



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 62 TAHUN 2006

TENTANG

**RENCANA INDUK PELABUHAN KABIL
DI BATAM PROVINSI KEPULAUAN RIAU**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Membaca : 1. surat Gubernur Riau Nomor 552/Dishub/81.05 tanggal 16 April 2004 mengenai Rencana Pengembangan Pelabuhan Batam;
2. surat Walikota Batam Nomor 697/552.3/VIII/2005 tanggal 27 Agustus 2005 mengenai Rekomendasi Rencana Induk Pelabuhan dan DLKR/ DLKP Kota Batam;
- Menimbang : a. bahwa berdasarkan Pasal 13 Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, diatur bahwa untuk kepentingan penyelenggaraan pelabuhan umum, penyelenggara pelabuhan wajib menyusun rencana induk pelabuhan pada lokasi yang telah ditetapkan;
- b. bahwa rencana induk pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, untuk pelabuhan Internasional Hub, Internasional dan Nasional ditetapkan oleh Menteri Perhubungan setelah mendapat rekomendasi dari Gubernur dan Bupati/Walikota;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana tersebut huruf a dan huruf b, serta untuk memberikan pedoman bagi pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Kabil, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Pelabuhan Kabil di Pulau Batam Provinsi Kepulauan Riau;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3493);
2. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 115, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3501);

3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4437);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Tahun 2000 Nomor 160, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4001);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4145);
6. Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 62 Tahun 2005;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 43 Tahun 2005 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2006;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG RENCANA INDUK PELABUHAN KABIL DI BATAM PROVINSI KEPULAUAN RIAU.**

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan ini, yang dimaksud dengan :

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

2. Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.
3. Rencana Induk Pelabuhan Kabil untuk selanjutnya disebut rencana induk adalah pedoman pembangunan Pelabuhan Kabil yang mencakup keseluruhan kebutuhan dan penggunaan daratan serta perairan untuk kegiatan kepelabuhanan dan kegiatan penunjang pelabuhan dengan mempertimbangkan aspek-aspek teknis, pertahanan keamanan, sosial budaya serta aspek-aspek terkait lainnya.
4. Rencana Tapak adalah proses lanjut dari Rencana Induk Pelabuhan Kabil yang mencakup rancangan tata letak pelabuhan yang bersifat teknis dan konseptual, perletakan setiap fungsi lahan, perletakan masa bangunan dan rencana teknis dari setiap elemennya yang dilengkapi dengan konsepsi teknis dari bangunan, fasilitas dan prasarananya.
5. Rencana Teknis Terinci adalah penjabaran secara rinci rencana tapak sebagaimana dasar kegiatan pembangunan Pelabuhan Kabil yang mencakup gambar dan spesifikasi teknis bangunan, fasilitas dan prasarana termasuk struktur bangunan dan bahannya.
6. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

BAB II

PENYELENGGARAAN KEGIATAN

Pasal 2

- (1) Rencana Induk Pelabuhan di Pulau Batam yang ditetapkan dalam Peraturan ini adalah Pelabuhan Kabil.
- (2) Untuk menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan pada Pelabuhan Kabil yang meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya serta pengembangannya sesuai rencana induk dibutuhkan lahan daratan seluas ± 1.600.000 M² dan area perairan 3.067,9 Ha.

Pasal 6

Pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan dilaksanakan dengan mempertimbangkan prioritas kebutuhan dan kemampuan pendanaan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 7

Pelaksanaan pembangunan dan pengembangan pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib dilakukan dengan memperhatikan aspek lingkungan, didahului dengan studi lingkungan.

BAB IV

PENGGUNAAN DAN PEMANFAATAN LAHAN

Pasal 8

Rencana penggunaan dan pemanfaatan lahan untuk keperluan peningkatan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya serta pengembangan Pelabuhan Kabil sebagaimana tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

Pasal 9

Dalam hal penggunaan dan pemanfaatan lahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 terdapat area yang dikuasai pihak lain, pelaksanaannya harus didasarkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 3

Batas kebutuhan lahan daratan dan area perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, digambarkan oleh garis yang menghubungkan titik-titik koordinat seperti tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

BAB III

PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN FASILITAS

Pasal 4

(1) Rencana pembangunan fasilitas Pelabuhan Kabil untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa kepelabuhanan dilakukan berdasarkan perkembangan angkutan laut, sebagai berikut :

- a. Tahap I, jangka pendek, dari tahun 2007 s.d 2011;
- b. Tahap II, jangka menengah, dari tahun 2012 s.d 2020;
- c. Tahap III, jangka panjang, dari tahun 2021 s.d 2030.

dengan rincian sebagaimana tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

(2) Fasilitas pelabuhan yang direncanakan untuk dibangun dan dikembangkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sebagaimana tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

Pasal 5

Rencana tapak dan rencana teknis terinci untuk pelaksanaan pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan disahkan oleh Direktur Jenderal .

BAB V
PENUTUP
Pasal 10

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

Pasal 11

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan .

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 7 Nopember 2006

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

M. HATTA RAJASA

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan;
4. Menteri Keuangan;
5. Menteri Dalam Negeri;
6. Menteri Kehakiman dan HAM;
7. Menteri Perindustrian;
8. Menteri Perdagangan;
9. Menteri Kelautan dan Perikanan;
10. Menteri Pekerjaan Umum;
11. Menteri Negara BUMN;
12. Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala BAPPENAS;
13. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kepala Badan Litbang Perhubungan;
14. Gubernur Kepulauan Riau;
15. Ketua Otorita Batam;
16. Walikota Batam;
17. Para Kepala Biro di lingkungan Setjen Departemen Perhubungan;
18. Kakanpel Batam.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN



DAFTAR ISI

Hal

1.	Pendahuluan	
	11. Latar Belakang	1
	12. Maksud dan Tujuan	2
	13. Dasar Hukum	2
2.	Kondisi Yang Ada di Pelabuhan Kabil	
	21. Fasilitas yang Ada di Pelabuhan Kabil	3
	22. Realisasi Arus Barang, Kunjungan Kapal dan Penumpang di Pelabuhan Kabil	3
3.	Rencana Pengembangan Kawasan Pulau Batam	
	31. Visi dan Misi Kota Batam	6
	32. Misi Pembangunan Daerah	6
	33. Strategi Pembangunan Daerah Kota Batam	7
	34. Pola Dasar Pembangunan Daerah Kota Batam	7
4.	Prkiraan Volume Barang dan Kunjungan Kapal	
	41. Prakraan Volume Barang	8
	42. Prakraan Jumlah Kunjungan Kapal	8
5.	Rencana induk Pelabuhan Kabil	
	51. Strategi Pengembangan Pelabuhan-pelabuhan di Pulau Batam.....	9
	51. Rencana Pengembangan Pelabuhan Kabil	9
	53. Rencana Tata Guna Lahan Pelabuhan Kabil	10
	54. Sasaran Kinerja Pelayanan Pelabuhan Kabil	11
	55. Kebutuhan Fasilitas Kepelabuhanan dan Peralatan Bongkar Muat Pelabuhan	11
	55. Rencana Area Perairan	13
	57. Kelayakan Ekonomi	16
6.	Pokok Kajian Terhadap Lingkungan	
	6.1. Kondisi Saat Ini	16
	6.2. Prakraan Dampak dan Langkah-langkah Penanggulangan	16

RENCANA INDUK PELABUHAN KABIL PROVINSI KEPULAUAN RIAU

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Master Plan pengembangan pelabuhan - pelabuhan di Pulau Batam telah dipersiapkan oleh tim Otorita Batam selaku penyelenggara pelabuhan yang meliputi Pelabuhan Sekupang, Batu Ampar, Kabil dan Nongsa serta Batam Center.

Dengan mempertimbangkan lokasi yang dekat dengan jalur pelayaran internasional dan pelabuhan Singapura yang merupakan pelabuhan Hub Internasional terbesar di dunia, Pulau Batam direncanakan oleh Pemerintah untuk menjadi salah satu pelabuhan laut yang akan menjadi pintu gerbang ekspor dan impor bagi daerah lain di Indonesia.

Perkembangan kawasan Pulau Batam menuntut pengembangan fasilitas Pelabuhan Laut yang memadai, oleh karena itu pengembangan pelabuhan perlu ditangani dengan seksama dalam konteks pengembangan pelabuhan terpadu saat ini dan di masa yang akan datang.

