

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas wilayah laut mencapai sekitar 3 juta km² dan berada pada jalur strategis perdagangan internasional. Sekitar 40% dari total arus perdagangan global melintasi perairan Indonesia, menjadikan transportasi laut sebagai prasyarat utama keberlanjutan mobilitas barang nasional. Dalam konteks tersebut, pelabuhan berfungsi sebagai simpul logistik yang menentukan efisiensi distribusi, stabilitas harga, dan daya saing ekonomi wilayah. Efektivitas peran pelabuhan menjadi semakin krusial mengingat struktur geografis Indonesia yang sangat bergantung pada sistem distribusi berbasis laut.

Pada tingkat nasional, upaya peningkatan efisiensi logistik telah dilakukan melalui pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan berbagai program strategis, termasuk Tol Laut. Tol laut merupakan konektivitas transportasi laut dengan konsep pendistribusian logistik yang bertujuan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia (Chrisnawati, 2016). Salah satu pilar Indonesia sebagai poros Maritim dunia adalah memberikan prioritas pada pembangunan Infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim (Saragi et al., 2018). Hal ini sejalan dengan pidato Presiden Joko Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *East Asia Summit* ke-9 tanggal 13 Desember 2014 di Nay Pyi Taw Myanmar (Widodo, 2014). Tol laut adalah penyelenggaraan angkutan laut secara tetap dan teratur yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan hub disertai *feeder* dari Sumatera hingga ke Papua dengan menggunakan kapal perintis, kontainer, penumpang/barang, sehingga diperoleh manfaat ekonomisnya (Gultom, 2017). Program Tol Laut merupakan program nasional yang dilatarbelakangi adanya disparitas harga yang cukup tinggi antara wilayah barat dan timur. Tol Laut dapat meningkatkan konektivitas antar pulau dan memperkuat sistem logistik nasional agar tercipta pemerataan distribusi barang dan jasa di seluruh pelosok wilayah tanah air terutama di kawasan timur Indonesia (Mubarak & Hanif, 2019).

Berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2002, Kawasan Timur Indonesia meliputi Provinsi Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Gorontalo, Maluku, Maluku Utara, dan Papua. Kawasan ini memiliki komoditas produktif meliputi produk pertanian, perkebunan, kehutanan, perikanan, dan pertambangan yang belum sepenuhnya dieksplorasi secara optimal untuk kesejahteraan masyarakat di wilayah tersebut. Kawasan ini masih menghadapi tantangan disparitas infrastruktur dan sumber daya manusia terkhusus di wilayah Papua.

Wlayah Papua saat ini terdiri dari enam provinsi yakni Papua, Papua Barat, Papua Selatan, Papua Tengah, Papua Pegunungan, dan Papua Barat Daya. Pembagian wilayah administratif ini masih dihadapkan pada tantangan disparitas pembangunan infrastruktur antar wilayah, yang berdampak pada belum optimalnya efisiensi sistem distribusi logistik, yang masih menghadapi berbagai kendala, seperti keterbatasan frekuensi pelayaran, jarak distribusi yang relatif jauh, serta tingginya biaya logistik. Oleh karena itu, penguatan peran pelabuhan sebagai simpul distribusi logistik menjadi sangat penting, termasuk pengembangan pelabuhan regional yang mampu meningkatkan efisiensi jaringan distribusi di kawasan Papua.

Disparitas Infrastruktur adalah ketimpangan atau ketidakseimbangan pembangunan Infrastruktur yang ada di wilayah Timur Indonesia berbeda dengan wilayah Barat Indonesia (Mubarak & Hanif, 2019). Disparitas infrastruktur merupakan salah satu faktor yang memengaruhi tingkat konektivitas dan efisiensi sistem distribusi logistik antarwilayah. Ketimpangan pembangunan infrastruktur, khususnya pada sektor transportasi dan pelabuhan, menyebabkan aksesibilitas antarwilayah menjadi tidak merata. Kondisi tersebut berdampak pada meningkatnya biaya distribusi, terbatasnya frekuensi pelayanan transportasi, serta belum optimalnya integrasi jaringan logistik regional. Dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), aksesibilitas merupakan tingkat kemudahan atau kemampuan jaringan pelayanan transportasi dalam menjangkau seluas mungkin wilayah nasional, guna mendukung pemerataan pembangunan, pertumbuhan ekonomi, serta perwujudan wawasan nusantara dan ketahanan nasional.

Distribusi adalah bagian dari logistik yang menjalankan fungsi mendasar bagi perusahaan (Jamaludin, 2022). Distribusi logistik merupakan kegiatan dalam merencanakan, melaksanakan, dan mengendalikan aliran bongkar dan muat dengan tujuan mendapatkan keuntungan (Robirohim, 2024). Distribusi logistik merupakan bagian penting dalam sistem rantai pasok yang berperan dalam menyalurkan barang dari pusat produksi menuju wilayah konsumen. Proses distribusi tersebut melibatkan berbagai aktivitas, seperti pengangkutan, penyimpanan, serta pengelolaan arus barang melalui jaringan transportasi dan fasilitas logistik. Efisiensi sistem distribusi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur transportasi, konektivitas antarwilayah, serta kapasitas fasilitas logistik yang mendukung kelancaran arus barang. Wilayah Papua merupakan salah satu kawasan yang distribusi logistiknya belum terintegrasi dengan baik, yang dipengaruhi oleh karakteristik kondisi geografis dan topografi yang didominasi oleh pegunungan dan pesisir dengan infrastruktur darat yang terbatas, sehingga laut menjadi jalur paling efisien untuk distribusi logistik. Dalam kondisi tersebut, transportasi laut menjadi moda utama yang paling efisien dalam mendukung mobilitas barang dan konektivitas antarwilayah. Distribusi logistik memerlukan sarana transportasi laut sebagai salah satu moda utama karena memiliki kapasitas angkut yang besar dan biaya yang relatif efisien (Salsabila et al., 2024).

Transportasi laut didukung oleh keberadaan pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat keluar masuknya barang, bongkar muat muatan dan penghubung

antara transportasi laut, darat, dan udara. Menurut KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) pelabuhan di definisikan sebagai tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antar moda transportasi.

Pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dalam sistem distribusi logistik, khususnya bagi wilayah yang memiliki keterbatasan konektivitas transportasi darat. Sebagai simpul transportasi laut, pelabuhan berfungsi sebagai titik temu antara arus barang dari wilayah produksi, pusat distribusi, dan wilayah konsumsi. Pelabuhan menjadi bagian dari sistem logistik nasional yang berfungsi sebagai pusat pelayanan kapal, barang, dan penumpang, sekaligus sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah (Lasse, 2016). Pelabuhan memiliki peran penting dalam menunjang keberhasilan sistem distribusi logistik, khususnya pelabuhan yang memiliki fungsi konsolidasi. Pelabuhan konsolidasi adalah pelabuhan yang mengumpulkan barang di satu titik sebelum didistribusikan ke pelabuhan akhir untuk meningkatkan kunjungan kapal dan kegiatan bongkar muat (Mubarak & Hanif, 2019). Konsolidasi muatan dalam rantai pasok diartikan sebagai pengelompokan aliran produk pada titik tertentu (hub) sebelum didistribusikan ke tujuan akhir, guna mencapai efisiensi dan keandalan distribusi (Christopher, 2016). Untuk mewujudkan efisiensi dan keandalan distribusi logistik diperlukan adanya pelabuhan konsolidasi. Konsolidasi muatan dibutuhkan dengan tujuan mendorong efisiensi biaya dan kelancaran rantai pasok (Handayani et al., 2023). Pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dalam sistem distribusi logistik, khususnya bagi wilayah yang memiliki keterbatasan konektivitas transportasi darat. Sebagai simpul transportasi laut, pelabuhan berfungsi sebagai titik temu antara arus barang dari wilayah produksi, pusat distribusi, dan wilayah konsumsi. Selain itu, keberadaan pelabuhan juga berperan dalam meningkatkan efisiensi distribusi logistik melalui pengurangan waktu tempuh pengiriman, penurunan biaya transportasi, serta peningkatan konektivitas jaringan perdagangan. Oleh karena itu, pengembangan dan optimalisasi fungsi pelabuhan sebagai simpul distribusi logistik menjadi faktor penting dalam mendukung kelancaran sistem distribusi barang dan pertumbuhan ekonomi wilayah.

Pelabuhan Fakfak merupakan pelabuhan pengumpul barang dan penumpang yang melayani wilayah hinterland melalui program tol laut, pelayaran nusantara dan perintis, sehingga menjadi pendorong ekonomi lokal, membuka akses ke pasar lebih luas, menciptakan lapangan kerja, serta mendukung kegiatan perdagangan antar pulau dan pengembangan wilayah sekitar (Fernandes, 2022). Pengembangan wilayah merupakan pendekatan yang menekankan pada optimalisasi potensi sumber daya, peningkatan konektivitas, serta penguatan struktur ekonomi untuk mendorong pertumbuhan yang berkelanjutan. Interaksi antarwilayah dipengaruhi oleh adanya komplementaritas, kesempatan antara, dan

kemudahan transfer. Dalam sistem logistik, teori ini menjelaskan bahwa distribusi barang akan cenderung mengikuti jalur yang paling efisien secara jarak, biaya, dan aksesibilitas (Ullman, 1956). Biaya logistik dipengaruhi oleh beberapa faktor utama yang saling berkaitan, antara lain jarak tempuh, waktu perjalanan, biaya operasional transportasi (bahan bakar, tenaga kerja, dan pemeliharaan), frekuensi dan kapasitas angkut, serta efisiensi pelayanan pelabuhan dan sistem distribusi. Semakin panjang jarak distribusi, maka konsumsi bahan bakar dan waktu tempuh akan meningkat, yang secara langsung berdampak pada kenaikan biaya transportasi. Pengembangan wilayah tidak hanya berkaitan dengan peningkatan aktivitas ekonomi, tetapi juga mencakup efisiensi distribusi barang dan jasa melalui penguatan simpul-simpul transportasi strategis. Konsep ini sejalan dengan teori *growth pole* yang dikemukakan oleh François Perroux yang menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi cenderung terkonsentrasi pada titik-titik tertentu yang memiliki keunggulan komparatif dan daya tarik ekonomi. Dalam konteks transportasi dan logistik, pelabuhan dapat berperan sebagai pusat pertumbuhan yang mendorong perkembangan wilayah di sekitarnya melalui aktivitas distribusi dan perdagangan (Perroux, 1955).

Pelabuhan Fakfak berpotensi untuk dijadikan sebagai pelabuhan konsolidasi berdasarkan aspek kondisi geografis, komoditas unggulan, dan dukungan kebijakan pemerintah. Secara geografis, Pelabuhan Fakfak memiliki jarak yang relatif dekat dengan beberapa pelabuhan yang berada di kawasan Fakfak. Kawasan Fakfak merupakan wilayah yang terdiri dari beberapa kepulauan di tiga Provinsi yaitu Provinsi Papua Barat Daya (Sorong Selatan), Papua Barat (Bintuni dan Kaimana), Provinsi Maluku (Bula dan Tual). Dukungan kebijakan Nasional Pelabuhan Fakfak berupa integrasi rute pelayaran dalam program tol laut. Kawasan Fakfak mencakup Sorong Selatan, Bintuni, Kaimana, Bula dan Tual, yang kaya komoditas unggulan. Data Dinas Perkebunan menunjukkan bahwa Fakfak merupakan salah satu sentra utama pala di Indonesia. Komoditas unggulan yaitu pala, kelapa, kakao, dan kelapa sawit menjadi fondasi ekonomi daerah dan mendukung aktivitas perdagangan regional. Komoditas unggulan di Kaimana yaitu pala, kelapa/kopra, kakao, kopi, ikan laut, ikan serta hasil hutan non-kayu (gaharu dan pala hutan). Komoditas unggulan di Bintuni yaitu udang, kepiting, kakap, dan pala. Komoditas unggulan Bula yaitu pala, kelapa, cengkeh, kakao, kopi, kelapa sawit, sagu, ikan tuna, rumput laut dan hasil pertambangan. Komoditas unggulan Tual yaitu kelapa, cengkeh, pala, kakao, kopi, sayur-sayuran dan tanaman hortikultura, rumput laut dan ikan. Selanjutnya, komoditas unggulan di Sorong Selatan yaitu sektor perikanan, pertambangan, serta hutan dan perkebunan (sagu, kayu, rotan, damar, pala, dan kopra).

Keberagaman komoditas pada Kawasan Fakfak menuntut keberadaan simpul konsolidasi yang mampu mengelola arus bongkar dan muat, mempercepat barang, serta menekan biaya logistik. Kondisi distribusi logistik kawasan Fakfak saat ini menunjukkan ketidakseimbangan antara arus bongkar dan muat. Berdasarkan data Pelindo Regional 4 periode 2021–2023, volume bongkar barang jauh lebih dominan dibandingkan volume muat, bahkan mencapai puncaknya pada

tahun 2022 dengan lebih dari 25 juta ton/m³, sementara volume muat relatif rendah dan belum menunjukkan kecenderungan peningkatan yang signifikan. Dalam konteks tersebut, Pelabuhan Fakfak yang tergabung dalam jaringan tol laut memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai titik transit konsolidasi barang, sehingga dapat mendorong pola arus bongkar dan muat yang lebih seimbang. Pelabuhan ini disinggahi oleh 2 trayek tol laut yaitu T22 dan T24 yang berpangkalan di Surabaya dengan jaringan trayek Tanjung Perak – Fakfak – Kaimana – Tual – Dobo – Tanjung Perak, sebagaimana tercantum dalam KP-DJPL 702, Tahun 2024.

Aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak saat ini sebagian masih berpusat di Pelabuhan Sorong yang berfungsi sebagai pelabuhan konsolidasi baik untuk komoditas arus barang yang masuk maupun yang arus barang keluar dari Kawasan Fakfak. Kondisi ini menunjukkan bahwa pola distribusi logistik kawasan belum terintegrasi secara optimal dan masih memiliki tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap Pelabuhan Sorong. Secara geografis, jarak pelayaran menuju Pelabuhan Sorong relatif lebih jauh dibandingkan apabila barang didistribusikan melalui Pelabuhan Fakfak. Oleh karena itu, Pelabuhan Fakfak memiliki potensi strategis untuk dikembangkan sebagai pelabuhan konsolidasi yang dapat berperan sebagai pintu masuk gerbang distribusi logistik di Kawasan Fakfak yang dapat dilihat pada Gambar 3.2.

Pengembangan pelabuhan sebagai pusat konsolidasi membutuhkan prasyarat khusus pada aspek infrastruktur, tata kelola, integrasi jaringan *hinterland*, fasilitas penanganan kargo, sistem informasi logistik, serta kapasitas sumber daya manusia. Selain itu, konektivitas pelabuhan antar wilayah, pemanfaatan ruang pesisir, serta keberlanjutan lingkungan menjadi faktor penting dalam keberhasilan pengembangan pelabuhan.

Dengan memperhatikan potensi geografis, kekuatan komoditas *hinterland*, posisi strategis pada jaringan pelayaran, serta kebutuhan Kawasan Fakfak akan simpul logistik, maka penelitian mengenai pengembangan Pelabuhan Fakfak sebagai pelabuhan konsolidasi sangat relevan. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis kondisi aktual distribusi logistik, mengevaluasi kesiapan pelabuhan, serta merumuskan konsep pengembangan sistem jaringan logistik yang mampu mendukung pemerataan ekonomi Kawasan Fakfak.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, pengembangan konsolidasi distribusi logistik di Kawasan Fakfak memunculkan sejumlah persoalan pokok yang perlu dikaji secara mendalam. Persoalan tersebut berkaitan dengan efektivitas distribusi logistik saat ini, kesiapan dan keunggulan pelabuhan untuk menjalankan fungsi konsolidasi, serta kebutuhan akan model pengembangan yang sesuai dengan karakteristik wilayah Kawasan Fakfak.

Topik pertama berkaitan dengan kondisi aktual aktivitas dan distribusi logistik di kawasan Fakfak ditinjau dari kondisi geografis, kondisi sosio-ekonomi, dan aktivitas distribusi logistik. Meskipun Fakfak berada pada dan memiliki hubungan dagang yang cukup lama dengan wilayah sekitarnya, efisiensi distribusi logistik

masih belum optimal. Ketidakseimbangan antara volume bongkar dan muat, ketergantungan pasokan dari luar provinsi, dan belum adanya simpul logistik regional dalam wilayah Papua Barat menimbulkan pertanyaan mengenai bagaimana pola arus barang, komoditas yang dominan, serta peran Fakfak dalam jaringan logistik regional saat ini. Topik kedua berkaitan dengan kesiapan Pelabuhan Fakfak untuk menjalankan fungsi sebagai pelabuhan konsolidasi. Meskipun posisi geografis Fakfak relatif strategis dan dikelilingi oleh wilayah *hinterland* yang kaya komoditas unggulan, belum ada kajian komprehensif mengenai kesiapan infrastruktur, fasilitas pelayanan kapal dan barang, sistem manajemen pelabuhan, konektivitas antarwilayah, serta dukungan kebijakan. Oleh karena itu, diperlukan penilaian berbasis indikator untuk menelaah peluang dan keunggulan Pelabuhan Fakfak sebagai simpul konsolidasi di Papua Barat. Topik ketiga berkaitan dengan belum tersedianya konsep pengembangan pelabuhan yang dapat mengarahkan Fakfak menjadi pelabuhan konsolidasi. Hingga saat ini belum terdapat model pengembangan yang mengintegrasikan jaringan pelayaran, pola aliran barang, pengembangan *hinterland*, hubungan Pelabuhan kota, serta arah pembangunan wilayah Papua Barat. Kondisi ini menimbulkan kebutuhan untuk merumuskan konsep pengembangan yang sesuai dengan karakteristik sosial ekonomi, kondisi geografis, serta arah kebijakan logistik nasional.

Berdasarkan dari permasalahan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi geografis, kondisi sosio-ekonomi, serta aktivitas dan distribusi logistik di kawasan Fakfak saat ini?
2. Bagaimana kesiapan dan keunggulan pelabuhan Fakfak menjadi pelabuhan konsolidasi di Kawasan Fakfak?
3. Bagaimana konsep pengembangan pelabuhan Fakfak sebagai pelabuhan konsolidasi di Kawasan Fakfak?

1.3 Tujuan Penelitian

Sebagai upaya mengembangkan pelabuhan Fakfak sebagai Pelabuhan Konsolidasi untuk distribusi logistik di Kawasan Fakfak, maka penelitian ini bertujuan menjawab tiga pertanyaan pokok sebagaimana yang telah dirumuskan dalam pertanyaan penelitian di atas:

1. Menganalisis kondisi geografis, kondisi sosio ekonomi, dan aktivitas distribusi logistik Kawasan Fakfak.
2. Menilai kesiapan, dan keunggulan Pelabuhan Fakfak untuk dikembangkan sebagai pelabuhan konsolidasi di Kawasan Fakfak melalui evaluasi terhadap infrastruktur pelabuhan, konektivitas, dan dukungan kebijakan yang tersedia.
3. Merumuskan konsep pengembangan Pelabuhan Fakfak sebagai pelabuhan konsolidasi distribusi logistik di Kawasan Fakfak.

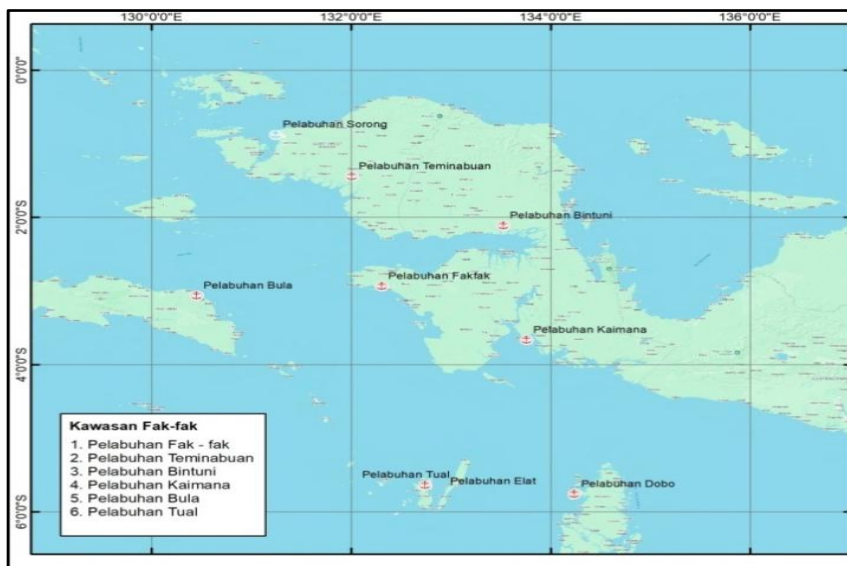
1.4 Kegunaan Penelitian

Kajian ini diharapkan mampu memberikan manfaat dalam dua ranah sekaligus, yaitu teoritis dan praktis. Dalam kerangka *teoritis*, studi ini diharapkan

bisa memberikan sumbangsih dan kontribusi pada pengembangan khazanah keilmuan dalam bidang studi pembangunan, khususnya pembangunan daerah. Selain itu, studi ini juga diharapkan dapat menjadi rujukan bagi komunitas akademik, seperti peneliti, maupun mahasiswa yang berkeinginan meneliti topik mengenai pengembangan pelabuhan dan distribusi logistik. Secara *praktis*, studi ini diharapkan menjadi rekomendasi bagi pemerintah Indonesia, dalam hal ini Kementerian Perhubungan, dalam rangka mengembangkan Pelabuhan Fakfak sebagai pelabuhan konsolidasi, serta berkontribusi dalam pembangunan daerah khususnya pada Kabupaten Fakfak dan Provinsi Papua Barat pada umumnya.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Menghindari bias dalam penelitian ini, maka peneliti memberikan batasan penelitian, sehingga pembahasannya lebih terarah dan terfokus. Adapun ruang lingkup penelitian ini adalah mengenai distribusi logistik di Kawasan Fakfak yang meliputi Bintuni, Kaimana, Bula, Tual, dan Sorong Selatan yang dapat dilihat pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1 Ruang lingkup penelitian

Fokus penelitian menelaah kondisi geografis Kawasan Fakfak, kondisi sosio ekonomi, dan aktivitas distribusi logistik, kesiapan, dan keunggulan Pelabuhan Fakfak untuk dikembangkan sebagai pelabuhan konsolidasi, dan konsep pengembangan Pelabuhan Fakfak sebagai konsolidasi distribusi logistik.

