wawancara	Observasi lapangan, data wawancara

Sumber: Hasil analisis, 2023