



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN**

**NOMOR : KM 14 TAHUN 2008**

**TENTANG**

**RENCANA INDUK PELABUHAN BENGKULU**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Membaca : 1. surat Gubernur Bengkulu Nomor 522/0448/Dishub tanggal 12 Januari 2007 perihal Master Plan Pelabuhan Bengkulu;
2. surat Walikota Bengkulu Nomor 552/634/B.V/2006 tanggal 14 Desember 2006 perihal rekomendasi Master Plan Pelabuhan Pulau Baai Bengkulu;
- 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 untuk pelabuhan yang diselenggarakannya;
- 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 Pelabuhan Bengkulu, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Pelabuhan Bengkulu;
- 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 94 Tahun 2006;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 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 BENGKULU.**

**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 Bengkulu untuk selanjutnya disebut rencana induk adalah pedoman pembangunan Pelabuhan Bengkulu 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 Bengkulu 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 prasarannya.
5. Rencana Teknis Terinci adalah penjabaran secara rinci rencana tapak sebagaimana dasar kegiatan pembangunan Pelabuhan Bengkulu 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) Untuk menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan pada Pelabuhan Bengkulu yang meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya serta pengembangannya sesuai rencana induk dibutuhkan lahan daratan seluas 1.262,15 Ha dan areal perairan 361 Ha.
- (2) Kebutuhan lahan daratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari :

- a. lahan daratan eksisting untuk kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan di Pelabuhan Bengkulu seluas 1.193,80 Ha;
  - b. lahan daratan untuk pengembangan pelabuhan 68,35 Ha;
- (3) Kebutuhan areal perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari :
- a. area labuh kapal peti kemas 13 Ha;
  - b. area labuh kapal barang umum 52 Ha;
  - c. area alih muat 32 Ha;
  - d. area percobaan berlayar 32 Ha;
  - e. area keadaan darurat 24 Ha;
  - f. area penempatan kapal mati 51 Ha;
  - g. area karantina dan imigrasi 34 Ha;
  - h. area labuh kapal CPO 31 Ha;
  - i. area labuh kapal batu bara 64 Ha;
  - j. area labuh kapal BBM 18 Ha;
  - k. area labuh penanggulangan pencemaran/pemadam kebakaran 10 Ha.

### **Pasal 3**

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

## **BAB III**

### **PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN FASILITAS**

#### **Pasal 4**

- (1) Rencana pembangunan fasilitas Pelabuhan Bengkulu untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa kepelabuhanan dilakukan berdasarkan perkembangan angkutan laut, sebagai berikut :
- a. Tahap I, jangka pendek, dari tahun 2007 s.d 2010;
  - b. Tahap II, jangka menengah, dari tahun 2011 s.d 2020;
  - c. Tahap III, jangka panjang, dari tahun 2021 s.d 2030.

dengan rincian sebagaimana tercantum dalam Dokumen sebagaimana terlampir pada Peraturan ini.

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

#### **Pasal 5**

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

#### **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 Bengkulu sebagaimana tercantum dalam Dokumen sebagaimana terlampir pada Peraturan ini.

#### **Pasal 9**

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

## 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 8 April 2008

-----  
MENTERI PERHUBUNGAN

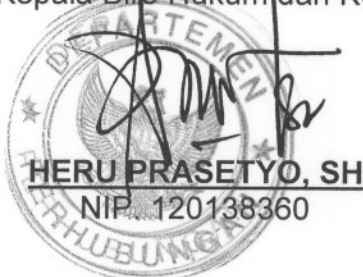
ttd

**Ir. JUSMAN SYAFII DJAMAL**

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Keuangan;
4. Menteri Dalam Negeri;
5. Menteri Kehakiman dan HAM;
6. Menteri Perindustrian;
7. Menteri Perdagangan;
8. Menteri Kelautan dan Perikanan;
9. Menteri Pekerjaan Umum;
10. Menteri Negara BUMN;
11. Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala BAPPENAS;
12. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kepala Badan Litbang Perhubungan;
13. Gubernur Bengkulu;
14. Walikota Bengkulu;
15. Para Kepala Biro di lingkungan Setjen Departemen Perhubungan;
16. Administrator Pelabuhan Bengkulu;
17. Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II.

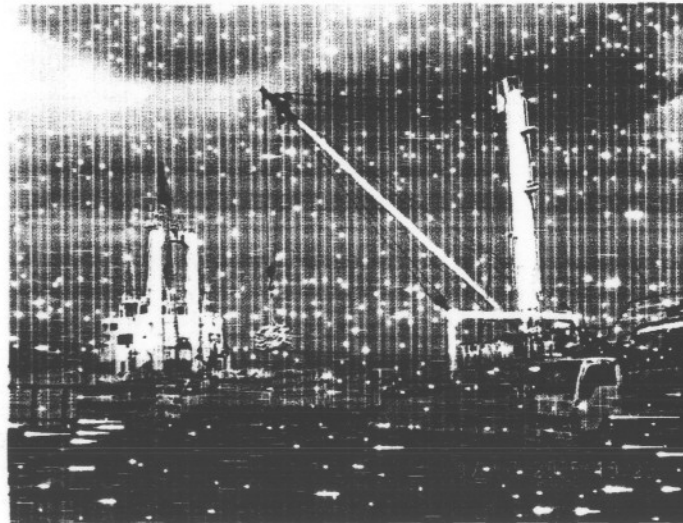
Salinan sesuai dengan aslinya  
Kepala Biro Hukum dan KSLN





LAMPIRAN KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR KM 14 TAHUN 2005  
TANGGAL 8 April 2003

# **RENCANA INDUK PELABUHAN BENGKULU PROPINSI BENGKULU**



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**APRIL 2008**

---

## Daftar Isi

---

	Halaman:	
1	Pendahuluan	1
2	Analisis Makro	3
3	Kondisi Pelabuhan Pulau Baai Saat Ini	4
3.1	Pelabuhan Pulau Baai dalam Hierarki Pelabuhan Nasional	4
3.2	Daerah Hinterland Pelabuhan Pulau Baai	5
3.3	Fasilitas Pelabuhan Pulau Baai Saat Ini	5
3.4	Muatan dan Kunjungan Kapal	8
4	Proyeksi Lalu Lintas Barang	6
5	Rencana Pengembangan Yang Terkait	13
6	Master Plan	13
6.1	Kebutuhan Sarana dan Prasarana Pelabuhan	13
6.2	Rencana Penetapan Kawasan Menurut Kegiatan Pelabuhan	16
6.3	Rencana Tata Ruang Perairan Pelabuhan	16
6.4	Rencana Tata Ruang Daratan Pelabuhan	16
6.5	Rencana Tahapan Pembangunan	16
7	Kelayakan Finansial	24
8	Pokok Kajian Terhadap Lingkungan	24
8.1	Kondisi Saat Ini	24
8.2	Identifikasi Dampak dan Upaya Pencegahan	25

