



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

*Febriyanti Karimba Pangadongan¹, Muhammad Asdar¹, Andi Sitti Chairunninsa²

¹Program Studi Transportasi, Sekolah Pascasarjana, Universitas Hasanuddin

²Departemen Teknik Perkapalan Universitas Hasanuddin

*fpangadongan@gmail.com

Abstrak

Kinerja pelabuhan merupakan ukuran performa operasional yang dapat dicapai oleh suatu pelabuhan dalam melayani pengguna jasa kepelabuhanan. Pelabuhan Depapre, yang berstatus Pelabuhan Pengumpul, diresmikan pada Januari 2021 untuk menerima limpahan dari Pelabuhan Jayapura. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja operasional dan faktor-faktor kendala pengembangan Pelabuhan Depapre. Data pelayanan pelabuhan dikumpulkan dan dievaluasi berdasarkan standar kinerja pemerintah. Faktor-faktor kendala pengembangan pelabuhan ditentukan dengan menggunakan diagram Fishbone. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja Pelabuhan Depapre masih kurang baik, kecuali untuk kinerja bongkar muat petikemas dan utilitas fasilitas dan peralatan. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelabuhan adalah manusia, fasilitas pelayanan kapal, lingkungan, muatan dan metode. Faktor-faktor penyebab utama kinerja pelabuhan tidak maksimal adalah hak ulayat dan infrastruktur. Disarankan agar pemerintah dapat menyelesaikan permasalahan hak ulayat dengan membuat peraturan daerah khusus dan memperbaiki infrastruktur pelabuhan.

Kata Kunci: Pelabuhan, *Stevedoring*, Kinerja, Diagram *Fishbone*

Abstract

Port performance is a measure of operational performance that can be achieved by a port in serving port service users. Depapre Port, which has the status of a Collector Port, was inaugurated in January 2021 to receive overflow from Jayapura Port. This study aims to determine the operational performance and development constraints of Depapre Port. Port service data was collected and evaluated based on government performance standards. The factors constraining port development were determined using the Fishbone diagram. The results showed that the performance of Depapre Port was still poor, except for the performance of container loading and unloading and the utility of facilities and equipment. The factors that affect port performance are human, ship service facilities, environment, cargo and method. The main factors causing port performance to be suboptimal are customary rights and infrastructure. It is suggested that the government can resolve the customary rights issue by making special regional regulations and improving port infrastructure.

Keyword: Ports, *Stevedoring*, Performance, Cause and Effect Diagram (*Fishbone*)

1. PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah salah satu simpul pertemuan antar moda darat dan moda laut. Oleh sebab itu pelabuhan memegang peranan sangat penting sebagai pintu gerbang keluar masuknya kapal dan pendistribusian barang dari satu negara atau wilayah lainnya [1]. Pelabuhan Depapre terletak di Desa Waiya, Distrik Depapre, Kabupaten Jayapura, Provinsi Papua. Dari Kota Sentani lokasi ini berjarak sekitar 27 Km, sedangkan jarak dari Depapre ke Kota Jayapura adalah sekitar 60 Km. Pelabuhan Depapre saat ini merupakan pelabuhan



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

pengumpul yang mempunyai fungsi untuk melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam jumlah menengah dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi [2].



Gambar 1. Pelabuhan Depapre

Pelabuhan Depapre merupakan salah satu bagian dari program pemerintah berupa program tol laut yang menghubungkan wilayah Papua dan Papua Barat melalui jalur Trayek T-19 (Merauke – Kokas – Sorong – Baik/Korido – Depapre/Jayapura – Sorong – Merauke) yang masih berada dibawah naungan Kementerian Perhubungan. Sebagai salah satu pelabuhan yang menjadi tempat pendistribusian barang dan naik turunnya penumpang antar wilayah di Provinsi Papua, Pelabuhan Depapre memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan dengan semakin meningkatnya kebutuhan pendistribusian barang antar wilayah / pulau melalui pelabuhan, menyebabkan pengaruh pelabuhan semakin meningkat. Terkait dengan fungsi pelabuhan sebagai unit pelayanan jasa yang modal usahanya masih di danai oleh Pemerintah melalui jalur Kementerian Perhubungan, tentunya memiliki target ukuran kinerja yang telah ditetapkan [3].