Rencana pengembangan dan peningkatan pelabuhan yang akan dilakukan harus mempertimbangkan semaksimal mungkin kelayakan fisik dan lingkungan pelabuhan serta kelayakan ekonomi dan finansial. Kondisi maksimal ini kemudian dioptimalisasi dengan pemanfaatan ruang secara ideal sehingga dapat menjamin kelancaran angkutan barang dan penumpang. Pemanfaatan ruang ini dimaksudkan untuk menampung kegiatan bongkar muat baik kapal untuk kegiatan antar pulau maupun kegiatan pelayaran internasional.

Dengan perkembangan serba cepat dalam iklim perekonomian regional dan nasional, pengembangan pelabuhan Pulau Batam harus mampu menampung lalu lintas sesuai standar internasional guna menjamin efisiensi dan efektifitas investasi prasarana pengembangan Pulau Batam.

Pelabuhan Kabil sebagai salah satu pelabuhan besar yang ada di Pulau Batam diproyeksikan untuk menjadi salah satu pintu gerbang arus barang dari dan menuju Pulau Batam serta diharapkan dapat berperan sebagai pelengkap Pelabuhan Singapura. Untuk itu diperlukan perencanaan yang matang agar Pelabuhan Kabil dapat menjalankan peran dan fungsinya secara efektif dan efisien dengan kinerja yang tinggi serta didukung oleh kondisi lingkungan yang sesuai.

1.2. Maksud dan Tujuan

Maksud dilakukannya Penyusunan Rencana Induk (Master Plan) Pelabuhan Kabil adalah :

- a. Tersusunnya Rencana Induk Pelabuhan Kabil yang terintegrasi dengan wilayah hinterland yang berpedoman pada Pedoman Teknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan (yang diterbitkan oleh Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut), yang berkualitas dan berwawasan lingkungan sesuai dengan fungsi yang dimiliki pada setiap peruntukan kawasan.
- b. Tersusunnya rencana teknis dan tahapan pembangunan Pelabuhan Kabil dengan dukungan fasilitas yang lengkap dan modern hingga mampu memberikan pelayanan sebagai pelabuhan internasional, terindikasinya program investasi dan rencana biaya maupun indikasi unit pelayanan pelabuhan.

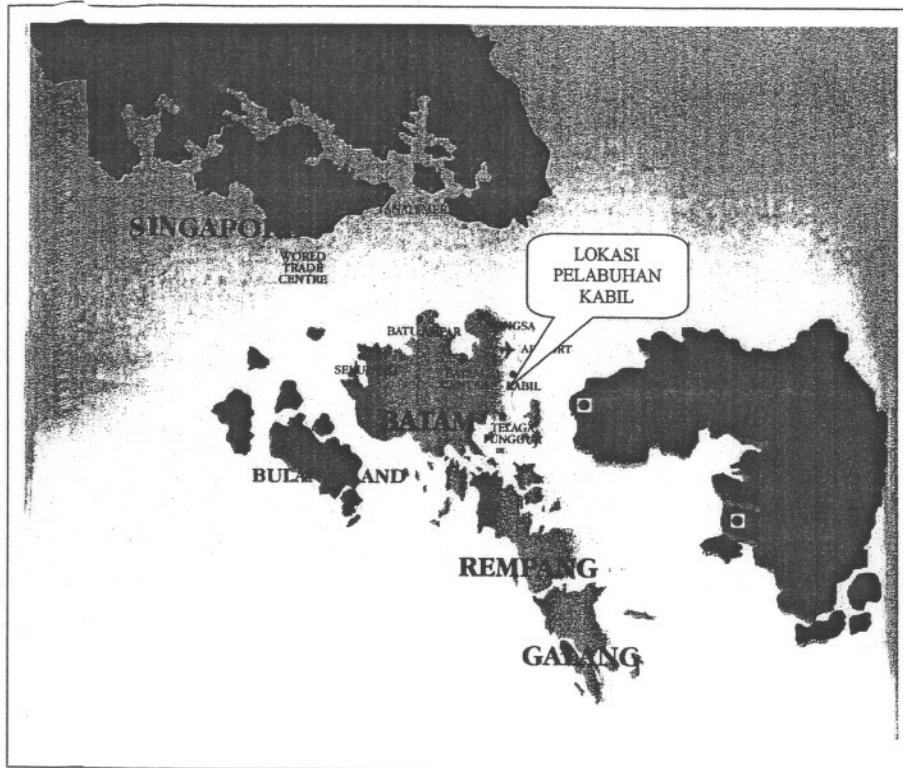
1.3. Dasar Hukum

Penyusunan Rencana Induk (Master Plan) Pelabuhan Kabil didasarkan pada Undang-Undang dan ketentuan yang berlaku antara lain :

- a. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya.
- b. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.
- c. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang.
- d. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- e. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

- f. Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1997 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.
- g. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian.
- h. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan.
- i. Keputusan Presiden Nomor 25 Tahun 2005 tentang Perubahan Kelima Atas Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1973 tentang Daerah Industri Pulau Batam.
- j. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- k. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional.
- l. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 43 Tahun 1977 tentang Pengelolaan dan Penggunaan Tanah di Daerah Industri Pulau Batam.

Peta Orientasi Lokasi Pelabuhan Kabil dapat dilihat pada Gambar 2.1.



Gambar 2.1. Peta Lokasi Pelabuhan Kabil

2. KONDISI YANG ADA DI PELABUHAN KABIL

2.1. Fasilitas yang Ada di Pelabuhan Kabil

Jenis fasilitas dan kapasitas yang ada di Pelabuhan Kabil untuk periode Januari 1992 s/d Desember Tahun 2005 dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1. Fasilitas Pelabuhan Kabil

Jenis	Volume
Kapasitas Sandar Kapal	35,000 DWT
Panjang Dermaga	420 M
Kedalaman Kolam	13 M
Gudang Terbuka	100.000 M ²
Gudang Tertutup	2.390 M ²
Tanki Penimbunan	75.000 MTon

2.2. Realisasi Arus Barang, Kunjungan Kapal dan Penumpang di Pelabuhan Kabil

Realisasi kunjungan kapal barang, kunjungan kapal penumpang, volume turun dan naik penumpang, volume bongkar muat barang & petikemas di Pelabuhan Kabil untuk periode Januari 1992 s/d Desember Tahun 2005 dapat dilihat pada Tabel 2.2 s/d Tabel 2.6

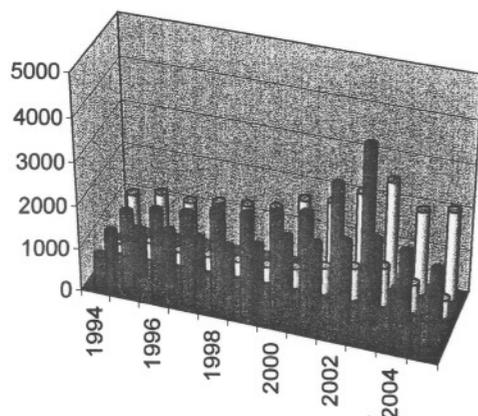
Tahun	Kunjungan Kapal		Bobot Kapal (x1000 Ton)	
	Bendera Indonesia	Bendera Asing	Bendera Indonesia	Bendera Asing
1994	736	889	223.339	1.041.036
1995	1.891	1.070	396.756	1.180.687
1996	2.063	1.184	310.701	1.113.830
1997	2.137	1.121	344.362	1.227.834
1998	2.326	1.088	361.718	1.296.395
1999	2.373	1.240	379.075	1.364.957
2000	2.547	1.590	470.120	1.695.055
2001	2.679	1.578	628.955	1.770.270
2002	3.452	1.752	761.825	2.113.972
2003	4.447	1.945	922.764	2.524.405
2004	1.358	1.810	660.686	1.967.091
2005	813	1.546	443.539	2.100.224