# RENCANA INDUK PELABUHAN PULAU BAAI PROPINSI BENGKULU

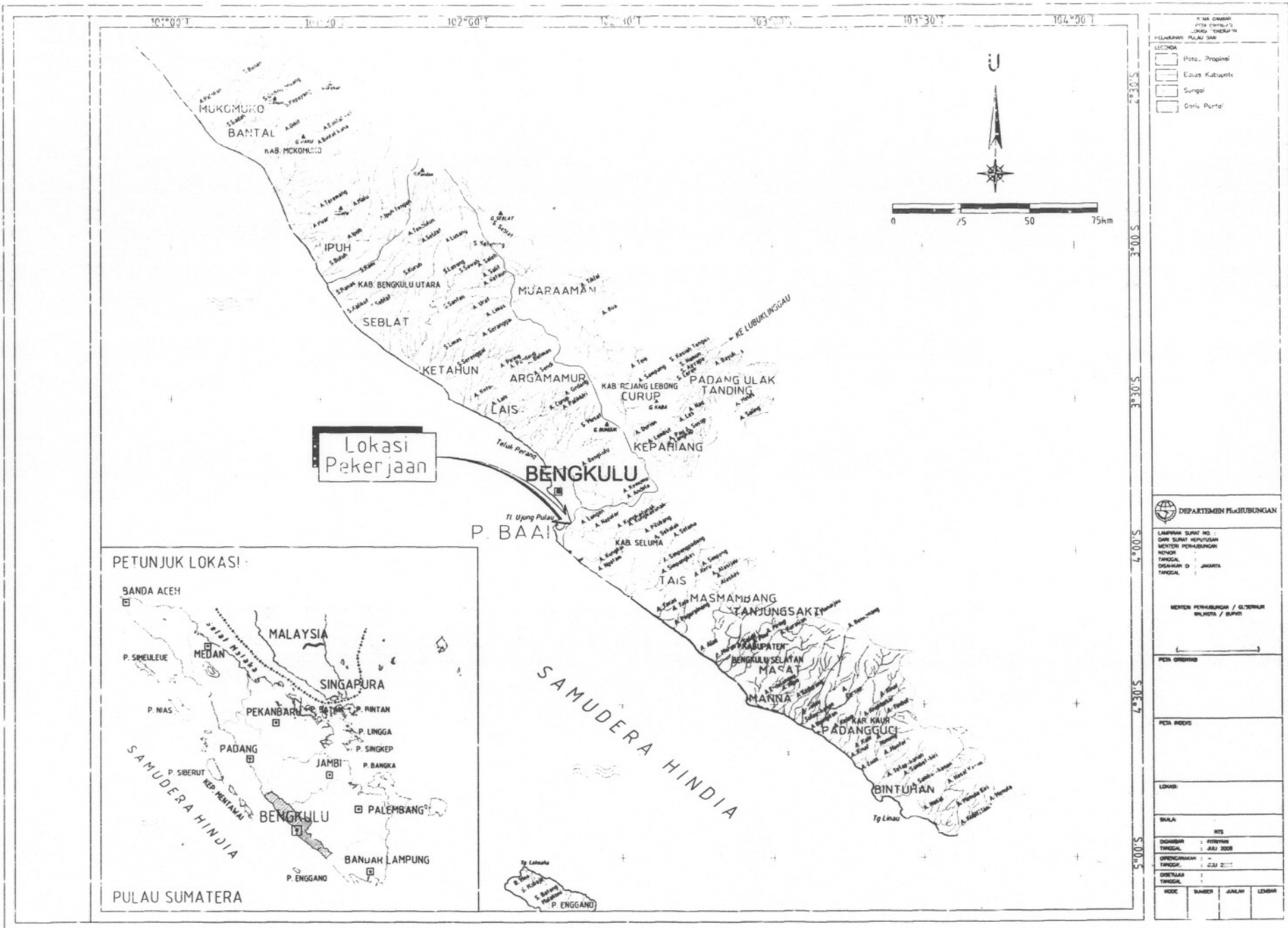
## 1 Pendahuluan

Sesuai dengan visi perusahaan untuk memberikan jasa pelabuhan yang handal dengan mutu pelayanan tingkat dunia dan untuk mengantisipasi tingginya peningkatan permintaan akan pelayanan jasa kepelabuhan, dirasakan bahwa studi Master Plan Pelabuhan Pulau Baai yang dibuat pada tahun 1988 sudah tidak memadai lagi, untuk itu perlu dilakukan tinjau ulang terhadap Master Plan Pelabuhan Pulau Baai tahun 1988 tersebut.

Tujuan dari studi ini adalah untuk mendapatkan kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan Pelabuhan Pulau Baai yang baru dimana kerangka dasar tersebut tertuang dalam suatu rencana pengembangan keruangan yang kemudian dijabarkan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan jangka pendek, menengah, dan jangka panjang sehingga dapat diwujudkan rencana pemanfaatan areal pelabuhan yang berkualitas, serasi, dan optimal, sesuai dengan kebutuhan pembangunan dan kemampuan daya dukung lingkungan.

Peta lokasi studi disajikan pada Gambar 1.1.





REVISI  
 1. No. Revisi  
 2. Nama Revisi  
 3. Tanggal Revisi

LEGENDA

- Foto Aerial
- Batas Kabupaten
- Sungai
- Garis Pantai

DEPARTEMEN PERKUBURAN

LAMPIRAN SURAT NO. :  
 DARI SURAT KEPUTUSAN  
 MENTERI PERKUBURAN  
 NOMOR :  
 TANGGAL :  
 DESKANSI :  
 TANGGAL :

MENTERI PERKUBURAN / G. S. SURAU  
 BELUKA / BUKIT

PELA GRESKIP

PELA REKES

LEMBAR

SKALA

DIGAMBAR :  
 TANGGAL :  
 DISKORANERAN :  
 TANGGAL :  
 DITELAKAR :  
 TANGGAL :

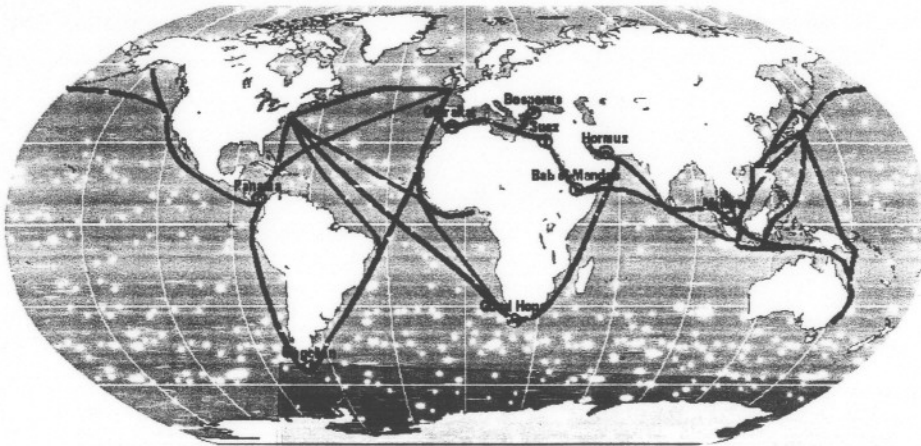
REVISI	SUMBER	JANJARI	LEMBAR

Gambar 1.1 Peta orientasi lokasi pekerjaan.

## 2 Analisis Makro

Keunggulan kompetitif Indonesia sebagai negara yang berada di antara dua samudra besar dunia mendatangkan banyak keuntungan yang tidak dimiliki oleh negara-negara lain. Keunggulan tersebut adalah dimilikinya kombinasi beberapa faktor yang sangat menguntungkan: geoekonomi dan geopolitik global, budaya dan peradaban, kondisi fisik-oceanografi-biologis, serta dari faktor geofisis-geologis.

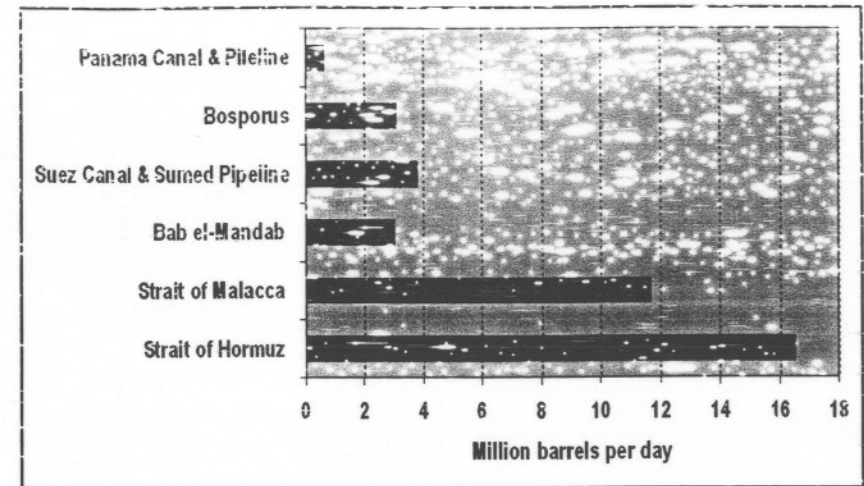
Dalam geoekonomi dan geopolitik global, Indonesia berada pada titik sangat strategis di persimpangan antara pusat-pusat produsen - konsumen. Rute pelayaran perdagangan dunia diperlihatkan pada Gambar 2.1.



Gambar 2.1 Rute pelayaran perdagangan dunia

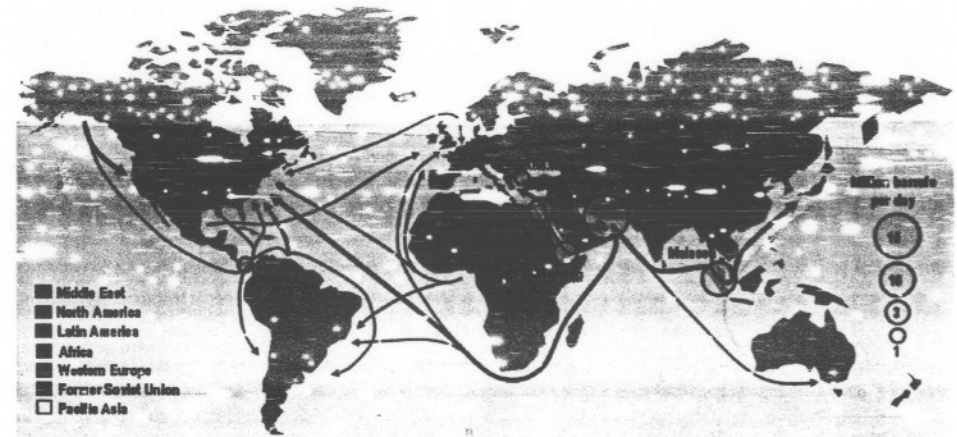
Salah satu komoditas yang mendominasi alur pelayaran internasional adalah minyak bumi dan gas. Kebutuhan akan minyak dan gas sebagai sumber energi utama yang digunakan di dunia telah menciptakan pola pelayaran tersendiri dari arah negara atau kelompok negara penghasil minyak ke negara-negara pengimpor minyak.