Dikutip dari jurnal Puspandam Katias, Iyori K. Muhammad (2017) dengan judul “Analisis Kinerja *Berth Time* Kapal Kargo Muatan Curah Kering dan Usulan Perbaikannya di Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya” dengan menggunakan diagram *cause and effect*. Dari hasil penelitian diketahui kinerja berdasarkan produktivitas (T/G/J) sudah cukup baik, karena sudah mencapai standar yang ditetapkan, kinerja berdasarkan ET:BT belum cukup baik karena belum mencapai standar yang ditentukan dan untuk faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja Terminal Jamrud dibagi dalam 5 kategori, yaitu manusia, fasilitas/mesin, lingkungan, material dan metode/*methods*, dimana masalah utamanya adalah pergantian shift dan jam istirahat TKBM yang terlalu lama [4].

Tingkat kinerja Pelabuhan Laut Lembar berdasarkan kriteria kinerja pelayanan dinyatakan cukup baik dari *waiting time* dan *approach time*, sedangkan nilai ET:BT dikategorikan kurang baik, kinerja produktivitas dapat dikatakan cukup baik dimana kinerja produktivitas kerja bongkar muat kapal barang bag cargo dan container kurang baik, sedangkan untuk kapal barang curah kering dan curah cair mempunyai kinerja yang baik demikian juga dengan *receiving / delivery* petikemas dan kinerja utilitas berdasarkan kriteria kinerja pelabuhan adalah kurang baik, dimana hanya tingkat penggunaan lapangan (*YOR*) yang mempunyai kinerja yang baik, sedangkan parameter yang lainnya kurang baik [5].

Penelitian ini berkaitan dengan identifikasi dan pengukuran kinerja pelabuhan dengan berbagai faktor yang mempengaruhi capaian kinerja pelabuhan. Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang diusahakan secara komersial, terdapat sembilan indikator yang menjadi tolak ukur nilai standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Kesembilan indikator itu terdiri dari waktu tunggu kapal (*Waiting Time / WT*), waktu pelayanan pemanduan (*Approach Time / AT*), waktu efektif (*Effective Time* dibanding *Berth Time / ET:BT*), produktivitas kerja, *Receiving / Delivery* petikemas, tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio / BOR*), tingkat penumpukan gudang (*Shed Occupancy Ratio / SOR*), tingkat penggunaan lapangan (*Yard Occupancy Ratio / YOR*), dan kesiapan operasi peralatan. Standar kinerja pelayanan operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator terminal atau pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja Pelabuhan Depapre sebagai simpul tol laut dalam mendistribusikan logistik di Kabupaten Jayapura serta faktor-faktor apa saja yang menjadi kendala dalam pembangunan Pelabuhan Depapre dalam mendukung kebijakan tol laut. Untuk

mengidentifikasi permasalahan, penelitian ini menggunakan diagram *Fishbone*.

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat mengetahui sejauh mana kinerja dari Pelabuhan Depapre selama beroperasi dalam meningkatkan arus kunjungan barang dan penumpang serta sebagai bahan referensi untuk pengembangan penelitian berikutnya. Hasil penelitian ini dapat menunjang pengembangan Pelabuhan Depapre ke arah yang lebih baik.

2. METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Metode kualitatif deskriptif dipilih karena sesuai dengan tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan dan menganalisis kinerja Pelabuhan Depapre dalam mendistribusikan logistik di Kabupaten Jayapura serta faktor-faktor yang mempengaruhinya. Kelebihan dari metode kualitatif deskriptif adalah dapat memberikan gambaran yang lebih mendalam, aktual, dan kontekstual tentang fenomena yang diteliti. Kelemahan dari metode kualitatif deskriptif adalah dapat menyebabkan kesulitan dalam menggeneralisasi hasil penelitian ke situasi atau populasi yang berbeda. Untuk mengatasi hal ini, peneliti melakukan triangulasi data dengan menggunakan sumber-sumber data yang beragam dan valid.

2.1. Metode Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumber aslinya. Data sekunder adalah data yang dikumpulkan oleh pihak lain dan digunakan oleh peneliti untuk keperluan penelitian. Data primer dikumpulkan melalui observasi, dokumentasi, dan wawancara. Data sekunder dikumpulkan melalui studi literatur dan data eksisting. Observasi dilakukan untuk melihat secara langsung proses pelayanan kapal di Pelabuhan Depapre mulai dari kedatangan kapal, proses bongkar muat barang, sampai keberangkatan kapal. Observasi dilakukan selama 1 bulan pada bulan Agustus 2022 dengan menggunakan lembar observasi yang berisi indikator kinerja Pelabuhan Depapre, seperti waktu tunggu kapal, waktu sandar kapal, waktu bongkar muat barang, jumlah barang yang dibongkar dan dimuat, jumlah kapal yang datang dan berangkat, dan lain-lain.

Dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan dokumen-dokumen resmi yang berkaitan dengan kinerja Pelabuhan Depapre, seperti laporan operasional, laporan pelayanan, surat izin usaha pelabuhan, rencana induk pelabuhan, dan lain-lain. Dokumentasi dilakukan dengan cara meminta dokumen-dokumen tersebut kepada pihak pengelola Pelabuhan Depapre atau mengunduhnya dari situs web resmi Kementerian Perhubungan dan Kabupaten Jayapura.

Wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja Pelabuhan Depapre dari sudut pandang pihak-pihak yang terlibat atau mengetahui kegiatan kepelabuhanan di Pelabuhan Depapre. Wawancara dilakukan dengan menggunakan pedoman wawancara yang berisi pertanyaan-pertanyaan terbuka tentang faktor-faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi kinerja Pelabuhan Depapre. Wawancara dilakukan dengan beberapa instansi terkait, antara lain, KSOP Kelas II Jayapura, Balai Besar Jalan Nasional XVIII Jayapura, Dinas Perhubungan Provinsi Papua dan Kabupaten Jayapura, PT. Pelni Cabang Jayapura, PT. Sarana Bandar Nasional Cabang Jayapura, Koperasi Sinau Pauw Depapre dan akademisi yang ahli di bidang transportasi laut.

Studi literatur dilakukan untuk mengkaji teori-teori, konsep-konsep, model-model, dan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan topik penelitian ini. Studi literatur dilakukan dengan cara mencari dan membaca buku-buku, jurnal-jurnal ilmiah, artikel-artikel online, dan sumber-sumber lain yang relevan dengan penelitian ini.

Data eksisting adalah data yang sudah ada sebelumnya dan digunakan oleh peneliti untuk keperluan analisis data. Data eksisting yang digunakan dalam penelitian ini adalah data tentang kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Depapre yang berasal dari Kementerian Perhubungan, Badan Pusat Statistik, dan sumber-sumber lain yang terpercaya.

2.2. Pengolahan Data

Data yang telah dikumpulkan kemudian diolah dengan menggunakan diagram *cause and effect* atau diagram sebab-akibat. Diagram *cause and effect* adalah alat analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi dan menampilkan semua faktor yang menjadi penyebab suatu permasalahan. Diagram *cause and effect* dipilih karena sesuai dengan tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Pelabuhan Depapre dalam mendistribusikan logistik di Kabupaten Jayapura. Kelebihan dari diagram *cause and effect* adalah dapat memberikan gambaran yang jelas dan sistematis tentang hubungan antara sebab dan akibat suatu permasalahan. Kelemahan dari diagram *cause and effect* adalah dapat menyebabkan kesimpulan yang terlalu sederhana atau subyektif tentang penyebab permasalahan. Untuk mengatasi hal ini, peneliti melakukan triangulasi data dengan menggunakan sumber-sumber data lain seperti observasi, dokumentasi, dan studi literatur.

Metode pengolahan data menggunakan diagram *cause and effect* dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Menentukan permasalahan yang ingin dianalisis, yaitu rendahnya kinerja Pelabuhan Depapre dalam mendistribusikan logistik di Kabupaten Jayapura.
2. Menyusun diagram tulang ikan dengan menuliskan permasalahan tersebut di sebelah kanan dan menarik garis horizontal ke kiri sebagai tulang utama.
3. Menentukan kategori-kategori penyebab permasalahan, yaitu manusia, fasilitas pelayanan kapal, lingkungan, muatan, dan metode.
4. Menarik garis diagonal dari tulang utama ke setiap kategori penyebab permasalahan sebagai tulang cabang.
5. Menentukan faktor-faktor penyebab permasalahan di setiap kategori berdasarkan hasil wawancara dengan informan.
6. Menarik garis diagonal dari setiap tulang cabang ke setiap faktor penyebab permasalahan sebagai tulang sub cabang.
7. Menambahkan informasi tambahan seperti data, fakta, atau bukti yang mendukung setiap faktor penyebab permasalahan.

2.3. Analisis Data

Metode analisis data adalah metode yang digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian berdasarkan hasil pengolahan data. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Metode deskriptif kualitatif adalah metode yang digunakan untuk mendeskripsikan dan menjelaskan fenomena yang diteliti berdasarkan data kualitatif. Metode deskriptif kualitatif dipilih karena sesuai dengan jenis data yang diperoleh dari metode pengumpulan data dan pengolahan data dalam penelitian ini.