Tabel 2.2. Kunjungan Kapal Barang

Tahun	Kunjungan Kapal		Bobot Kapal (GRT)	
	Bendera Indonesia	Bendera Asing	Bendera Indonesia	Bendera Asing
1994	17.432	4.152	461.496	1.100.131
1995	179.789	4.408	652.494	1.294.824
1996	181.444	4.960	420.466	1.160.947
1997	18.139	4.233	443.335	1.196.734
1998	18.091	5.792	862.513	1.238.383
1999	18.730	5.792	862.513	1.238.383
2000	21.203	6.012	1.179.162	1.087.367
2001	22.225	6.221	1.372.123	1.034.763
2002	43.642	6.565	1.612.096	1.045.674
2003	85.698	6.928	1.894.038	1.056.700
2004	16.669	0	673.151	0
2005	19.309	4	842.006	1.034

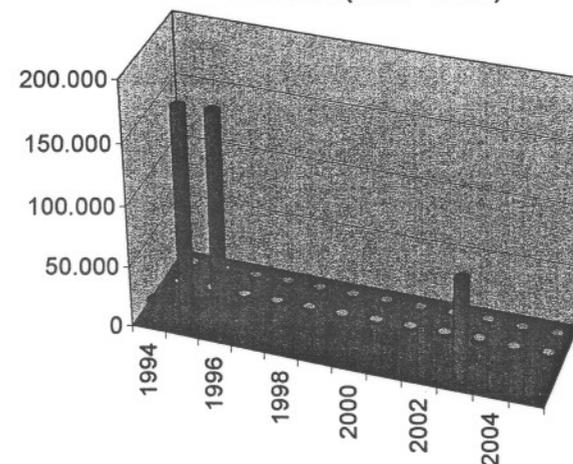
Tabel 2.3. Kunjungan Kapal Penumpang

GRAFIK REALISASI KUNJUNGAN KAPAL BARANG DI PELABUHAN KABIL (1994 - 2005)



■ Kapal Indonesia ■ Kapal Asing
 □ Bobot Kapal Indonesia (x1000) □ Bobot Kapal Asing (x1000)

GRAFIK REALISASI KUNJUNGAN KAPAL PENUMPANG DI PELABUHAN KABIL (1994 - 2005)



■ Kapal Indonesia ■ Kapal Asing
 □ Bobot Kapal Indonesia (x1000) □ Bobot Kapal Asing (x1000)

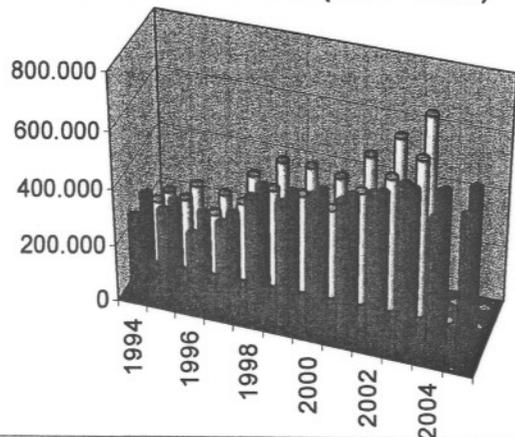
Tahun	Domestik		Luar Negeri	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
1994	287.421	304.003	220.980	194.221
1995	327.545	299.631	249.265	237.436
1996	264.568	277.738	216.246	225.256
1997	324.976	294.768	275.642	314.944
1998	437.751	415.006	345.396	384.129
1999	437.751	415.006	345.396	384.129
2000	483.451	440.154	316.651	368.060
2001	487.665	445.178	398.139	466.500
2002	534.467	475.639	469.436	548.728
2003	585.761	508.185	553.500	645.451
2004	493.283	524.363	-	-
2005	526.019	556.134	-	-

Tabel 2.4. Kunjungan Penumpang

Tahun	Dalam Negeri		Luar Negeri	
	Bongkar	Muat	Import	Export
1994	110.987	49.345	236.561	229.355
1995	119.174	73.335	251.803	270.164
1996	141.021	68.549	301.176	245.255
1997	136.050	75.403	336.576	271.230
1998	109.524	50.123	227.770	277.151
1999	132.063	59.982	261.993	335.235
2000	159.466	93.263	319.039	391.664
2001	184.866	56.026	326.156	379.198
2002	199.901	123.058	345.382	415.118
2003	216.158	270.292	373.471	454.441
2004	373.149	53.253	375.135	292.510
2005	320.372	92.843	360.222	201.854

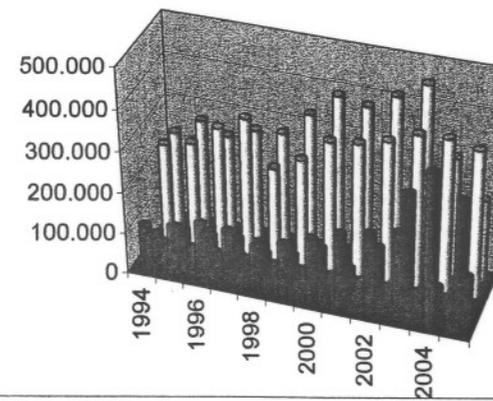
Tabel 2.5. Volume Bongkar Muat Barang (Ton)

GRAFIK REALISASI KUNJUNGAN PENUMPANG DI PELABUHAN KABIL (1994 - 2005)



■ Penumpang Domestik Datang ■ Penumpang Domestik Berangkat
 □ Penumpang LN Datang □ Penumpang LN Berangkat

GRAFIK REALISASI PENANGANAN BARANG DI PELABUHAN KABIL (1994 - 2005)

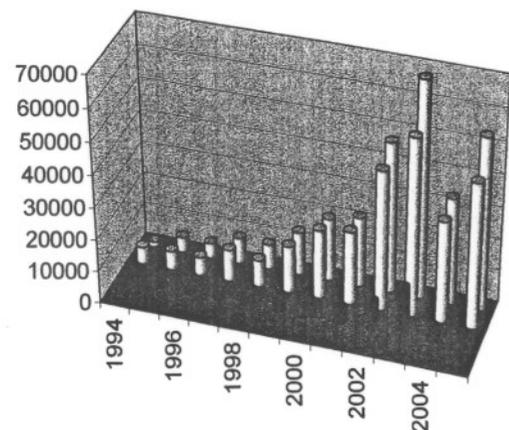


■ Vol. Barang DN Bongkar ■ Vol. Barang DN Muat
 □ Vol. Barang LN Import □ Vol. Barang LN Export

Tahun	Dalam Negeri		Luar Negeri	
	Bongkar	Muat	Import	Export
1994	92	114	5.432	1.548
1995	117	192	5.880	4.828
1996	121	98	5.805	4.681
1997	179	126	10.040	8.125
1998	610	367	8.486	7.837
1999	825	646	14.693	13.498
2000	3.541	2.541	21.614	19.597
2001	4.568	4.278	22.907	21.843
2002	8.227	8.343	43.593	47.021
2003	14.816	14.757	55.304	67.481
2004	2.630	2.124	31.775	33.383
2005	5.898	3.372	45.326	53.748

Tabel 2.6. Volume Bongkar Muat Petikemas (TEU's)

GRAFIK REALISASI PENANGANAN PETIKEMAS DI PELABUHAN KABIL (1994 - 2005)



■ Petikemas DN Bongkar ■ Petikemas DN Muat
 □ Petikemas LN Import □ Petikemas LN Export

3. RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN PULAU BATAM

3.1. Visi dan Misi Kota Batam

Visi Pembangunan Daerah Kota Batam adalah "Terwujudnya Batam sebagai Bandar Dunia yang Madani".

3.2. Misi Pembangunan Daerah

Misi Pembangunan Daerah untuk merealisasikan visi Kota Batam sebagai Bandar Dunia yang Madani adalah :

- Mengembangkan dan meningkatkan Sumber Daya Manusia yang menguasai IPTEK dan bermuatan IMTAQ.
- Mengembangkan industri, perdagangan, pariwisata, kelautan, alih kapal dan pemberdayaan ekonomi rakyat yang mempunyai akses ke pasar global.
- Mengembangkan nilai-nilai seni, budaya dan olah raga.
- Menjaga keamanan, ketertiban dan ketentraman masyarakat berlandaskan supremasi hukum
- Mempercepat pembangunan daerah hinterland.

Dalam memasuki era milenium ketiga abad XXI yang ditandai dengan terbukanya cakrawala dunia yang tanpa batas, maka secara geo strategis posisi kota Batam dengan visinya "Menjadikan Batam sebagai Bandar Dunia yang Madani" semakin berhadapan dengan arus globalisasi beserta berbagai konsekuensi yang menyertainya.

