

EFEKTIVITAS PROYEK PENYERTAAN MODAL NEGARA PADA PEMBANGUNAN DERMAGA DAN REKLAMASI LAPANGAN PENUMPUKAN PETI KEMAS DI PELABUHAN SORONG

Basyar Bustan¹⁾, Andi Maal Latief¹⁾

¹⁾Dosen Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Ujung Pandang, Makassar

ABSTRACT

The PMN program at Sorong Port in the form of Port Development and reclamation construction which was completed in 2018 with an investment value of port development of around Rp. 270 M. This investment is expected to encourage Port IV of the Sorong Indonesia Branch to overcome port density. The purpose of this study is to identify the condition of infrastructure and operational facilities at Sorong Port, analyze the potential for developing Sorong Port, and analyze the feasibility of developing Sorong Port.

The research method used is the SWOT Analysis Method. Economic feasibility analysis through IRR, NPV and Payback values. Aspects of strengths, weaknesses, opportunities and threats before the company in the Sorong Port development program carried out by the SWOT analysis show that the Sorong Port is in quadrant I of a progressive strategy, which means that the Sorong Port is a port that has opportunities to be developed. NPV, IRR, Cost Benefit Ratio, and Payback Period calculations show that the PMN project at Sorong Port in the form of Pier Development and beach reclamation for container deviations is feasible.

Keywords: *Port, Investment, Feasibility*

1. PENDAHULUAN

Sorong adalah sebuah kota yang berada di Propinsi Papua Barat yang terletak di Kawasan timur Indonesia. Kota Sorong pada mulanya merupakan salah satu kecamatan yang dijadikan pusat pemerintahan Kabupaten Sorong. Namun dalam perkembangannya telah mengalami perubahan sesuai Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 1996 tanggal 3 Juni 1996 menjadi Kota Administratif Sorong. Selanjutnya berdasarkan Undang-Undang no. 45 Tahun 1999 Kota Administratif Sorong ditingkatkan statusnya menjadi daerah otonom sebagai Kota Sorong.

Kota Sorong merupakan 1 (satu) dari 11 (sebelas) wilayah yang ditetapkan pemerintah sebagai KEK (Kawasan Ekonomi Khusus) yang ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2016. Penetapan KEK Sorong diharapkan dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi baru di timur Indonesia yang turut sejalan dengan salah satu prinsip Nawacita, yakni membangun Indonesia dari pinggiran. Berlokasi di Distrik Mayamuk, KEK Sorong dibangun di atas lahan seluas 523,7 Ha dan secara strategis berada pada jalur lintasan perdagangan internasional Asia Pasifik dan Australia.

Saat ini pemerintah berupaya untuk menerapkan pola *integrated sea port* dengan menetapkan 7 (tujuh) Pelabuhan sebagai hub Internasional. Diantaranya adalah Pelabuhan Sorong. Tujuh hub internasional ini nantinya diintegrasikan dengan trayek tol laut domestik. Salah satu tantangan mewujudkan pola tersebut di Pelabuhan Sorong adalah menumbuhkan produksi lokal yang dapat menjamin ketersediaan muatan bagi kapal yang akan kembali dari Sorong, karena yang menjadi masalah, pada saat kapal kembali dari Sorong muatannya kosong sehingga ongkos logistik menjadi mahal.

Kesiapan dermaga, penataan lahan penumpukan, evaluasi jumlah kapal yang terus bertambah, dan poin krusial lainnya merupakan hal yang membutuhkan perhatian jika Pelabuhan Sorong direncanakan menjadi pelabuhan utama di Indonesia Timur. Hal tersebut sangat bergantung pada kesiapan fasilitas pelabuhan, khususnya dermaga penyandaran kapal dan kapasitas lapangan penumpukan petikemas.