1.6 Kebaruan Penelitian (*Novelty*)

Berdasarkan kajian penelitian terdahulu yang dianggap relevan dan memiliki keterkaitan dengan judul penelitian ini diantaranya, 1) Malisan (2016), Potensi Pengembangan Pelabuhan Tarakan Untuk Konsolidasi Barang Bagi Wilayah Kalimantan Utara dan Sekitarnya, penelitian ini menelaah kesiapan Pelabuhan

Tarakan untuk dijadikan sebagai pelabuhan konsolidasi di wilayah Kalimantan Utara, namun perlu peningkatan sarana, prasarana, dan SDM untuk menekan biaya logistik, 2) Maulani (2016) Evaluasi Strategi Penataan Muatan pada Gudang Konsolidasi Impor, penelitian ini menelaah penataan muatan berbasis konsolidasi meningkatkan efisiensi ruang dan kecepatan bongkar muat, 3) Salim, et al., (2014) "Pembangunan Bitung Sebagai Pelabuhan Hub Internasional", penelitian ini menelaah kelayakan fisik (kedalaman, lingkungan), efisiensi pengembangan. 4) Manan (2024) "*Effect of Modular Container Design and Load Consolidation Strategy on Cargo Operational Efficiency*", penelitian ini menelaah desain kontainer modular dalam meningkatkan fleksibilitas dan efisiensi pemanfaatan ruang, mempercepat proses bongkar muat, dan mengurangi jumlah kontainer. Desain kontainer modular menggabungkan kargo menjadi satu perjalanan guna menghemat bahan bakar, waktu, dan tenaga kerja. 5) Peter Shobayo, et al., (2025) "*Improving a Cargo Consolidation Strategy for Port-hinterland Transport via Inland Waterways*", penelitian ini menelaah potensi konsolidasi kargo di kawasan pesisir pedalaman sebagai strategi untuk mengatasi tingkat volume kontainer yang kurang optimal. Salah satu faktor yang kurang optimal yaitu biaya penanganan dan biaya operasional. Penelitian menunjukkan bahwa konsolidasi dapat mengurangi biaya transportasi keseluruhan hingga 4% dan menampung volume kontainer hingga 42% lebih banyak volume peti kemas.

Penelitian ini mengembangkan konsep pelabuhan konsolidasi pada kawasan yang memiliki karakteristik geografis yang unik. Wilayah *hinterland* Pelabuhan Fakfak tidak hanya terbatas dalam satu provinsi, tetapi mencakup jejaring distribusi komoditas dari wilayah yang tersebar di 3 (tiga) provinsi, yakni Papua Barat, Papua Barat Daya, dan Maluku. Kondisi ini menghasilkan pola distribusi logistik yang terintegrasi antar wilayah.

Kebaruan lainnya terletak pada konteks kewilayahan yang merupakan wilayah kawasan Fakfak, yaitu daerah tertinggal, terpencil, dan bergantung pada pasokan dari pusat distribusi nasional yang jauh. Ketergantungan terhadap rute jarak jauh tersebut menyebabkan tingginya biaya logistik dan ketidakstabilan pasokan, sehingga kebutuhan akan pelabuhan konsolidasi memiliki urgensi penting. Penelitian ini menawarkan pendekatan pengembangan pelabuhan konsolidasi yang tidak hanya mempertimbangkan efisiensi pelayaran, tetapi juga daya dukung sosial-ekonomi wilayah kepulauan dengan konektivitas terbatas.

Model ini belum pernah dikembangkan secara spesifik pada konteks Kawasan Fakfak yang memiliki struktur ruang terpencar, keterbatasan infrastruktur, dan tantangan ketimpangan arus muatan. Penelitian ini memberikan kontribusi baru dalam pengembangan pelabuhan konsolidasi pada wilayah kawasan Fakfak, sekaligus menawarkan kerangka pengembangan yang relevan untuk kawasan timur Indonesia yang memiliki karakteristik serupa.

BAB II

AKTIVITAS DISTRIBUSI LOGISTIK DI KAWASAN FAKFAK PAPUA BARAT

2.1 Abstrak

Latar Belakang. Karakteristik geografis yang didominasi wilayah pesisir dan kepulauan serta keterbatasan konektivitas transportasi darat, menyebabkan sistem distribusi logistik sangat bergantung pada transportasi laut. Sebagian besar barang kebutuhan pokok dan bahan strategis yang masuk dipasok dari pusat distribusi utama dari Surabaya, Makassar, dan Ambon, kemudian didistribusikan melalui Pelabuhan Sorong ke Kawasan Fakfak. Arus barang keluar dari kawasan masih terbatas pada komoditas primer dan semi-olahan seperti hasil perikanan, pala, dan hasil hutan non-kayu yang dikirim menuju pusat perdagangan regional untuk proses distribusi lanjutan melalui Sorong. Kondisi tersebut menunjukkan adanya ketidakseimbangan arus logistik, yang berdampak pada inefisiensi sistem distribusi Logistik di Kawasan Fakfak. **Tujuan.** Penelitian ini menganalisis kondisi geografis, kondisi sosio-ekonomi, dan aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak. **Metode.** Penelitian ini menggunakan pendekatan *mixed methods* dengan pengumpulan data melalui survey, wawancara, studi literatur maupun dokumentasi. **Hasil.** Kondisi geografis Kawasan Fakfak didominasi oleh wilayah pesisir menyebabkan sistem distribusi logistik kawasan lebih bergantung pada transportasi laut. Selama periode 2020–2023, jumlah penduduk Kawasan Fakfak menunjukkan peningkatan sebesar sekitar 5%, dengan laju pertumbuhan ekonomi rata-rata sebesar 1%. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya peningkatan aktivitas distribusi logistik guna mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah. Dari aspek sosial ekonomi, kondisi ketenagakerjaan tercermin pada Tingkat Partipasi Angkatan Kerja (TPAK) yang berada pada kisaran 60%, yang menunjukkan bahwa ketersediaan tenaga kerja produktif masih relatif terbatas dalam mendukung kegiatan produksi dan distribusi. Distribusi logistik di Kawasan Fakfak dilayani oleh tol laut, kapal Pelnas, kapal perintis, dan pelra yang membentuk jaringan distribusi dengan pola arus barang yang belum seimbang. Tren bongkar pada tahun 2023 mencapai angka 175,4 t/m³, sedangkan total muat hanya 24,6 t/m³. Data operasional menunjukkan inefisiensi berupa tingginya *idle time* yang menyentuh angka 10,91 jam pada tahun 2025 serta rendahnya produktivitas bongkar muat dan utilitas alat angkut. Arus logistik yang masuk masih bergantung pada pelabuhan Sorong, Ambon, Makassar, dan Surabaya menyebabkan pola distribusi logistik menjadi menyebar dengan frekuensi pelayaran relatif rendah serta waktu tempuh yang panjang. **Kesimpulan.** Aktivitas distribusi logistik Kawasan Fakfak masih didominasi oleh arus barang masuk berupa kebutuhan pokok dan bahan strategis yang sebagian besar berasal dari Surabaya, Makassar dan Ambon dan didistribusikan melalui Pelabuhan Sorong, sedangkan arus barang keluar masih terbatas pada komoditas primer dan semi-olahan seperti hasil perikanan, pala, dan hasil hutan non-kayu dikirim menuju pusat perdagangan regional yaitu Surabaya dan Makassar melalui Pelabuhan Sorong. Ketimpangan antara volume bongkar dan muat menyebabkan frekuensi pelayaran relatif rendah, waktu distribusi menjadi lebih panjang, serta biaya logistik yang relatif tinggi.

Kata Kunci: Kawasan Fakfak; Kondisi Geografis; Sosio-ekonomi; Aktivitas Distribusi Logistik

2.2 Pendahuluan

Distribusi logistik merupakan bagian dari aktivitas pemasaran yang berperan dalam memindahkan produk atau jasa dari produsen ke konsumen secara efisien, melalui proses perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian aliran barang dan informasi dari titik asal ke titik konsumsi sesuai kebutuhan waktu, tempat, dan jumlah. Dalam konteks manajemen logistik, distribusi merupakan bagian dari logistik yang menjalankan fungsi mendasar bagi perusahaan (Jamaludin, 2022). Lebih lanjut, Distribusi terdiri dari rantai pasok dan permintaan yang saling terhubung dalam simpul distribusi (Dwiguna et al., 2022), serta bertanggung jawab dalam merencanakan, melaksanakan, dan mengendalikan arus barang untuk mendapatkan keuntungan ekonomi (Rosidah, 2018). Oleh karena itu, distribusi menjadi faktor penting yang menentukan logistik sampai ke suatu wilayah dengan efektif dan efisien (Robirohim, 2024).

Dalam konteks nasional di Indonesia, permasalahan utama yang masih banyak dijumpai pada sistem kepelabuhanan adalah ketidak seimbangan antara kegiatan bongkar dan muat di wilayah hinterland dengan pola distribusi yang terjadi di pelabuhan utama (Purnomo, 2019). Selain itu, distribusi logistik di Indonesia masih dihadapkan pada berbagai kendala struktural, antara lain tingginya biaya logistik, infrastruktur yang kurang memadai, rendahnya integrasi antar moda transportasi, serta terbatasnya fasilitas pelabuhan, menjadi faktor penghambat kelancaran arus barang dalam aktivitas distribusi (Ferdy et al., 2025). Untuk mengantisipasi kendala tersebut, diperlukan penguatan kolaborasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan sektor swasta, khususnya pada wilayah kepulauan yang memiliki kondisi geografis beragam, ketergantungan terhadap transportasi laut, serta keterbatasan infrastruktur di daerah terpencil (Prasidi, 2025).

Wilayah kepulauan memerlukan sistem distribusi logistik yang saling terhubung secara efisien guna menjamin kelancaran arus barang antar wilayah (Khalistia, 2024). Dalam konteks ini, Kawasan Fakfak merupakan bagian dari jejaring distribusi regional yang mencakup wilayah Bintuni dan Kaimana di Provinsi Papua Barat, Sorong Selatan di Provinsi Papua Barat Daya, serta Tual di Provinsi Maluku. Keterhubungan antardaerah tersebut dilayani melalui jaringan pelayaran rakyat dan tol laut. Transportasi menjadi faktor penting dalam aktivitas distribusi logistik dan memiliki keterkaitan langsung dengan pertumbuhan ekonomi wilayah (Priambodo & Vikaliana, 2022). Secara regional, Kabupaten Fakfak terkenal sebagai "Kota Pala" karena produksi buah pala yang melimpah, serta dikenal sebagai daerah dengan toleransi antaragama yang tinggi dan memiliki situs-situs sejarah penting di Papua. Lebih lanjut, Kabupaten Fakfak merupakan salah satu daerah yang ditetapkan pemerintah sebagai lokasi pengembangan bahan strategis industri. Fokus pengembangannya diarahkan pada pembangunan Kawasan Industri Pupuk Fakfak, yang telah masuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional, sebagaimana tercantum dalam dokumen perencanaan yang diterbitkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (KEMENPU-PR, 2018).

Kabupaten **Fakfak** dikenal memiliki komoditas unggulan berupa pala, kakao, kelapa, dan kelapa sawit yang tersebar di beberapa kecamatan sebagai basis utama kegiatan produksi wilayah. Selain pengembangan industri pupuk, wilayah ini juga memiliki aktivitas industri pengolahan lokal yang telah berkembang dan berperan dalam mendukung perekonomian masyarakat (Yuanjaya, 2018). Produk unggulan daerah terutama didominasi oleh berbagai olahan pala, antara lain sirup pala, manisan, minyak atsiri, serta produk olahan rempah lainnya yang telah lama menjadi identitas ekonomi lokal. Disamping itu, berkembang pula industri kecil berbasis hasil laut, seperti abon ikan, kerupuk ikan, kerajinan tangan, serta usaha jasa perbengkelan sebagai bagian dari struktur ekonomi lokal, sebagaimana dilaporkan oleh Badan Pusat Statistik Kabupaten Fakfak (2024). Secara umum, bahan strategis industri di Kawasan Fakfak terbagi menjadi dua kelompok utama yaitu industri skala besar berbasis pupuk (urea dan amonia) yang berorientasi pada pasar nasional, serta industri lokal yang berbasis sumber daya daerah, khususnya industri pengolahan pala dan hasil perikanan. Pembagian tersebut menunjukkan adanya diferensiasi struktur industri antara sektor strategi berskala besar dan sektor unggulan lokal yang berperan langsung dalam penguatan ekonomi wilayah.

Komoditas unggulan di wilayah-wilayah penyangga Kawasan Fakfak menunjukkan keragaman potensi produksi yang menjadi basis penting bagi pembentukan sistem distribusi logistik regional. Di **Kaimana**, komoditas unggulan berasal dari sektor Perkebunan (pala, kelapa/kopra, kakao, kopi), perikanan dan hasil laut (ikan laut, ikan segar, dan teripang), serta hasil hutan non-kayu (gaharu dan pala hutan). Sementara itu, di **Bintuni**, komoditas utama meliputi hasil laut (udang, kepiting, dan kakap), pertanian khususnya buah merah dan pala. Di **Bula**, komoditas unggulan mencakup sektor Perkebunan (pala, kelapa, cengkeh, kakao, kopi, kelapa sawit, sagu), hasil laut (ikan tuna, rumput laut) serta hasil pertambangan. Selanjutnya **Tual**, komoditas unggulan berasal dari sektor Perkebunan (kelapa, cengkeh, pala, kakao, dan kopi), sektor pertanian (sayur-sayuran dan tanaman hortikultura), serta hasil laut (rumput laut dan ikan). Adapun di **Sorong Selatan**, komoditas unggulan meliputi sektor perikanan, pertambangan, serta hutan dan perkebunan antara lain sagu, kayu, rotan, damar, pala, dan kopra.

Keberagaman komoditas tersebut menuntut pengaturan aktivitas distribusi logistik yang terintegrasi agar seluruh hasil produksi dapat dikumpulkan secara efisien dari berbagai titik produksi dan didistribusikan ke pasar lokal maupun ekspor. Perencanaan logistik yang matang menjadi prasyarat untuk mencegah terjadinya penumpukan muatan, keterlabatan pengiriman, serta risiko penurunan mutu dan kerusakan barang. Dalam praktiknya, distribusi komoditas dari Kawasan Fakfak dengan tujuan Tg. Perak Surabaya melalui layanan tol laut, serta melalui jalur pelayaran lainnya menuju Pelabuhan Sorong sebagai pelabuhan Pengumpul.

Berdasarkan data yang diterbitkan badan pusat statistik (2024), jumlah penduduk Kawasan Fakfak tercatat mencapai 2.736.028 jiwa dengan tingkat pertumbuhan sekitar 5% selama periode tahun 2020-2023. Peningkatan jumlah penduduk tersebut berimplikasi langsung terhadap meningkatnya kebutuhan

logistik, seiring dengan bertambahnya permintaan terhadap barang dan jasa untuk mendukung aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat di kawasan Fakfak. Pertambahan penduduk juga mempengaruhi dinamika perekonomian wilayah, karena mendorong peningkatan konsumsi serta kebutuhan layanan dasar. Namun demikian, pertumbuhan penduduk yang tidak diimbangi oleh peningkatan kualitas pendidikan masyarakat dan ketersediaan infrastruktur yang memadai dapat berpotensi menimbulkan ketidakstabilan sosial dan ekonomi wilayah (Khairunnisa et al., 2025). Dalam konteks tersebut, konsolidasi distribusi logistik Kawasan Fakfak penting untuk menjamin pemenuhan kebutuhan masyarakat dapat disalurkan dengan efisien dan efektif. Salah satu permasalahan utama distribusi logistik di Kawasan Fakfak adalah jarak distribusi yang relatif jauh dan waktu tempuh yang lama, yang berimplikasi pada lambatnya arus distribusi logistik, tingginya biaya logistik, serta belum optimalnya pemenuhan kebutuhan masyarakat, yang tercermin dari tingkat harga barang yang relatif lebih tinggi.

Kebutuhan logistik di Kawasan Fakfak sebagian besar berupa kebutuhan konsumsi yang berasal dari Surabaya, Makassar, dan Ambon. Distribusi logistik menuju kawasan Fakfak saat ini masih sebagian masih melalui Pelabuhan Sorong sebagai pelabuhan penghubung. Pola distribusi yang terbentuk cenderung bersifat satu arah, di mana arus barang yang masuk ke kawasan Fakfak lebih dominan dibandingkan dengan arus barang yang keluar. Kondisi ini menyebabkan aktivitas Pelabuhan Fakfak terlihat relatif pasif dan belum optimal sebagai pelabuhan pengumpul. Ketimpangan arus muatan tersebut berdampak pada rendahnya tingkat pemanfaatan sarana pelabuhan dan kapal, khususnya pada perjalanan balik, yang pada akhirnya meningkatkan biaya logistik. Frekuensi dan konektivitas pelayaran melalui Pelabuhan Sorong menyebabkan distribusi barang ke Fakfak menjadi kurang efisien dan tidak menentu. Ketergantungan pasokan dari luar wilayah juga membuat sistem logistik Fakfak yang rentan terhadap keterlambatan kapal, mengakibatkan terjadinya fluktuasi harga barang kebutuhan pokok. Di sisi lain, potensi komoditas lokal Kawasan Fakfak yang seharusnya dapat mendukung arus distribusi balik atau keluar belum terintegrasi secara optimal ke dalam jaringan logistik yang ada.

Berdasarkan kondisi aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak, terdapat permasalahan seperti keterbatasan frekuensi pelayaran, ketergantungan distribusi pada pelabuhan lain, serta belum optimalnya infrastruktur pelabuhan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan menganalisis kondisi geografi, kondisi sosio ekonomi, dan aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak

2.3 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan *mixed methods* dengan mengumpulkan data yang diperoleh dari hasil survey, wawancara, studi literatur maupun dokumentasi, kemudian dianalisis secara deskriptif dan dijelaskan secara naratif. Dalam menyelesaikan rumusan masalah, digunakan pendekatan komparatif terhadap aktivitas dan frekuensi logistik di pelabuhan Sorong dan Fakfak. Untuk menunjukkan hal tersebut, dilakukan identifikasi aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak. Bagian ini selanjutnya dianalisis secara deskriptif yang terdiri atas

tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan (Miles et al., 2018)

2.3.1 Teknik Pengumpulan data

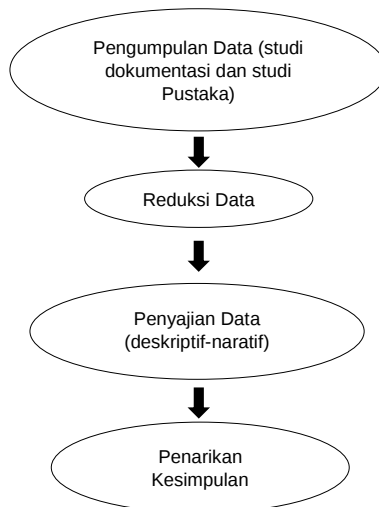
Data yang digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian topik 1, adalah dikumpulkan melalui penelusuran berbagai literatur dan dokumen kebijakan yang relevan dengan topik penelitian. Sumber data sekunder tersebut meliputi laporan tahunan KSOP Fakfak, laporan KSOP Sorong, RPJMD Pemerintah Kabupaten Fakfak 2019-2024, Kabupaten Kaimana dalam Angka, Kabupaten Teluk Bintuni dalam angka, Kota Tual dalam angka, Kecamatan Bula dalam angka, Kabupaten Sorong Selatan dalam angka, dan Bappenas RI. Selain data sekunder, penelitian ini dilengkapi dengan pengumpulan data primer melalui wawancara dengan para pemangku kepentingan di sektor kepelabuhanan dan transportasi laut, antara lain melakukan wawancara dengan beberapa *stakeholder* di pelabuhan, seperti kepala KSOP Sorong, Fakfak, petugas lala, pemilik usaha dan jasa angkutan laut, jasa kepelabuhan, petugas keselamatan berlayar, penjagaan dan patroli, dan lain-lain.