Berkecenderungan dengan itu berbagai persiapan terutama hal-hal yang berkaitan dengan kegiatan peningkatan Sumber Daya Manusia, pemberdayaan produktifitas masyarakat dan ekonomi rakyat yang ditopang dengan pembangunan sarana dan prasarana fisik dasar yang merata dan diseluruh Kota Batam perlu terus dilaksanakan secara berkesinambungan, sistematis dan konsisten.

3.3. Strategi Pembangunan Kota Batam

Selanjutnya Misi Pembangunan Kota Batam tersebut kemudian diterjemahkan dalam Strategi Dasar Pembangunan dan Strategi Bidang Pembangunan Kota Batam yang secara singkat dapat dijelaskan sebagai berikut :

Strategi Dasar Pembangunan Kota Batam adalah :

- a. Menciptakan, menjaga, memupuk dan mengoptimalkan manfaat dan kesempatan yang ada dari keunggulan lokal yang dimiliki Batam.
- b. Memanfaatkan era globalisasi agar dapat meningkatkan daya saing Batam di pasar dunia.
- c. Menciptakan peluang-peluang ekonomi di bidang industri, perdagangan, pariwisata, kelautan dan alih kapal.
- c. Menjadikan Kota Batam sebagai Free Trade Zone dan Free Port dengan semangat Otonomi Daerah dalam rangka memantapkan peranannya sebagai mesin penggerak pembangunan Indonesia Bagian Barat.
- e. Meningkatkan kemitraan antara pemerintah dan masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan.
- f. Meningkatkan pelayanan publik yang kondusif.

Dalam rangka itu, maka kebijaksanaan umum pembangunan Kota Batam ke depan adalah :

- a. Meningkatkan mutu sumber daya manusia daerah
- b. Mengembangkan potensial ekonomi rakyat dan potensi perekonomian daerah dengan mengkaitkan ekonomi antara pusat-pusat pertumbuhan dengan daerah belakangnya (Hinterland)
- c. Mengembangkan fasilitas/utilitas serta rekayasa sosial
- d. Mengembangkan infrastruktur fisik kota
- e. Menciptakan situasi yang kondusif untuk peningkatan investasi strategis

3.4. Pola Dasar Pembangunan Daerah Kota Batam

Pola Dasar Pembangunan Daerah Kota Batam telah dilegalkan dalam bentuk Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 4 Tahun 2001 Tentang Pola Dasar Pembangunan Daerah Kota Batam. Untuk sektor transportasi pola dasar tersebut diuraikan sebagai berikut:

1. Membangun dan mengembangkan jaringan prasarana dan sarana transportasi, terutama ke daerah hinterland untuk meningkatkan dan memperlancar arus mobilitas orang dan barang terutama hasil produksi yang dihasilkan dari daerah hinterland tersebut
2. Meningkatkan kualitas dan memperluas jaringan pelayanan transportasi dan komunikasi sebagai wujud dari tuntutan kebutuhan yang bersifat global dengan meningkatkan, mengembangkan dan mengoptimalkan penggunaan prasarana dan sarana transportasi dan komunikasi yang telah tersedia
3. Mengembangkan sistem transportasi massal yang mudah, murah, efisien, efektif dan merata ke seluruh daerah Kota Batam untuk memenuhi kebutuhan lokal.

4. PRAKIRAAN VOLUME BARANG DAN KUNJUNGAN KAPAL

4.1. Prakiraan Volume Barang

Perkiraan volume bongkar muat petikemas, general cargo dan curah dilakukan melalui analisis statistik terhadap volume cargo eksisting (data historis) dengan mempertimbangkan laju pertumbuhan perekonomian di daerah hinterland pulau Batam dan sekitarnya.

Untuk mengimplementasikan visi ke depan Pelabuhan Kabil sebagai pelabuhan internasional sebagai komplementer dari Pelabuhan Hub Internasional Singapura dan Pelabuhan Batu Ampar, maka analisis prediksi volume petikemas dan general cargo juga dilakukan melalui "engineering judgement" terhadap volume petikemas yang ditangani Pelabuhan Singapura dan Pelabuhan Batu Ampar, analisis kapasitas area pengemutangan daratan dan perairan Pelabuhan Kabil serta daya dukung lingkungan sekitarnya.

Hasil analisis perkiraan volume bongkar muat petikemas, general cargo dan curah lebih lanjut dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut ini.

No	Jenis Kemasan	Satuan	2007	2020	2030
1	Petikemas	TEU's	150.000	3.000.000	16.000.000
3	General Cargo	Ton	1.293.273	1.499.169	2.116.859
8	Curah Cair	Ton	1.200.000	2.400.000	7.200.000

Tabel 4.1. Prakiraan Volume Bongkar Muat Barang

Hasil analisis perkiraan jumlah kunjungan penumpang dapat dilihat pada Tabel 4.2 berikut ini.

No	Kunjungan Penumpang	2012	2020	2030
1	Datang	765.058	977.858	1.243.858
2	Berangkat	737.683	945.491	1.205.251

Tabel 4.2. Prakiraan Jumlah Kunjungan Penumpang

4.2. Prakiraan Jumlah Kunjungan Kapal

Perkiraan jumlah kunjungan kapal dilakukan melalui analisis terhadap perkiraan volume bongkar muat petikemas, general cargo dan curah yang telah dilakukan. Hasil analisis tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut:

No.	Jenis Kapal	Volume Bongkar Muat Tahun 2030		Kunjungan Kapal Tahun 2030	DWT Kapal Maksimum
		volume	satuan		
1	Petikemas	16.000.000	TEU's	47.709	35.000
2	General Cargo	2.116.859	Ton	2.158	15.000
3	Curah Cair	7.200.000	Ton	7.286	20.000
4	Penumpang	2.449.109	Orang	45.145	150
5	Kapal Negara	-	-	913	1.000

Tabel 4.3. Prakiraan Kunjungan Kapal Tahun 2030

5. RENCANA INDUK PELABUHAN KABIL

5.1. Strategi Pengembangan Pelabuhan-Pelabuhan di Pulau Batam

Rencana pengembangan Pelabuhan Kabil di masa depan disusun secara terintegrasi dengan pelabuhan-pelabuhan lain yang ada di Pulau Batam. Secara umum rencana pengembangan seluruh pelabuhan-pelabuhan yang ada di Pulau Batam dapat dirangkum sebagai berikut:

- A. Pelabuhan Sekupang :
- Tank Cleaning
 - General Cargo
 - Penumpang Domestik dan Internasional
 - Penumpang Internasional Waterfront di Teluk Senimba
 - Ship Repair, Building dan Ship Yard di Tanjung Ugang
- B. Pelabuhan Batu Ampar :
- Peti Kemas
 - General Cargo
 - Transshipment
 - Penumpang Internasional (Khusus).
- C. Pelabuhan Kabil :
- Peti Kemas
 - Curah Cair (Oil, Gas dan CPO)
 - Bulk (Cement dan Coal)
 - Penumpang Domestik (Telaga Pungkur)
 - Ro - Ro Domestik (ASDP)
- D. Pelabuhan Nongsa :
- Penumpang Internasional (Batam Center)
 - Marina
 - Penumpang Internasional.

Pelabuhan Kabil pada saat ini melayani kegiatan Kargo Nasional & Internasional, serta melayani kegiatan turun naik penumpang domestik di Telaga Pungkur. Pelabuhan Kabil terdiri dari dermaga beton untuk kegiatan general cargo & container serta dermaga pelayaran rakyat di Telaga Pungkur

Di masa yang akan datang, Pelabuhan Kabil direncanakan sebagai Pelabuhan Kargo & Kontainer Internasional, yang mencakupi pekerjaan bongkar muat barang serta impor & ekspor barang, dan Telaga Pungkur diproyeksikan untuk melayani kegiatan turun naik penumpang dalam negeri.

5.2. Rencana Pengembangan Pelabuhan Kabil

Rencana Induk Pelabuhan Kabil disusun berdasarkan perkiraan pola pertumbuhan penanganan kontainer dan barang yang dapat ditangani atau dikapalkan melalui Pelabuhan Kabil serta arus penumpang domestik di Telaga Pungkur.

Atas dasar perkiraan kapasitas maka secara menyeluruh rencana induk pengembangan Pelabuhan Kabil berpangkal tolak dari kondisi yang ada pada akhir 2005 sampai 2030 beserta lingkup fasilitas-fasilitas yang perlu masuk dalam tahapan perkembangannya (lihat Gambar 5.4.1).