Bersumber dari data proposal Penyertaan Modal Negara PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero), dalam rangka meningkatkan nilai dan mengoptimalkan peran Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebagai agen pembangunan nasional maka pemerintah memberikan anggaran Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada beberapa BUMN dan salah satunya adalah PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero), dimana untuk PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) terdapat 9 lokasi Pelabuhan yang menjadi target pengembangan pelabuhan yaitu Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Kendari New Port, Pelabuhan Tarakan, Pelabuhan Ambon, Pelabuhan Ternate, pelabuhan Sorong, Pelabuhan Manokwari, Pelabuhan Jayapura dan Pelabuhan Merauke dengan nilai investasi

¹ Korespondensi penulis: Nama A, Telp 085298596285, nama.a@poliupg.ac.id

PMN sebesar 2 Triliun Rupiah yang diberikan pada tahun 2015 untuk durasi pelaksanaan dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2018.

Untuk program PMN di Pelabuhan Sorong sendiri, berupa Pembangunan Dermaga dan Reklamasi Lapangan Penumpukan yang telah selesai dilaksanakan per tanggal 14 Desember 2018 dengan nilai investasi pengembangan pelabuhan sekitar Rp 270 M (Proposal Program PMN PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero), 2015). Investasi tersebut diharapkan dapat mendorong Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Sorong untuk mengatasi kepadatan operasional pelabuhan dan target pendapatan yang dibebankan.

Adapun isu-isu kerugian BUMN atas pemberian dan PMN dan pengelolaannya pada investasi yang tidak efektif sehingga sangat penting untuk dilakukan evaluasi terhadap proyeksi pendapatan, kajian kelayakan ekonomi dan upaya-upaya strategis untuk mengetahui seberapa efektif program anggaran PMN dalam mengurai kepadatan operasional di Pelabuhan Sorong. Beberapa permasalahan yang terjadi dapat dirumuskan, bagaimana kondisi infrastruktur eksisting Pelabuhan Sorong saat ini, bagaimana potensi pengembangan Pelabuhan Sorong, apakah anggaran Penyertaan Modal Negara (PMN) efektif untuk pengembangan Pelabuhan Sorong?

Adapun tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi kondisi fasilitas infrastruktur dan operasional eksisting Pelabuhan Sorong; menganalisis potensi pengembangan Pelabuhan Sorong, menganalisis kelayakan anggaran PMN terhadap pengembangan Pelabuhan Sorong.

Manfaat penelitian ini adalah memberikan masukan bagi pengambil keputusan dalam menentukan strategi pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Sorong selanjutnya. dapat menjadi referensi pengembangan bisnis pada instansi kepelabuhanan khususnya di Pelabuhan Sorong, menjadi literatur atau referensi untuk penelitian selanjutnya yang membahas tentang manajemen pengembangan pelabuhan.

Undang Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan: Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas 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 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. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya. Pelabuhan menjadi jembatan penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi. Adapun peran yang tidak kalah pentingnya adalah sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan lain sebagainya.

Fungsi utama pelabuhan adalah untuk perpindahan muatan dan fungsi industri. Pelabuhan merupakan suatu perusahaan dalam sistem ekonomi yang melibatkan perubahan struktur akibat keterlibatan berbagai pihak yang terkait dengan aktifitas pelabuhan. Pihak-pihak tersebut antara lain: pengusaha pelabuhan selaku operator pelabuhan, pemilik kapal, pengirim barang selaku pemakai jasa pelabuhan dan pemerintah. Pengusaha pelabuhan melengkapi fasilitas-fasilitas terhadap keperluan kegiatan kapal di pelabuhan, peralatan tambat, kegiatan bongkar dan muat di dermaga, pengecekan barang, pergudangan, penyediaan jaringan transportasi lokal di kawasan pelabuhan lainnya. Pemilik kapal membutuhkan pelayanan kapal selama di pelabuhan seefisien mungkin sehingga waktu kapal di pelabuhan dapat dipercepat. Pengirim barang membutuhkan jaminan atas terselenggaranya aliran barang keluar masuk pelabuhan dalam keadaan baik dan lancar, sehingga biaya yang terjadi serendah mungkin.