2.3.2 Teknik Analisis Data

Data yang dikumpulkan selanjutnya dianalisis menggunakan pendekatan secara deskriptif kualitatif dan kuantitatif untuk menggambarkan dan menjelaskan kondisi faktual aktivitas distribusi logistik di kawasan Fakfak. Data diperoleh dari studi kepustakaan dan studi lapangan dengan mengumpulkan berbagai dokumen dan informasi empiris yang berkaitan dengan karakteristik aktivitas, pola pelayanan dan frekuensi distribusi logistik di Kawasan Fakfak.

Data sebagaimana diuraikan sebelumnya selanjutnya dianalisis dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif melalui wawancara dengan pemerintah daerah, instansi pelabuhan, dan pihak terkait, untuk memperoleh gambaran mengenai peran Pelabuhan Fakfak terhadap aktivitas ekonomi, pariwisata, sosial budaya, kondisi infrastruktur dan SDM, serta langkah konkret yang telah dan akan dilakukan dalam pengembangan pelabuhan. Metode kuantitatif dilakukan melalui analisis data sekunder berupa tren pertumbuhan penduduk, keterlibatan masyarakat dalam lapangan pekerjaan, tren peningkatan ekonomi wilayah, dan tren arus bongkar muat barang. Adapun kerangka analisis yang digunakan adalah model analisis Miles dan Huberman yang terdiri atas tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan (Miles et al., 2018). Pertama, reduksi data yakni pemilahan data-data yang telah dikumpulkan di atas yang dianggap relevan dan penting untuk penelitian dengan data lainnya berdasarkan kepentingan penelitian ini sehingga ditemukan sebuah pola tertentu. Kedua, penyajian data yakni peneliti menunjukkan koherensi data-data tersebut sehingga menggambarkan sebuah hubungan kuat yang sistematis, terstruktur dan terorganisir. Adapun penyajiannya akan dilakukan secara deskriptif-naratif sehingga mudah dipahami. Ketiga, penarikan kesimpulan yakni melakukan verifikasi terhadap data-data tersebut dan selanjutnya ditelaah

secara holistik sehingga ditemukan makna secara keseluruhan (*holistic meaning*). Kerangka analisis interaktif Miles dan Huberman dapat dilihat pada Gambar 2.1



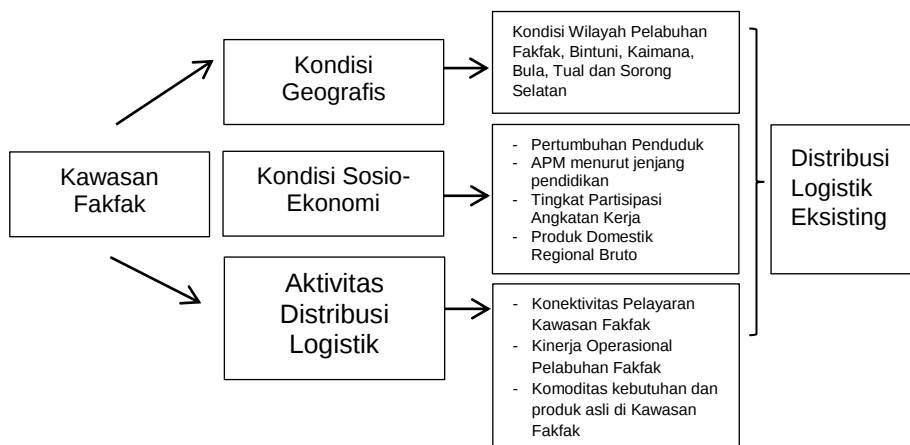
Gambar 2.1 Analisis data kualitatif

Alur kerangka analisis interaktif Miles dan Huberman pada Gambar 2.1, diawali proses pengumpulan data berupa kondisi geografis, kondisi sosio ekonomi, dan aktivitas distribusi logistik yang diperoleh dari studi dokumentasi dan studi pustaka. Kedua, reduksi yaitu pemilahan data yang dianggap relevan dan penting untuk penelitian berdasarkan kepentingan penelitian ini sehingga ditemukan sebuah pola tertentu. Ketiga, penyajian data yakni peneliti menunjukkan koherensi data tersebut sehingga menggambarkan sebuah hubungan kuat yang sistematis, terstruktur dan terorganisir. Adapun penyajiannya akan dilakukan secara deskriptif-naratif sehingga mudah dipahami. Keempat, penarikan kesimpulan (*conclusion drawing/verifying*) yakni melakukan verifikasi terhadap data tersebut dan selanjutnya ditelaah secara holistik sehingga ditemukan makna secara keseluruhan (*holistic meaning*).

2.3.3 Kerangka Pikir

Distribusi logistik bukan hanya menentukan pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat, melainkan juga sebagai potret dari perekonomian suatu daerah. Distribusi logistik ditentukan sangat ditentukan oleh kebijakan pemerintah, baik daerah maupun pusat. Untuk mengukur keberhasilan distribusi logistik, terdapat tiga elemen pokok yang perlu diperhatikan, yakni: frekuensi distribusi, interaksi sosial, dan ketelibatan sosial. Semakin tinggi frekuensi distribusi logistik semakin signifikan pula dampak yang luas bagi masyarakat dan pembangunan daerah. Selain itu, frekuensi distribusi ini juga mengadaikan kuantitas jumlah perusahaan yang terlibat. Banyaknya perusahaan yang terlibat serta meningkatnya jumlah frekuensi distribusi logistik juga mengindikasikan interaksi sosial yang terlibat. Perlu diketahui bahwa roda perusahaan hanya akan berjalan secara efektif apabila

interaksi sosial berlangsung dengan baik. Sebab, interaksi sosial menentukan kohesi sosial. Jika semua instrumen ini berjalan secara efektif, maka dengan sendirinya kesejahteraan masyarakat semakin meningkat. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 2.2.



Gambar 2.2 Kerangka pikir topik 1

Gambar 2.2 menunjukkan kerangka konseptual dalam menelaah aktivitas distribusi logistik di kawasan Fakfak. Kondisi geografis di kawasan fakfak mengkaji mengenai kondisi wilayah sekitar Pelabuhan Fakfak, Bintuni, Kaimana, Bula, Tual, dan Sorong Selatan. Kondisi Sosio – Ekonomi menganalisis pertumbuhan penduduk dan ekonomi melalui data PDRB. Aktivitas distribusi logistik di kawasan Fakfak dikaji melalui arus bongkar muat di Pelabuhan Fakfak, Bintuni, Kaimana dan lainnya yang termasuk kawasan Fakfak.

2.4 Hasil dan Pembahasan

Pelabuhan Fakfak yang berfungsi sebagai pelabuhan pengumpul dan pusat distribusi logistik memiliki peran strategis dalam menjamin keberlangsungan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat Kawasan Fakfak. Pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat serta distribusi komoditas unggulan daerah kawasan Fakfak menjadikan pelabuhan Fakfak sebagai simpul utama transportasi laut yang sangat dibutuhkan dalam mendukung pergerakan barang antardaerah. Aliran distribusi kebutuhan pokok dan komoditas unggulan melalui pelabuhan ini berpengaruh langsung terhadap stabilitas sosial dan dinamika perekonomian, khususnya wilayah *hinterland* kawasan Fakfak. Berikut ini penjabaran pola distribusi komoditas dan kebutuhan pokok di Kawasan Fakfak terkait Kondisi Geografi, kondisi Sosio-Ekonomi serta Aktivitas Distribusi Logistik.

2.4.1 Kondisi Geografis Kawasan Fakfak Kawasan Fakfak

Kawasan Fakfak mencakup Kabupaten Fakfak, Teluk Bintuni, Kaimana, Kota Tual, Kabupaten Sorong Selatan, serta. Secara geografis, kawasan ini didominasi oleh wilayah pesisir dan kepulauan yang tersebar dan dipisahkan oleh perairan laut, memiliki garis pantai yang panjang, topografi daratan relatif berbukit hingga

bergunung, keterbatasan konektivitas darat antar wilayah, serta pola aktivitas produksi dan konsumsi yang bergantung pada transportasi laut sebagai moda utama distribusi logistik. Kabupaten Teluk Bintuni merupakan kawasan industri strategis nasional yang berkembang pesat pada sektor pertambangan dan penggalian, serta industri pengolahan. Aktivitas logistik di wilayah ini didominasi oleh distribusi barang industri, bahan konstruksi, dan kebutuhan operasional industri energi, dengan dukungan pelabuhan dan jaringan laut sebagai sarana utama mobilitas barang. Sementara itu, Kabupaten Kaimana berada di pesisir selatan Provinsi Papua Barat, memiliki karakter wilayah kepulauan dengan potensi pertanian, kehutanan dan perikanan, namun masih bergantung pada suplai logistik dari pelabuhan-pelabuhan yang lebih besar seperti Fakfak dan Sorong. Adapun Kabupaten Sorong Selatan, yang berada di bagian barat daya Papua Barat Daya, memiliki karakter wilayah yang relatif terpencil dengan kondisi topografi pegunungan dan berhutan lebat. Meskipun Sorong Selatan secara geografis memiliki akses darat menuju Sorong, efisiensi logistik lebih condong ke pelabuhan Fakfak karena tingginya biaya bahan bakar angkutan darat dan volume komoditas yang diangkut masih sangat terbatas. Sementara itu, Kecamatan Bula berperan sebagai pusat distribusi regional bagi Kabupaten Seram Bagian Timur dan kawasan sekitarnya. Aktivitas pelabuhan di Bula didukung oleh sektor migas, perikanan, dan perdagangan lokal, serta memiliki keterkaitan logistik dengan Fakfak dalam distribusi barang antar pulau. Kota Tual berfungsi sebagai pusat perikanan dan perdagangan hasil laut, dengan tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi laut untuk pemenuhan bahan pangan, logistik dasar, serta pengiriman hasil produksi ke wilayah Papua dan Indonesia bagian barat.

Pelabuhan Fakfak terletak di Kabupaten Fakfak, Provinsi Papua Barat pada koordinat 2°55'57,6"LS-132°18'34,8"BT. Kabupaten Fakfak sebelah utara berbatasan dengan Teluk Bintuni, sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Arafura dan Kabupaten Kaimana, sebelah Barat berbatasan dengan Laut Seram dan Teluk Berau, dan Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Kaimana. Di sekitar Pelabuhan Fakfak terdapat pelabuhan rakyat (Pelabuhan Bomberai, Pelabuhan Goras, Pelabuhan Karas, Pelabuhan Sagan, Pelabuhan Selasi, Pelabuhan Teluk Patipi, dan Pelabuhan Weti/Weri). Selain itu, terdapat pula beberapa terminal yang berpotensi sebagai pendukung dan melengkapi kegiatan lalu lintas arus barang dan kunjungan kapal maupun sebagai bagian dari pengembangan Pelabuhan Fakfak, antara lain Pelabuhan Feri Fakfak, dan terminal BBM Fakfak.

Pengembangan pelabuhan Fakfak sebagai pelabuhan konsolidasi di kawasan timur Indonesia sangat dibutuhkan karena masih adanya beberapa persoalan pokok yang diidentifikasi dalam penelitian ini. Pertama, bahwa distribusi logistik ke kawasan Fakfak belum berjalan efektif. Kedua, masih terdapat muatan dengan tujuan Kawasan Fakfak melalui Pelabuhan Sorong. Mobilitas dan frekuensi pelayaran dari Sorong ke Fakfak masih sangat terbatas. Berdasarkan data yang diperoleh dari otoritas pelabuhan Fakfak, pelayaran dari Sorong ke Fakfak hanya berangsur dua kali dalam seminggu. Oleh karena itu, dibutuhkan pelabuhan yang dapat mengakomodir distribusi logistik di Kawasan Fakfak. Lokasi Pelabuhan Kawasan Fakfak dapat dilihat pada Gambar 2.3.



Gambar 2.3 Letak Pelabuhan Fakfak dan Pelabuhan Kawasan Fakfak

Pelabuhan Fakfak memegang peran strategis sebagai simpul penghubung distribusi logistik antar wilayah di wilayah sekitarnya. Keberadaan jaringan tol laut menjadikan Pelabuhan Fakfak tidak hanya melayani kebutuhan internal Kabupaten Fakfak, tetapi juga berfungsi sebagai titik transit dan konsolidasi barang bagi wilayah hinterland seperti Teluk Bintuni, Kaimana, Sorong Selatan, hingga wilayah Maluku bagian tenggara seperti Bula dan Tual. Kondisi geografis Kawasan Fakfak yang didominasi wilayah pesisir menyebabkan distribusi logistik kawasan lebih bergantung pada jalur laut sebagai moda utama. Pelabuhan Fakfak memiliki posisi strategis sebagai titik konsolidasi yang lebih dekat dan efisien dibandingkan pelabuhan besar lainnya, khususnya dalam melayani wilayah pesisir selatan Papua dan Maluku Tenggara.

2.4.2 Kondisi Sosio-Ekonomi Kawasan Fakfak

Kawasan Fakfak memiliki komoditas unggulan seperti pala serta komoditas lainnya yang didistribusikan melalui pelabuhan Fakfak ke daerah-daerah yang membutuhkan. Selain itu distribusi logistik kebutuhan masyarakat di wilayah *hinterland* juga memberikan dampak pada kondisi perekonomian dan sosial daerah tersebut. Kabupaten Fakfak yang terletak di Provinsi Papua Barat menunjukkan perkembangan yang positif baik dari segi demografi maupun perekonomian. Pertumbuhan penduduk yang terus meningkat sejak tahun 2019 hingga 2023 berimplikasi pada meningkatnya kebutuhan dasar masyarakat serta permintaan terhadap logistik. Kondisi ini menjadikan Pelabuhan Fakfak sebagai pelabuhan pengumpul yang memiliki peran strategis dalam menunjang aktivitas distribusi

barang dan penumpang dari dan ke wilayah hinterland yang meliputi di Kawasan Fakfak.

Selain itu, perekonomian Kawasan Fakfak juga mengalami tren peningkatan, sebagaimana tergambar dari data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) yang menunjukkan kenaikan di berbagai sektor, meskipun sempat menurun pada tahun 2020–2021 akibat dampak pandemi Covid-19. Setelah pemberlakuan *New Normal*, aktivitas ekonomi kembali pulih dan mengalami pertumbuhan yang signifikan hingga tahun 2023. Kawasan Fakfak memiliki peluang besar untuk terus meningkatkan perekonomian melalui optimalisasi sektor logistik, perdagangan, dan pertanian.

2.4.2.1 Penduduk Kawasan Fakfak 2019 – 2023

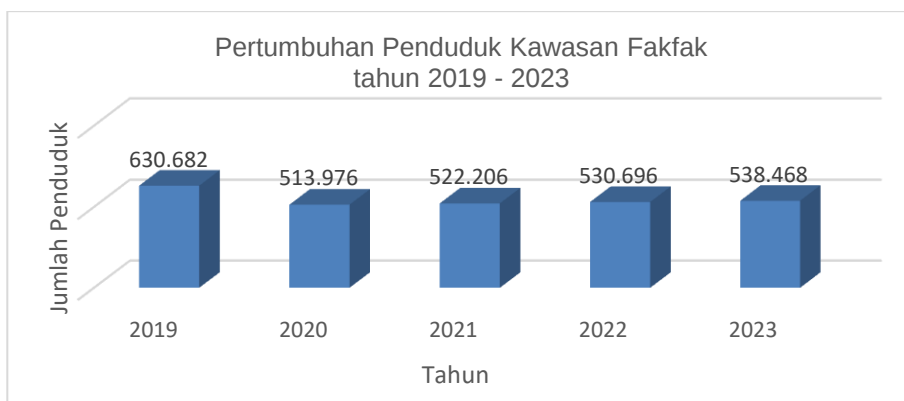
Pertumbuhan penduduk merupakan salah satu indikator penting dalam melihat dinamika kebutuhan logistik dan layanan dasar suatu wilayah. Kawasan Fakfak memperlihatkan tren penurunan dan peningkatan jumlah penduduk selama lima tahun terakhir, yang secara langsung berimplikasi pada meningkatnya kebutuhan barang konsumsi, mobilitas penduduk, serta beban distribusi logistik di wilayah tersebut. Perkembangan jumlah penduduk menjadi indikator dalam menganalisis kebutuhan sosial dan logistik wilayah yang memiliki keterkaitan distribusi dengan Pelabuhan Fakfak, yang dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Jumlah Penduduk Kawasan Fakfak 2019-2023

Tahun	Fakfak	Kaimana	Bintuni	Tual	Bula	Sorong Selatan
2019	78.686	64.232	80.115	88.635	265.000	54.014
2020	85.197	62.256	87.083	88.999	137.972	52.469
2021	85.817	62.957	89.418	91.724	140.271	52.019
2022	86.283	63.633	92.236	93.145	143.438	51.961
2023	91.453	65.490	90.101	90.007	147.140	54.277

Sumber: BPS Kabupaten Fakfak, Kabupaten Kaimana, Kabupaten Teluk Bintuni, Kota Tual, Kabupaten Seram Bagian Timur, dan Kabupaten Sorong Selatan

Tabel 2.1 menunjukkan jumlah penduduk Kawasan Fakfak mengalami penurunan yang cukup signifikan pada tahun 2020 yaitu sebesar 19%, yang disebabkan oleh pandemi COVID-19. Pada tahun-tahun berikutnya, jumlah penduduk kembali menunjukkan tren peningkatan. Fluktuasi dinamika pertumbuhan penduduk tersebut mencerminkan perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat, sekaligus mengindikasikan adanya potensi peningkatan kebutuhan logistik seiring dengan pulihnya aktivitas penduduk dan perekonomian Kawasan Fakfak. Grafik tren pertumbuhan penduduk Kawasan Fakfak dapat dilihat pada Gambar 2.4.



Gambar 2.4 Diagram pertumbuhan penduduk

Gambar 2.4 memperlihatkan jumlah penduduk di Kawasan Fakfak sempat mengalami penurunan pada periode 2019–2020, kemudian kembali meningkat secara bertahap hingga tahun 2023. Selama periode pemulihan tersebut, laju pertumbuhan penduduk tercatat sebesar 5%. Tren ini menunjukkan adanya pemulihan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat yang berimplikasi pada meningkatnya kebutuhan konsumsi, sehingga permintaan layanan distribusi logistik untuk pemenuhan kebutuhan pokok cenderung meningkat.

2.4.2.2 Sosial Wilayah

Kawasan Fakfak menjadi wilayah dengan tantangan geografis yang kompleks, sebaran penduduk yang menyebar di wilayah pesisir dan pegunungan menjadi salah satu hambatan dalam pemerataan akses pendidikan. Efektivitas penyerapan pendidikan formal bagi penduduk usia sekolah masih menunjukkan pola yang beragam di tiap jenjang, yang dapat dilihat pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2 APM Kawasan Fakfak tahun 2023

Angka Partisipasi Murni (APM) Menurut Jenjang Pendidikan tahun 2023						
Jenjang Pendidikan	Fakfak	Kaimana	Bintuni	Tual	Bula	Sorong Selatan
SD/MI/Sederajat	91,79	97,23	91,79	93,44	98,41	96,27
SMP/MTs/Sederajat	74,4	61,99	74,4	74,39	73,02	61,51
SMA/SMK/MA/Sederajat	57,11	63,82	57,11	74,85	68,01	57,89

Sumber: BPS Kabupaten Fakfak, Kabupaten Kaimana, Kabupaten Teluk Bintuni, Kota Tual, Kabupaten Seram Bagian Timur, dan Kabupaten Sorong Selatan

Tabel 2.2 menunjukkan tingkat partisipasi pendidikan pada jenjang SD/MI/Sederajat di Kawasan Fakfak tergolong tinggi, yaitu berada pada kisaran rentang angka 91% hingga 98%. Namun demikian, terjadi penurunan partisipasi yang cukup signifikan pada jenjang SMP/MTs/Sederajat, dengan selisih penurunan mencapai sekitar 20-30% dibandingkan jenjang pendidikan dasar. Selanjutnya pada jenjang SMA/SMK/MA/Sederajat, tingkat partisipasi pendidikan tercatat sebagai yang paling rendah dibandingkan jenjang pendidikan lainnya, kecuali di

Kota Tual. Menurunnya tingkat partisipasi pendidikan di jenjang menengah tersebut berpotensi berdampak terhadap kualitas dan kesiapan sumber daya manusia di pasar tenaga kerja. Kondisi ini menjadi tantangan sosial bagi Kawasan Fakfak, mengingat kualitas sumber daya manusia merupakan faktor penting dalam mendukung aktivitas produksi dan distribusi logistik. Dinamika sosial tersebut juga berkaitan erat dengan tingkat keaktifan masyarakat dalam kegiatan ekonomi, yang tercermin melalui tingkat partisipasi angkatan kerja yang dapat dilihat pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3 TPAK Kawasan Fakfak tahun 2019-2023

Tahun	Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) %					
	Fakfak	Kaimana	Bintuni	Tual	Bula	Sorong Selatan
2019	66,85	77,01	67,09	57,74	67,3	-
2020	68,66	74,68	69,44	62,04	68,12	-
2021	71,53	75,65	69,44	60,61	69,07	-
2022	63,29	77,43	70,58	59,21	65,38	-
2023	64,82	64,64	69,33	55,48	65,60	-

Sumber: BPS Kabupaten Fakfak, Kabupaten Kaimana, Kabupaten Teluk Bintuni, Kota Tual, Kabupaten Seram Bagian Timur, dan Kabupaten Sorong Selatan

Tabel 2.3 menunjukkan TPAK Kawasan Fakfak selama periode 2019-2023 menunjukkan dinamika yang fluktuatif. Secara relatif, TPAK di Kabupaten Teluk Bintuni cenderung lebih stabil dibandingkan dengan wilayah lainnya dalam kawasan tersebut. Di Kabupaten Fakfak, TPAK mencapai nilai tertinggi sebesar 71,53% pada tahun 2020, namun mengalami penurunan pada tahun-tahun berikutnya. Sementara itu, Kota Tual dan Kabupaten Seram Bagian Timur menunjukkan penurunan yang signifikan selama periode pengamatan. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa keterlibatan penduduk usia kerja dalam kegiatan ekonomi di Kawasan Fakfak belum sepenuhnya stabil, serta masih menghadapi tantangan dalam peningkatan penyerapan tenaga kerja berkelanjutan.