Rencana pengembangan pelabuhan Kabil terbagi dalam tiga tahapan sebagai berikut:

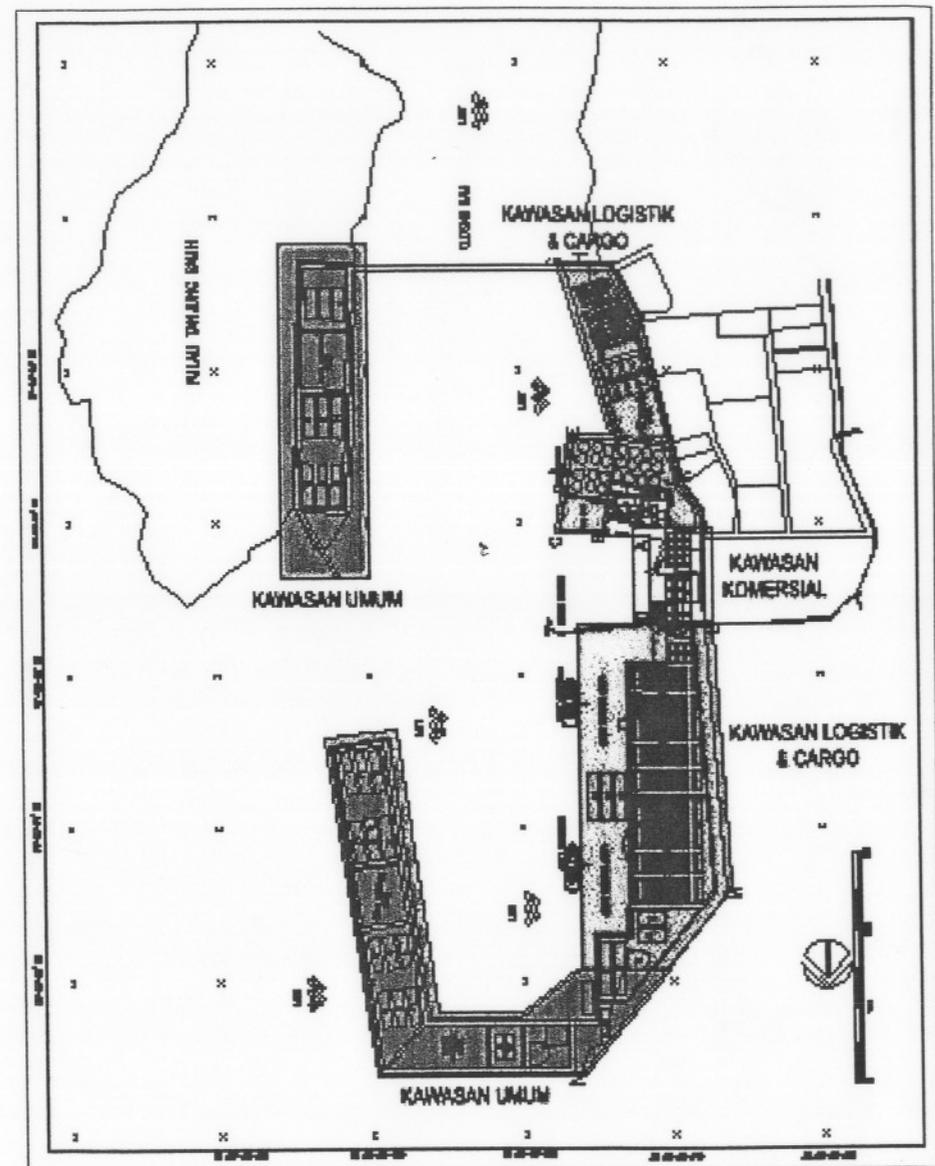
- a. Tahap Pembangunan Jangka Pendek (2007 – 2011), meliputi
- a) Fasilitas Terminal Petikemas:
 - Satu unit Ramp untuk Ro-Ro
 - Dermaga 300 m untuk kapal kontainer dengan 1 unit Mobile Crane;
 - Dermaga 50 m untuk tongkang kontainer dengan 1 unit Mobile Crane;
 - b) Fasilitas Curah Cair
 - Dermaga 350 m
 - c) Fasilitas General Cargo
 - Dermaga 150 m dengan 1 unit Mobile Shore Crane dan Input Ship Cranes.

- t. Tahap Pembangunan Jangka Menengah (2012 – 2020) meliputi:
- a) Fasilitas Terminal Petikemas:
 - Satu unit Ramp untuk Ro-Ro
 - Dermaga 800 m untuk kapal kontainer dengan 4 unit Gantry Crane Panamax;
 - Dermaga 350 m untuk tongkang kontainer dengan 3 unit Mobile Crane with Spreader;
 - b) Fasilitas Curah Cair
 - Dermaga 650 m;
 - c) Fasilitas Terminal Penumpang di Telaga Punggur
 - Dermaga 250 m;
- c. Tahap Pembangunan Jangka Panjang (2021 – 2030) meliputi:
- a) Fasilitas Terminal Petikemas:
 - Satu unit Ramp untuk Ro-Ro
 - Dermaga 1800 m untuk kapal kontainer dengan 7 unit Gantry Crane Panamax
 - Dermaga 350 m untuk tongkang kontainer dengan 3 unit Mobile Crane with Spreader;
 - b) Fasilitas Curah Cair
 - Dermaga 650 m
 - c) Fasilitas General Cargo
 - Dermaga 150 m dengan 1 unit Mobile Shore Crane dan Input Ship Cranes.
 - d) Fasilitas Terminal Penumpang di Telaga Punggur
 - Dermaga 250 m;

5.3. Rencana Tata Guna Lahan Pelabuhan Kabil

Sebagaimana tertera pada Gambar 5.1, maka untuk keseluruhan sampai dengan tahun 2025 rencana tata guna lahan Pelabuhan Kabil akan terbagi menjadi zona-zona utama sebagai berikut:

- a) Zona : Kawasan Curah dan Pergudangan (*Storage and Breakbulk Shipping Zone*)
- b) Zona : Kegiatan General Cargo (*General Cargo Zone*)
- c) Zona : Kegiatan Kontainer (*Container Cargo Zone*)
- d) Zona : Terminal Penumpang Telaga Punggur (*Domestic Passengers Terminal Zone*)
- e) Zona : Kawasan Komersial
- f) Area Management Pelabuhan



Gbr 5.1. Rencana Penetapan Kawasan menurut Kegiatan di Pelabuhan Kabil

5.4. Sasaran Kinerja Pelayanan Pelabuhan Kabil

Dermaga dan fasilitas yang terkait dibangun secara bertahap berdasarkan kebutuhan menurut perkiraan jumlah volume bongkar muat barang yang ditangani dan sasaran kinerja (produktifitas) dari tiap peralatan dan fasilitas pelabuhan yang direncanakan

Untuk mencapai visi Pelabuhan Kabil sebagai komplementer atau kompetitor Pelabuhan Singapura diperlukan tingkat pelayanan yang tinggi yang akan menjadikan Pelabuhan Kabil dapat menjadi alternatif terbaik dari sisi pelayanan terhadap Pelabuhan Singapura. Target kinerja yang diharapkan dapat tercapai pada tahun 2025 tersebut harus realistis dengan dukungan sumberdaya manusia yang handal, teknologi dan peralatan yang terbaik serta sistem prosedur pelayanan yang efektif dan efisien. Target tersebut dikuantifikasi menjadi besaran kinerja pelayanan terhadap kapal dan petikemas yang dapat dilihat pada Tabel 5.1 berikut ini.

No	Parameter Kinerja	Satuan	Besaran
1	Waiting Time	jam	2.5
2	Berthing Time	jam	6.5
3	Turn Round Time	jam	9.0
4	Berth Occupancy Ratio	%	80
5	Container Yard Occupancy Ratio	%	85

Tabel 5.1 Kinerja Pelayanan Pelabuhan Kabil

5.5. Kebutuhan Fasilitas Kepelabuhanan dan Peralatan Bongkar Muat Pelabuhan

Tingkat kinerja pelayanan seperti diuraikan di atas mempengaruhi tingkat kebutuhan fasilitas baik dari sisi daratan maupun perairan. Kebutuhan fasilitas pelabuhan Kabil sisi daratan dapat dilihat pada Tabel 5.2 s/d Tabel 5.6 berikut ini.