Penyertaan Modal Negara adalah pemisahan kekayaan negara dari APBN atau penetapan cadangan perusahaan atau sumber lain untuk dijadikan sebagai modal BUMN dan/atau Perseroan Terbatas lainnya, dan dikelola secara korporasi (Pasal 1 angka 7, PP No.4 Tahun 2005). Penyertaan modal pemerintah pusat/daerah adalah pengalihan kepemilikan barang milik negara/daerah yang semula merupakan kekayaan yang tidak dipisahkan menjadi kekayaan yang dipisahkan untuk diperhitungkan sebagai modal/saham negara atau daerah pada badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum lainnya yang dimiliki negara. (PP No.6 Tahun 2006 Pasal 1 angka 19).

Analisis SWOT adalah analisis kondisi internal maupun eksternal suatu Organisasi/perusahaan yang selanjutnya akan digunakan sebagai dasar untuk merancang strategi dan program kerja. Analisis internal meliputi penilaian terhadap faktor kekuatan (*Strengths*) dan kelemahan (*Weakness*). Sementara, analisis eksternal mencakup faktor peluang (*Opportunity*) dan tantangan (*Threats*).

Peramalan adalah prediksi, proyeksi, atau perkiraan yang akan terjadi di masa depan. Karena masa depan itu tidak dapat dipastikan, dibutuhkan beberapa sistem peramalan baik implisit maupun eksplisit. Tujuannya adalah untuk menggunakan informasi yang ada sekarang sebagai arahan di masa depan.

Peramalan (*forecasting*) merupakan nilai-nilai sebuah peubah kepada nilai yang diketahui dari peubah tersebut atau peubah yang berhubungan. Meramal juga dapat didasarkan pada keahlian penilaian, yang pada gilirannya didasarkan pada data historis dan pengalaman.. Ada 2 (dua) metode peramalan yang paling umum digunakan yaitu : Analisis Time Series merupakan metode peramalan kuantitatif untuk menentukan pola data masa lampau yang dikumpulkan berdasarkan urutan waktu, yang disebut data time series. Analisis Regresi merupakan salah satu metoda statistik peramalan jasa angkutan laut. Analisis regresi merupakan analisis antara variabel terikat (Y) dan variabel bebas (X). Variabel bebas (X) dapat lebih dari satu.

Studi kelayakan bisnis adalah suatu perhitungan tentang layak atau tidaknya suatu proyek bisnis dalam hal ini merupakan proyek investasi. Maksud kelayakan adalah prakiraan bahwa proyek akan dapat menghasilkan keuntungan yang layak bila dioperasionalkan. Dengan menganalisis, *Net Present Value* (NPV), *Payback Period* (PBP), *Internal Rate Return* (IRR), *Cost and Benefit Ratio*, *Return On Investment* (ROI)

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini mengenai analisis tentang potensi pengembangan Pelabuhan Sorong serta analisis mengenai efektifitas program Penyertaan Modal Negara (PMN) Pada Pelabuhan Sorong dengan menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif untuk mendapatkan skala prioritas tentang pengembangan pelabuhan sorong.

Kondisi Pelabuhan Sorong saat ini didapatkan dari data operasioanl pelabuhan sorong beberapa tahun terakhir untuk selanjutnya dilakukan analisis mengenai kondisi eksisting pelabuhan serta langkah-langkah prioritas untuk pengembangan selanjutnya untuk peningkatan kinerja perusahaan dengan metode SWOT, data project PMN diperoleh dari data proyek Pelabuhan Sorong untuk selanjutnya dilakukan analisis mengenai efektifitasnya terhadap kondisi eksisting Pelabuhan Sorong disertai dengan kajian kelayakan ekonomi untuk mendukung langkah strategis pengembangan Pelabuhan Sorong.

Tempat penelitian berada di Pelabuhan Sorong yang berada di Provinsi Papua Barat Kota Sorong, dengan titik koordinat 00°53'00"LS / 131°10'00"LT 00°51'00"LS / 131°13'12"LT. Propinsi dengan luas wilayah 414.800 Km² ini terletak diantara 130° Bujur Timur dan 225° Lintang Utara-9° Lintang Selatan dengan ketinggian 3 meter dari permukaan laut dan suhu udara minimum ±23,10 C, suhu udara maksimum ±33,70 c, curah hujan tercatat 2.991 mm, curah hujan cukup merata disepanjang tahun. Luas wilayah kota Sorong 1.105 km² yang terdiri dari 6 distrik dan 32 kelurahan.