2.4.2.3 Ekonomi Wilayah

Perkembangan nilai PDRB menjadi salah satu indikator dalam menganalisis kondisi ekonomi wilayah yang memiliki keterkaitan distribusi dengan Pelabuhan Fakfak, yang dapat dilihat pada Tabel 2.4.

Tabel 2.4 Produk Domestik Regional Kabupaten Kaimana 2019-2023

Sektor PDRB		2019	2020	2021	2022	2023
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan		517.882	500.450	500.162	499.704	505.626
Pertambangan dan Penggalian		29.351	20.888	20.934	21.109	22.590

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Industri Pengolahan	108.616	108.106	107.973	109.838	112.242
Pengadaan Listrik dan Gas	1.174	1.288	1.359	1.410	1.466
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	923	939	939	909	967
Konstruksi	325.118	323.207	306.861	297.308	304.303
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	196.110	200.854	204.412	211.577	230.334
Transportasi dan Pergudangan	91.992	79.996	83.240	85.887	87.618
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	14.371	13.079	13.403	14.404	15.002
Jasa Keuangan dan Asuransi	26.608	28.256	26.628	26.770	28.767
Informasi dan Komunikasi	35.866	38.968	39.635	39.672	43.026
Real Estate	35.720	35.438	35.584	35.841	37.367
Jasa Perusahaan	1.563	1.472	1.482	1.519	1.643
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	365.534	338.997	311.724	325.981	333.325
Jasa Pendidikan	38.114	37.260	37.118	37.710	39.859
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	14.103	15.538	16.410	16.782	18.426
Jasa Lainnya	8.238	8.085	8.138	8.326	8.804
PDRB	1.803.959	1.752.822	1.716.001	1.734.746	1.791.366

Sumber: PDRB menurut Lapangan Usaha Kabupaten Kaimana, 2019-2024

Tabel 2.4 Kabupaten Kaimana menunjukkan kecenderungan memiliki nilai PDRB yang relatif stabil dengan fluktuasi yang ringan. Struktur PDRB daerah ini didominasi sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan sebagai kontributor terbesar, mencerminkan karakter perekonomian wilayah berbasis pemanfaatan sumber daya alam dan kelautan. Selain itu, sektor administrasi pemerintahan, pertahanan, dan jaminan sosial wajib, serta sektor konstruksi juga memberikan kontribusi yang

cukup signifikan terhadap perekonomian daerah. Kondisi tersebut sejalan dengan peran pemerintah daerah dan intensitas pembangunan infrastruktur sebagai penggerak utama aktivitas ekonomi. Sementara itu, sektor perdagangan besar dan eceran serta transportasi dan pergudangan menunjukkan kecenderungan meningkat. Tren ini mengindikasikan berkembangnya aktivitas distribusi dan semakin kuatnya keterkaitan logistik regional, khususnya melalui Pelabuhan Kaimana yang memiliki keterhubungan langsung dengan wilayah Fakfak dan Sorong sebagai simpul utama dalam jaringan distribusi logistik Kawasan.

Tabel 2.5 Produk Domestik Regional Kabupaten Bintuni 2019-2023

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	673.25	640.32	648.53	622.14	607.29
Pertambangan dan Penggalian	8.607,03	8.794,92	8.542	8.616	9.135
Industri Pengolahan	13.759,54	13.940,74	13.547	14.029	15.417
Pengadaan Listrik dan Gas	0.36	0.4	0.47	0.51	0.54
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0.56	0.58	0.60	0.60	0.63
Konstruksi	1.608,85	1.538,69	1.583	1.515	1.115
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	100,27	104.11	106.32	115.42	127.37
Transportasi dan Pergudangan	36,19	28.21	25.48	28.34	28.26
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	6,69	5.86	6.09	6.59	6.96
Jasa Keuangan dan Asuransi	34,28	44.97	42.78	41.76	45.54
Informasi dan Komunikasi	10,78	11.61	12.25	12.82	13.50
Real Estate	35,58	35.51	36.84	38.38	40.29

Jasa Perusahaan	0,92	0.89	0.90	0.94	1.01
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	422,73	420.78	421.22	446.03	475.09
Jasa Pendidikan	64,79	61.22	62.10	65.44	69.30
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	17,27	18.91	21.45	22.65	24.30
Jasa Lainnya	1,06	1.06	1.20	1.23	1.31
PDRB	25,380,15	25,648,78	25,058,62	25,562,38	27,108,16

Sumber: PDRB menurut Lapangan Usaha Kabupaten Teluk Bintuni, 2019-2024

Tabel 2.5 menunjukkan struktur perekonomian Kabupaten Teluk Bintuni didominasi oleh sektor industri pengolahan dan pertambangan dan penggalan, yang secara konsisten memberikan kontribusi terbesar terhadap PDRB. Dominasi sektor ini mencerminkan peran strategis Teluk Bintuni sebagai pusat pengembangan industri migas dan industri pengolahan skala besar di Provinsi Papua Barat. Selain itu, sektor konstruksi dan administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib juga menunjukkan kontribusi yang relatif signifikan, sejalan dengan meningkatnya pembangunan infrastruktur penunjang utama kegiatan industri. Sementara itu, sektor perdagangan besar dan eceran serta sektor transportasi dan pergudangan memperlihatkan kecenderungan meningkat, yang mengindikasikan tingginya kebutuhan layanan logistik dan distribusi barang industri sebagai konsekuensi dari intensitas kegiatan produksi di wilayah tersebut.

Tabel 2.6 Produk Domestik Regional Bruto Kota Tual 2019-2023

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	548.15	556.41	574.54	611.32	657.58
Pertambangan dan Penggalan	6.28	6.28	6.52	6.72	7.20
Industri Pengolahan	23.32	22.69	22.83	25.92	27.25
Pengadaan Listrik dan Gas	1.11	1.17	1.26	1.33	1.44
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah,	6.30	6.38	6.59	6.74	7.14

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Limbah dan Daur Ulang					
Konstruksi	125.54	124.95	130.36	134.86	140.83
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	225.03	219.13	229.76	246.06	261.94
Transportasi dan Pergudangan	53.23	47.84	49.28	51.75	57.36
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	15.07	14.29	14.59	15.23	16.06
Jasa Keuangan dan Asuransi	34.51	34.45	34.70	33.77	35.24
Informasi dan Komunikasi	32.95	33.37	35.06	37.43	40.07
Real Estate	6.24	6.23	6.52	6.75	7.11
Jasa Perusahaan	4.86	4.82	4.99	5.27	5.41
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	245.34	245.27	253.40	265.44	268.17
Jasa Pendidikan	101.98	101.97	105.39	110.84	115.72
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	51.35	53.80	56.51	59.36	64.42
Jasa Lainnya	19.59	19.22	19.66	20.65	21.83
PDRB	1.501.02	1.498.28	1.551.95	1.639.44	1.734.77

Sumber: Buku PDRB menurut Lapangan Usaha Kota Tual, 2019-2024

Tabel 2.6 menunjukkan struktur perekonomian Kota Tual didominasi oleh sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan, yang menunjukkan kuatnya basis perekonomian daerah pada sektor kelautan dan perikanan tangkap. Kondisi ini mencerminkan peran strategis sumber daya laut sebagai penggerak utama aktivitas ekonomi masyarakat. Selain itu, sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor, serta sektor konstruksi menunjukkan peningkatan yang relatif signifikan. Perdagangan, jasa, dan pembangunan

perkotaan, yang sekaligus mengindikasikan tumbuhnya kebutuhan terhadap layanan distribusi dan dukungan logistik di wilayah Kota Tual.

Tabel 2.7 Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Sorong Selatan 2019-2023

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	323,545.5	305,254.9	315,979.0	348,165.8	358,890.6
Pertambangan dan Penggalian	32,718.1	31,144.6	30,858.7	31,880.5	33,145.0
Industri Pengolahan	18,288.7	18,642.3	19,516.6	20,366.2	21,537.3
Pengadaan Listrik dan Gas	722.5	806.2	895.7	927.8	950.9
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	1,116.6	996.8	973.8	963.0	983.5
Konstruksi	366,827.8	338,992.3	345,878.5	366,442.0	371,905.7
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	137,253.6	141,797.2	146,062.1	154,677.3	172,764.0
Transportasi dan Pergudangan	22,858.9	19,970.5	19,717.5	20,445.5	21,405.5
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	5,536.4	5,124.6	5,360.1	5,916.8	6,215.6
Jasa Keuangan dan Asuransi	13,263.1	16,026.4	16,392.9	16,356.0	17,844.7
Informasi dan Komunikasi	16,486.5	17,654.7	18,164.5	18,681.0	19,984.9
Real Estate	9,940.0	10,205.4	10,487.1	10,890.9	11,407.6
Jasa Perusahaan	740.0	699.4	686.4	713.7	759.4
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial	259,093.3	254,243.6	270,491.9	277,726.4	292,616.0

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Wajib					
Jasa Pendidikan	72,653.3	70,459.0	73,135.0	74,403.7	77,459.5
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	21,293.3	21,902.0	23,333.7	23,500.4	24,460.1
Jasa Lainnya	2,492.2	2,522.7	2,602.8	2,680.7	2,778.6
PDRB	1,304,83	1,256,44	1,300,54	1,374,74	1,435,11

Sumber: PDRB menurut Lapangan Usaha Kabupaten Sorong Selatan, 2019-2024

Tabel 2.7 menunjukkan struktur perekonomian Kabupaten Sorong Selatan didominasi oleh sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan serta sektor konstruksi menjadi penyumbang terbesar terhadap PDRB. Kondisi ini menunjukkan karakter perekonomian wilayah yang masih bertumpu pada kegiatan primer dan pembangunan infrastruktur. Sektor administrasi pemerintahan, pertahanan, dan jaminan sosial wajib juga memiliki kontribusi yang relatif besar, yang menunjukkan kuatnya peran pemerintah daerah dalam mendorong aktivitas perekonomian. Sementara itu, sektor perdagangan besar dan eceran serta transportasi dan pergudangan memperlihatkan tren pertumbuhan, yang mengindikasikan meningkatnya kebutuhan distribusi barang serta penguatan konektivitas logistik di wilayah Kabupaten Sorong Selatan.

Tabel 2.8 Produk Domestik Regional Kabupaten Fakfak tahun 2019-2023

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	617 042,03	606 125,37	621 110,64	608 915,25	604 239,46
Pertambangan dan Penggalian	49 285,12	47 124,14	46 993,19	46 182,59	47 739,69
Industri Pengolahan	129 632,95	131 207,67	131 264,13	136 830,87	137 422,01
Pengadaan Listrik dan Gas	1 668,39	1 780,27	1 900,26	1 989,49	1 940,59
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	7 725,67	7 790,33	7 819,19	7 630,32	7 351,39

Sektor PDRB	2019	2020	2021	2022	2023
Konstruksi	931 734,61	870 551,69	883 916,31	887 472,29	867 762,07
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	436 839,11	440 039,03	437 909,77	466 780,02	482 452,59
Transportasi dan Pergudangan	192 085,89	167 545,30	169 651,13	185 546,08	187 742,93
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	37 667,49	36 942,81	37 613,65	43 195,13	45 395,33
Jasa Keuangan dan Asuransi	117 169,53	127 479,23	128 410,84	130 534,44	138 973,11
Informasi dan Komunikasi	48 374,02	56 844,92	54 418,55	52 044,28	54 333,61
Real Estate	80 480,31	79 939,78	79 991,61	80 574,21	80 905,23
Jasa Perusahaan	6 517,09	6 496,26	6 399,29	6 695,63	6 925,22
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	640 065,85	615 379,21	617 301,87	639 114,00	679 478,38
Jasa Pendidikan	188 704,65	183 786,90	185 183,28	189 657,28	196 477,06
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	48 898,88	50 357,68	52 312,91	49 972,94	51 268,66
Jasa Lainnya	11 416,06	11 186,59	11 814,86	12 320,78	12 945,89
PDRB	3 545 307,64	3 440 577,18	3 474 011,49	3 545 455,59	3 603 353,21

Sumber: Buku PDRB menurut Lapangan Usaha Kabupaten Fakfak, 2019-2024

Tabel 2.8 menjelaskan bahwa selama periode 2019-2023, perekonomian Kabupaten Fakfak menunjukkan kecenderungan meningkat, yang tercermin dari pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dari tahun ke tahun tersebar dibandingkan sektor lainnya, yaitu sektor konstruksi , sektor pertanian, kehutanan dan perikanan, sektor administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib, serta sektor perdagangan besar dan eceran, termasuk

reparasi mobil dan sepeda motor. Keempat sektor tersebut secara konsisten menjadi penopang utama perekonomian Kabupaten Fakfak dalam lima tahun terakhir dan mencerminkan karakter ekonomi daerah yang bertumpu pada aktivitas pembangunan, sektor primer, peran pemerintah, serta kegiatan perdagangan jasa.

Tabel 2.9 PDRB Kawasan Fakfak tahun 2019-2023

Tahun	Fakfak	Kaimana	Bintuni	Tual	Seram Bagian Timur	Sorong Selatan	Kawasan Fakfak
2019	3.545.307	1.803.959	25,380,15	1.501.02	1.936.88	1,304,83	5.349.266
2020	3.440.577	1.752.822	25,648,78	1.498.28	1.935.79	1,256,44	5.193.399
2021	3.474.011	1.716.001	25,058,62	1.551.95	1.966.86	1,300,54	5.190.012
2022	3.545.455	1.734.746	25,562,38	1.639.44	2.047.51	1,374,74	5.280.201
2023	3.603.353	1.791.366	27,108,16	1.734.77	2.127.49	1,435,11	5.394.719

Sumber: BPS Kabupaten Fakfak, Kabupaten Kaimana, Kabupaten Teluk Bintuni, Kota Tual, Kabupaten Seram Bagian Timur, dan Kabupaten Sorong Selatan

Tabel 2.9 menunjukkan dinamika aktivitas ekonomi Kawasan Fakfak mengalami fluktuasi yang dipengaruhi oleh dampak pandemi COVID-19. Penurunan nilai PDRB pada tahun 2020, yang diikuti oleh kondisi relatif stagnan pada tahun berikutnya, mencerminkan melemahnya aktivitas ekonomi akibat pembatasan mobilitas dan aktifitas masyarakat. Selama periode 2020-2023, laju pertumbuhan ekonomi kawasan ini hanya tercatat sebesar 1%. Capaian tersebut mengindikasikan perlunya upaya penguatan dan peningkatan aktivitas ekonomi daerah, salah satunya melalui optimalisasi aktivitas distribusi logistik sebagai pengungkit pergerakan barang perdagangan, dan konektivitas antar wilayah.

Tabel 2.10 Laju pertumbuhan ekonomi nasional, regional, dan kawasan

Laju Pertumbuhan Ekonomi (%)						
No	Wilayah	2019	2020	2021	2022	2023
1	Nasional	5,02	-2,07	3,7	5,31	5,05
2	Provinsi Papua Barat	2,66	-0,76	-0,51	2,03	5,18
	Fakfak	2,66	-2,95	0,97	2,24	1,45
	Bintuni	3,41	1,06	-2,3	2,06	6,05
	Kaimana	3,71	-2,31	-2,1	1,09	3,26
3	Provinsi Papua Barat Daya	-	-	-	-	1,82
	Sorong Selatan	-4	4	3,47	5,71	4,39
4	Provinsi Maluku	5,41	-0,91	3,63	5,31	5,21
	Bula (Seram Bagian Timur)	1	-0,06	1,61	4,1	3,91
	Tual	5,87	0,18	3,58	5,64	5,81

Sumber: BPS RI, Provinsi Maluku, Provinsi Papua Barat, Provinsi Papua Barat Daya, Kabupaten Fakfak, Kabupaten Kaimana, Kabupaten Teluk Bintuni, Kota Tual, Kabupaten Seram Bagian Timur, dan Kabupaten Sorong Selatan

Tabel 2.10 menunjukkan dinamika laju pertumbuhan ekonomi pada tingkat nasional, provinsi, dan kawasan pada periode 2019 yang sangat dipengaruhi oleh kondisi pandemi COVID-19, khususnya pada tahun 2020-2021, serta fase pemulihan pada tahun 2022-2023. Pada tingkat nasional, yaitu Indonesia, pertumbuhan ekonomi mengalami penurunan pada tahun 2020 sebesar -2,07%, kemudian membaik kembali tahun 2021 dan selanjutnya relatif stabil pada kisaran 5%. Pola yang relatif serupa juga terlihat pada tingkat provinsi dan kawasan, termasuk di Kawasan Fakfak, yang menunjukkan tekanan pertumbuhan pada masa pandemi dan perbaikan kinerja ekonomi pada periode pascapandemi. Kondisi tersebut menegaskan bahwa dinamika pertumbuhan ekonomi di tingkat kawasan sangat dipengaruhi oleh perubahan aktivitas ekonomi makro, sehingga penguatan sektor pendukung khususnya distribusi logistik menjadi faktor penting dalam mendorong pemulihan dan stabilitas pertumbuhan ekonomi daerah.

Laju pertumbuhan ekonomi nasional pada tahun 2022 relatif sebanding dengan laju pertumbuhan di Provinsi Maluku. Selanjutnya, pada tahun berikutnya terjadi penurunan masing-masing sebesar 0,26% pada tingkat nasional, dan 0,10% di Provinsi Maluku. Pada tingkat regional, Provinsi Papua Barat menunjukkan pola pertumbuhan yang fluktuatif, dengan penurunan pada periode 2020-2021 dan mulai memasuki fase pemulihan sejak tahun 2022. Pertumbuhan ekonomi Papua Barat meningkat dari -0,76% pada tahun 2020 menjadi 5,18% tahun 2022, yang mengindikasikan berlangsungnya proses pemulihan ekonomi secara bertahap dan relatif stabil. Pertumbuhan ekonomi pada Kabupaten Fakfak cenderung fluktuatif dibandingkan wilayah lain. Fase pemulihan ekonomi terjadi pada tahun 2021-2022, dan kembali mengalami perlambatan pada tahun 2023. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pemulihan ekonomi di Kabupaten Fakfak belum sepenuhnya stabil dan masih memerlukan penguatan melalui pengembangan aktifitas ekonomi, termasuk sektor distribusi logistik. Di kabupaten Teluk Bintuni menunjukkan pertumbuhan yang relatif stabil dari tahun 2019 ke 2020 dengan kenaikan sebesar 3,99%. Kota Tual merupakan wilayah dengan pertumbuhan paling stabil dibandingkan Kabupaten/Kota lain di Kawasan Fakfak. Meskipun mengalami penurunan sebesar 5,69% pada tahun 2020, Tual mengalami kenaikan yang signifikan hingga mencapai 5,81% pada tahun 2023, hal ini menunjukkan aktivitas ekonomi yang lebih dinamis. Kabupaten Sorong Selatan juga memperlihatkan kinerja pertumbuhan ekonomi yang relatif stabil dan positif sejak tahun 2021, yang menandakan terjadinya pemulihan ekonomi daerah secara berkelanjutan.

Kabupaten Fakfak mengalami penurunan kinerja ekonomi pada tahun 2020 sebesar -2,95%. Salah satu penyebab utama kondisi tersebut adalah struktur ekonomi Fakfak didominasi sektor perdagangan, transportasi, dan jasa yang sangat bergantung pada mobilitas penduduk dan arus barang. Penerapan pembatasan mobilitas berdampak langsung pada penurunan aktivitas distribusi serta konsumsi rumah tangga, sehingga menekan kinerja perekonomian daerah. **Kabupaten Teluk Bintuni** relatif tidak mengalami penurunan kinerja ekonomi pada

tahun 2020. Kondisi ini didorong oleh dominasi sektor pertambangan dan industri pengolahan, khususnya subsektor minyak dan gas bumi, yang tetap beroperasi selama masa pandemi. Fluktuasi pertumbuhan ekonomi pada tahun 2021 lebih dipengaruhi oleh dinamika produksi industri pengolahan dan konstruksi, bukan karena penurunan konsumsi domestik. **Kabupaten Sorong Selatan** menunjukkan lonjakan pertumbuhan ekonomi pada tahun 2020 sebesar 4%, setelah mengalami penurunan pada tahun 2019 sebesar -4%. Kondisi tersebut dipengaruhi oleh sektor pertanian, kehutanan, dan administrasi pemerintahan yang lebih dominan dalam struktur PDRB yang didominasi sektor pertanian, kehutanan, serta administrasi pemerintahan. Dengan karakter tersebut, peningkatan pertumbuhan ekonomi lebih ditopang oleh stabilitas sektor primer dan dukungan belanja pemerintah daerah. **Tual dan Bula** menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang relatif stabil karena ditopang oleh sektor perikanan, perdagangan. Meskipun pada tahun 2020 terjadi fluktuasi akibat pembatasan distribusi dan mobilitas barang, kinerja perekonomian kedua wilayah tersebut kembali mengalami pemulihan pada tahun berikutnya seiring dengan normalisasi aktivitas distribusi dan perdagangan antarwilayah.