Metode analisis data menggunakan metode deskriptif kualitatif dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Melakukan reduksi data, yaitu memilih, menyederhanakan, dan menyusun data yang relevan dengan pertanyaan penelitian.
2. Melakukan penyajian data, yaitu menampilkan data dalam bentuk tabel, grafik, diagram, atau narasi yang mudah dipahami.
3. Melakukan penarikan kesimpulan, yaitu menyimpulkan dan menjelaskan temuan-temuan dari data yang telah disajikan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Analisis Kinerja Pelabuhan Depapre

Analisis kinerja operasional Pelabuhan Depapre dilakukan untuk mengukur capaian kinerja pelayanan Pelabuhan Depapre dengan membandingkan data eksisting kinerja pelayanan pelabuhan berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Pencapaian kinerja pelayanan operasional indikator Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*), Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*), Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*), Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*), Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*) dan *Receiving/Delivery* ditentukan dengan :

- a) Apabila nilai pencapaian di bawah nilai standar kinerja pelayanan operasional yang diresmikan, dinyatakan baik;
- b) Apabila nilai pencapaian 0% hingga 10% diatas nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditentukan, dinilai cukup baik;
- c) Apabila nilai pencapaian di atas 10% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditentukan, dinilai kurang baik.



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Sedangkan pencapaian kinerja dari indikator rasio *Effective Time : Berthing Time*, Kinerja Bongkar Muat dan Kesiapan Operasi Peralatan ditentukan sebagai berikut :

- a) Apabila nilai pencapaian di atas nilai standar kinerja pelayanan operasional yang diresmikan, dinyatakan baik;
- b) Apabila nilai pencapaian di atas 90% hingga 100% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai cukup baik; dan
- c) Apabila nilai pencapaian kurang dari 90% dari nilai standar pelayanan operasional yang ditentukan, dinilai kurang baik.

Tabel 1. Capaian Kinerja Operasional Pelabuhan

No.	Indikator	Standar Kinerja	Hasil	Kriteria
I. Pelayanan Kapal				
1.	Waiting Time (Jam)	1	0,00	-
2.	Approch Time (Jam)	1,5	1,35	Baik
3.	ET : BT (%)	80	80,52	Baik
II. Pelayanan Barang				
4.	General Cargo (T/G/J)	20	25,00	Baik
5.	Bag Cargo (T/G/J)	25	30,00	Baik
6.	Unitized (T/G/J)	35	0,00	-
7.	Curah Cair (T/J)	100	0,00	-
8.	Curah Kering (T/J)	100	0,00	-
III. Pelayanan Petikemas				
9.	B/C/H Petikemas	20	25,00	Baik
10.	B/S/H Petikemas	20	32,13	Cukup Baik
11.	B/C/H Konvensional	0	0,00	-
12.	B/S/H Konvensional	0	0,00	-
13.	Receiving	30	15,00	Baik
14.	Delivery	45	25,00	Baik
IV. Utilitas Fasilitas dan Peralatan				
15.	BOR (%)	75	41,13	Baik
16.	SOR (%)	0	0,00	-
17.	YOR (%)	70	74,00	Cukup Baik
18.	Kesiapan Peralatan (%)	90	90,00	Baik

Berdasarkan pada Tabel 1, dapat diketahui bahwa Pelabuhan Depapre berdasarkan kesembilan indikator secara keseluruhan dikategorikan Baik. Adanya beberapa indikator kinerja pelabuhan yang memiliki capaian cukup baik, diantaranya pelayanan petikemas (*B/S/H*) dan Tingkat Pelayanan Lapangan (*YOR*). Pelayanan petikemas memiliki capaian bongkar muat barang dalam satu kapal memiliki nilai capaian diatas 90% sampai 100% dari nilai standar sehingga pelayanan dinyatakan cukup baik, sedangkan nilai capaian penggunaan lapangan berada di antara 0% sampai dengan 10% diatas nilai standar kinerja sehingga pelayanan dinyatakan Cukup Baik.