Jumlah minyak yang diangkut melalui lokasi-lokasi perairan penting di dunia dapat dilihat pada Gambar 2.2. Sementara itu rute pendistribusian minyak bumi di dunia diperlihatkan pada Gambar 2.3.



Gambar 2.2 Volume minyak yang ditransmisikan melalui perairan penting di dunia

Sumber: Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints.  
<http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/choke.html>



Gambar 2.3 Rute pelayaran/pendistribusian minyak bumi

Berkaitan dengan peran perairan Indonesia yang telah menjadi gerbang bagi aktivitas perdagangan dunia, pada pelabuhan-pelabuhan internasional di Nusantara diperlukan adanya sebuah sistem yang mengatur pelaporan kapal-kapal yang melalui perairan Indonesia (*Ship Reporting System*). Sistem ini juga harus dilengkapi dengan fasilitas *Vessel Traffic System (VTS)* yang berfungsi untuk mengetahui kapal-kapal yang melintasi perairan Nusantara tersebut. Hal ini berkaitan dengan pengendalian keamanan/ketertiban dan keselamatan pelayaran di perairan Nusantara. Di Indonesia, salah satu pusat *reporting system* yang direncanakan adalah di Pelabuhan Pulau Baai Bengkulu. Setiap kapal yang melintasi perairan Indonesia di Samudera Hindia harus melakukan pelaporan di Pelabuhan Bengkulu.

Dari pandangan global ini didapat sebuah gambaran mengenai potensi perairan-perairan Indonesia. Pelabuhan Bengkulu yang berada tepat di depan Samudera Hindia dalam perkembangan ke depan akan semakin nyata kontribusinya bagi kelancaran aktivitas perekonomian dunia. Saat ini jumlah kapal-kapal dagang dan tanker yang melalui rute Samudera Hindia memang tidak sebanyak yang melalui Selat Malaka. Akan tetapi seiring dengan perkembangan aktivitas perdagangan global yang semakin pesat, Selat Malaka akan semakin ramai dan padat. Perairan Samudera Hindia ini dapat dipakai sebagai rute alternatif yang dapat dilalui oleh kapal-kapal dagang dan tanker-tanker minyak, sehingga keberadaan sebuah pelabuhan dalam rute ini akan semakin diperlukan. Dalam hal ini, Pelabuhan Pulau Baai Bengkulu telah menempati lokasi yang sangat strategis.

### 3 Kondisi Pelabuhan Pulau Baai Saat Ini

#### 3.1 Pelabuhan Pulau Baai dalam Hierarki Pelabuhan Nasional

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.53 Tahun 2002 Tentang Tatahan Kepelabuhan Nasional (pasal 9), hierarki pelabuhan di Indonesia adalah sebagai berikut:

- a. Pelabuhan internasional hub merupakan pelabuhan utama primer;
- b. Pelabuhan internasional merupakan pelabuhan utama sekunder;
- c. Pelabuhan nasional merupakan pelabuhan utama tersier;
- d. Pelabuhan regional merupakan pelabuhan pengumpan primer;
- e. Pelabuhan lokal merupakan pelabuhan pengumpan sekunder.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini dijelaskan juga dalam Pasal 3 bahwa:

Tatanan Kepelabuhan Nasional merupakan dasar dalam perencanaan pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian pelabuhan di seluruh Indonesia, baik pelabuhan laut, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan sungai dan danau, pelabuhan daratan dan pelabuhan khusus yang bertujuan:

- a) Terjalannya suatu jaringan infrastruktur pelabuhan secara terpadu, selaras dan harmonis agar bersaing dan tidak saling mengganggu yang bersifat dinamis.
- b) Terjadinya efisiensi transportasi laut secara nasional.
- c) Terwujudnya penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan.
- d) Terwujudnya penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah.

Penetapan Tatahan Kepelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan dengan memperhatikan:

- a) Tata ruang wilayah.
- b) Sistem transportasi nasional.
- c) Pertumbuhan ekonomi.
- d) Pola jalur pelayaran angkutan laut nasional dan internasional.
- e) Kelestarian lingkungan.
- f) Kesejahteraan pelayaran.
- g) Standarisasi nasional, kriteria dan norma.

Dalam Pasal 10 ayat 3) disebutkan bahwa Pelabuhan nasional yang merupakan pelabuhan utama tersier, ditetapkan dengan memperhatikan:

- a) Berperan sebagai pengumpan angkutan peti kemas nasional.
- b) Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang umum nasional.
- c) Berperan melayani angkutan peti kemas nasional di seluruh Indonesia.
- d) Berada dekat dengan jalur pelayaran nasional  $\geq 50$  mil.
- e) Kedalaman minimal pelabuhan  $-7$  m LWS.

f) Memiliki dermaga multipurpose minimal panjang 150m, mobile crane atau skipgear kapasitas 50 ton.

g) Jarak dengan pelabuhan nasional lainnya 50 – 100 mil.

Hierarki peran dan fungsi pelabuhan di sepanjang Pantai Barat Sumatera diperlihatkan pada Gambar 3.1 berikut ini.

Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa Pelabuhan Pulau Baai termasuk kedalam kategori pelabuhan nasional. Saat ini komoditi utama dari Pelabuhan P. Baai berupa batu bara. Pembangunan Pelabuhan P. Baai diharapkan dapat berkembang dari pelabuhan nasional menjadi peabuhan internasional dan komoditi utama yang dilayani dapat bertambah.

### 3.2 Daerah Hinterland Pelabuhan Pulau Baai

Daerah hinterland pelabuhan Pulau Baai meliputi Propinsi Sumatera Barat di sebelah utara, di sebelah selatan adalah Propinsi Lampung, di sebelah timur adalah propinsi Sumatera Selatan dan Jambi. Gambar 3.2 menyajikan peta daerah hinterland pelabuhan Pulau Baai

### 3.3 Fasilitas Peabuhan Pulau Baai Saat Ini

Fasilitas-fasilitas yang ada baik laut maupun darat di pelabuhan Pulau Baai yang ada saat ini disajikan dalam tabel-tabel di bawah ini. Gambar layout pelabuhan Pulau Baai saat ini dapat dilihat pada Gambar 3.3.