Jenis Fasilitas	Jangka Pendek Tahap I	Jangka Menengah Tahap II	Jangka Panjang Tahap I
A. Fasilitas Bangunan Baru			
1. Fasilitas Laut			
a. Pengerukan	231,000 m ³		
b. Reklamasi			320,000 m ³
c. Dermaga Minyak Sawit, 25,000 DWT	2 Dermaga	4 Dermaga	4 Dermaga
d. Dermaga Curah kering			1 Dermaga
2. Pekerjaan Sipil			
a. Jalan dan Trotoar	872 m ²	500 m ²	4,300 m ²
b. Sistem Drainase	X	X	X
3. Utilitas			
a. Sistem Pasokan Air	X	X	X
b. Catu Daya Listrik	X	X	X
c. Penerangan Luar	X	X	X
d. Sistem Pemadam Kebakaran	X	X	X
B. Fasilitas Eksisting			
1. Fasilitas Laut			
a. Dermaga Seismik	Bongkar		
b. Dermaga Navigasi	Bongkar	Bongkar	
c. Dermaga KPLP		Bongkar	
d. Dermaga Pandu		Bongkar	
e. Terminal Penumpang			Bongkar
f. Dermaga Penumpang		Bongkar	
2. Gedung			
a. Kantor Kapal Pandu		Bongkar	
b. Menara Pengawas		Bongkar	
c. Kantor KPLP		Bongkar	
d. Kantor Distrik Navigasi		Bongkar	
e. Gudang		Bongkar	Bongkar
f. Gedung Terminal Penumpang		Bongkar	
3. Utilitas			
a. Sistem Pasokan Bahan Bakar		Bongkar	

Tabel 5.2 Daftar Fasilitas dan Tahapan Pembangunan Fasilitas Curah Cair (CPO)

Jenis Fasilitas	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
1. Fasilitas Laut			
a. Pengerukan	870.000 m ³		520.000 m ³
b. Reklamasi			
c. Dermaga	2 Dermaga	8 Dermaga	14 Dermaga
2. Pekerjaan Sipil			
a. Jalan dan Trotoar	1,200 m ²	4,400 m ²	8200 m ²
b. Sistem Drainase	√	√	√
3. Utilitas			
a. Sistem Pasokan Air	√	√	√
b. Catu Daya Listrik	√	√	√
c. Penerangan Luar	√	√	√
d. Sistem Pemadam Kebakaran			

Tabel 5.3. Daftar Fasilitas dan Tahapan Pembangunan Petikemas

Jenis Fasilitas	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
1. Fasilitas Air			
a. Reklamasi	950,500 m ³		
b. Dermaga Barang	1 Dermaga		1 Dermaga
c. Dermaga Antar Pulau	250 m		
d. Dermaga Angkutan Laut	Bongkar		
e. Dermaga Perikanan	Bongkar		
2. Fasilitas Sipil			
a. Perbaikan Tanah	√		
b. Jalan dan Perkerasan	14,650 m ²		√
c. Lapangan Peti Kemas	17,250 m ²		60,000 m ²
d. Drainase	√		√
e. Pagar dan Pagar	√		
3. Gedung			
a. Gudang	2 Unit		2 Unit
b. Toilet Umum	3 Unit		2 Unit
c. Gedung Power Station	420 m ²		
d. Gedung Sub - Station	45 m ²		2 Unit
4. Pekerjaan Utilitas			
a. Sistem Pasokan Air	√		√
b. Sistem Air Kotor	√		√
c. Catu Daya Listrik	√		√
d. Penerangan Luar	√		√
e. Sistem Pemadam Kebakaran	√		√

Tabel 5.4. Daftar Fasilitas dan Tahapan Pembangunan Fasilitas General Cargo

Jenis Fasilitas	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
1. Fasilitas Laut			
a. Reklamasi		1,155,250 m ³	
b. Dermaga Kapal Penumpang		250 m	250 m
c. Ponton Untuk Speed Boat		2 Unit	
d. Dermaga Ro - Ro			1 Unit
e. Dermaga Operasional Pelabuhan		300 m	
2. Pekerjaan Sipil			
a. Jalan dan Lahan Parkir		72,000 m ²	32,000 m ²
b. Lapangan Penumpukan Untuk Navigasi		2,750 m ²	
c. Gedung Terminal Penumpang			
(1) Areal Terminal Penumpang		8,500 m ²	
(2) Anjungan		1,450 m ²	
d. Pintu Gerbang dan Rumah Jaga			
(1) Kiri (Rumah Gerbang)		80 m ²	
(2) Tengah (Rumah Jaga)		45 m ²	
(3) Kanan (Rumah Gerbang)		80 m ²	
e. Pos Penjualan Karcis		55 m ²	
f. Gedung KPPP		370.5 m ²	
g. Gedung Stasiun Pandu		425 m ²	
h. Gedung Bea Cukai dan Imigrasi			
(1) Imigrasi		155 m ²	
(2) Karantina		75 m ²	
(3) Bea Cukai		165 m ²	
i. Gedung Kantor KPLP dan Syahbandar			
(1) KPLP		172 m ²	
(2) Syahbandar		80 m ²	
(3) Manajemen Pelabuhan		172 m ²	
j. Toilet Umum		2 Unit	
k. Navigasi			
(1) Kantor Navigasi		815 m ²	
(2) Bengkel Alat Navigasi		1,150 m ²	
(3) Gudang Alat Navigasi		1,150 m ²	
(4) Taman Pelampung		3,225 m ²	
(5) Lapangan Penumpukan Alat Navigasi		250 m ²	
(6) Gudang Tabung Gas		80 m ²	
(7) Gudang Perlengkapan		300 m ²	
(8) Gudang Rantai		70 m ²	
(9) Gudang MSC		70 m ²	
(10) Gudang Pelumas		70 m ²	
(11) Gudang Drum Kosong		80 m ²	
(12) Tanki Air		100 Ton	
(13) Tanki BBM Untuk Navigasi		50 Ton	
4. Pekerjaan Utilitas			
a. Pasokan BBM Kapal Tunda		30 Ton	
b. Pasokan BBM Kapal Navigasi		40 Ton	

Tabel 5.5 Fasilitas dan Tahapan Pembangunan Fasilitas Kawasan Terminal Penumpang

5.6. Rencana Area Perairan

Perhitungan Rencana Area Perairan dihitung berdasarkan spesifikasi kapal terbesar untuk masing-masing jenis komoditi. Berdasarkan tingkat kinerja pelayanan sebagaimana diuraikan di atas, dibutuhkan dukungan fasilitas perairan yang memadai. Jumlah kapal yang berlabuh pada Tahun 2030 dapat dilihat pada Tabel 5.6 berikut ini.