Pertumbuhan ekonomi Kawasan Fakfak selama periode 2019-2023 tercatat lebih rendah dan bersifat fluktuatif dibandingkan dengan Provinsi Papua Barat, Papua Barat Daya, dan pertumbuhan ekonomi nasional. Perbedaan laju pertumbuhan ekonomi antarwilayah tersebut menunjukkan masih adanya ketimpangan dinamika perekonomian regional. Secara khusus, kabupaten Fakfak merupakan wilayah dengan tingkat pertumbuhan ekonomi relatif lebih rendah dibandingkan dengan wilayah sekitarnya. Kondisi ini dipengaruhi oleh perbedaan struktur sektoral perekonomian, dimana sektor-sektor yang mendominasi perekonomian Fakfak relatif lebih sensitif terhadap gangguan mobilitas, distribusi dan aktivitas perdagangan. Temuan ini mengindikasikan bahwa penguatan konektivitas logistik dan peningkatan kapasitas pelabuhan dan distribusi serta mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan secara berkelanjutan.

Aktivitas distribusi logistik Kawasan Fakfak ditinjau dari konektivitas pelayaran, arus bongkar muat, serta jenis komoditas kebutuhan dan produksi, sebagian masih melalui Pelabuhan Sorong yang berfungsi sebagai pelabuhan utama sebelum didistribusikan ke wilayah lainnya. Pelabuhan Sorong sebagai pelabuhan utama dirancang menjadi titik kumpul konsolidasi bagi sebagian wilayah di Papua Barat dan dapat menjangkau pelabuhan nasional dan internasional (Lestianto, 2025). Seiring dengan meningkatnya volume bongkar muat barang dan penumpang, Pelabuhan Sorong mengalami tingkat kepadatan aktivitas yang tinggi. Kondisi tersebut mengindikasikan perlunya pengembangan kapasitas pelabuhan dan/atau penyediaan pelabuhan baru untuk mengakomodasi pertumbuhan kunjungan kapal barang dan kapal penumpang. Dalam rangka mendukung peran Pelabuhan Sorong sebagai pusat konsolidasi, dibutuhkan pelabuhan alternatif yang berfungsi sebagai penopang distribusi logistik, yang dapat menjangkau Kawasan Fakfak secara efektif. Pelabuhan Fakfak memiliki posisi strategis sebagai pelabuhan pengumpul yang berada ditengah kawasan Fakfak. Keberadaan

Pelabuhan Fakfak berpotensi meningkatkan efisiensi waktu tempuh dan biaya distribusi logistik, karena jarak pelayanan distribusi ke wilayah hinterland menjadi pendek dibandingkan apabila seluruh arus distribusi tetap dipusatkan melalui Pelabuhan Sorong. Dengan demikian, penguatan fungsi Pelabuhan Fakfak sebagai simpul distribusi regional dapat berperan penting dalam mengurangi beban konsolidasi di Pelabuhan Sorong sekaligus meningkatkan kinerja sistem distribusi logistik di Kawasan Fakfak secara keseluruhan.

Pelabuhan Fakfak merupakan pelabuhan pengumpul yang memiliki lima dermaga dengan fungsi pelayanan yang berbeda. Kapal yang bertambat di Pelabuhan Fakfak antara lain kapal barang, kapal petikemas, kapal penumpang, kapal perintis, kapal negara (kapal patroli, kapal bea cukai, dan kapal perang), dan kapal pelayaran rakyat. Pola pemanfaatan dermaga menunjukkan pembagian fungsi yang relatif jelas. Pada dermaga I melayani kapal barang, kapal penumpang dan kapal perintis; Dermaga II melayani kapal petikemas; Dermaga IV digunakan untuk kapal negara; serta dermaga V digunakan untuk kapal pelayaran rakyat. Selama periode 2019-2023, aktivitas distribusi logistik di Pelabuhan Fakfak menunjukkan kecenderungan meningkat. Berdasarkan data PT. Pelindo IV, jumlah kunjungan kapal mengalami peningkatan, meskipun pada tahun 2020 sempat mengalami penurunan sebagai dampak pandemi COVID-19 yang mempengaruhi aktivitas transportasi dan perdagangan.

Aktivitas pelabuhan berangsur pulih pada tahun 2021 dan terus meningkat hingga tahun 2023. Peningkatan ini juga diikuti oleh bertambahnya volume bongkar barang serta arus penumpang, khususnya pada periode pascapandemi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelabuhan Fakfak memiliki peran yang semakin penting dalam mendukung aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak. Ketimpangan ini menunjukkan bahwa pergerakan barang yang masuk ke Kawasan Fakfak masih lebih dominan dibandingkan dengan arus distribusi keluar. Sedangkan arus muatan keluar masih relatif lebih rendah dibandingkan dengan arus bongkar, menunjukkan bahwa pergerakan barang masuk ke Kawasan Fakfak masih lebih dominan dibandingkan arus distribusi keluar. Secara keseluruhan, dinamika arus bongkar muat pada Pelabuhan Fakfak cenderung meningkat dari tahun ke tahun, meskipun masih menunjukkan ketimpangan antara arus masuk dan arus keluar. Rincian spesifikasi masing-masing jenis kapal serta lokasi tambatnya pada setiap dermaga dapat dilihat pada Tabel 2.11.

Tabel 2.11 Spesifikasi Kapal Eksisting di Pelabuhan Fakfak

No.	Tipe Kapal	Lokasi Tambat	Spesifikasi Kapal				
			Min./Max	Bobot Kapal	LOA (m)	8 (m)	d (m)
1	Kapal Barang	Dermaga I	Min.	750 DWT	52	12	3,5
			Max.	5.400 DWT	90	15	5,8
2	Kapal Petikemas	Dermaga II	Min.	5.900 DWT	69	14	3,6

No.	Tipe Kapal	Lokasi Tambat	Spesifikasi Kapal				
			Min./Max	Bobot Kapal	LOA (m)	8 (m)	d (m)
			Max.	17.250 DWT	160	25	7,3
3	Kapal Penumpang	Dermaga I	Min.	2.620 GT	78	18,3	3,4
			Max.	14.739 GT	146,5	23,4	5,4
4	Kapal Perintis	Dermaga I	Min.	1.029 GT	39	7,8	1,9
			Max.	2.938 GT	90	20	5,9
5	Kapal Negara	Dermaga IV (Kayu)	-	225 GT	38	6	2
6	Kapal Pelra	Dermaga V (Pemda)	Min.	17 GT	13,2	-	-
			Max.	44 GT	28	-	-

Sumber: Pelindo IV Cabang Fakfak, 2020

Tabel 2.11 menunjukkan bahwa pola penempatan kapal di Pelabuhan Fakfak dibagi berdasarkan jenis kapal, yaitu kapal barang, kapal penumpang dan kapal perintis bertambat di dermaga I, kapal petikemas bertambat di dermaga II, kapal negara bertambat di dermaga IV, sedangkan kapal pelayaran rakyat (pelra) bertambat di dermaga V.

2.4.3 Aktivitas Distribusi Logistik

2.4.3.1 Konektivitas Pelayaran Kawasan Fakfak

Upaya nasional dalam menurunkan disparitas harga dan memperkuat konektivitas logistik di kawasan timur Indonesia diwujudkan melalui penetapan Pelabuhan Fakfak sebagai salah satu pelabuhan yang dilayani dalam program Tol Laut sejak 2021. Keikutsertaan Pelabuhan Fakfak dalam program tol laut diharapkan dapat meningkatkan ketergantungan antarpelabuhan, menjamin keteraturan layanan angkutan barang, serta memperpendek rantai distribusi logistik sehingga berkontribusi terhadap penurunan disparitas harga di Kawasan Fakfak dan wilayah sekitarnya. Adapun rincian trayek Tol Laut dapat dilihat pada Tabel 2.12.

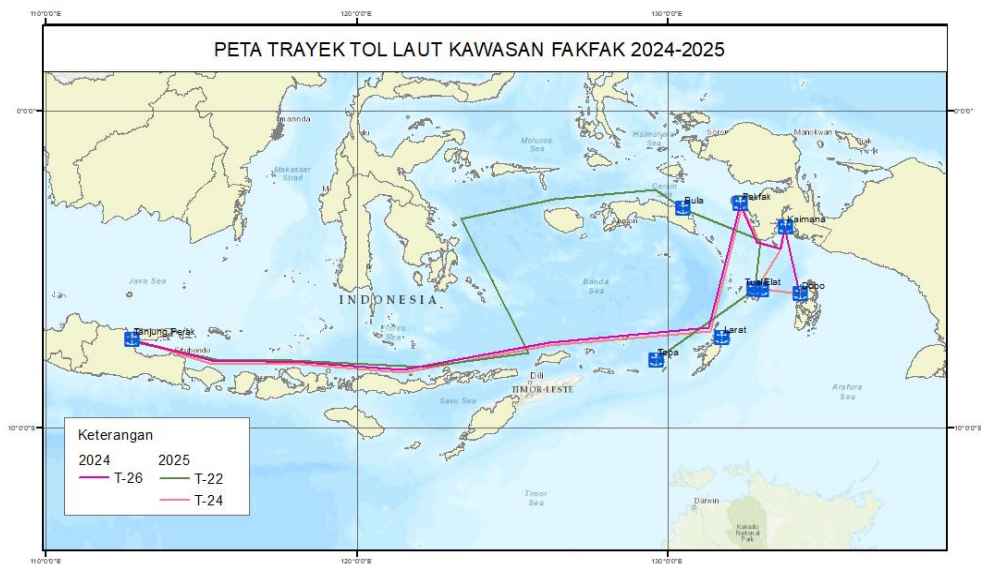
Tabel 2.12 Trayek Tol Laut Kawasan Fakfak 2021-2025

Tahun	Rute	Trayek	Jarak (NM)	Operator	Kapal
2021	T-11	Tanjung Perak – 1240 – FakFak – 154 – Kaimana – 204 – Timika (Pomako) – 96 – Agats – 335 – Elat -1261- Tanjung Perak	3278	PT Temas	KM Kedung Mas

Tahun	Rute	Trayek	Jarak (NM)	Operator	Kapal
2022	T-28B	Tanjung Perak – 1240 – Fakfak -154- Kaimana – 299 – Elat – 104 – Dobo – 1313 – Tanjung Perak	3110	PT Peln	Lognus 1
2023	T1-1	Tanjung Perak -1240- Fakfak -154- Kaimana – 299 – Elat – 104 – Dobo – 1313 – Tanjung Perak	3110	PT Peln	Lognus 1
2024	T-26	Tanjung perak – 1264 – Fakfak – 180 – Kaimana – 130 – Dobo – 1313 – Tanjung Perak	2887	PT Peln	Lognus 1
2025	T-22	Tanjung Perak – Bula – Elat – Larat – Tapa – Tanjung Perak	2704	PT. LUAS LINE	Lognus 1
	T-24	Tanjung Perak – Fakfak – Kaimana – Tual – Dobo – Tanjung Perak	3004	PT Peln	Lognus 1

Sumber: Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (2025)

Tabel 2.12 perkembangan trayek tol laut yang melintasi Pelabuhan Fakfak tahun 2021-2025 menunjukkan adanya variasi rute pelayaran, jarak tempuh, operator, dan jenis kapal yang digunakan dalam mendukung distribusi logistik di Kawasan Timur Indonesia. Pelabuhan Fakfak secara konsisten menjadi salah satu titik singgah dalam jaringan tol laut yang menghubungkan Tanjung Perak dengan pelabuhan di wilayah Papua dan Maluku, seperti Kaimana, Dobo, Elat, Timila, Agats, dan Tual. Keberadaan Fakfak dalam jaringan tersebut menunjukkan peran strategis pelabuhan ini sebagai simpul distribusi logistik yang menghubungkan pusat distribusi nasional dengan wilayah hinterland di kawasan timur Indonesia. Pada Periode 2024-2025, salah satu trayek tol laut yang melayani Pelabuhan Fakfak adalah trayek T-24 dengan rute pelayaran Tg.Perak-Fakfak-Kaimana-Tual-Dobo-Tg.Perak, yang dioperasikan menggunakan kapal logistik khusus tol laut. Trayek ini berfungsi untuk mendistribusikan barang kebutuhan pokok serta barang strategis dari pusat distribusi di Jawa menuju wilayah Papua dan Maluku. Keberadaan trayek ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi distribusi logistik, memperpendek rantai distribusi serta menurunkan disparitas harga di wilayah Timur Indonesia. Trayek tol laut tahun 2024-2025 dapat dilihat pada Gambar 2.5.



Gambar 2.5 Trayek tol laut Kawasan Fakfak

Perubahan operator dan trayek pelabuhan yang singgah dalam program Tol Laut di Kawasan Fakfak sepanjang periode 2021–2025 merupakan bagian dari proses evaluasi dan perbaikan berkelanjutan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala) selaku regulator. Evaluasi tersebut bertujuan untuk memperoleh pola dan prosedur distribusi logistik yang lebih efektif dan efisien, dengan mempertimbangkan tingkat keterisian muatan, ketepatan waktu pengiriman, serta kesesuaian layanan dengan kebutuhan riil masyarakat di wilayah tujuan. Selain tol laut, Kawasan Fakfak juga dilayani oleh angkutan laut nasional yang dioperasikan oleh badan usaha milik pemerintah dan perusahaan swasta. Adapun trayek kapal pemerintah yang melayani Kawasan Fakfak dapat dilihat pada Tabel 2.13.

Tabel 2.13 Kapal pemerintah yang melayani Kawasan Fakfak tahun 2025

Kapal Pemerintah	Trayek
KM Sirimau	Manokwari – Sorong – Ambon – Wanci – Bau-Bau – Maumere – Lewoleba – Kupang – Kalabahi – Saumlaki – Tual – Dobo – Timika – Agats – Merauke
KM Tatamailau	Bitung – Tidore – Sorong – Fakfak – Kaimana – Tual – Timika – Agats – Merauke
KM Leuser	Surabaya – Benoa – Bima – Labuan Bajo – Makassar – Bau-Bau – Wanci – Namrole – Ambon – Saumlaki – Tual – Dobo – Timika – Agats – Merauke
KM Tidar	Makassar – Bau-Bau- Namlea – Ambon – Tual – Dobo – Kaimana – Fakfak – Sorong – Manokwari – Nabire
KM Nggapulu	Jakarta – Surabaya – Makassar – Bau-Bau – Ambon – Banda – Tual – Dobo – Kaimana – Fakfak

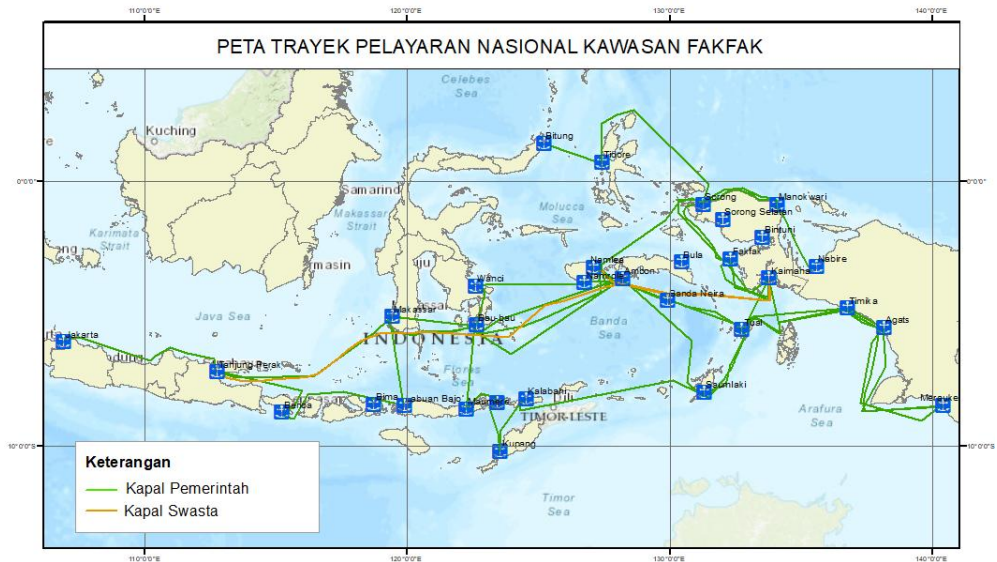
Tabel 2.13 menunjukkan Kawasan Fakfak dilayani beberapa kapal pemerintah yang beroperasi pada koridor pelayaran yang langsung menghubungkan Kawasan Fakfak dengan pelabuhan strategis di Sulawesi, Maluku, Papua, Jawa, dan Bali. Keberadaan layanan pelayaran ini tidak hanya berfungsi sebagai mobilitas penumpang, tetapi juga berperan dalam distribusi logistik, terutama untuk komoditas kebutuhan pokok dan barang campuran yang dipasok dari pusat-pusat produksi dan distribusi menuju Kawasan Fakfak. Aktivitas distribusi kapal kontainer swasta dapat dilihat pada Tabel 2.14.

Tabel 2.14 Kapal swasta yang melayani Kawasan Fakfak tahun 2024

Kapal	Tipe Kapal	Pelabuhan Asal	Pelabuhan Tujuan	Bongkar	Muat
KM. Titanium	Kontainer	Kaimana	Ambon	Full kontainer (barang campuran)	Besi tua, pala, mobil
KM. Danum Mas	Kontainer	Namlea	Kaimana	Full kontainer (barang campuran)	Ikan beku, pala
KM. Vertikal	Kontainer	Kaimana	Ambon	Full kontainer (barang campuran)	Besi, pala, mobil
KM. Logistik Nusantara	Kontainer	Tanjung Perak	Kaimana	Air mineral, bawang putih, beras, gula, gas LPG, ayam, sayuran, besi, naja, telur, minyak goreng, besi, baja	Biji pala, ikan beku, karton bekas, tabung gas kosong
KM Kawa Mas	Kontainer	Ambon	Kaimana	Full kontainer (barang campuran)	Ban bekas, besi tua, pala, bunga pala, mobil

Sumber: KSOP Fakfak, 2025

Tabel 2.14 menunjukkan pola aktivitas kapal kontainer yang melayani Kaimana, Ambon, Namlea dan Tanjung Perak. Aktivitas bongkar muat didominasi oleh barang konsumsi dan logistik dasar seperti beras, gula, minyak goreng, LPG, air mineral, serta bahan bangunan dan kebutuhan industri, sementara untuk muatan keluar didominasi oleh komoditas primer dan hasil perikanan seperti biji pala dan ikan beku. Kondisi ini menunjukkan ketergantungan terhadap pasokan dari luar Kawasan Fakfak. Peta trayek kapal pelnas yang melayani Kawasan Fakfak dapat dilihat pada Gambar 2.6.



Gambar 2.6 Trayek pelayaran nasional Kawasan Fakfak

Kawasan Fakfak tidak hanya dilayani oleh pelayaran komersial dan program Tol Laut, tetapi juga oleh kapal perintis dan pelayaran rakyat yang berperan penting dalam menjangkau wilayah-wilayah terpencil. Kapal perintis tipe KM.Sabuk Nusantara 42 dengan pangkalan Sorong, KM.Sabuk Nusantara 75 dengan Pangkalan Sorong dan KM.Sabuk Nusantara 96 dengan Pangkalan Manokwari. Kapal-kapal tersebut melayani rute pelayaran dari pelabuhan Fakfak menuju berbagai pelabuhan tujuan di wilayah sekitar. Trayek dan jadwal kapal perintis dapat mengalami perubahan pada periode tertentu, menyesuaikan dengan kebutuhan mobilitas masyarakat serta distribusi logistik di wilayah tersebut.

Selain itu, pelayaran rakyat juga memiliki peran penting dalam mendukung konektivitas transportasi laut di Kawasan Fakfak. Berdasarkan data tahun 2023, terdapat sekitar 1.445 unit kapal motor tempel di Kabupaten Fakfak yang berfungsi sebagai moda transportasi laut skala kecil. Kapal kayu juga masih menjadi moda transportasi andalan skala regional yang digunakan untuk angkutan komoditas lokal di Kawasan Fakfak. Kapal Pelra (kapal motor tempel dan kapal kayu) melayani pergerakan barang dan penumpang antar pulau yang tidak terjangkau oleh pelayaran komersial reguler, dengan muatan campuran dan volume yang terbatas. Aktivitas kapal perintis dan Pelra didominasi oleh pengangkutan kebutuhan pokok dan mobilisasi masyarakat dengan pola operasional fleksibel dan bergantung pada permintaan, kondisi cuaca, serta ketersediaan muatan, sehingga frekuensi pelayarannya tidak terjadwal secara tetap.