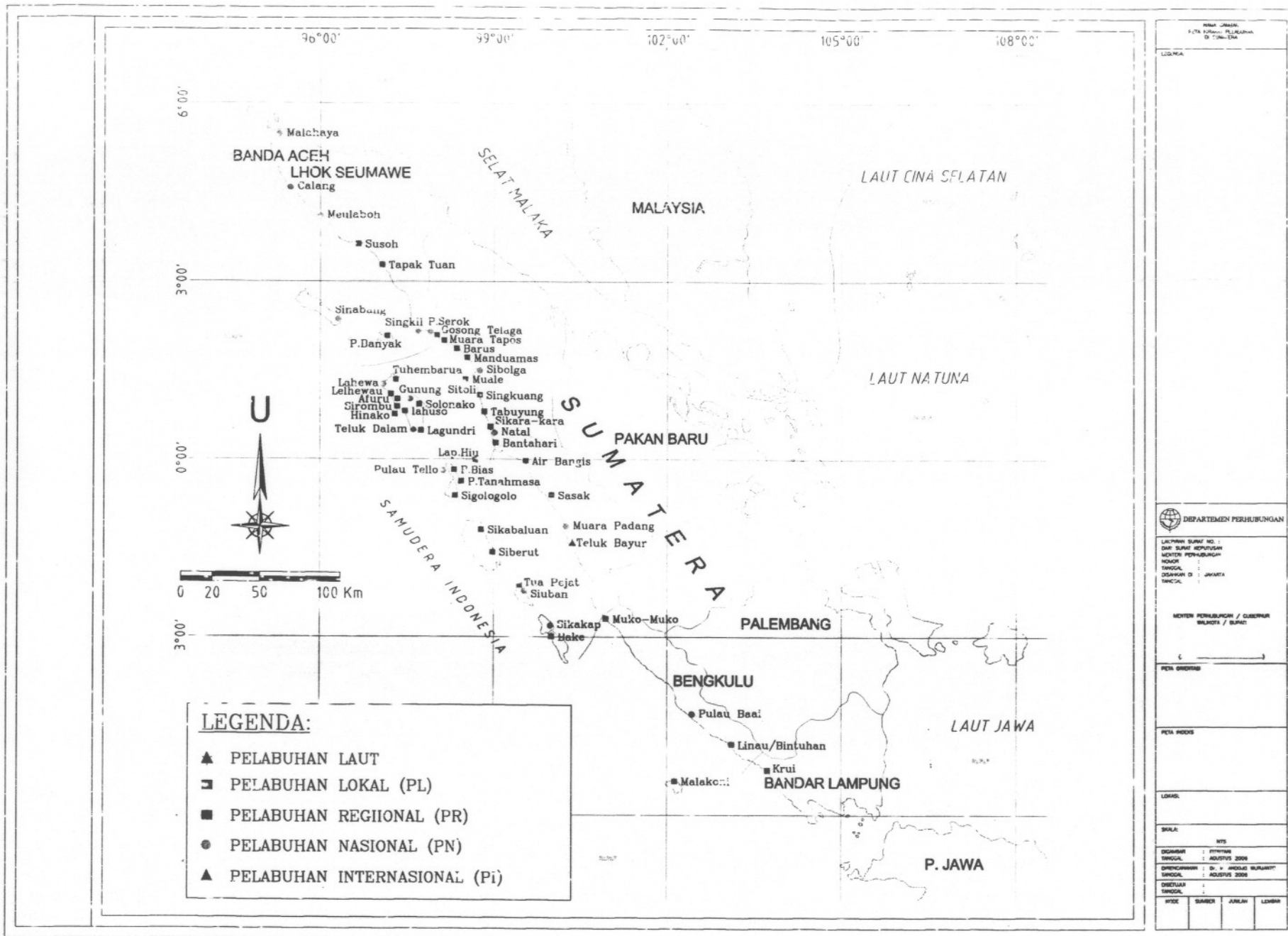


Gambar 3.2 Peta daerah hinterland pelabuhan Pulau Baai.

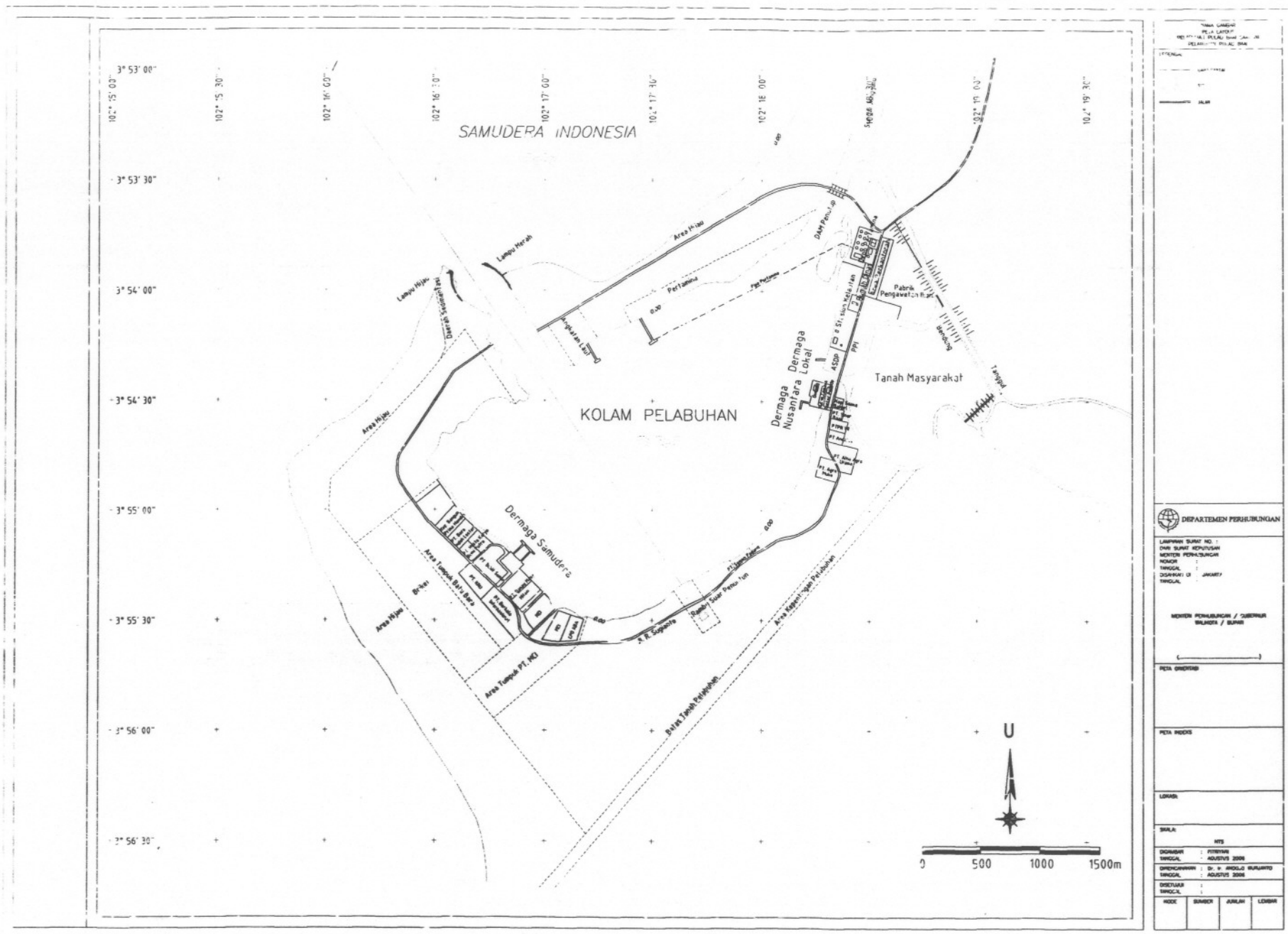
Tabel 3.1 Fasilitas Dermaga yang Ada di Pelabuhan Pulau Baai

Jenis Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Kedalaman (m)
Dermaga Samudra	165	18	-10 m LWS
Dermaga Nusantara	84	18	-7 m LWS
Dermaga Lokal	124	10	-3 m LWS

Sumber: Data Fasilitas dan Kegiatan Operasional Cabang Pelabuhan Bengkulu Periode: Tahun 2001 s.d. 2005



Gambar 3.1 Hierarchy peran dan fungsi pelabuhan di pantai barat Sumatera



Nama Gambar : PELA LAYOUT  
 No. Gambar : 102.18.00.00.00.00.00  
 No. Pelanggaran : 102.18.00.00.00.00.00

---

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN  
 LAMPIRAN SURTI NO. :  
 DIREKTORAT KEMENTERIAN  
 KOMISI PERENCANAAN  
 NEGARA  
 TANGGAL :  
 DISKRIPSI : JANGKAT  
 TINGKAT :

---

NERACA PEMBANGUNAN / JANGKAT  
 BILANGAN / SURTI

---

PETA GEMPAK

---

PETA INDEX

---

LOKASI

---

SKALA :

---

NTS

---

DONOR : PERUM  
 SINGGAH : AGUSTUS 2008

---

DISKRIPSI : 50' x 50' JANGKAT BULGARTO  
 SINGGAH : AGUSTUS 2008

---

DISKUSI :  
 SINGGAH :

KODE	BUNYI	JURUSAN	LEMBAR

Gambar 3.3 Peta layout pelabuhan Pulau Baai saat ini.

Tabel 3.2 Fasilitas Aiat Bongkar Muat yang Ada di Pelabuhan Pulau Baai

No.	Nama Fasilitas	Jumlah	Satuan	Kapasitas	Keterangan
1	Conveyor Belt				
	- Conveyor belt A	1	unit	500 T/JAM	Baik
	- Conveyor belt B	1	unit	1.000 T/JAM	Baik
2	Crane IHI	1	unit	25 TON	Baik
3	Forklift Datsun	3	unit	2 TON	Baik
	Forklift Toyota	1	unit	3 TON	Baik
4	Hoper Box	4	buah	8 TON	Baik
5	PMK	1	unit	5 TON	Baik
6	Bak Reservoir				
	- Dermaga Samudera	1	unit	50 TON	Baik
	- Dermaga Nusantara/Lokal	1	unit	100 TON	Baik

Sumber: Data Fasilitas dan Kegiatan Operasional Cabang Pelabuhan Bengkulu Periode: Tahun 2001 s.d. 2005

Tabel 3.3 Fasilitas Tanah, Lapangan dan Gudang Penumpukan yang Ada di Pelabuhan Pulau Baai

No	Nama Fasilitas	Panjang (m)	Lebar (m)	Luas
1	Tanah Daratan	-	-	1.192,6 Ha
2	Kolam pelabuhan			
	- Perairan dalam	-	-	1000 Ha
	- Perairan luar	-	-	2.183,47 Ha
3	Gudang samudera	70	35	2.450 M2
4	Gudang Lokal	50	35	1.750 M2
5	Lapangan Penumpukan			
	- Lapangan Samudera	-	-	1.100 M2
	- Nusantara	-	-	6.772 M2

Sumber: Data Fasilitas dan Kegiatan Operasional Cabang Pelabuhan Bengkulu Periode: Tahun 2001 s.d. 2005

### 3.4 Muatan dan Kunjungan Kapal

Kondisi muatan, kunjungan kapal dan penumpang di pelabuhan Pulau Baai untuk beberapa tahun terakhir disajikan pada tabel-tabel berikut ini.