Sumber dan jenis data yang diperoleh adalah data primer dan data sekunder, data primer dipreoleh melalui environmental scanning, wawancara langsung dan penyebaran kuesioner SWOT (lingkungan internal dan lingkungan eksternal). Unit analisis penelitian ini adalah pejabat dan staf yang turut serta dalam rencana pengembangan Pelabuhan Sorong serta responden beberapa *stakeholder* atau pengguna jasa Pelabuhan Sorong.

Adapun data sekunder merupakan data yang diperoleh langsung dari laporan dan jurnal perusahaan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Sorong, baik itu data yang bersifat kualitatif maupun kuantitatif. Pengumpulan data dilakukan dalam berbagai sumber dan cara. Dilihat dari sumber datanya, maka pengumpulan data dapat menggunakan sumber data sekunder yang merupakan sumber yang tidak langsung, misalnya lewat dokumen atau laporan-laporan terkait rancangan strategis jangka panjang perusahaan. Dilihat dari segi cara atau teknik pengumpulan datanya, maka teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan observasi dan dokumentasi. Observasi adalah suatu aktivitas pengamatan terhadap suatu proses atau objek tentu dengan bermaksud untuk memahami suatu fenomena berdasarkan pengetahuan atau gagasan dasar yang telah dimiliki. Dokumentasi dapat diartikan sebagai suatu cara pengumpulan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada atau catatan-catatan yang tersimpan, baik itu dapat berupa transkrip, buku, surat kabar, dan lain sebagainya.

Metode penelitian yang digunakan adalah Metode Analisis SWOT. Dengan analisis metode ini, akan diketahui rekomendasi strategi pengembangan Pelabuhan Sorong melalui posisi kuadran SWOT. Setelah itu akan dilanjutkan dengan analisis kelayakan ekonomi melalui nilai IRR, NPV dan Payback Periodnya. Dalam

proses analisis dilakukan tahapan Pengumpulan Data, Proyeksi/Peramalan (Forecasting), Analisis data Internal dan Eksternal, Analisis Kelayakan Ekonomi

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dan pembahasan ditulis dengan huruf Times New Roman, font 11, spasi 1, dan 1 kolom. Bagian ini merupakan pemaparan hasil penelitian yang sudah diperoleh baik dalam bentuk gambar/grafik atau tabel yang dilengkapi dengan penjelasan dan analisis berdasarkan kaidah-kaidah ilmiah. Jumlah halaman keseluruhan artikel ini maksimal 6 (enam) halaman termasuk daftar pustaka. Gambar (termasuk grafik) dan tabel harus jelas dan dilengkapi keterangan gambar atau judul tabel yang proporsional.

Berdasarkan data dari PT Pelindo IV (Persero) didapatkan bahwa operasional Pelabuhan Sorong meliputi empat bisnis utama pelabuhan, yaitu kunjungan kapal, arus penumpang, arus barang, dan arus peti kemas. Namun dalam penyusunan skripsi ini akan berfokus pada bisnis pelayanan petikemas dan pelayanan kapal petikemas. Kondisi eksisting Lapangan Penumpukan Pelabuhan Sorong memiliki luas lahan 2,7 Ha, sedangkan luas tambahan Lapangan Penumpukan yang dianggarkan melalui investasi Proyek PMN seluas 5 Ha hanya sampai pada tahap pekerjaan pembangunan penahan tanah dan timbunan tanah sehingga lahan tersebut belum siap digunakan/beroperasi. Agar dapat beroperasi, lahan reklamasi tersebut harus dilanjutkan ke tahap perkerasan lantai dan pengadaan fasilitas pendukung Lapangan penumpukan menggunakan anggaran investasi internal PT Pelindo IV (Persero).