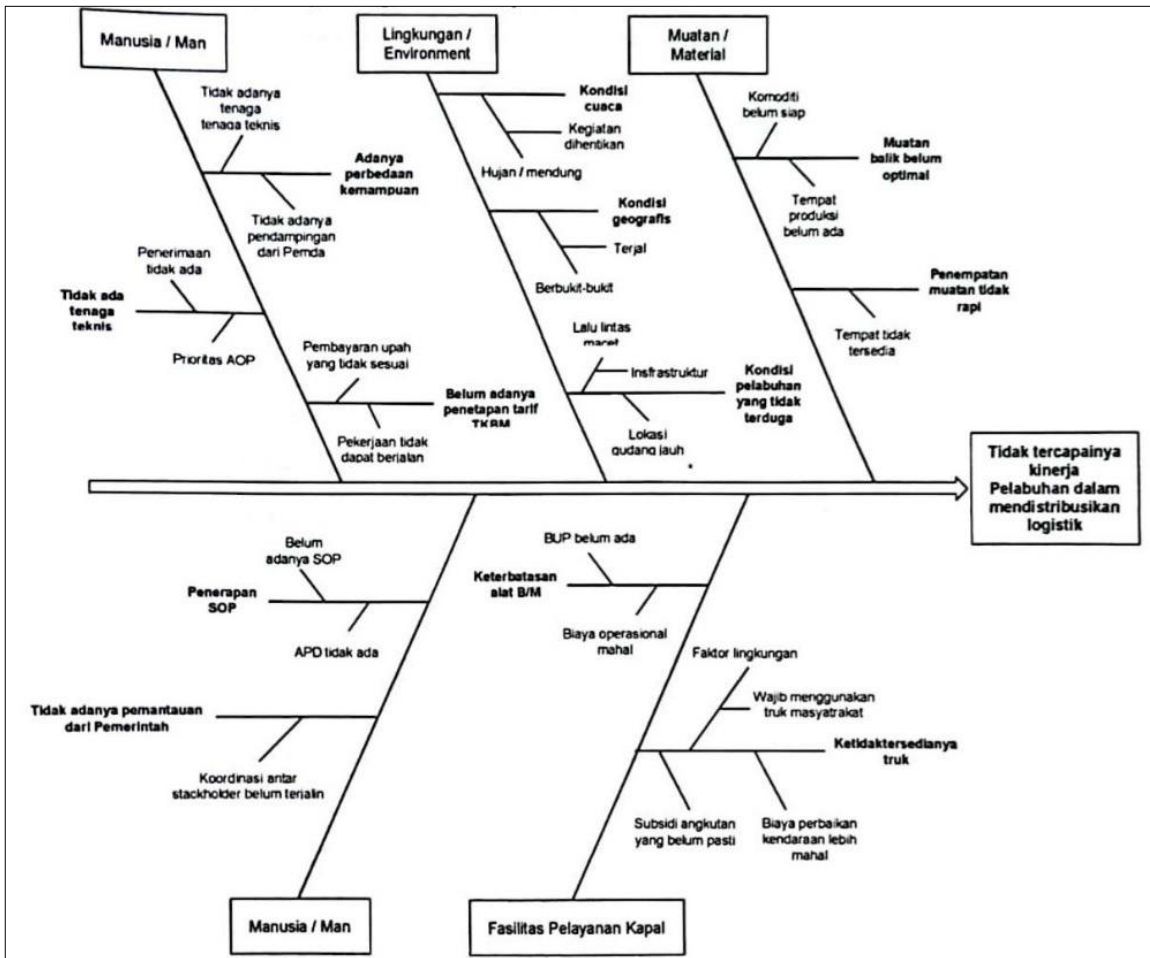
Untuk meningkatkan *B/S/H* dapat dilakukan dengan bentuk kerjasama yang baik tidak hanya oleh operator *crane* saja, tetapi juga dengan *driver*, TKBM serta semua pihak yang berpartisipasi dalam kegiatan bongkar muat petikemas. Semakin tinggi angka *B/S/H*, maka semakin tinggi kualitas bongkar muat dan juga waktu pelayanan menjadi semakin pendek tentu akan mempengaruhi *turn round time* serta mengurangi ongkos kapal.

3.2. Identifikasi Faktor-Faktor yang mempengaruhi Kinerja Pelabuhan Depapre dalam Mendistribusikan Logistik di Kabupaten Jayapura



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan dengan pihak terkait, maka ditemukan beberapa faktor penyebab tidak efektifnya kegiatan bongkar muat barang dan pendistribusian logistik di Kabupaten Jayapura yang dibagi dalam lima kategori besar.



Gambar 2. Diagram Cause and Effect (Fishbone)

3.2.1. Manusia / Man

a. Adanya perbedaan kemampuan

TKBM merupakan tenaga penunjang operasional pelabuhan serta memegang peranan penting dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal di pelabuhan serta sangat berperan juga terhadap seluruh aktivitas di suatu pelabuhan.