Tabel 3.4 Kegiatan Lalu Lintas Kapal Tahun 2001-2006 (Mei)

NO	URAIAN	SAT	Tahun					2006 (Mei)
			2001	2002	2003	2004	2005	
1	Pelayaran Luar Negeri							
		a. Reguler	Unit	0	0	0	0	0
		GT	0	0	0	0	0	0
	b. Non Reguler	Unit	99	89	107	172	215	102
		GT	204,426	137,716	226,348	301,639	364,493	155,428
2	Pelayaran Dalam Negeri	Unit	250	248	343	430	632	238
		GT	509,720	422,599	549,725	613,198	490,066	190,798
3	Pelayaran Rakyat	Unit	0	0	0	0	0	0
		GT	0	0	0	0	0	0
4	Pelayaran Perintis	Unit	101	64	92	0	0	0
		GT	45,988	31,040	44,620	0	0	0
5	Kapal Negara/Tamu	Unit	24	1	4	5	2	2
		GT	37,423	2,400	9,969	7,444	1,555	4,347
<b>Jumlah</b>		Unit	474	402	546	607	849	342
		GT	797,557	593,755	830,662	922,311	856,114	350,573

Sumber : Fax dari PELINDO II Bengkulu (12 Juli 2006)

Tabel 3.5 Impor Menurut Jenis Komoditi Tahun 2001 s.d. 2005 (Nov)

NO	KEGIATAN	Sat	TAHUN				
			2001	2002	2003	2004	2005 (Nov)
1	Beras	Ton	0	19,924	0	0	0
2	Garam	Ton	0	3,107	0	0	0
3	Pupuk	Ton	1,000	0	0	0	0
4	Barang lain	Ton	212	0	0	818	1,648
<b>Jumlah:</b>			1,212	23,031	0	818	1,648

Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

Tabel 3.6 Ekspor Menurut Jenis Komoditi Tahun 2001 s.d. 2005 (Nov)

NO	KEGIATAN	Sat	TAHUN				
			2001	2002	2003	2004	2005 (Nov)
1	Batu Bara	Ton	410,606	405,176	357,858	612,592	589,380
2	Karet	Ton	0	0	23,993	9,496	14,327
3	CPO	Ton	0	0	2,800	5,837	0
<b>Jumlah</b>			410,606	405,176	384,651	627,925	583,707

Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

Tabel 3.7 Bongkar Antar Pulau Menurut Jenis Barang Tahun 2001 s.d. 2005 (Nov)

NO	KEGIATAN	Sat	TAHUN				
			2001	2002	2003	2004	2005 (Nov)
1	<b>Bahan Pokok</b>						
	Beras	Ton	20,209	9,600	17,805	16,128	16,435
	Garam	Ton	3,000	1,000	1,400	6,339	3,077
	Tepung Tengu	Ton	0	0	0	0	0
2	<b>Bahan Strategis</b>						
	Pupuk	Ton	16,328	24,484	42,308	31,400	17,251
	Semen	Ton	57,354	65,150	53,202	79,674	70,181
	Baja/Besi Beton	Ton	0	0	3,920	0	0
	Aspal	Ton	1,505	0	0	0	0
	Batu Bara	Ton	0	0	0	0	0
	Kayu Logs	Ton	0	1,232	0	0	0
	Kayu Gergajian	Ton	139	177	0	0	0
3	<b>Migas</b>						
	Crude Oil	Ton	0	0	0	0	0
	BBM	Ton	199,395	154,493	170,679	177,528	152,481
	CPO	Ton	0	0	0	0	0
4	<b>Non Migas</b>						
	Pipa Pancang	Ton	0	0	0	0	0
	Alat Berat	Ton	1,354	310	0	1,461	3,338
5	<b>Barang Lainnya</b>	Ton	0	538	18	1,192	0
Jumlah			299,284	256,984	289,332	313,722	262,763

Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

Tabel 3.8 Muat Antar Pulau Menurut Jenis Barang Tahun 2001 s.d. 2005 (Nov)

NO	KEGIATAN	Sat	TAHUN				
			2001	2002	2003	2004	2005 (Nov)
1	<b>Bahan Pokok</b>						
	Beras	Ton	0	0	0	0	0
	Garam	Ton	0	0	0	0	0
2	<b>Bahan Strategis</b>						
	Baja/Besi Beton	Ton	0	0	0	0	0
	Aspai	Ton	0	0	0	0	0
	Batu Bara	Ton	5,520	33,052	36,104	72,842	52,725
	Kayu Logs	Ton	3,371	1,232	1,232	0	0
	Kayu Gergajian	Ton	94	0	0	0	0
3	<b>Migas</b>						
	BBM	Ton	0	0	0	0	0
	CPC	Ton	77,016	80,180	109,026	115,694	100,367
4	<b>Non Migas</b>						
	Karet	Ton	544	0	11,048	0	0
	Kopi	Ton	0	0	0	0	0
	Inti Sawit	Ton	0	0	0	0	0
	Pipa Pancang	Ton	0	0	0	0	0
	Alat Berat	Ton	676	2,788	392	0	0
5	<b>Barang Lainnya</b>	Ton	6	386	17,764	0	0
Jumlah			87,227	117,638	175,566	188,536	153,092

Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

Tabel 3.9 Arus Kontainer Bongkar Tahun 2002 s.d. 2004

Tahun	BOX 40'		BOX 20'	
	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG
2002	429	-	-	66
2003	557	-	-	-
2004	916	-	-	2

Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

Tabel 3.10 Arus Kontainer Muat Tahun 2002 s.d. 2004

Tahun	BOX 40'		BOX 20'	
	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG
2002	419	-	-	66
2003	225	-	-	350
2004	807	-	-	239

Sumber : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005



Tabel 3.11: Lalu Lintas Perumpang Tahun 2001 s.d. 2006 (Mei)

NO	URAIAN	SAT	TAHUN					
			2001	2002	2003	2004	2005	2006 (Mei)
A	Luar Negeri							
	a. EMBARKASI	ORANG	-	-	-	-	-	-
	b. DEBARKASI	ORANG	-	-	-	-	-	-
	<b>JUMLAH</b>	ORANG	-	-	-	-	-	-
B	Dalam Negeri							
	a. EMBARKASI	ORANG	2,717	5,789	4,314	4,933	3,668	1,812
	b. DEBARKASI	ORANG	2,920	4,752	3,944	5,731	4,042	1,896
	<b>JUMLAH</b>	ORANG	5,643	10,541	8,258	10,664	7,710	3,708

Sumber : Fax dari PELINDO II Bengkulu (12 Juli 2006)

#### 4 Proyeksi Lalu Lintas Barang

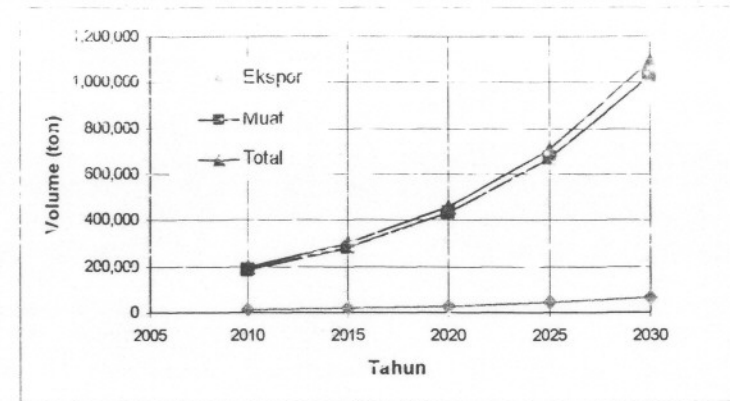
Proyeksi lalu lintas barang yang melalui Pelabuhan Pulau Baai dilakukan dengan menggunakan metode campuran, yaitu dengan menggunakan metode laju pertumbuhan untuk komoditi yang kecenderungan pertumbuhannya bisa dilihat dari data historisnya, serta wawancara langsung dengan pengguna jasa pelabuhan yang mengapalkan komoditinya melalui pelabuhan Pulau Baai.

Hasil proyeksi lalu lintas barang seperti komoditi CPO, batu bara, karet, dan komoditi lainnya dapat direkapitulasikan sebagai berikut:

Tabel 4.1: Proyeksi Ekspor dan Muat Untuk Komoditi CPO (dalam ton)

Tahun	Ekspor	Muat	Total
2010	11,464	193,422	194,886
2015	17,639	282,218	299,857
2020	27,139	434,228	461,367
2025	41,757	668,113	709,870
2030	64,248	1,027,975	1,092,223

Sumber: Hasil olahan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

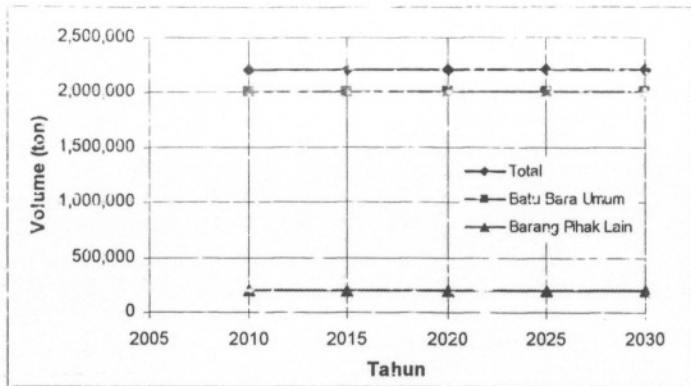


Gambar 4.1: Grafik proyeksi ekspor dan muat untuk komoditi CPO.