Dari data laporan operasional diperoleh nilai kinerja BOR (*Berth Occupancy Ratio*) untuk mengukur tingkat kepadatan dermaga dan nilai YOR (*Yard Occupancy Ratio*) untuk mengukur tingkat kepadatan lapangan penumpukan. Semakin tinggi angka tersebut maka semakin tinggi pula kepadatan pemakaian dermaga dan lapangan penumpukan. Sebagaimana diperoleh angka BOR dan YOR Pelabuhan Sorong pada tahun 2018 masing-masing 82,13% dan 75,21%. Angka tersebut telah melewati batas efektifitas sebagaimana telah ditetapkan oleh UNCTAD (*United Nation Corporate Trade and Development*) sebesar 70%. Sehingga untuk mengurai kepadatan tersebut dianggap perlu dilakukan pengembangan baik dari dermaga maupun lapangan penumpukan.

Dalam studi ini dilakukan proyeksi terhadap beberapa parameter yang mendukung operasional pelabuhan terkhusus pada proyeksi Kapal kaitannya dengan kebutuhan dermaga serta proyeksi arus bongkar muat petikemas kaitannya dengan kebutuhan Lapangan Penumpukan, dengan skenario sebagai berikut : Proyeksi potensi hinterland meliputi jumlah penduduk dan PDRB dilakukan dengan dua metode, yaitu metode pertumbuhan dan metode time series (trend data) untuk mendapatkan proyeksi moderat. Proyeksi kunjungan kapal dilakukan dengan cara membagi arus bongkar muat petikemas dengan kapasitas kapal petikemas yang berkunjung ke pelabuhan. Proyeksi arus bongkar muat peti kemas dilakukan dengan dua metode, yaitu metode pertumbuhan dan metode regresi untuk mendapatkan proyeksi moderat. Metode regresi menggunakan variabel bebas jumlah penduduk dan PDRB serta variabel terikat adalah arus bongkar muat petikemas. Regresi yang digunakan adalah regresi linear satu variable dan dua variable.

Metodologi yang digunakan dalam melakukan peramalan (forecasting) atau proyeksi arus kapal dan petikemas pada waktu yang akan datang, selama masa perencanaan pengembangan 20 tahun kedepan sampai dengan tahun 2037. Sebagai dasar peramalan adalah data statistik arus kunjungan kapal peti kemas dan petikemas masa lampau yang terjadi pada Pelabuhan Sorong sejak tahun 2014 sampai dengan tahun 2018.

Proyeksi dimaksudkan untuk mengetahui permintaan atas layanan kapal dan petikemas yang selanjutnya digunakan untuk menetapkan kebutuhan fasilitas pelabuhan pada tahun-tahun tertentu sesuai tahap-tahap perencanaan program pengembangan pelabuhan yang berkaitan dengan realisasi program pemerintah yakni proyek Penyertaan Modal Negara.

Indikator sosio-ekonomi yang digunakan dalam memproyeksikan permintaan adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) dan jumlah penduduk di wilayah hinterland. Data histori penduduk dan PDRB diperoleh dari data yang dikeluarkan secara resmi oleh BPS. PDRB mencerminkan keadaan dan pertumbuhan perekonomian daerah, sehingga merupakan indikator yang memiliki kaitan erat dengan perkembangan perdagangan di daerah tersebut sedangkan penduduk merupakan subyek ekonomi yang membangkitkan adanya permintaan akan barang dan jasa-jasa. Jumlah penduduk dan PDRB pada tahap-tahap tahun perencanaan diproyeksikan dengan menggunakan metode regresi dan analisa pertumbuhan.

Dua skenario proyeksi dilakukan dalam meramalkan jumlah penduduk hinterland pelabuhan Sorong pada tahun tahapan perencanaan yaitu menggunakan metode trend dan metode rerata pertumbuhan sebesar

3.11% serta proyeksi moderat yang merupakan rerata dari model trend dan model rerata pertumbuhan. Dengan menggunakan data penduduk wilayah hinterland pelabuhan Sorong maka jumlah penduduk dapat diproyeksi. Untuk data PDRB wilayah hinterland pelabuhan Sorong, diketahui bahwa PDRB hinterland cenderung naik dengan rerata pertumbuhan sebesar 10,32%.