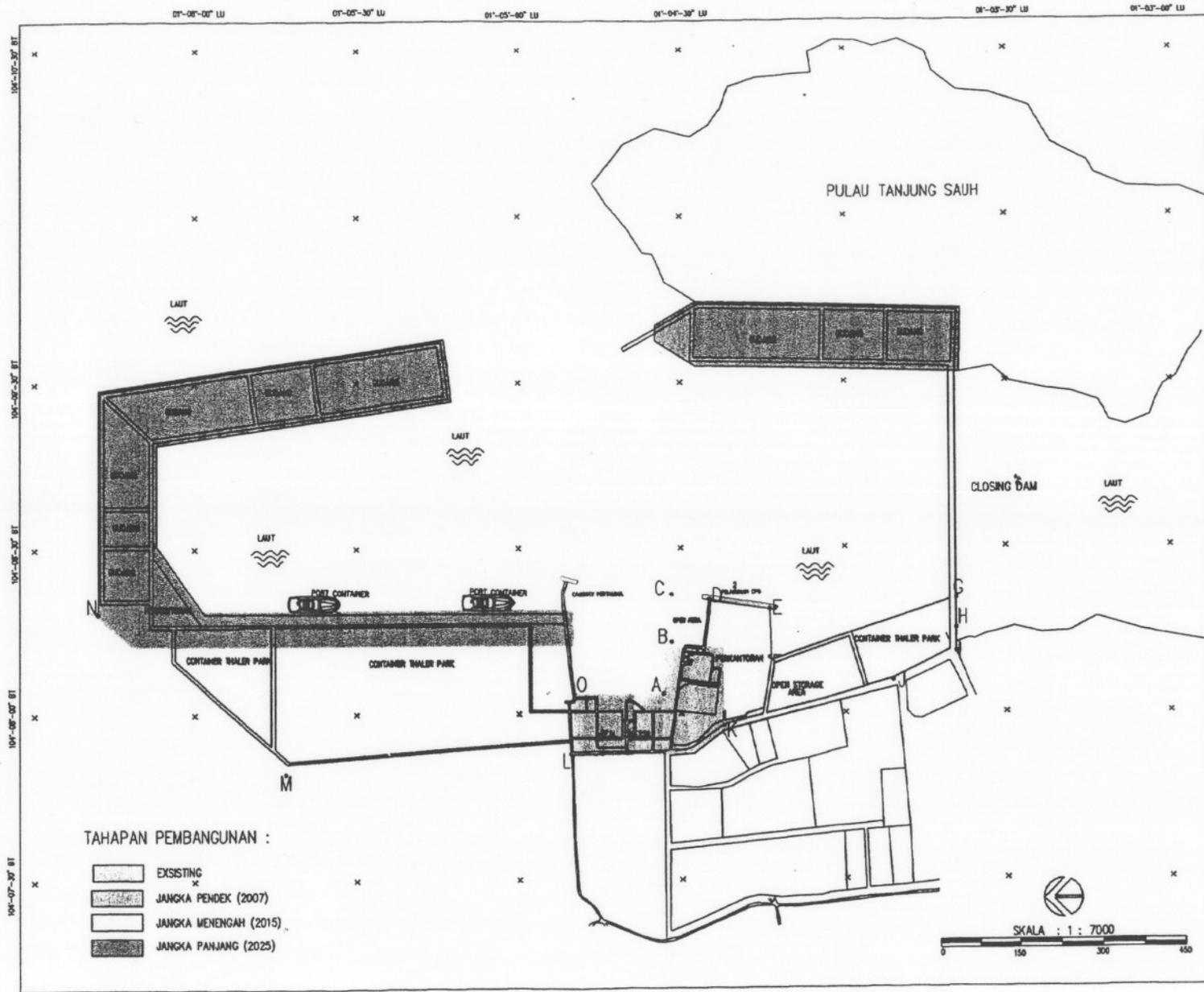
No.	Jenis Kapal	Kunjungan Kapal per tahun	DWT Kapal Maks.	Panjang (L)	Lebar (B)	Draft (d)	Water Depth (D)	Rata2 Kapal/ Hari	Jumlah Berth	Maks. Kpl Labuh
				(m)	(m)	(m)				
1	Petikemas	83.529	35.000	231	31,25	11,65	15,00	229	24	32
2	General Cargo	2.158	18.000	161	23,60	9,60	18,00	6	2	4
3	Curah Cair	7.286	20.000	158	25,80	9,60	14,00	20	10	15
4	Penumpang	45.145	700	63	13,50	3,40	10,00	124	7	10
5	Kapal Negara	913	1.000	72	14,70	3,70	5,00	7	-	5

Tabel 5.6. Perhitungan Jumlah Kapal Labuh Tahun 2030

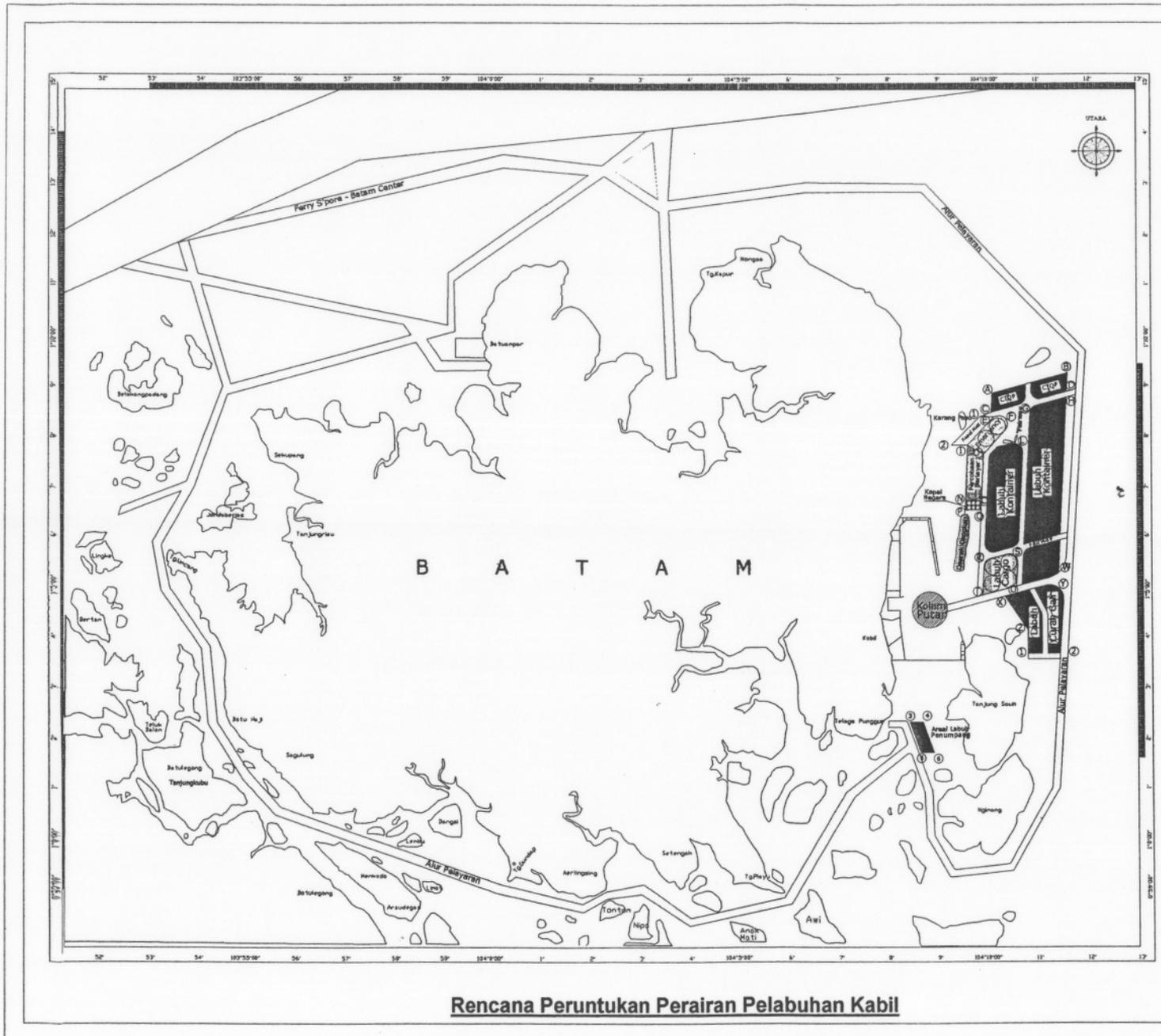
Hasil perhitungan kebutuhan fasilitas perairan dapat dilihat pada Tabel 5.7 berikut ini.