Tabel 4.2: Proyeksi Ekspor Untuk Komoditi Batu Bara Umum (dalam ton)

Tahun	Produksi Batu Bara Umum	Barang Pihak Lain	Total
2010	2,000,000	200,000	2,200,000
2015	2,000,000	200,000	2,200,000
2020	2,000,000	200,000	2,200,000
2025	2,000,000	200,000	2,200,000
2030	2,000,000	200,000	2,200,000

Sumber: Hasil olahan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

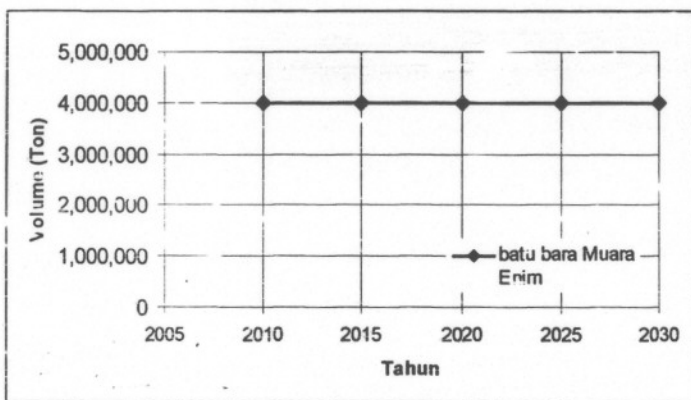


Gambar 4.2 Grafik proyeksi ekspor untuk komoditi batu bara umum.

Tabel 4.3 Proyeksi Ekspor Untuk Komoditi Batu Bara Muara Enim (dalam ton)

Tahun	Produksi Batu Bara Muara Enim
2010	4,000,000
2015	4,000,000
2020	4,000,000
2025	4,000,000
2030	4,000,000

Sumber: Hasil olahan berdasarkan ekspose/rapat Pemda Bengkulu dengan PT. Tanjung Enim.

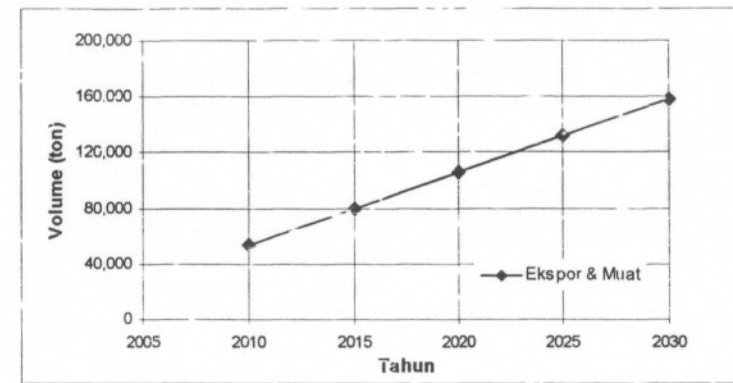


Gambar 4.3 Grafik proyeksi ekspor untuk komoditi batu bara Muara Enim.

Tabel 4.4 Proyeksi Muat Untuk Komoditi Karet (dalam ton)

Tahun	Ekspor & Muat Karet
2010	53,064
2015	79,324
2020	105,584
2025	131,844
2030	158,104

Sumber: Hasil olahan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

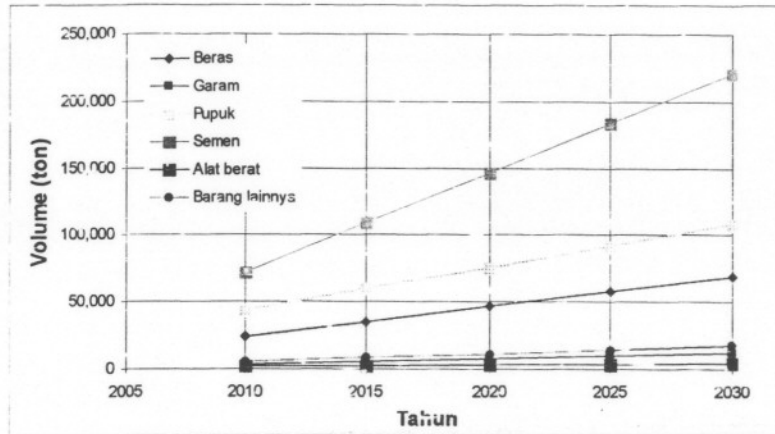


Gambar 4.4 Grafik proyeksi ekspor & muat untuk komoditi karet.

Tabel 4.5 Proyeksi Arus Bongkar dan Muat Menurut Jenis Komoditi (dalam ton)

Tahun	Beras (Ton)	Garam (Ton)	Pupuk (Ton)	Semen (Ton)	Alat Berat (Ton)	Brg Lainnya (Ton)
2010	24,310	3,800	43,953	71,740	1,992	5,087
2015	35,407	5,800	59,883	108,813	2,593	8,259
2020	46,505	7,800	75,808	145,886	3,194	11,431
2025	57,602	9,800	91,733	182,959	3,795	14,603
2030	68,700	11,800	107,658	220,032	4,395	17,775

Sumber: Hasil olahan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005



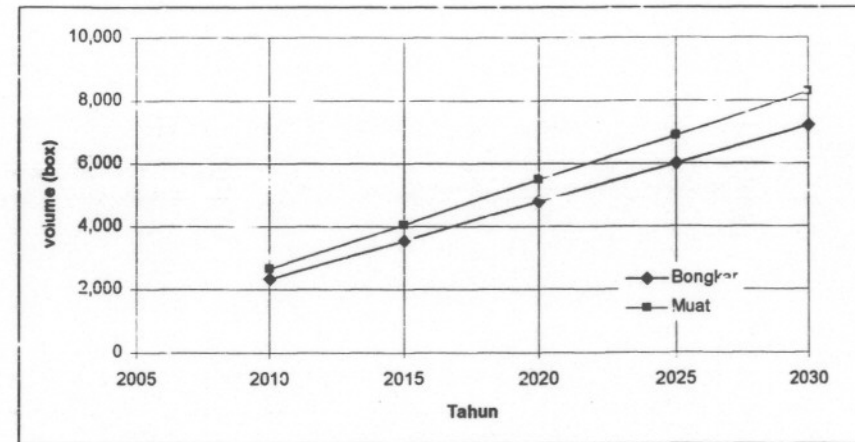
Gambar 34.5 Grafik proyeksi arus bongkar dan muat menurut jenis komoditi

Tabel 4.6 Proyeksi Bongkar Muat Kontainer

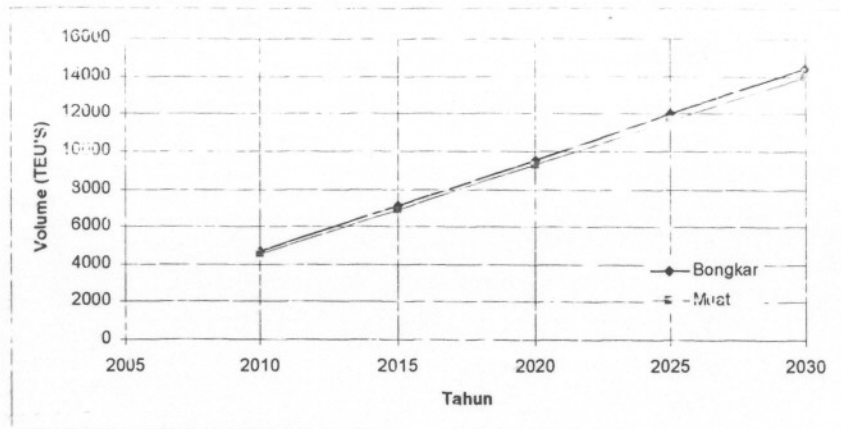
Tahun	Bongkar					
	BOX 40'		BOX 20'		Total Box	TEU'S
	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG		
2010	2,339	0	0	0	2,339	4677
2015	3,556	0	0	0	3,556	7112
2020	4,774	0	0	0	4,774	9547
2025	5,991	0	0	0	5,991	11982
2030	7,209	0	0	0	7,209	14417

Tahun	Muat					
	BOX 40'		BOX 20'		Total Box	TEU'S
	ISI	KOSONG	ISI	KOSONG		
2010	1,842	0	0	824	2,666	4,507
2015	2,812	0	0	1,256	4,068	6,880
2020	3,782	0	0	1,689	5,471	9,252
2025	4,752	0	0	2,121	6,873	11,625
2030	5,722	0	0	2,554	8,276	13,997

Sumber: Hasil olahan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005



Gambar 4.6a Grafik proyeksi bongkar muat kontainer dalam satuan box



Gambar 4.6b Grafik proyeksi bongkar muat kontainer dalam satuan TEU's.