Berdasarkan arus bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Sorong, diperoleh bahwa volume bongkar muat peti kemas dari tahun 2010 sampai 2018 cukup besar dan relatif naik dengan rata-rata pertumbuhan 5,98%. Adapun realisasi semester I tahun 2019 arus bongkar muat petikemas yang diperoleh dari dokumen laporan perusahaan yaitu 25.551 teus. Berdasarkan data operasional pelabuhan Sorong dari PT. Pelindo IV (Persero) diperoleh jenis dan ukuran kapal yang bersandar di pelabuhan Sorong. Kunjungan kapal pada tahun mendatang diproyeksikan dengan cara membagi volume muatan dengan kapasitas kapal. Kapasitas kapal yang digunakan berbeda-beda tergantung dari ukurannya. Realisasi semester I sesuai laporan perusahaan dieperoleh jumlah kunjungan kapal petikemas sebesar 67 kunjungan kapal.

Untuk mengetahui posisi perusahaan dalam kuadran TOWS, dilakukan perbandingan nilai faktor internal (kekuatan - kelemahan) untuk menentukan titik pada sumbu x dan perbandingan nilai faktor eksternal (peluang - ancaman) untuk menentukan titik pada sumbu y dengan hasil sebagai berikut :

Sumbu X	=	Strength – Weakness
	=	1,58 – 1,46
	=	0,12
Sumbu Y	=	Opportunity – Threats
	=	1,88 – 1,40
	=	0,48

Letak Pelabuhan Sorong berada pada kuadran 1 (positif, positif) yang artinya bahwa Pelabuhan Sorong merupakan sebuah pelabuhan yang kuat dan berpeluang. Pelabuhan Sorong dalam kondisi prima dan mantap, hal ini dapat dilihat dari internal dan eksternal pelabuhan yang berada dalam situasi yang menguntungkan. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah Progresif, artinya Pelabuhan Sorong harus terus melakukan ekspansi (perluasan) terutama perluasan terhadap area pelabuhan. Perluasan area pelabuhan diperlukan untuk menangani lonjakan arus pertumbuhan barang dan penumpang yang terjadi di Pelabuhan Sorong.

Sehingga dapat disimpulkan berdasarkan Analisis faktor eksternal dan internal melalui metode SWOT, diperoleh bahwa Pelabuhan Sorong layak dilakukan pengembangan dengan anggaran PMN.

Kelayakan Ekonomi Pekerjaan Pembangunan Dermaga NPV (*Net Present Value*) sebesar Rp 64.514.861.620,- . Secara teori jika $NPV > 0$ (positif) maka proyek tersebut layak dilaksanakan. IRR (*Internal Rate of Return*) sebesar 15,25% . Secara teori jika $IRR > discount\ factor$ investasi maka layak dan jika $IRR < discount\ factor$ maka proyek tersebut tidak layak. Dengan demikian nilai IRR di atas $discount\ factor$ 10%, sehingga proyek Perkerasan Lapangan Penumpukan layak untuk dilaksanakan. *Cost Benefit Ratio* sebesar 2,71, dimana secara teori jika $Cost\ Benefit\ Ratio \geq 1$ maka usulan proyek tersebut dapat diterima. *Payback Period* selama 5 tahun 11 bulan, dimana waktu tersebut masih relatif di bawah dibandingkan dengan masa ekonomis konstruksi dermaga selama 10 tahun. Dengan demikian Pembangunan Dermaga tersebut layak dilaksanakan.

4. KESIMPULAN

1. Kinerja operasional tahun 2018 berupa BOR (*Berth Occupancy Ratio*) sebesar 67.95% dan YOR (*Yard Occupancy Ratio*) sebesar 75.00%. Angka tersebut telah melewati batas efektifitas kinerja Pelabuhan sebagaimana telah ditetapkan oleh UNCTAD (*United Nation Corporate Trade and Development*) sebesar 70%, bila mana tidak dilakukan pengembangan dermaga dan Container yard maka akan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan trafik kapal dan barang sehingga akan mencapai 100% pada tahun 2024 untuk BOR (*Berth Occupancy Ratio*) dan tahun 2025 untuk YOR (*Yard Occupancy Ratio*).
2. Panjang dermaga eksisting 221 m diperoleh nilai kinerja operasional BOR sebesar 75.40% di tahun 2018 dan setelah dilakukan penambahan panjang dermaga dari program Penyertaan Modal Negara (PMN) sepanjang 250 maka nilai BOR dapat tereduksi menjadi 35.47% yang bertahan sampai dengan tahun 2028 untuk memenuhi standar UNCTAD
3. Luasan Container Yard (CY) eksisting 2,7 Ha, nilai YOR sebesar 75% di tahun 2018. Dan setelah dilakukan penambahan Container Yard (CY) dengan luasan asumsi 5 Ha maka nilai