No.	Nama Areal	Formula	Petikemas	General Cargo	Curah Cair	Penumpang	Kapal Negara
1	Fairway access channel	$A = W \times L$ $W = 9B + 30 \text{ m}$	311	242	152	120	162
2	Areal Labuh	$R = L + 6D + 30 \text{ m}$ $A = N \times \pi \times R^2$	351 12.379.236	299 1.122.877	153 735.043	75 178.514	132 273.557
3	Areal Transshipment	$R = L + 6D + 30 \text{ m}$ $A = N \times \pi \times R^2$					
4	Areal Tambat	$a = 1.8 L \times 1.5 L$ $A = N \times a$	144.075 3.457.793	69.987 139.973	1.633 11.431	54	
5	Areal Kolam Putar	$D = 3 L$ $A = N \times (\pi \times D^2) / 4$	693	483	189	10	
			693	483	189	10	
6	Areal Pindah Labuh	$R = L + 6D + 30 \text{ m}$ $A = N \times \pi \times R^2$					
7	Areal Keadaan Darurat	$A = 50\% \times \text{Areal}$					
8	Areal Cadangan						
9	Areal Karantina	$R = L + 6D + 30 \text{ m}$ $A = N \times \pi \times R^2$					
10	Areal Kapal Mati	$R = L + 6D + 30 \text{ m}$ $A = N \times \pi \times R^2$					
11	Areal Percobaan Berlayar	$D = 3L$ $A = N \times (\pi \times D^2) / 4$					
12	Areal Perbaikan Kapal	$R = L + 6D + 30 \text{ m}$ $A = N \times \pi \times R^2$					

Tabel 5.7. Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Perairan Tahun 2030



Pengembangan Pelabuhan Kabil Tahun 2007 - 2025



Rencana Peruntukan Perairan Pelabuhan Kabil

NAMA GAMBAR			
PELABUHAN : BATU AMPAR			
TITIK KOORDINAT			
A = 104°-10'-7.5" BT	U = 104°-10'-36.5" BT		
B = 104°-10'-27" BT	V = 104°-10'-43.0" BT		
C = 104°-10'-6.5" BT	W = 104°-11'-25.5" BT		
D = 104°-11'-36.0" BT	X = 104°-9'-50.0" BT		
E = 104°-9'-52.0" BT	Y = 104°-11'-25.5" BT		
F = 104°-10'-6.0" BT	Z = 104°-9'-50.0" BT		
G = 104°-10'-24.0" BT	1 = 104°-10'-50.0" BT		
H = 104°-10'-55.5" BT	2 = 104°-11'-27.5" BT		
I = 104°-11'-36.0" BT	3 = 104°-8'-26.0" BT		
J = 104°-9'-17.5" BT	4 = 104°-8'-42.0" BT		
K = 104°-9'-37.5" BT	5 = 104°-8'-39.0" BT		
L = 104°-9'-54.0" BT	6 = 104°-8'-55.0" BT		
M = 104°-10'-4.0" BT			
N = 104°-9'-29.5" BT			
O = 104°-9'-44.5" BT			
P = 104°-9'-33.0" BT			
Q = 104°-9'-44.0" BT			
R = 104°-9'-58.0" BT			
S = 104°-10'-38.0" BT			
T = 104°-9'-50.0" BT			

 DEPARTEMEN PERHUBUNGAN			
LAMPIRAN SURAT NO. :			
DARI SURAT KEPUTUSAN			
MENTERI PERHUBUNGAN			
NOMOR :			
TANGGAL :			
DISAHKAN DI : JAKARTA			
TANGGAL :			
PETA ORIENTASI			
PETA INDEKS			
LOKASI :			
SKALA :			
DIGAMBAR			
TANGGAL			
DIRENCANAKAN			
TANGGAL			
DISETUIJI :			
TANGGAL :			
KODE	SUMBER	JUMLAH	LEMBAR

5.7. Kelayakan Ekonomi

Parameter penting dalam analisis kelayakan finansial pada rencana investasi pembangunan terminal kontainer di Pelabuhan Batu Ampar adalah tingkat biaya penanganan kontainer atau *terminal handling charges* (THC) dan biaya konsesi (*concession fee*). Jika THC ditetapkan terlalu tinggi menyebabkan tidak ada kapal yang akan masuk ke pelabuhan, tetapi jika ditetapkan terlalu rendah mengakibatkan revenue yang diperoleh tidak menutupi biaya investasi yang dikeluarkan. Beberapa waktu lalu posisi Pelabuhan Singapura begitu kuat dan praktis tanpa adanya kompetisi. Tetapi sejak teroperasinya Pelabuhan Tanjung Pelepas di Malaysia kondisinya berubah dan THC cenderung menurun secara signifikan.

Cari hasil analisis finansial diketahui bahwa untuk level THC sekitar 20% dibawah Pelabuhan Singapura menghasilkan biaya konsesi US\$ 2.42 per TEU. Jika level THC 40% dibawah Singapura, konsesi menjadi US\$ -8.79 per TEU, sehingga dibutuhkan subsidi. Dengan level THC 24% biaya konsesi persis menjadi nol.

Pada analisis kelayakan ekonomi, biaya investasi dan revenue dihitung secara lebih luas. Artinya tidak hanya cost dan benefit langsung dari proyek tetapi juga semua dampak langsung dan tak langsung dari semua sektor ekonomi Indonesia. Evaluasi ekonomi membandingkan situasi tanpa dan dengan adanya proyek sehingga memiliki karakteristik dan hasil yang berbeda dengan analisis kelayakan finansial.

Dampak ekonomi proyek dan keuntungan finansial dapat dihitung dengan membandingkan apa yang terjadi pada situasi saat ini dan yang akan datang dengan dan tanpa adanya pembangunan fasilitas pelabuhan. Keuntungan dengan adanya proyek dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Menurunkan biaya *feeder* dan *double handling* untuk kargo yang diangkut langsung (*mainliner*);
2. Revenue tambahan untuk penggunaan infrastruktur pelabuhan;
3. penghematan waktu kapal dengan berkurangnya *waiting time*;
4. dampak tak langsung seperti penambahan pendapatan masyarakat
5. Menaikkan peranannya fungsi Pulau Batam sebagai Free Trade Zone.

6. POKOK KAJIAN TERHADAP LINGKUNGAN

6.1. Kondisi Saat Ini

Seperti yang terlihat pada uraian Gambar Pelabuhan yang ada di Batam, Pengembangan pada wilayah yang ada saat ini dan wilayah pengembangan baru, yang sebagian besar meliputi daerah terbuka dan keseluruhannya berada dalam daerah pelabuhan.

1). Daerah Pelabuhan Yang Ada

Daerah pelabuhan sepenuhnya digunakan bagi kegiatan operasional pelabuhan dan fasilitas pendukungnya.

2). Daerah Pengembangan Baru

a. Flora

Hutan pantai terutama hutan bakau memiliki berbagai fungsi antara lain :

- Sebagai tempat pelindung pantai dari gempuran ombak, arus dan angin.
- Sebagai tempat berlindung berkembang biak satwa liar.
- Sebagai penghasil bahan organik yang produktif

b. Fauna

Terdapat banyak kera tinggal dalam hutan bakau ini. Fauna yang lain adalah kumbang (*Hylotropis sp.*), kupu – kupu (*Lepidoptera sp.*), dan semut (*Hymenoptera sp.*) dari jenis serangga, burung pipit (*Passer moutanus*), burung layang – layang (*Hirundo rustica*), burung elang (*Haliaeetus sp.*) dari jenis burung, dan kepiting (*Uca sp.*), kepiting pantai (*Portunus pelagicus*) dari jenis hewan air.

c. Pemandangan Alam

Pemandangan hutan bakau dari laut tampak indah yang memberikan nilai lebih bagi lingkungan.

6.2 Prakiraan Dampak dan Langkah - Langkah Penanggulangan

Pengembangan pelabuhan Pulau Batam tidak memiliki pengaruh negatif yang berarti terhadap lingkungan yang ada saat ini. Meskipun demikian langkah - langkah penanggulangan bagaimanapun juga diperlukan seperti yang disusun pada tabel di bawah ini yang disajikan dalam upaya memperkecil dampak negatif berdasarkan prakiraan dari padanya.

No.	Dampak	Isi	Dampak Tanpa Pencegahan	Langkah - Langkah Penanggulangan	Penilaian
1.	Fungsi Fisik (Abrasi)	Fungsi pengawasan perubahan energi gelombang	++	1. Perlindungan tepi laut secara tepat 2. Struktur bangunan pelabuhan	+
2.	Fungsi Biologi	Kepunuhan beragam kehidupan sumber keturunan dan fungsi lingkungan keterbatasan lingkungan kehidupan satwa	++++	1. Penanaman kembali bakau 2. Penebangan bertahap 3. Penanganan yang tepat untuk bakau yang tersisa 4. Penanaman bibit pada daerah bakau yang tersisa.	++
3.	Panorama Alam	Penurunan kondisi estetika	+++	1. Penanaman panorama alam 2. Desain bangunan yang serasi	+

Note : ++++ : Dapat menimbulkan dampak penting ++ : Dapat menimbulkan dampak kecil
 +++ : Dapat menimbulkan dampak sedang + : Tidak penting

MENTERI PERHUBUNGAN

Ttd

M. HATTA RAJASA

Salinan sesuai dengan aslinya,
 Kepala Biro Hukum dan KSLN