Dari hasil wawancara yang dilakukan, pelatihan terhadap TKBM Sinar Pauw Depapre telah dilaksanakan. Setelah dilakukannya pelatihan tersebut, para TKBM langsung dilibatkan dalam pekerjaan bongkar muat di pelabuhan Depapre, mengingat di Pelabuhan Depapre belum adanya alat bongkar muat, jadi masih menggunakan tenaga manusia.

Hingga saat ini TKBM Sinar Pauw dalam melaksanakan kegiatan b/m di pelabuhan, tidak di dampingi oleh Pemerintah / Instansi terkait yang membawahi / memantau kinerja mereka dilapangan.

b. Tidak ada tenaga teknis

Dari hasil observasi dan wawancara, ditemukan tidak adanya tenaga teknis dalam bidang pelayaran dan kepelabuhanan. Hal ini yang menyebabkan kegiatan operasional di Pelabuhan Depapre tidak dapat berjalan dengan baik, karena tanpa adanya tenaga teknis tersebut kegiatan di pelabuhan tidak dapat berjalan dengan baik, secara khusus dalam operator alat b/m, pembuatan pelaporan hasil kinerja, pengurusan dalam kegiatan yang berkaitan dengan TKBM maupun dunia pelayaran.

Peraturan yang berlaku dalam penerimaan tenaga kerja di Provinsi Papua adalah memprioritaskan tenaga kerja dari masyarakat Asli Orang Papua (AOP) berdasarkan aturan Pemerintah Daerah Provinsi Papua Nomor 4 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Ketenagakerjaan. Dengan adanya aturan ketenagakerjaan ini, diharapkan masyarakat AOP dapat memiliki kesetaraan dan kesejahteraan di tanahnya sendiri dimana



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

dapat membangun kesejahteraan ekonomi masyarakat AOP dan dapat bersaing dengan daerah diluar Provinsi Papua. Selain itu, dalam penerimaan tenaga teknis di bidang perhubungan laut, pemerintah daerah tidak pernah membuka penerimaan tenaga kerja teknis perhubungan, sehingga berdampak pada kinerja operasional pelabuhan yang tidak efisien.

c. Belum adanya penetapan tarif TKBM

Dari hasil wawancara, sejak Pelabuhan Depapre diresmikan dan telah beroperasi dengan kegiatan tol laut, hingga saat ini Pelabuhan Depapre belum mempunyai aturan / surat keputusan terkait tarif TKBM. Dengan tidak adanya penetapan tarif TKBM tersebut, kegiatan bongkar muat tidak dapat terlaksana dengan baik dimana akan berpengaruh pada hasil upah yang akan di dapat oleh TKBM. Selain itu tidak adanya penetapan tarif TKBM ini juga tentunya akan berdampak pada kesalahpahaman antara sesama TKBM bahkan kepada para pemangku kepentingan dalam hal ini Pemerintah.

3.2.2. Fasilitas Pelayanan Kapal

a. Keterbatasan alat

Berdasarkan hasil observasi, Pelabuhan Depapre hingga saat ini belum memiliki fasilitas alat bongkar muat. Hal ini disebabkan karena Pelabuhan Depapre masih dalam tahap pembangunan / pengembangan, sehingga dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat masih mengandalkan alat bongkar muat milik PT. PELNI berupa forklif dan crane kapal. Jika salah satu alat rusak, maka kegiatan bongkar muat petikemas tidak dapat dilaksanakan.

b. Ketidaktersedianya truk

Kegiatan B/M di Pelabuhan Depapre dilakukan dengan teknik *truck lossing* yakni fasilitas pengeluaran barang yang langsung dimuat diatas truck tanpa melalui gudang atau pun tempat lainnya. Kurangnya angkutan darat / truk ini sangat mempengaruhi kelancaran kegiatan bongkar muat. Hal ini dapat terjadi karena adanya pelarangan truk / pembatasan truk dari luar kawasan Pelabuhan Depapre untuk memasuki ke Pelabuhan Depapre untuk mengambil barang bongkaran. Adanya tuntutan untuk harus menggunakan truk dari masyarakat di kawasan Pelabuhan Depapre.