2.4.3.2 Kinerja Operasional Pelabuhan Fakfak

Kinerja operasional ini mencakup efisiensi pelayanan kapal, produktivitas bongkar muat barang, serta tingkat pemanfaatan fasilitas dan peralatan eksisting. Rincian data kinerja operasional Pelabuhan Fakfak yang dapat dilihat pada tabel

Tabel 2.15 Kinerja Operasional Pelabuhan Fakfak

No	Uraian	Satuan	2020	2021	2022	2023	2024	2025
A	Pelayanan kapal							
A.1	A. Kapal luar negeri	Jam	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
A.2	B. Kapal dalam negeri							
	1. <i>Turn around time</i> (TRT)	Jam	26,09	25,37	18,88	18,93	22,66	35,6
	2. <i>Waiting time</i>							
	A. <i>Waiting Time Net</i> (WTN)	Jam	1	0,78	0,18	0,13	0,12	0,01
	B. <i>Postpone time</i> (PT)	Jam	0,32	0,53	0	0,47	0,65	0,32
	C. <i>Approach time</i> (AT)	Jam	1,32	1,31	0,18	0,59	0,77	0,31
	D. <i>Waiting time gross</i> (WTG)	Jam	2,65	2,62	0,37	1,18	1,54	0,64
	3. <i>Berthing time</i> (BT)		22,12	21,45	18,33	17,16	20,35	34,65
	A. <i>Effective time</i> (ET)	Jam	14,2	13,7	11,42	11,08	13,52	18,74
	B. <i>Not operating time</i> (NOT)	Jam	4,83	3,14	2,67	2,33	4,83	5
	C. <i>Idle time</i> (IT)	Jam	3,08	4,61	4,25	3,75	2	10,91
	4. Produktivitas kapal tunda	Jam	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B	Pelayanan Barang							
B.1	Pelayaran luar negeri							
B.2	Pelayaran dalam negeri							
	1. Kapal petikemas	B/C/H	11,83	11,75	10,00	9,50	9,67	10,00
		B/S/H	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2. Kapal general cargo	T/G/J	2,00	2,08	1,67	3,33	7,51	4,97
	3. Kapal curah cair BBM	T/G/J	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	4. Kapal curah cair non BBM	T/G/J	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	5. Kapal curah kering	T/G/J	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	6. Kapal tongkang	T/G/J	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	7. Kapal <i>roll on - roll off</i>	unit/jam	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C	Fasilitas dan Peralatan							
C.1	A. Fasilitas							
	1. Dermaga							
	A. BOR	%	25,76	27,08	23,59	21,63	37,03	35,49
	B. BTP	ton/m2	43,76	47,2	33,41	28,66	46,35	42,71
	2. Gudang							
	A. SOR	%	0,00	0,00	12,50	6,25	0,00	0,00
	B. STP	ton/m2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	3. Lapangan							
	A. OSOR	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B. OSTP	ton/m2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	4. Petikemas							
	A. YOR	%	24,17	55,46	57,54	63,50	32,95	30,45
	B. YTP	ton/m2	1,48	1,33	1,35	1,21	2,04	1,19
C.2	B. Peralatan Alat Angkat							
	1. <i>Container Crane</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2. <i>HMC</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	3. <i>Forklift</i>	%	25,64	17,26	9,40	9,12	28,26	0,40
	4. <i>Fixed Crane</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	5. <i>Mobile Crane</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	6. <i>Towing Tractor</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	7. <i>RTG</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	8. <i>Reach Stacker</i>	%	27,28	15,46	8,49	8,99	3,84	7,00
	9. <i>Top Loader</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	10. <i>Wheel Loader</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

No	Uraian	Satuan	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	11. <i>Luffing Crane</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	12. <i>Side Loader</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	13. <i>Excavator</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	14. <i>Automatic Stacking Crane</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C.3	C. Peralatan Alat Angkut							
	1. <i>Head Truck</i>	%	0,00	0,00	2,32	2,42	2,05	0,87
	2. <i>Chassis</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	3. <i>Tronton</i>	%	14,28	10,65	5,34	5,51	3,84	4,72
	4. <i>Dump Truck</i>	%	0,00	1,41	0,00	0,00	0,00	0,00
	5. <i>Conveyor</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	6. <i>Straddle Carrier</i>	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
C.4	D. Peralatan Alat Apung							
	1. Kapal Tunda	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2. Kapal Tandu	%	0,00	7,76	0,86	0,78	1,52	2,17

Sumber: KSOP Fakfak, 2026

Berdasarkan Tabel 2.15, kinerja operasional Pelabuhan Fakfak yaitu:

1. Tren Efisiensi Pelayanan Kapal:

- Turn Around Time (TRT)*: Terjadi fluktuasi yang signifikan pada tahun 2025, TRT melonjak menjadi 35,6 jam, naik dari rata-rata tahun sebelumnya yang berada di kisaran 18–22 jam. Hal ini mengindikasikan adanya perlambatan total waktu kapal di pelabuhan pada tahun terakhir.
- Waiting Time (WTG)*: waktu tunggu kapal menunjukkan tren penurunan dari 2,65 jam pada 2020 menjadi 0,64 jam pada 2025. Penurunan WTG yang konsisten ini menunjukkan bahwa manajemen antrean kapal relatif terkendali.
- Idle Time (IT)*: *Idle Time* pada tahun 2025 mencapai 10,91 jam, yang merupakan IT tertinggi dalam kurun waktu enam tahun terakhir dan menunjukkan adanya inefisiensi operasional yang sangat besar saat kapal berada di dermaga.

2. Produktivitas Pelayanan Barang:

- Kapal Petikemas: Produktivitas bongkar muat petikemas (B/C/H) relatif stabil namun cenderung stagnan di angka 10,00. Hal ini menunjukkan belum adanya modernisasi alat atau metode kerja yang mampu meningkatkan kecepatan pelayanan petikemas secara signifikan.
- Kapal General Cargo: Menunjukkan pertumbuhan produktivitas dari 2T/G/J pada tahun 2020 menjadi 4,97 T/G/J pada tahun 2025..

3. Pemanfaatan Fasilitas (Utilitas):

- Berth Occupancy Ratio (BOR)*: Tingkat penggunaan dermaga meningkat dari 25,76% pada tahun 2020 menjadi 35,49% pada tahun 2025. Meskipun BOR di bawah 40% secara teori menunjukkan dermaga masih sangat longgar, namun lonjakan *Idle Time* yang tinggi mengindikasikan bahwa penggunaan dermaga tidak berjalan dengan produktivitas yang efektif.
- Yard Occupancy Ratio (YOR)*: Pemanfaatan lapangan penumpukan petikemas mengalami penurunan sebesar 63,50% pada tahun 2023 menjadi 30,45% pada tahun 2025. Penurunan YOR ini berbanding lurus dengan

peningkatan efisiensi pengeluaran barang dari lapangan, namun juga bisa mengindikasikan penurunan volume peti kemas yang menumpuk.

4. Kinerja Peralatan:

Rendahnya angka kesiapan dan pemanfaatan alat mekanis seperti *Forklift* (0,40% pada 2025) dan *Reach Stacker* (7,00% pada 2025) menunjukkan bahwa operasional pelabuhan masih sangat bergantung pada metode konvensional.

Data rekapitulasi keseluruhan terkait arus bongkar muat barang dan penumpang di Pelabuhan Fakfak lima tahun terakhir (2019-2023) dapat dilihat pada Tabel 2.16.

Tabel 2.16 Rekapitulasi keseluruhan terkait arus bongkar muat barang dan penumpang di Pelabuhan Fakfak lima tahun terakhir (2019-2023)

Tahun	Call	DWT	GT	Bongkar			Muat		
				T/m3	Cont	Orang	T/m3	Cont	Orang
2019	721	4,481,120	2,167,355	147,284,057	4,527	57,566	39,112,204	4,439	53,323
2020	487	3,348,624	1,479,962	138,484,287	4,489	21,827	34,676,973	4,536	20,820
2021	656	4,550,202	1,993,509	156,905,336	4,240	34,713	21,221,605	4,179	30,070
2022	718	3,908,226	2,373,276	211,511,739	4,821	53,762	22,332,385	4,555	47,241
2023	765	994,905	2,357,609	175,416,198	4,824	67,097	24,630,004	4,390	68,768
Jumlah	3,347	17,283,077	10,371,711	829,601,617	22,901	234,965	141,973,171	22,099	220,222

Sumber: Pelindo IV, Cabang Fakfak, 2023

Tabel 2.16 menunjukkan adanya signifikansi penurunan arus bongkar dan muat (barang maupun penumpang) pada tahun 2019 ke tahun 2020. Diduga penurunan proses bongkar muat ini diakibatkan oleh pandemi COVID-19 yang berlangsung kurang lebih selama dua tahun. Pada tahun 2021 terlihat arus bongkar muat barang dan penumpang berangsur pulih kembali dengan kecenderungan meningkat setiap tahunnya sampai pada tahun 2023. Mobilisasi manusia pada tahun 2020 menurun karena pemberlakuan kebijakan pemerintah Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM).

Arus muatan yang tiba di Pelabuhan Fakfak setiap tahun menunjukkan tingkat ketergantungan terhadap pasokan barang dari luar wilayah serta menunjukkan dinamika kebutuhan logistik masyarakat dan kegiatan ekonomi lokal. Perubahan volume komoditas yang masuk juga memberikan gambaran mengenai permintaan bahan pokok, kebutuhan konstruksi, serta stabilitas pasokan barang konsumsi di Kawasan Fakfak. Muatan bongkar dan muat tahun 2023 di Pelabuhan Sorong dan Fakfak dapat dilihat pada Tabel 2.17 dan Tabel 2.18.

Tabel 2.17 Barang bongkar dan muat di Pelabuhan Sorong

Asal	Bongkar	Muat	Tujuan
Bintuni	Air Mineral, bahan	Barang offshore,	Bintuni

Asal	Bongkar	Muat	Tujuan
	campuran	kayu	
Teminabuan	Mobil, <i>sparepart</i> , sagu, traktor	Alat berat, excavator, genset	Bintuni
Fakfak	Barang campuran	Sparepart	Soasio, Galela
Fakfak	Gabus, motor	Barang campuran, rokok, besi	Manokwari
Fakfak	Aspal, Dump truck, excavator	Aspal, pasir	Kalobo
Ambon	Air mineral. Aluminium, ban, beras, batu bata, besi, buku, garam, keramik, meubel, mobil, pakan ternak, semen	Kayu olahan	Fakfak
Bula	-	Sembako, kopi, minyak, air mineral	Bula
Makassar	Break bulk, kontainer	Kontainer	Bintuni
Namlea	Air mineral, alat kesehatan, ban, beras, besi, kertas, mi, pakan ternak	Kayu olahan, kopi	Fakfak
Bintuni	Alat pancing	Barang campuran, peralatan listrik	Fakfak
Lamongan	Barang offshore	Pipa	Bintuni
Teminabuan	Barang campuran, sagu	Bulldozer, dump truck, excavator	Kabare
Tanjung Perak	-	Barang offshore	Bintuni
Kaimana	-	Biosolar	Wasior
Bintuni	Barang offshore	-	Lamongan
Tual	Minyak, pertalite	-	Wayame
Fakfak	Gabus, motor	Barang campuran, rokok, besi	Manokwari
Timika	-	Dump truck, traktor	Bintuni

Sumber: KSOP Sorong, 2024

Tabel 2.17 menunjukkan Pelabuhan Sorong berperan sebagai simpul logistik utama yang melayani arus bongkar dan muat barang dalam skala regional hingga nasional. Arus bongkar didominasi oleh barang konsumsi, bahan bangunan, dan logistik pendukung industri dari wilayah barat Indonesia seperti Ambon, Makassar, Lamongan, dan Tanjung Perak. Sementara arus muat didominasi oleh komoditas

offshore, kayu, dan hasil sumber daya alam dari wilayah Papua Barat dan Papua Barat Daya. Pola ini menunjukkan struktur distribusi dua arah yang aktif, di mana Pelabuhan Sorong berfungsi tidak hanya sebagai pintu masuk distribusi barang dari wilayah barat Indonesia, tetapi juga sebagai titik pengumpulan dan pengiriman komoditas dari kawasan Papua menuju pasar regional dan nasional.

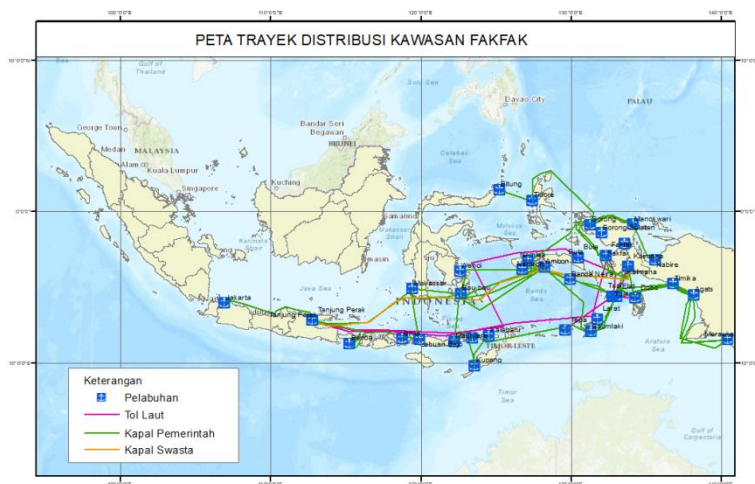
Tabel 2.18 Barang bongkar dan muat di Pelabuhan Fakfak tahun 2023

Asal	Bongkar	Muat	Tujuan
Sorong	Sayuran, sparepart motor, drum oli, peralatan sekolah, rokok, biji pala, besi	Alat komunikasi, sparepart, sepeda motor	Kaimana
Kaimana	2 Unit cont dry, 2 Unit cont reefer, barang campuran	1 Unit cont dry, 1unit cont reefer, gc, sepeda motor	Ambon
Kaimana	Bawang, barang campuran, telur	4 Unit cont dry, 4 Unit cont reefer, spart, ikan beku, kertas, pala	Kaimana
Kaimana	Barang campuran	Sepeda motor	Sorong
Tg. Perak	101 unit dry, 4 Unit reefer, 2 Unit empty	6 unit dry, 2 Unit reefer, 97 Unit empty	Kaimana
Kaimana	Barang campuran, telur	-	Sorong
Tg. Perak	109 unit dry, 3 Unit reefer, 4 Unit empty reefer	6 unit dry, 3 Unit reefer, 99 Unit empty dry	Kaimana
Ambon	Alat bor, barang campuran, radiator	Sepeda motor	Kaimana
Kaimana	1 Unit cont dry, pakaian, mainan, sayuran, campuran	Biji pala, bunga pala, ikan beku, kayu gaharu	Kaimana
Tg. Perak	100 Unit cont dry, 4 Unit cont reefer, 5 Unit empty reefer	24 Unit cont dry, 2 Unit cont reefer, 74 Unit empty dry	Kaimana
Tg. Perak	99 Unit cont dry, 4 Unit cont reefer	8 Unit cont dry, 1 Unit cont reefer, 95 Unit empty	Kaimana

Sumber: KSOP Fakfak, 2024

Tabel 2.18 menunjukkan aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Fakfak masih didominasi oleh arus barang masuk, terutama dari pelabuhan Tanjung Perak, Sorong, dan Ambon. Barang bongkar didominasi oleh kebutuhan pokok, barang konsumsi, dan barang industri ringan, yang menunjukkan tingginya ketergantungan Kawasan Fakfak terhadap pasokan eksternal. Muatan keluar dari Pelabuhan Fakfak masih terbatas, dengan dominasi pada biji pala, bunga pala, ikan beku, kayu gaharu, serta pengiriman kontainer kosong yang menunjukkan ketidakseimbangan arus bongkar muat.

Data bongkar muat di Pelabuhan Sorong dan Pelabuhan Fakfak menunjukkan distribusi logistik Kabupaten Fakfak didominasi dari Surabaya, Ambon, Namlea dan Sorong. Komoditas bongkar meliputi beras, semen, besi, barang campuran, dan kebutuhan konsumsi melalui kapal petikemas dan tol laut muatan dry container dan reefer. Muatan keluar didominasi komoditas lokal seperti kayu olahan, pala, bunga pala, ikan beku, dan hasil laut lainnya. Volume muatan keluar tidak sebanding dengan muatan bongkar, sehingga banyak distribusi kontainer yang keluar dalam kondisi kosong. Distribusi logistik Kabupaten Teluk Bintuni sebagian melalaui Pelabuhan Sorong, barang dari Makassar, Surabaya, Lamongan, dan Ambon dikonsolidasikan di Sorong sebelum didistribusikan ke Bintuni. Komoditas bongkar didominasi alat berat seperti traktor, excavator, *dump truck*, barang offshore, serta material industri yang menunjukkan keterkaitan dengan sektor pertambangan dan industri pengolahan. Muatan keluar berupa kayu, barang offshore, dan produk industri yang dikirim ke Sorong. Distribusi logistik Kaimana banyak melalui Pelabuhan Fakfak, kapal kontainer dari Surabaya dibongkar di Fakfak lalu didistribusikan ke Kaimana. Komoditas bongkar meliputi bawang, sayuran, barang campuran, telur, bahan bangunan, serta kebutuhan konsumsi. Muatan keluar berupa ikan beku, pala, dan hasil laut yang dikirim melalui kontainer reefer menuju Ambon dan Surabaya. Distribusi logistik Sorong Selatan sebagian melalui Sorong dengan pelayaran terbatas. Komoditas bongkar berupa bahan bangunan, barang campuran, kendaraan, dan kebutuhan konsumsi. Bula dan Tual terhubung melalaui Ambon dan Sorong, komoditas bongkar didominasi sembako, minyak, air mineral, serta bahan konsumsi. Komoditas muat berupa hasil perikanan dan hasil laut. Aktivitas distribusi bongkar muat dan barang dilayani oleh program tol laut, kapal perintis, kapal pelnas, dan perlra. Tol laut mendistribusikan logistik yang menghubungkan pusat produksi di Pulau Jawa dan Sulawesi dengan wilayah timur Indonesia. Kapal pelnas, perintis, dan pelra mengangkut penumpang, muatan campuran dan kontainer. Peta trayek distribusi logistik Kawasan Fakfak dapat dilihat pada Gambar 2.7



Gambar 2.7 Trayek distribusi Kawasan Fakfak

Gambar 2.7 menunjukkan Kawasan Fakfak dilayani tol laut trayek T-24 rute Tanjung Perak – Fakfak – Kaimana – Tual – Dobo – Tanjung Perak, dan trayek T-22 rute Tanjung Perak – Bula – Elat – Larat – Tepa – Tanjung Perak. Terdapat kapal pemerintah yang beroperasi pada koridor pelayaran nasional timur Indoensia seperti KM Tatalimailau KM Tidar, dan KM Nggapalu yang melewati Fakfak dan Kaimana. KM Sirimau dan KM Leuser mendorong konektivitas regioanal melau Sorong, Ambon, Tual, dan Dobo. Kapal kontainer swasta KM Titanium, KM Vertikal, dan Kawa Mas melalui Ambon, Kaimana, Fakfak dengan komoditas bongkar berupa barang campuran dan komoditas muat berupa pala, bunga pala, ikan beku, dan kendaraan, KM Logistik Nusantara menghubungkan Surabaya dengan Kaimana melalui Fakfak dengan komoditas bongkar berupa beras, gula, LPG, minyak goreng, dan bahan bangunan. Arus distribusi kapal swasta menunjukkan komoditas bongkar didominasi bahan konsumsi dan kebutuhan pokok, sedangkan komoditas muat didominasi bahan primer dan hasil sumber daya alam. Pola distribusi logistik Kawasan Fakfak saat ini masih bertumpu pada Pelabuhan Sorong sebagai pelabuhan utama. Komoditas dari Surabaya dan Makassar dikumpulkan di Sorong sebelum didistribusikan ke Fakfak, Bintuni, Kaimana, Bula, Tual, dan Sorong Selatan. Arus distribusi ini membentuk pola rantai pasok yang panjang dan meningkatkan biaya logistik.

2.4.3.3 Komoditas kebutuhan dan produk asli di Kawasan Fakfak

Kawasan Fakfak memiliki karakteristik wilayah kepulauan dan pesisir yang bergantung pada sistem distribusi logistik jalur laut. Keterbatasan produksi dan tingginya permintaan menyebabkan sebagian kebutuhan pokok harus dipasok dari luar daerah. Pelabuhan Fakfak berperan sebagai simpul distribusi logistik ke wilayah hinterland di sekitarnya. Kebutuhan komoditas dan komoditas produksi di Kawasan Fakfak dapat dilihat pada Tabel 2.18.