YOR dapat direduksi menjadi 26% yang bertahan sampai dengan untuk memenuhi standarUNCTAD (*United Nation Corporate Trade and Development*).

4. Aspek kekuatan, kelemahan, peluang serta ancaman dalam eksistensi perusahaan dalam program pengembangan Pelabuhan Sorong yang kami lakukan dengan SWOT analisis menunjukkan bahwa Pelabuhan Sorong berada di kuadran I penerapan strategi progresif, yang berarti bahwa Pelabuhan Sorong merupakan sebuah pelabuhan yang kuat dan berpeluang untuk dikembangkan.
5. Aspek ekonomi tentang program Penyertaan Modal Negara (PMN) berupa Pengembangan Dermaga dan Reklamasi Container Yard. Terdapat sedikit perbedaan antara Nilai kontrak realisasi dengan nilai program project yang di kaji. Namun setelah dilakukan pengkajian ulang terkait kelayakan ekonomi dengan memperhitungkan kembali NPV, IRR, *Cost Benefit Ratio* dan *Payback Period*. Diperoleh hasil evaluasi yang menunjukkan bahwa Proyek Penyertaan Modal Negara (PMN) di Pelabuhan Sorong berupa Pembangunan Dermaga dan Reklamasi Lapangan Penumpukan Petikemas layak dilaksanakan.

5. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Triadmojo, Bambang.2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta : Beta Offset
- Rangkuti, Freddy.1997.*Teknik Membedah Kasus Bisnis Analisis SWOT*. Jakarta : Gramedia
- Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.2006.*Cetak Biru (Blue Print) Pembangunan Transportasi Laut*. Jakarta.
- [2] Sagisolo, Jembris. 2014. *Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Sorong*. 2(1):1-3.
- Solossa, Yamsos Appi.2013. *Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Laut Sorong di Kota Sorong*. 1(10) : 1-3.
- [3] Idrus, Mislihah.2013. *Analisa Kapasitas Optimal Lapangan Penumpukan Terminal Petikemas Makassar berdasarkan Operator dan Penggunaan Pelabuhan*. 11(1) : 2-4.
- [4] Chairul Imam Shaleh. 2013. *Analisis Strategis Pengembangan Pelabuhan Utama pada Koridor Sulawesi*. Skripsi. Universitas Hasanuddin.
- [5] Heriyanto Rantelino.2015. *Analisis Strategis Pengembangan Pelabuhan Garongkong Barru*. Skripsi. Universitas Hasanuddin.
- [6] Rusda Irawati. 2011. *Analisis SWOT Pelabuhan Ferry Internasional Sekupang*. Skripsi. Politeknik Negeri Batam. Biro Analisa Anggaran dan Pelaksanaan APBN Setjen DPR RI. 2016. *Penyertaan Modal Negara kepada BUMN*, (Online), (<http://www.dpr.go.id/doksetjen/dokumen/biro-apbn-apbn-Penyertaan-Modal-Negara-pada-BUMN-1441158796.pdf>.)
- [7] Alfratiwi Handayani. 2010. *Penyertaan Modal Negara di BUMN serta Pro dan Kontra Kerugiannya*, (Online), (https://www.academia.edu/36196278/Penyertaan_Modul_Negara_di BUMN), *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.44 Tahun 2005 Tentang Tata Cara Penyertaan dan Penatausahaan Modal Negara Pada Badan Usaha Milik Negara dan Perseroan Terbatas*. Jakarta.

6. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Politeknik Negeri Ujung Pandang yang telah memberikan kesempatan dalam penelitian ini