3.2.3. Lingkungan / Environment

a. Kondisi Cuaca

Dalam aktivitas bongkar muat *container*, cuaca yang paling tidak dapat dihindari adalah hujan, jika *container* terkena hujan permukaan *container* akan menjadi licin sehingga tidak bisa melanjutkan aktivitas bongkar muat dengan tujuan untuk menjaga keselamatan TKBM serta muatan yang berupa beras yang mudah rusak jika terkena air. Biasanya aktivitas sudah berhenti saat gerimis. Pada umumnya, kondisi cuaca yang berpengaruh dalam bongkar muat selain hujan adalah ombak yang besar dan angin yang kencang, karena kapal yang beroperasi di pelabuhan Depapre menggunakan *ship crane* untuk kegiatan *stevedoring*, maka saat ombak besar ditambah angin yang kencang membuat operator crane dan TKBM kesulitan dalam melaksanakan bongkar muat *container* karena kapal yang goyang diikuti dengan *container*.

b. Kondisi pelabuhan yang tidak terduga

Dari hasil wawancara dan observasi, penyebab ketidakefisienan pendistribusian logistik di wilayah Kabupaten Jayapura melalui Pelabuhan Depapre adalah rusaknya infrastruktur jalan dan jembatan dan kondisi geografis pelabuhan yang terdiri atas pengunungan dan sungai-sungai, dan pesisir Pantai. Ruas jalan yang menjadi prioritas pembangunan dalam mendukung kegiatan program tol laut adalah ruas jalan Kemiri – Depapre dengan total panjang jalan 16,35 km.

3.2.4. Muatan / Material

Faktor *material* yang dimaksud disini adalah komoditas utama yang ada di kawasan Depapre dimana hingga saat ini belum maksimal. Hal ini dikarenakan komoditi unggulan dari Kabupaten Jayapura berupa kebutuhan pokok belum siap dan belum adanya tempat untuk memproduksinya. Selain itu, dalam proses pemuatan batu ciping dan pasir ke dalam petikemas, muatan sering hanya diletakkan begitu saja di dermaga. Tidak adanya tempat khusus untuk meletakkan muatan tersebut, menyebabkan lapangan penumpukan dan dermaga menjadi kotor dan tentunya akan berpengaruh pada aktivitas kegiatan pelabuhan, dimana sisa-sisa dari muatan tersebut akan bercampur dengan muatan lainnya yang nantinya akan dimasukkan kedalam kontainer serta akan membuat gundukan pasir di sepanjang lapangan penumpukan yang akan berakibat pada kecelakaan kerja.



3.2.5. Metode / Methods

Standar Operasional Prosedur atau yang disingkat dengan SOP merupakan panduan bagi pelaksana kerja atau petugas dalam menjalankan tugasnya yang diharapkan mampu mempermudah kegiatan dalam mencapai tujuan dengan hasil yang diinginkan serta proses kerja yang harus dilaksanakan. SOP dibuat di dokumentasikan secara tertulis yang memuat prosedur (alur proses) kerja secara rinci dan sistematis. Tidak adanya SOP, dapat membuat efektivitas dan efisiensi suatu pekerjaan berkurang, dimana suatu pekerjaan tidak dapat berjalan dengan baik.

Dari hasil wawancara dengan pihak koperasi TKBM, tidak adanya aturan tetap yang dibuat oleh Pemerintah terkait SOP kegiatan operasional Pelabuhan Depapre, membuat pekerjaan dilapangan menjadi tidak terukur dengan baik, seperti halnya kegiatan bongkar muat yang masih dominan menggunakan tenaga manusia (TKBM) di dapati tidak adanya APD yang digunakan. Terkait hal ini tentunya akan berdampak pada keselamatan dan kesehatan kerja (K3) TKBM. Selain itu tidak adanya pemantauan langsung dari pemerintah bahkan para stackholder terkait membuat sistem kinerja di pelabuhan menjadi tidak optimal.

3.2.6. Usulan Perbaikan

Setelah dilakukan identifikasi penyebab tidak efektifnya kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Depapre dalam pendistribusian logistik di Kabupaten Jayapura, maka usulan dapat diberikan untuk meningkatkan kinerja pelayanan operasional Pelabuhan Depapre, yakni :

- a. Dalam proses pelepasan tanah, khususnya tanah ulayat semua pihak ikut terlibat dalam musyawarah terkait hak ulayat dan hasil dari musyawarah tersebut dibuatkan dalam bentuk perjanjian tertulis dan otentik, sehingga apabila dikemudian hari terjadi permasalahan atau pemerintah ingkar janji terhadap kesepakatan tersebut, maka masyarakat punya dasar yang kuat untuk menuntut pelaksanaan kewajiban dari pemerintah.
- b. Pemerintah harus kooperatif dan membuka ruang untuk kembali bermusyawarah dengan masyarakat khususnya pada suku-suku yang berada di wilayah kawasan Pelabuhan Depapre dan ruas Jalan Kemiri – Depapre yang akan dilakukan pembangunan untuk menunjang operasional pelabuhan. Hal ini sebagai wujud hadirnya Negara dalam menjamin hak-hak setiap warga negaranya.
- c. Pemerintah harus membuat Perda Khusus (Perdasus) tentang hak ulayat agar ada satu kepastian hukum bagi masyarakat pemilik tanah. Hal ini guna menghindari permasalahan yang kerap terjadi di Papua dan tentunya masyarakat yang memiliki tanah, wajib juga membayar pajak dan sebagaimana aturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah.

4. KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa analisis kinerja Pelabuhan Depapre secara keseluruhan dikategorikan baik, karena sudah mencapai standar yang ditentukan, meskipun kinerja pelayanan *B/S/H* dan tingkat pelayanan lapangan (*YOR*) dikategorikan cukup baik. Dari hasil penentuan faktor yang mempengaruhi pembangunan Pelabuhan Depapre dalam mendukung kebijakan tol laut dengan menggunakan diagram *cause and effect* ditemukan lima penyebab permasalahan yang terdiri dari manusia, fasilitas pelayanan kapal, lingkungan, muatan dan metode. Dari ke lima faktor penyebab permasalahan tersebut, ditemukan dua permasalahan yang menjadi penyebab utamanya, yaitu permasalahan hak ulayat dan infrastruktur. Proses pelepasan tanah adat terkait hak ulayat untuk pembangunan Pelabuhan Depapre di Kabupaten Jayapura telah dilakukan musyawarah dengan tokoh-tokoh adat yang ada di wilayah pembangunan pelabuhan serta ruas jalan Kemiri-Depapre yang menjadi akses utama jalan menuju ke pelabuhan, tetapi hingga saat ini pembayaran ganti rugi terkait tanah tersebut belum ada penyelesaiannya.

Dari hasil penelitian ini memberikan kontribusi kepada seluruh pemangku kepentingan, secara khusus bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Jayapura guna meningkatkan kinerja Pelabuhan Depapre dengan cara melakukan penyelesaian terlebih dahulu terkait hak ulayat masyarakat dengan membuat Peraturan Khusus terkait Hak Ulayat, sehingga tidak terjadi lagi kegiatan pembangunan fisik yang dihentikan / dipalang oleh masyarakat. Jika terselesaikan dengan baik, tentunya program pemerintah yang akan menjadikan Pelabuhan Depapre sebagai Hub Wilayah Indonesia bagian Timur ini akan tercapai dengan kinerja pelabuhan yang semakin meningkat.



UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada KSOP Kelas II Jayapura beserta staff, PT. PELNI Cabang Jayapura, Dinas Perhubungan Kabupaten Jayapura, Willem Thobias Fofid, S.Si.T, M.Pi yang membantu penulis selama melakukan penelitian, Dr. Andi Sitti Chaerunnisa M, ST., MT selaku pembimbing yang banyak memberikan masukan serta kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu dalam menyediakan data dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] M. T. Azikin, A. S. Sukri, Andriyani, and Ikhwan Amulana Hatta, "Analisis Kinerja Pelabuhan Bungkotoko Kendari Terhadap Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan (YOR)," *Stabilita*, vol. 7, no. 3, hlm. 269, Nov 2019.
- [2] Kementerian Perhubungan, Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 927 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Depapre Provinsi Papua. Indonesia, 2017.
- [3] P. Damongilala, A. Sutrisno, and J. Mende, "Pengukuran Kinerja Operasi Bongkar Muat Petikemas di Pelabuhan Bitung," *Jurnal Tekno Mesin Unsrat*, vol. 8, no. 1, hlm. 5, sJuni 2022.
- [4] P. Katias, I. Kharisma, and K. Muhammad, "Analisis Kinerja Berth Time Kapal Kargo Muatan Curah Kering dan Usulan Perbaikannya di Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya," *Business and Finance Journal*, vol 2, no. 2, Okt 2017.
- [5] D. H. Munah, I. W. Suteja, and I. G. P. Warka, "Analisis Pengukuran Kinerja Pelabuhan Laut Lembar Berdasarkan Kriteria Kinerja Pelabuhan," *Gara*, vol. 12, no. 1, Mar 2018.
- [6] Indonesia.Go.Id Portal Informasi Indonesia, "Pelabuhan Depapre Disiapkan sebagai Hub Indonesia Timur," 2022. <https://www.indonesia.go.id/kategori/editorial/3905/pelabuhan-depapre-disiapkan-sebagai-hub-indonesia-timur>