Tabel 2.18 Kebutuhan komoditas dan komoditas produksi Kawasan Fakfak

Kawasan Fakfak	Kebutuhan Komoditas	Komoditas Produksi
Kabupaten Fakfak	Beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, garam, BBM, LPG, semen, besi & baja, kayu olahan	Ikan segar, ikan beku, ikan asin, udang
Kabupaten Kaimana	Beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, garam, BBM, LPG, semen, besi & baja, kayu olahan, alat tangkap nelayan, pupuk dan sarana pertanian	Pala, kelapa/kopra, kakao, kopi, ikan laut, ikan segar, dan teripang, serta hasil hutan non-kayu (gaharu dan pala hutan)

Kawasan Fakfak	Kebutuhan Komoditas	Komoditas Produksi
Kabupaten Teluk Bintuni	Beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, garam, BBM, LPG, semen, besi & baja, kayu olahan	Udang, kepiting, dan kakap, buah merah dan pala.
Kota Tual	Beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, garam, BBM, LPG	Kelapa, cengkeh, pala, kakao, dan kopi, sayur-sayuran dan tanaman hortikultura, rumput laut dan ikan
Kecamatan Bula	Beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, garam, BBM, LPG	Pala, kelapa, jambu mete, kopi dan kakao, sagu
Kabupaten Selatan	Sorong Beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, garam	Hasil pertambangan, dang, sagu, kakao, kopi dan pala

Sumber: KSOP Fakfak, 2024

Tabel 2.18 menunjukkan sebagian besar kebutuhan pokok dan bahan strategis seperti beras, gula pasir, minyak goreng, tepung terigu, semen, BBM, dan LPG. Pola distribusi ini menunjukkan terdapat ketergantungan Kawasan terhadap pasokan dari luar daerah akibat keterbatasan kapasitas produksi lokal. Aktivitas distribusi keluar menunjukkan keterkaitan antara wilayah produksi di Kawasan Fakfak dengan pasar regional dan nasional. Komoditas produksi Kawasan Fakfak menunjukkan bahwa sektor perikanan merupakan komoditas unggulan utama yang didistribusikan keluar wilayah, baik dalam bentuk ikan segar, ikan beku, ikan asin, maupun hasil laut lainnya seperti udang. Komoditas hasil laut dan hasil perkebunan sebagian besar didistribusikan ke Sorong, Kaimana, Ambonyang dan Makassar berfungsi sebagai pusat pengolahan lanjutan maupun pasar konsumsi yang lebih besar. Arus barang keluar Pelabuhan Fakfak masih didominasi oleh komoditas primer dan semi-olahan, sementara distribusi barang masuk didominasi oleh kebutuhan pokok dan bahan strategis. Kondisi ini mengindikasikan ketidakseimbangan arus bongkar dan muat, yang memperkuat urgensi pengembangan Pelabuhan Fakfak sebagai pelabuhan konsolidasi untuk meningkatkan efisiensi distribusi, memperkuat rantai pasok.

2.5 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi geografis, kondisi sosio-ekonomi, serta aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak, dapat disimpulkan bahwa karakteristik geografis wilayah didominasi oleh wilayah pesisir, dan keterbatasan jaringan transportasi darat, serta jarak antarwilayah yang relatif

berjauhan menyebabkan ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi laut sebagai sarana utama mobilitas distribusi logistik. kondisi geografis tersebut menjadikan pelabuhan memiliki peran strategis sebagai simpul utama dalam mendukung konektifitas antarwilayah di Kawasan Fakfak.

Dari sisi sosio-ekonomi wilayah, berdasarkan uraian perkembangan ekonomi selama periode 2019-2023, dapat disimpulkan bahwa dinamika pertumbuhan ekonomi di Kawasan Fakfak menunjukkan pola yang fluktuatif dan relatif lebih rendah dibandingkan wilayah regional sekitarnya. Secara umum, laju pertumbuhan ekonomi nasional dan Provinsi Maluku pada tahun 2022 menunjukkan kecenderungan yang sebanding, namun pada tahun berikutnya mengalami sedikit perlambatan. Struktur perekonomian yang didominasi oleh sektor perdagangan, transportasi, jasa serta sebagian sektor primer menjadikan aktivitas ekonomi sangat bergantung pada kelancaran mobilitas barang dan distribusi logistik. Gangguan terhadap mobilitas dan arus distribusi logistik, seperti yang terjadi pada periode pembatasan aktivitas ekonomi, terbukti berdampak langsung terhadap penurunan kinerja perekonomian daerah. Meskipun terjadi pemulihan ekonomi pada periode 2021-2022, pertumbuhan kembali mengalami perlambatan tahun 2023, yang mengindikasikan bahwa proses pemulihan ekonomi belum sepenuhnya stabil.

Sementara itu, aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak masih menunjukkan ketergantungan yang tinggi terhadap wilayah pusat distribusi yang lebih besar, sehingga pola arus barang cenderung bersifat satu arah, yaitu lebih dominan masuk dibandingkan keluar dari kawasan. Ketidakseimbangan antara volume bongkar dan muat tersebut mengindikasikan bahwa struktur ekonomi kawasan masih memiliki keterbatasan dalam menciptakan nilai tambah produk lokal dalam rantai distribusi. Aktivitas distribusi logistik di Kawasan Fakfak juga masih bergantung pada pelabuhan yang lebih besar seperti Sorong, Ambon, Makassar, dan Surabaya, yang menyebabkan pola distribusi menjadi tersebar ke berbagai arah dengan frekuensi pelayaran yang relatif rendah serta waktu distribusi yang lebih panjang. Data operasional menunjukkan adanya inefisiensi berupa tingginya *idle time* yang menyentuh angka 10,91 jam pada tahun 2025 serta rendahnya produktivitas bongkar muat dan utilitas alat angkut seperti *Reach Stacker*. Kondisi ini menunjukkan bahwa sistem distribusi logistik di kawasan tersebut belum sepenuhnya optimal dalam mendukung pengembangan aktivitas ekonomi lokal. Oleh karena itu, diperlukan upaya penguatan konektivitas logistik, peningkatan kapasitas infrastruktur pelabuhan, serta pengembangan sistem distribusi logistik yang lebih efisien guna mendukung peningkatan aktivitas perdagangan dan mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan secara berkelanjutan.

2.6 Daftar Pustaka

Badan Pusat Statistik Kabupaten Fakfak. (2019). *Kabupaten Fakfak dalam Angka 2019*. BPS Kabupaten Fakfak.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Fakfak. (2020). *Kabupaten Fakfak dalam Angka*

2020. BPS Kabupaten Fakfak.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Fakfak. (2021). *Kabupaten Fakfak dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Fakfak.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Fakfak. (2022). *Kabupaten Fakfak dalam Angka 2022*. BPS Kabupaten Fakfak.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Fakfak. (2023). *Kabupaten Fakfak dalam Angka 2023*. BPS Kabupaten Fakfak.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Fakfak. (2024). *Kabupaten Fakfak dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Fakfak.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong. (2019). *Kabupaten Sorong dalam Angka 2019*. BPS Kabupaten Sorong.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong. (2020). *Kabupaten Sorong dalam Angka 2020*. BPS Kabupaten Sorong.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong. (2021). *Kabupaten Sorong dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Sorong.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong. (2022). *Kabupaten Sorong dalam Angka 2022*. BPS Kabupaten Sorong.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong. (2023). *Kabupaten Sorong dalam Angka 2023*. BPS Kabupaten Sorong.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong. (2024). *Kabupaten Sorong dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Sorong.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kaimana. (2019). *Kabupaten Kaimana dalam Angka 2019*. BPS Kabupaten Kaimana.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kaimana. (2020). *Kabupaten Kaimana dalam Angka 2020*. BPS Kabupaten Kaimana.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kaimana. (2021). *Kabupaten Kaimana dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Kaimana.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kaimana. (2021). *Kabupaten Kaimana dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Kaimana.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kaimana. (2023). *Kabupaten Kaimana dalam Angka 2023*. BPS Kabupaten Kaimana.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kaimana. (2024). *Kabupaten Kaimana dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Kaimana.

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Teluk Bintuni. (2019). *Kabupaten Teluk Bintuni dalam Angka 2019*. BPS Kabupaten Teluk Bintuni.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Teluk Bintuni. (2020). *Kabupaten Teluk Bintuni dalam Angka 2020*. BPS Kabupaten Teluk Bintuni.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Teluk Bintuni. (2021). *Kabupaten Teluk Bintuni dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Teluk Bintuni.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Teluk Bintuni. (2022). *Kabupaten Teluk Bintuni dalam Angka 2022*. BPS Kabupaten Teluk Bintuni.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Teluk Bintuni. (2023). *Kabupaten Teluk Bintuni dalam Angka 2023*. BPS Kabupaten Teluk Bintuni.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Teluk Bintuni. (2024). *Kabupaten Teluk Bintuni dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Teluk Bintuni.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bula. (2019). *Kabupaten Bula dalam Angka 2019*. BPS Kabupaten Bula.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bula. (2020). *Kabupaten Bula dalam Angka 2020*. BPS Kabupaten Bula.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bula. (2021). *Kabupaten Bula dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Bula.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bula. (2022). *Kabupaten Bula dalam Angka 2022*. BPS Kabupaten Bula.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bula. (2023). *Kabupaten Bula dalam Angka 2023*. BPS Kabupaten Bula.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bula. (2024). *Kabupaten Bula dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Bula.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Seram Bagian Timur. (2019). *Kabupaten Seram Bagian Timur dalam Angka 2019*. BPS Kabupaten Seram Bagian Timur.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Seram Bagian Timur. (2020). *Kabupaten Seram Bagian Timur dalam Angka 2020*. BPS Kabupaten Seram Bagian Timur.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Seram Bagian Timur. (2021). *Kabupaten Seram Bagian Timur dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Seram Bagian Timur.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Seram Bagian Timur. (2022). *Kabupaten Seram Bagian Timur dalam Angka 2022*. BPS Kabupaten Seram Bagian Timur.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Seram Bagian Timur. (2023). *Kabupaten Seram Bagian Timur dalam Angka 2023*. BPS Kabupaten Seram Bagian Timur.

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Seram Bagian Timur. (2024). *Kabupaten Seram Bagian Timur dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Seram Bagian Timur.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong Selatan. (2019). *Kabupaten Sorong Selatan dalam Angka 2019*. BPS Kabupaten Sorong Selatan.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong Selatan. (2020). *Kabupaten Sorong Selatan dalam Angka 2020*. BPS Kabupaten Sorong Selatan.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong Selatan. (2021). *Kabupaten Sorong Selatan dalam Angka 2021*. BPS Kabupaten Sorong Selatan.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong Selatan. (2022). *Kabupaten Sorong Selatan dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Sorong Selatan.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong Selatan. (2023). *Kabupaten Sorong Selatan dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Sorong Selatan.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Sorong Selatan. (2024). *Kabupaten Sorong Selatan dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Sorong Selatan.
- Dwi Khairunnisa, Putri Winanda, & Laili Rohimah Pangaribuan. (2025). Pertumbuhan Penduduk dan Kaitannya dengan Pembangunan Ekonomi. *Jurnal Manajemen Dan Ekonomi Kreatif*, 3(1), 222–228. <https://doi.org/10.59024/jumek.v3i1.532>
- Dwiguna, K., Rahman, T., & Olga, L. (2022). Analisis distribusi menggunakan pendekatan sistem dinamis (Studi Kasus PT . Chaira Abadi Sentosa Bandar Lampung). *Journal of Management and Industrial Engineering (JMIE)*, 1(1), 36–47.
- Edgeworth, iF. iY. (1904). The Theory of iDistribution. *The Quarterly Journal of iEconomics*, i18(2), i159–219. <https://doi.org/https://doi.org/10.2307/1882785>
- Jamaludin, M. (2022). Perencanaan Supply Chain Management (Scm) Pada Pt. Xyz Bandung Jawa Barat. *Kebijakan : Jurnal Ilmu Administrasi*, 13(2), 70–83. <https://doi.org/10.23969/kebijakan.v13i2.4552>
- Khalistia, N. P. (2024). Peran Logistik dan Transportasi Dapat Meningkatkan Efisiensi Kemudahan Dalam Pengiriman Barang Di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(24), 245–251.
- Karim, U. I. N. S. S. (2016). *Strategi logistik dan manajemen logistik*. (2004), 1–36.
- KEMENPU-PR. SPIP. No 4 Tahun. (2018). Berita Negara. *Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2018*, 151(2), 10–17.

- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut (2025). Tentang SK Trayek Tol Laut. *Penetapan Jaringan Trayek Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Laut Tahun Anggaran 2025*
- Kurniawan, F. T., Gautama, I., Ricardianto, P., & Soekirman, A. (2025). *Sustainable national logistics performance in Indonesia*. *Journal of Information Systems Engineering and Management*, 10(2s).
- Miles, iM. iB., iHuberman, iA. iM., & iSaldana, iJ. i (2018). iQualitative idata ianalysis: iA imethods isourcebook i (3rd ed.). iSage iPublications.
- iMuninggar, iR. (2008). iAnalisis iSupply iChain idalam iAktivitas iDistribusi iDi iPelabuhan iPerikanan iNusantara iPalabuhanratu i (PPNP). i*Buletin iPSP*, i17(3), i350–355.
- Prasidi, A. (2025). Pioneer Shipping and Sea Toll Ships Support National Logistics Distribution Program: Study Literature Review. *Siber Journal of Transportation and Logistics*, 2(4), 132–141. <https://doi.org/10.38035/sjtl.v2i4.406>
- Purnomo, C. (2019). *Penciptaan Nilai Logistik Pelabuhan di Indonesia*. 17(1), 20. <https://doi.org/10.33489/mibj.v17i1.197>
- Robirohim, A. (2024). *Poses Kegiatan Input Barang dan Administrasi Dalam Pergudangan Untuk Memaksimalkan Pelayanan Konsumen Forever Young Crew Footwear Bekasi*. (54), 2009570.
- Rosidah;. (2018). Bab li Landasan Teori. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 8–24.
- iTuhepaly, iR. iS. iS., & iWidyastuti, iH. i (2019). iAnalisis iProbabilitas iPemilihan iModa iPesawat iTerbang idan iKapal iLaut ipada iRute iFakfak – iSorong idengan iMetode iRevealed iPreference. i*Jurnal iAplikasi iTeknik iSipil*, i17(1), i13. i<https://doi.org/10.12962/j2579-891x.v17i1.4694>
- Ullman, E. L. (1956). The Role of Transportation and the Bases for Interaction. Dalam W. L. Thomas (Ed.), *Man's Role in Changing the Face of the Earth* (hlm. 862–880). University of Chicago Press.
- Yogi Priambodo, Resista Vikaliana, I. N. P. (2022). Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Ketepatan Waktu Jasa Freight Forwarding Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada PT Semoga Sukses Logistik. *IKRA-ITH HUMANIORA: Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 6(1), 57–66. Retrieved from <http://journals.upi-yai.ac.id/index.php/ikraith-humaniora/article/download/1485/1211>
- Yuanjaya, P. (2018). Mengejar Ketertinggalan: Menggali Potensi Sektor Agribisnis Kabupaten Fakfak, Provinsi Papua Barat. *Jurnal Natapraja*, 7(1), 2406–9515.

<https://journal.uny.ac.id/index.php/natapraja>

Lampiran 2.1 Kunjungan Kapal di Kawasan Fakfak melalui Pelabuhan Fakfak

Kapal	Tiba Dari	Berangkat Ke	Komoditi	Bongkar Jenis	Ton	Komoditi	Muat Jenis	Ton
Petro Ocean VIII	Bintuni	Bintuni	-	-	-	Biosolar	Curah Cair	700,00
			Air Mineral	Petikemas Antar Pulau	169,00	Barang Pindahan	Petikemas Antar Pulau	10,00
			BAN / TIRE	Petikemas Antar Pulau	27,00	Mobil	Petikemas Antar Pulau	5,00
			BARANG ELECTRONIK SEJENISNYA	Petikemas Antar Pulau	16,00	Petikemas 20 Empty	Petikemas Antar Pulau	227.5
			BERAS	Petikemas Antar Pulau	88,00	Petikemas 40 Empty	Petikemas Antar Pulau	35,00
Danum Mas	Ambon	Fakfak	FROZENT	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
			FURNITURE	Petikemas Antar Pulau	25,00	-	-	-
			GULA PASIR	Petikemas Antar Pulau	188,00	-	-	-
			KERTAS	Petikemas Antar Pulau	40,00	-	-	-
			MENTEGA	Petikemas Antar Pulau	19,00	-	-	-

			MIE	Petikemas Antar Pulau	21,00	-	-	-
			MINUMAN	Petikemas Antar Pulau	392,00	-	-	-
			PETIKEMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	739,00	-	-	-
			PETIKEMAS 40 FULL	Petikemas Antar Pulau	39,00	-	-	-
			SPARE PARTS	Petikemas Antar Pulau	40,00	-	-	-
			SUSU	Petikemas Antar Pulau	13,00	-	-	-
			TIANG PANCANG	Petikemas Antar Pulau	50,00	-	-	-
			TIANGLISTRIK	Petikemas Antar Pulau	28,00	-	-	-
Premium Star	Teminabuan	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	400,00
Tata Mailau	Fakfak	Soasio, Galela	Barang Campuran	Bag Cargo	2,00	Gencar	Bag Cargo	2,00
			-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	80,00
Justin	Bintuni	Teminabuan	-	-	-	Biosolar	Curah Cair	150,00
			-	-	-	Minyak Tanah	Curah Cair	5,00
			-	-	-	Pertalite	Curah Cair	10,00

Sabuk Nusantara 56	Waisai	Teminabuan	-	-	-	-	-	-
Tidar	Fakfak	Manokwari	-	-	-	-	-	-
Indian Transport 02	Bintuni	Sausapor	-	-	-	Bbm	Curah Cair	100,00
Star One 8	Fakfak	Kalobo	Aspal	Unitized	1,00	Aspal Dalam Drum	Unitized	106,00
			DUMP TRUCK	Unitized	20,00	Pasir	Unitized	120,00
			EXCAVATOR	Unitized	20,00	-	-	-
			VIBROBOMAG.	Unitized	10,00	-	-	-
			Air Mineral	Petikemas Antar Pulau	247,00	Furniture	Petikemas Antar Pulau	10,00
			ALUMINIUM	Petikemas Antar Pulau	48,00	Kayu Olahan	Petikemas Antar Pulau	250,00
			BAHAN KUE	Petikemas Antar Pulau	12,00	Petikemas 20 Empty	Petikemas Antar Pulau	105,00
Danum Mas	Ambon	Fakfak	BAN / TIRE	Petikemas Antar Pulau	6,00	Petikemas 40 Empty	Petikemas Antar Pulau	15,00
			BARANG UNILEVER	Petikemas Antar Pulau	59,00	-	-	-
			BATU BATA	Petikemas Antar Pulau	20,00	-	-	-

BERAS	Petikemas Antar Pulau	210,00	-	-	-
BESI	Petikemas Antar Pulau	112,00	-	-	-
BUKU-BUKU	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
CAT TEMBOK	Petikemas Antar Pulau	19,00	-	-	-
FROZENT	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
FURNITURE	Petikemas Antar Pulau	12,00	-	-	-
GARAM	Petikemas Antar Pulau	38,00	-	-	-
KERAMIK	Petikemas Antar Pulau	86,00	-	-	-
MATERIAL	Petikemas Antar Pulau	66,00	-	-	-
MEUBEL	Petikemas Antar Pulau	140,00	-	-	-
MINUMAN	Petikemas Antar Pulau	330,00	-	-	-
MOBIL	Petikemas Antar Pulau	7,00	-	-	-

Sabuk Nusantara 77	Bula	Bula	PAKAN TERNAK	Petikemas Antar Pulau	115,00	-	-	-
			PETIKEMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	545,00	-	-	-
			PETIKEMAS 40 FULL	Petikemas Antar Pulau	50,00	-	-	-
			SEMEN	Petikemas Antar Pulau	240,00	-	-	-
			-	-	-	Barang Campuran	Curah Kering	3,00
			-	-	-	Kopi	Curah Kering	10,00
			-	-	-	Beras	Curah Cair	5,00
			Break Bulk	Unitized	60,00	10ft Dry Container	Unitized	8.6
			KONTAINER	Unitized	341,00	10ft Hh Basket	Unitized	9.8
			-	-	-	20ft Dry Container Empty	Unitized	100,00
Las 2	Makassar	Bintuni	-	-	-	20ft Hazardous Waste	Unitized	56,00
			-	-	-	6ft Mini Container	Unitized	9.3
			-	-	-			

Knb 1	Teminabuan	Bintuni	Mobil Dan S.Part	Unitized	7,00	Alat Berat	Unitized	15,00
			SAGU	Unitized	115,00	Exsavator	Unitized	75,00
			TRAKTOR	Unitized	20,00	Genset	Unitized	3,00
			-	-	-	Motorcrader	Unitized	10,00
Justin	Gag Island	Kaimana	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	150,00
Curug Mas	Namlea	Fakfak	Air Mineral	Petikemas Antar Pulau	142,00	Kayu Olahan	Petikemas Antar Pulau	250,00
			ALAT KESEHATAN	Petikemas Antar Pulau	7,00	Mobil	Petikemas Antar Pulau	10,00
			BAN / TIRE	Petikemas Antar Pulau	32,00	Petikemas 20 Empty	Petikemas Antar Pulau	175,00
			BARANG ELECTRONIK SEJENISNYA	Petikemas Antar Pulau	26,00	Petikemas 40 Empty	Petikemas Antar Pulau	30,00
			BARANG UNILEVER	Petikemas Antar Pulau	34,00	Traktor	Petikemas Antar Pulau	10,00
			BERAS	Petikemas Antar Pulau	46,00	-	-	-
			BESI	Petikemas Antar Pulau	154,00	-	-	-
			FURNITURE	Petikemas Antar Pulau	58,00	-	-	-