## 5 Rencana Pengembangan Yang Terkait

Master plan yang disusun dalam studi ini telah diselaraskan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Propinsi Bengkulu yang disusun oleh Bappeda Propinsi Bengkulu. Peta rencana pemanfaatan lahan di Propinsi Bengkulu disajikan dalam Gambar 5.1 di bawah ini.

## 6 Master Plan

### 6.1 Kebutuhan Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Kebutuhan sarana dan prasarana baik laut maupun darat dari pengembangan pelabuhan Pulau Baai, disajikan dalam Tabel 6.1 hingga Tabel 6.4.

Tabel 5.1 Rencana Pengembangan Prasarana Laut Pelabuhan Pulau Baai

Prasarana Laut	Jangka Pendek (s.d Tahun 2010)	Jangka Menengah (s.d Tahun 2020)	Jangka Panjang (s.d Tahun 2030)
<b>Umum</b>			
- Pengerukan Alur Pelayaran *)	1,232,000 m <sup>3</sup>	500,000 m <sup>3</sup>	500,000 m <sup>3</sup>
- Pengerukan Kolam Pelayaran: **)			
1. Dermaga Batu Bara Muara Enim	618,901 m <sup>3</sup>	-	-
2. Dermaga Peti Kemas	294,574 m <sup>3</sup>	-	-
3. Dermaga Curah Cair	206,219 m <sup>3</sup>	-	412,439 m <sup>3</sup>
4. Dermaga Nusantara	96,229 m <sup>3</sup>	-	48,115 m <sup>3</sup>
<b>Zona Areal Labuh Kapal</b>			
- Daerah Alih Muat	320,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Labuh Kapal Peti Kemas	130,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Labuh Kapal Barang Umum	520,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Percobaan Berlayar	320,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Keadaan Darurat	240,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Penempatan Kapal Mati	510,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Karantina dan Imigrasi	340,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Labuh Kapal CPO	310,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Labuh Kapal Batu Bara	640,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Labuh Kapal BBM	180,000 m <sup>2</sup>	-	-
- Daerah Labuh Penanggulangan Pencemaran / Pemadam Kebakaran	100,000 m <sup>2</sup>	-	-
<b>Sarana Bantu Navigasi Pelayaran</b>			
- Rambu Suar	-	2 buah	-
- Leading light	-	2 buah	-
- Rambu suar penuntun	-	4 buah	-
<b>Fasilitas Terminal Batubara Muara Enim</b>			
- Dermaga dan Fasilitas Tambat	16,379 m <sup>2</sup>	-	-
<b>Fasilitas Terminal CPO</b>			
- Dermaga dan Fasilitas Tambat	6,140 m <sup>2</sup>	-	7,663 m <sup>2</sup>
<b>Fasilitas Terminal Kargo</b>			
- Dermaga dan Fasilitas Tambat	813 m <sup>2</sup>	-	1,468 m <sup>2</sup>
<b>Fasilitas Terminal Kontainer</b>			
- Dermaga dan Fasilitas Tambat	4,565 m <sup>2</sup>	-	6,289 m <sup>2</sup>

Sumber: Hasil Perhitungan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005



Tabel 6.2 Rencana Pengembangan Prasarana Darat Pelabuhan Pulau Baai

Prasarana Darat	Jangka Pendek (s.d Tahun 2010)	Jangka Menengah (s.d Tahun 2020)	Jangka Panjang (s.d Tahun 2030)
<b>Fasilitas Terminal Kontainer</b>			
- Lapangan Penumpukan	920 m <sup>2</sup>	3.050 m <sup>2</sup>	6.150 m <sup>2</sup>
- Gudang CFS	120 m <sup>2</sup>	390 m <sup>2</sup>	770 m <sup>2</sup>
- Lahan Parkir Kendaraan	500 m <sup>2</sup>	1.660 m <sup>2</sup>	2.850 m <sup>2</sup>
- Jalan	-	6.820 m <sup>2</sup>	-
<b>Fasilitas Terminal Kargo</b>			
- Gudang Tertutup	880 m <sup>2</sup>	640 m <sup>2</sup>	640 m <sup>2</sup>
- Lahan Parkir	5.276 m <sup>2</sup>	4.880 m <sup>2</sup>	4.910 m <sup>2</sup>
- Jalan	3.600 m <sup>2</sup>	7.250 m <sup>2</sup>	-
<b>Fasilitas Terminal CPO</b>			
- Lahan Tangki	-	75.000 m <sup>2</sup>	180.000 m <sup>2</sup>
- Areal CPO Kerjasama dengan Pihak Malaysia	-	200.000 m <sup>2</sup>	-
<b>Fasilitas Terminal Batubara Muara Enim</b>			
- Lapangan Penumpukan	5.000 m <sup>2</sup>	-	-
- Conveyor belt 1.000 ton/jam	1 unit	1 unit	-
<b>Fasilitas Lainnya</b>			
- Areal Tangki BBM	-	10.000 m <sup>2</sup>	-
- Tangki Air – IPAM (Instalasi Pengolahan Air Minum)	-	1 unit	-
- Jaringan Pipa Air Minum dan BBM	-	5.000 m <sup>2</sup>	-
- Areal Parkir	-	12.500 m <sup>2</sup>	-
- Area Pemadam Kebakaran	4.100 m <sup>2</sup>	4.100 m <sup>2</sup>	-
- Areal untuk fasilitas umum	-	13.000 m <sup>2</sup>	-
- Areal untuk Fasilitas Perlindungan Lingkungan	1.125 m <sup>2</sup>	1.125 m <sup>2</sup>	-
- Gudang Bahan Berbahaya	-	2.000 m <sup>2</sup>	-
- Jalan Umum	-	16.630 m <sup>2</sup>	14.490 m <sup>2</sup>
<b>Kompleks Perkantoran Pelindo</b>	44.000 m <sup>2</sup>	44.110 m <sup>2</sup>	-

Sumber: Hasil Perhitungan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

Tabel 6.3 Rencana Kebutuhan Sarana Pelabuhan Pulau Baai Per Tahap.

Sarana Pelabuhan	Jangka Pendek (s.d Tahun 2010)	Jangka Menengah (s.d Tahun 2020)	Jangka Panjang (s.d Tahun 2030)
<b>Sarana Bongkar Muat</b>			
+ Conveyor Belt 1000 T/Jam	2 unit	-	-
+ Mobile Crane 20 ton	-	2 unit	2 unit
+ Mobile Crane 10 ton	1 unit	2 unit	2 unit
+ Forklift Truck 3 ton	-	5 unit	7 unit
+ Trailer	1 unit	2 unit	2 unit
<b>Sarana Pemantuan &amp; Penundaan</b>			
- Kapal Pandu	-	2 unit	2 unit
- Kapal Tunda	-	2 unit	2 unit
<b>Sarana Pemadam Kebakaran</b>			
- Mobil Pemadam Kebakaran	1 unit	1 unit	1 unit

Sumber: Hasil Perhitungan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

Tabel 6.4 Rencana Kebutuhan Areal Perairan.

No	Tempat Labuh	L (m)	D (m)	R (m)	n	A (Ha)	DP (m)
1	Kapal Batu Bara	145	8.4	225	4	64	1,160
2	Kapal CPO	145	7.8	222	2	31	580
3	Kapal Barang dan Umum	127	7.7	203	4	52	509.6
4	Kapal Kontainer	88	4.0	142	2	13	352
5	Alih Muat	145	8.4	225	2	32	1,160

Keterangan :

L : Panjang Kapal

D : Kedalaman perairan

R : Radius tempat labuh

n : jumlah kapal

$$= L + 6D + 30$$

A : Luas areal labuh

$$= n \times \left( \frac{22}{7} \right) \times \frac{R^2}{10.000}$$

DP : Diameter Kemampuan Putar Kapal

$$= 8L$$

Sumber: Hasil Perhitungan berdasarkan data PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Pulau Baai, 2005

## **6.2 Rencana Penetapan Kawasan Menurut Kegiatan Pelabuhan**

Kawasan menurut kegiatan pelabuhan dibagi menjadi enam kegiatan utama yaitu, kawasan curah cair (CPO), kawasan curah kering (batu bara umum dan batu bara Muara Enim), kawasan barang umum (kargo dan kontainer), kawasan PPI, kawasan Pertamina dan kawasan wisata. Peta pembagian kawasan kegiatan pelabuhan disajikan dalam Gambar 6.1.