			GULA PASIR	Petikemas Antar Pulau	110,00	-	-	-
			KERAMIK	Petikemas Antar Pulau	24,00	-	-	-
			KERTAS	Petikemas Antar Pulau	38,00	-	-	-
			MIE	Petikemas Antar Pulau	17,00	-	-	-
			MINUMAN	Petikemas Antar Pulau	80,00	-	-	-
			PAKAN TERNAK	Petikemas Antar Pulau	40,00	-	-	-
			PETIKAMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	8,00	-	-	-
			PETIKEMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	483,00	-	-	-
			PETIKEMAS 40 FULL	Petikemas Antar Pulau	64,00	-	-	-
			TIANG TELEPON	Petikemas Antar Pulau	23,00	-	-	-
Nagabenarindo Nusantara	Bintuni	Fakfak	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	100,00
Sabuk Nusantara 56	Teminabuan	Waisai	-	-	-	-	-	-

			Barang Offshore	Bag Cargo	136,00	General Cargo	Unitized	25.7
Las 2	Lamongan	Bintuni	-	-	-	Loose Cargo	Unitized	81.5
			-	-	-	Open Top Container	Unitized	7.8
			-	-	-	Operation Cargo	Unitized	5.5
			-	-	-	Tubulars	Unitized	52.46
Mandalle Star	Bintuni	Weda	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	150,00
Falcon 18	Nabire/Tersus Pt. Pertamina	Bula/Tersus Pt. Pertamina	Avtur	Curah Cair	400,00	-	-	-
			KEROSINE (MINYAK TANAH)	Curah Cair	400,00	-	-	-
Katomas	Tual/Tuks Pt. Pertamina	Kasim/Tersus Pt. Pertamina	-	-	-	-	-	-
Varita Transportasi 01	Teminabuan	Sele	Dump-Truck	Unitized	6,00	Barang Campuran (M3)	Unitized	6,00
			MOBIL DAN S.PART	Unitized	2,00	Karpet	Unitized	5,00
Tidar	Fakfak	Manokwari	-	-	-	-	-	-

Teluk Mas	Namlea	Fakfak	Air Mineral	Petikemas Antar Pulau	202,00	Kayu Olahan	Petikemas Antar Pulau	375,00
			BAN / TIRE	Petikemas Antar Pulau	6,00	Kopi	Petikemas Antar Pulau	10,00
			BARANG CAMPURAN	Petikemas Antar Pulau	34,00	Petikemas 20 Empty	Petikemas Antar Pulau	235,00
			BARANG ELECTRONIK SEJENISNYA	Petikemas Antar Pulau	20,00	Petikemas 40 Empty	Petikemas Antar Pulau	5,00
			BARANG KONSTRUKSI	Petikemas Antar Pulau	20,00	-	-	-
			BARANG UNILEVER	Petikemas Antar Pulau	43,00	-	-	-
			BERAS	Petikemas Antar Pulau	360,00	-	-	-
			FROZENT	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
			FURNITURE	Petikemas Antar Pulau	8,00	-	-	-
			GARAM	Petikemas Antar Pulau	21,00	-	-	-
			KERAMIK	Petikemas Antar Pulau	49,00	-	-	-
			KOSMETIK	Petikemas Antar Pulau	31,00	-	-	-

			MINUMAN	Petikemas Antar Pulau	56,00	-	-	-
			MOBIL	Petikemas Antar Pulau	25,00	-	-	-
			PAKAN TERNAK	Petikemas Antar Pulau	65,00	-	-	-
			PETIKEMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	752,00	-	-	-
			PETIKEMAS 40 FULL	Petikemas Antar Pulau	62,00	-	-	-
			SPARE PARTS	Petikemas Antar Pulau	20,00	-	-	-
			SUSU	Petikemas Antar Pulau	23,00	-	-	-
Mg One	Teminabuan	Windesi	-	-	-	-	-	-
Diva Lestari Sejahtera	Kaimana	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	100,00
Sabuk Nusantara 56	Waisai	Teminabuan	-	-	-	-	-	-
Premium Star	Teminabuan	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	400,00
Sartika 01	Bitung	Kaimana	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	250,00
Petro Ocean Xvii	Bintuni	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	500,00

Mg One	Babo	Bintuni	-	-	-	Barang Campuran Lainnya	Unitized	2,00
			Barang Campuran	Unitized	1,00	Barang Campuran Lainnya	Unitized	5,00
Jc Ace	Teminabuan	Kabare	TEPUNG SAGU	Unitized	165,00	Buldozer	Unitized	20,00
			-	-	-	Dump-Truck	Unitized	5,00
			-	-	-	Excavator	Unitized	20,00
			-	-	-	Material Proyek	Unitized	65,00
			-	-	-	Dexlite	Unitized	3,00
Jc One	Fakfak	Kaimana	-	-	-	Excavator	Unitized	20,00
			-	-	-	Tabung Oksigen	Unitized	30,00
Sabuk Nusantara 56	Waisai	Teminabuan	-	-	-	-	-	-
			Ban / Tire	Petikemas Antar Pulau	6,00	Kayu Olahan	Petikemas Antar Pulau	625,00
Detroit Mas	Ambon	Fakfak	BARANG ELECTRONIK SEJENISNYA	Petikemas Antar Pulau	8,00	Petikemas 20 Empty	Petikemas Antar Pulau	230,00
			BARANG UNILEVER	Petikemas Antar Pulau	122,00	Petikemas 40 Empty	Petikemas Antar Pulau	70,00

BERAS	Petikemas Antar Pulau	261,00	-	-	-
FURNITURE	Petikemas Antar Pulau	7,00	-	-	-
GARAM	Petikemas Antar Pulau	74,00	-	-	-
GENERATOR	Petikemas Antar Pulau	44,00	-	-	-
GENSET	Petikemas Antar Pulau	4,00	-	-	-
GULA PASIR	Petikemas Antar Pulau	57,00	-	-	-
KABEL	Petikemas Antar Pulau	16,00	-	-	-
KERTAS	Petikemas Antar Pulau	36,00	-	-	-
MATERIAL PROYEK	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
MIE	Petikemas Antar Pulau	25,00	-	-	-
MINUMAN	Petikemas Antar Pulau	334,00	-	-	-
PAKAN TERNAK	Petikemas Antar Pulau	24,00	-	-	-

			PETIKEMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	935,00	-	-	-
			PETIKEMAS 40 FULL	Petikemas Antar Pulau	41,00	-	-	-
			PUPUK	Petikemas Antar Pulau	44,00	-	-	-
			SABUN/MACAM-MACAM SABUN	Petikemas Antar Pulau	24,00	-	-	-
			SUSU	Petikemas Antar Pulau	56,00	-	-	-
Jnw	Bintuni	Bula	Container Empty 40	Unitized	34.200,00	Container Empty 40	Unitized	34.200,00
Smm Muturi	Muturi	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	400,00
			-	-	-	Kopi	Bag Cargo	1.500,00
Wakatora Maru No. 3	Kalabahi	Bula	-	-	-	Barang Campuran (M3)	Curah Kering	1.000,00
			-	-	-	Kopi	Curah Kering	5.500,00
Sea Bass	Tanjung Perak	Bintuni	-	-	-	Barang Offshore	Bag Cargo	10.8
Dian Yuspa Xiv	Kaimana	Wasior	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	180,00
Sabuk Nusantara 56	Teminabuan	Waisai	-	-	-	-	-	-

			Barang Offshore	Bag Cargo	339,00	10ft Mini Container Empty	Bag Cargo	2.1
			-	-	-	15ft Hh-Basket Empty	Bag Cargo	6.2
			-	-	-	20 Ft Hh Basket Empty	Bag Cargo	4.6
			-	-	-	20ft Dry Container C/O	Bag Cargo	6.5
			-	-	-	20ft Dry Container, C/O	Bag Cargo	60.5
Vip Jaya	Bintuni	Lamongan	-	-	-	20ft Iso Tank, C/O	Bag Cargo	202.4
			-	-	-	20ft Open Top Container C/O	Bag Cargo	7.2
			-	-	-	6ft Mini Container	Bag Cargo	1.8
			-	-	-	6ft Mini Container C/O	Bag Cargo	2,00
			-	-	-	6ft Mini Container Empty	Bag Cargo	9.6
			-	-	-	Cradle Rack	Bag Cargo	2.3
			-	-	-	Cutting Skip, C/O	Bag Cargo	32.5

			-	-	-	Offshore Basket	Bag Cargo	3.5
Ratu Raisya	Tual	Wayame	Minyak Solar (Hsd)	Curah Cair	1.800,00	-	-	-
			PERTALITE	Curah Cair	1.200,00	-	-	-
Tidar	Fakfak	Manokwari	Gabus	Bag Cargo	1,00	Barang Campuran	Bag Cargo	1.5
			MOTOR	Bag Cargo	1,00	Rokok	Bag Cargo	1,00
Tidar	Manokwari	Fakfak	-	-	-	Rokok	Bag Cargo	2,00
			-	-	-	Tabung Oksigen	Bag Cargo	1,00
			-	-	-	Forklift	Unitized	3,00
Kns 2	Teminabuan	Salawati Terminal	-	-	-	Pompa & Injection	Unitized	5.5
			-	-	-	Truck	Unitized	8,00
Teluk Bintuni 1	Bintuni	Sausapor	-	-	-	Bbm	Curah Cair	105,00
			Air Mineral	Petikemas Antar Pulau	236,00	Beras	Petikemas Antar Pulau	440,00
Detroit Mas	Ambon	Fakfak	ALAT KESEHATAN	Petikemas Antar Pulau	31,00	Petikemas 20 Empty	Petikemas Antar Pulau	255,00
			ASPAL	Petikemas Antar Pulau	128,00	Petikemas 40 Empty	Petikemas Antar Pulau	25,00

BAN / TIRE	Petikemas Antar Pulau	5,00	-	-	-
BARANG CAMPURAN	Petikemas Antar Pulau	29,00	-	-	-
BARANG UNILEVER	Petikemas Antar Pulau	12,00	-	-	-
BATU BATA	Petikemas Antar Pulau	22,00	-	-	-
BERAS	Petikemas Antar Pulau	214,00	-	-	-
BESI	Petikemas Antar Pulau	88,00	-	-	-
BUAH - BUAHAN	Petikemas Antar Pulau	20,00	-	-	-
FROZENT	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
FURNITURE	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
GULA	Petikemas Antar Pulau	24,00	-	-	-
GULA PASIR	Petikemas Antar Pulau	33,00	-	-	-
KABEL	Petikemas Antar Pulau	15,00	-	-	-

			KARTON	Petikemas Antar Pulau	11,00	-	-	-
			KERAMIK	Petikemas Antar Pulau	262,00	-	-	-
			MINUMAN	Petikemas Antar Pulau	170,00	-	-	-
			OBAT	Petikemas Antar Pulau	14,00	-	-	-
			PETIKEMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	259,00	-	-	-
			PETIKEMAS 40 FULL	Petikemas Antar Pulau	22,00	-	-	-
			SEMEN	Petikemas Antar Pulau	196,00	-	-	-
			SUSU	Petikemas Antar Pulau	20,00	-	-	-
			TIANG LISTRIK	Petikemas Antar Pulau	96,00	-	-	-
			TIANG TELEPON	Petikemas Antar Pulau	18,00	-	-	-
Tata Mailau	Soasio, Galela	Fakfak	-	-	-	-	-	-
Nadelyn K	Teminabuan	Waisai	-	-	-	-	-	-
Cahaya Dana	Teminabuan	Seget	-	-	-	Besi	Unitized	20,00

Reza			-	-	-	Sparepart(Onderdil)	Unitized	5,00
Sabuk Nusantara 42	Bintuni	Biak	-	-	-	-	-	-
Harapan Mulia 01	Kaimana	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	120,00
Indian Transport 02	Bintuni	Sausapor	-	-	-	Bbm	Curah Cair	100,00
Jc One	Bintuni	Salawati Terminal	-	-	-	Barang Campuran Lainnya	Unitized	2,00
Tata Mailau	Fakfak	Bitung	-	-	-	Karung	Unitized	20,00
			Spare Parts	Bag Cargo	1,00	-	-	-
			-	-	-	Alat Berat	Unitized	34,00
Prima Bahari Xxvi	Timika	Bintuni	-	-	-	Crane	Unitized	18,00
			-	-	-	Dump Truck	Unitized	5,00
			-	-	-	Traktor	Unitized	17,00
Prima Bahari Xviii	Timika	Bintuni	-	-	-	-	-	-

Antara 02	Fakfak	Kokas	-	-	-	Material Bangunan	Unitized	74,00
			-	-	-	Roler	Unitized	1,00
Kns 2	Bintuni	Gag Island	Rig Equipment	Unitized	65,00	Barang Campuran (Tangki & Sparepart)	Unitized	15,00
			-	-	-	Excavator	Unitized	50,00
Sabuk Nusantara 56	Waisai	Teminabuan	-	-	-	-	-	-
Premium Star	Salawati Terminal	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	400,00
Top Star	Kalobo	Fakfak	-	-	-	Barang Campuran Lainnya	Unitized	2,00
			-	-	-	Genset	Unitized	20,00
Lucky Star	Bintuni	Bintuni	-	-	-	Barang Offshore	Unitized	5,00
			-	-	-	Kayu	Unitized	42,00

			-	-	-	Kontainer	Unitized	28,00
Tidar	Fakfak	Manokwari	-	-	-	Besi	Bag Cargo	1,00
			-	-	-	Spare Parts	Bag Cargo	1,00
Indian Transport 01	Bintuni	Bintuni	-	-	-	Bbm	Curah Cair	400,00
Sabuk Nusantara 42	Bintuni	Bintuni	-	-	-	-	-	-
			-	-	-	Barang Campuran Lainnya	Unitized	1,00
Top Star	FakFak	Kabare	-	-	-	Batu Kubus	Unitized	120,00
			-	-	-	Dump Truck	Unitized	9,00
			-	-	-	Excavator	Unitized	20,00
			-	-	-	Barang Sembako	Curah Kering	7,00
Sabuk Nusantara 77	Bula	Bula	-	-	-	Kopi	Curah Kering	5,00
			-	-	-	Minyak,Air Mineral	Curah Kering	3,00
			-	-	-	Rokok	Curah Kering	6,00

Tidar	Manokwari	Fakfak	Barang Campuran	Bag Cargo	0,00	Rokok	Bag Cargo	13,00
			-	-	-	Spare Parts	Bag Cargo	2,00
My Star	Bintuni	Kalobo	-	-	-	Barang Campuran Lainnya	Unitized	1,00
			-	-	-	Material Proyek	Unitized	200,00
Sabuk Nusantara 56	Teminabuan	Waisai	-	-	-	-	-	-
Sea Bass	Bintuni	Bintuni	Barang Offshore	Bag Cargo	126,00	Barang Offshore	Bag Cargo	50,00
Euro	Bintuni	Fakfak	Alat Pancang	Unitized	5,00	Barang Campuran Lainnya	Unitized	5,00
			CORONG COR	Unitized	1,00	Peralatan Listrik/ Pln	Unitized	75,00
Prana	Misool Terminal	Waisai	-	-	-	-	-	-
Express Belibis 8	Waisai	Waisai	-	-	-	-	-	-
Raja Ampat Explorer	Pulau Pam	Waisai	-	-	-	-	-	-

Lucky Star	Bintuni	Bintuni	Barang Offshore	Unitized	15,00	Barang Offshore	Unitized	1,00
			KONTAINER	Unitized	35,00	Kontainer	Unitized	41,00
Buyut Langlang Buana	Sorong	Mega	Batu Split	Curah Kering	625,00	Exsavator	Unitized	25,00
			-	-	-	Truck Mixer	Unitized	5,00
			-	-	-	Batu Split	Curah Kering	3.200,00
Cobra Laut	Bintuni	Bintuni	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	150,00
			Barang Campuran Lainnya	Unitized	1,00	Barang Campuran Lainnya	Unitized	5,00
Star One 8	Teminabuan	Kaimana	TEPUNG SAGU	Unitized	184,00	Excavator	Unitized	20,00
			-	-	-	Tiang/Pipa Pancang	Unitized	80,00
			Rig Equipment	Unitized	65,00	Barang Campuran Lainnya	Unitized	1,00
Mg One	Bintuni	Babo	-	-	-	Barang Makanan	Unitized	1,00
			-	-	-	Material Proyek	Curah Kering	248,00

Tata Mailau	Fakfak	Soasio, Galela	-	-	-	-	-	-
Lucky Star	Bintuni	Bintuni	Barang Offshore	Unitized	2,00	Barang Offshore	Unitized	13,00
			KONTAINER	Unitized	29,00	Kontainer	Unitized	69,00
Berkat Utama	Fakfak	Bintuni	-	-	-	Mobil (Ro-Ro)	Unitized	5,00
			-	-	-	-	-	-
Tidar	Fakfak	Manokwari	-	-	-	Spare Parts	Bag Cargo	1,00
Premium Star	Bintuni	Teminabuan	-	-	-	Bio Solar	Curah Cair	205,00
			-	-	-	Gasoline/Pertalite	Curah Cair	15,00
Winposh Resolve	Bintuni	Bintuni	Barang Offshore	Bag Cargo	60,00	Barang Offshore	Bag Cargo	54.4
Sabuk Nusantara 56	Teminabuan	Waisai	-	-	-	-	-	-
Antara 01	Bintuni	Bintuni	Barang Offshore	Unitized	78,00	15 Ft Hh-Basket, C/O	Unitized	6.5
			-	-	-	6ft Mini Container C/O	Unitized	2,00

Euro	Fakfak	Kaimana	-	-	-	6ft Mini Container Empty	Unitized	32.96
			-	-	-	Avtur Tank	Unitized	24,00
			-	-	-	Cutting Skip, Empty	Unitized	17.5
			-	-	-	Barang Campuran Lainnya	Unitized	2,00
			-	-	-	Tiang/Pipa Pancang	Unitized	60,00
			-	-	-	Barang Campuran Lainnya	Unitized	5,00
Mg One	Babo	Teminabuan	-	-	-	Geo Textile Non Woven	Unitized	10,00
			-	-	-	Mesin (Pompabensin)	Unitized	1,00
			-	-	-	Pipa Besi	Unitized	10,00
Sabuk Nusantara 77	Bula	Bula	-	-	-	Gorong-Gorong	Curah Kering	114,00
			-	-	-	Campuran	Bag Cargo	28,00

Star One 8	Kaimana	Waisai	-	-	-	Batu Kubus	Unitized	130,00
			-	-	-	Excavator	Unitized	20,00
Detroit Mas	Namlea	Fakfak	Ban / Tire	Petikemas Antar Pulau	13,00	Beras	Petikemas Antar Pulau	1.102,00
			MINUMAN	Petikemas Antar Pulau	11,00	Besi Tua	Petikemas Antar Pulau	15,00
			OFFICE CONT 20	Petikemas Antar Pulau	3,00	Kayu Olahan	Petikemas Antar Pulau	550,00
			PETIKEMAS 20 FULL	Petikemas Antar Pulau	54,00	Mobil	Petikemas Antar Pulau	10,00
			PETIKEMAS 40 FULL	Petikemas Antar Pulau	108,00	Petikemas 20 Empty	Petikemas Antar Pulau	87.5
			SPARE PARTS	Petikemas Antar Pulau	20,00	Petikemas 40 Empty	Petikemas Antar Pulau	40,00
			SUSU	Petikemas Antar Pulau	93,00	-	-	-
Sabuk Nusantara 56	Teminabuan	Waisai	TIANG LISTRIK	Petikemas Antar Pulau	27,00	-	-	-
			-	-	-	-	-	-
Dewi Nusantara	Teminabuan	Waisai	-	-	-	-	-	-

Tidar	Fakfak	Manokwari	Hasil Laut	Bag Cargo	1,00	Rantai	Bag Cargo	1,00
			SPARE PARTS	Bag Cargo	1,00	Rokok	Bag Cargo	1,00
Ocean Pure 1	Fakfak	Waisai	-	-	-	-	-	-
			Tabung Oksigen Kosong	Unitized	0,00	Barang Campuran Lainnya	Unitized	10,00
Jc Ace	Bintuni	Teminabuan	-	-	-	Spare Parts	Unitized	10,00
			-	-	-	Material Proyek	Curah Kering	60,00
			Barang Campuran Lainnya	Unitized	5,00	Barang Campuran Lainnya	Unitized	1.5
			TEPUNG SAGU	Curah Kering	140,00	Excavator	Unitized	20,00
Mg One	Teminabuan	Waisai	-	-	-	Mesin	Unitized	1,00
			-	-	-	Molen	Unitized	1,00
			-	-	-	Profile Tank	Unitized	0.2
			-	-	-	Sepeda Motor	Unitized	0.3
			-	-	-	Batu Kubus	Curah Kering	130,00
Tata Mailau	Soasio, Galela	Fakfak	-	-	-	Spare Parts	Bag Cargo	1,00

Tidar	Manokwari	Fakfak	Alat-Alat Elektronik	Bag Cargo	0,00	Jangkar	Bag Cargo	1.5
			Spare Part	Bag Cargo	1,00	-	-	-