## **6.3 Rencana Tata Ruang Perairan Pelabuhan**

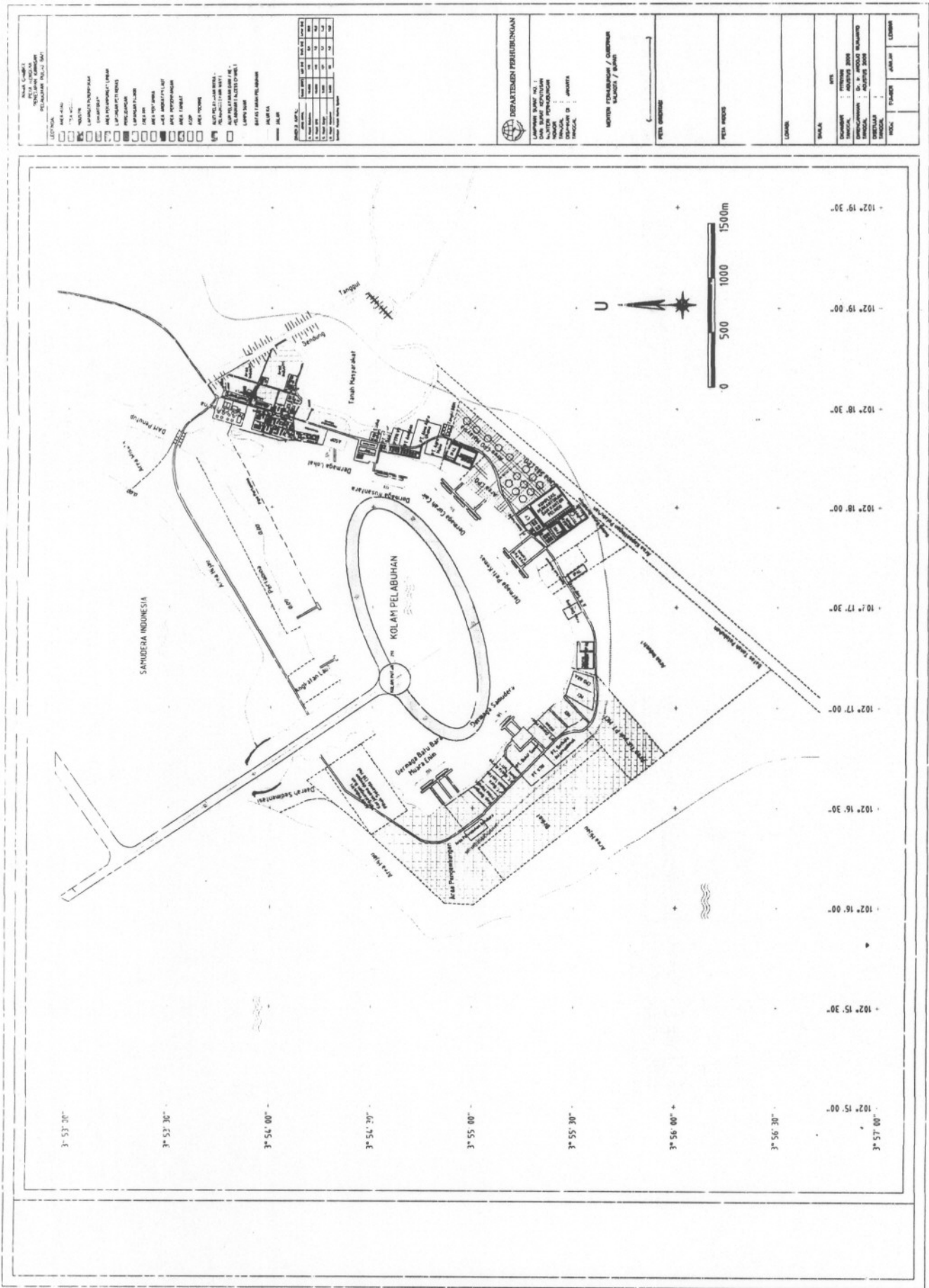
Rencana tata ruang perairan pelabuhan Pulau Baai sampai dengan tahun 2030 disajikan dalam Gambar 6.2.

## **6.4 Rencana Tata Ruang Daratan Pelabuhan**

Rencana tata ruang daratan pelabuhan Pulau Baai sampai dengan tahun 2030 disajikan dalam Gambar 6.3.

## **6.5 Rencana Tahapan Pembangunan**

Pada tahapan pembangunan ini total kebutuhan hingga tahun 2030 untuk area daratan sebesar 603.326 m<sup>2</sup> dengan total luas perairan sebesar 3.653.317 m<sup>2</sup>. Rencana tahapan pembangunan pelabuhan Pulau Baai sampai dengan tahun 2030 disajikan dalam Gambar 6.4, Gambar 6.5 dan Gambar 6.6.

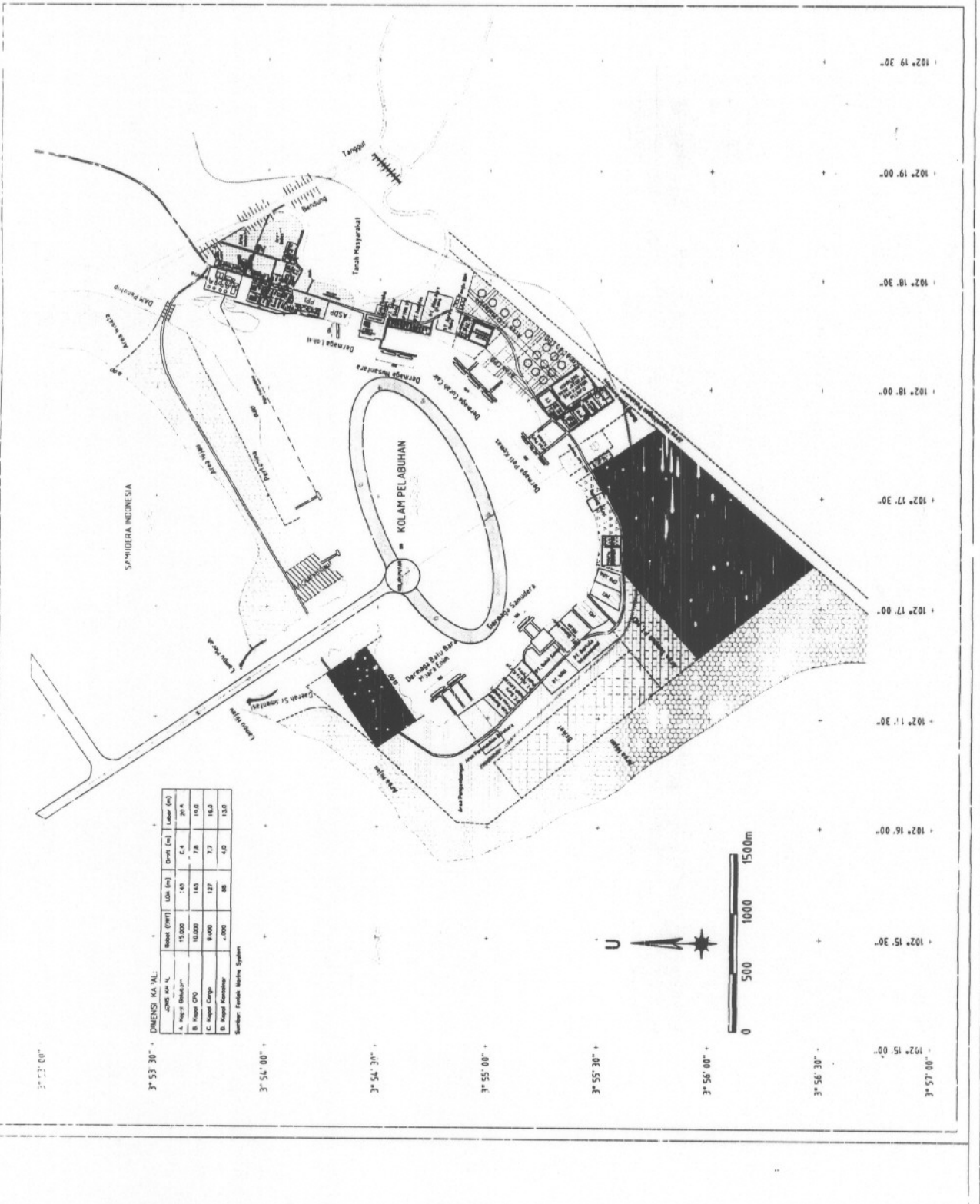


Gambar 6.1 Peta rencana penetapan kawasan menurut kegiatan pelabuhan.





NO	URUTAN	LOKASI	JENIS	JUMLAH	LUAS (m <sup>2</sup> )	ALOKASI	REKONSTRUKSI	RENOVASI	BARU	REVISI
1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	3	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	5	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	7	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	8	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	9	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	11	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	12	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	13	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	14	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	15	...	...	...	...	...	...	...	...	...

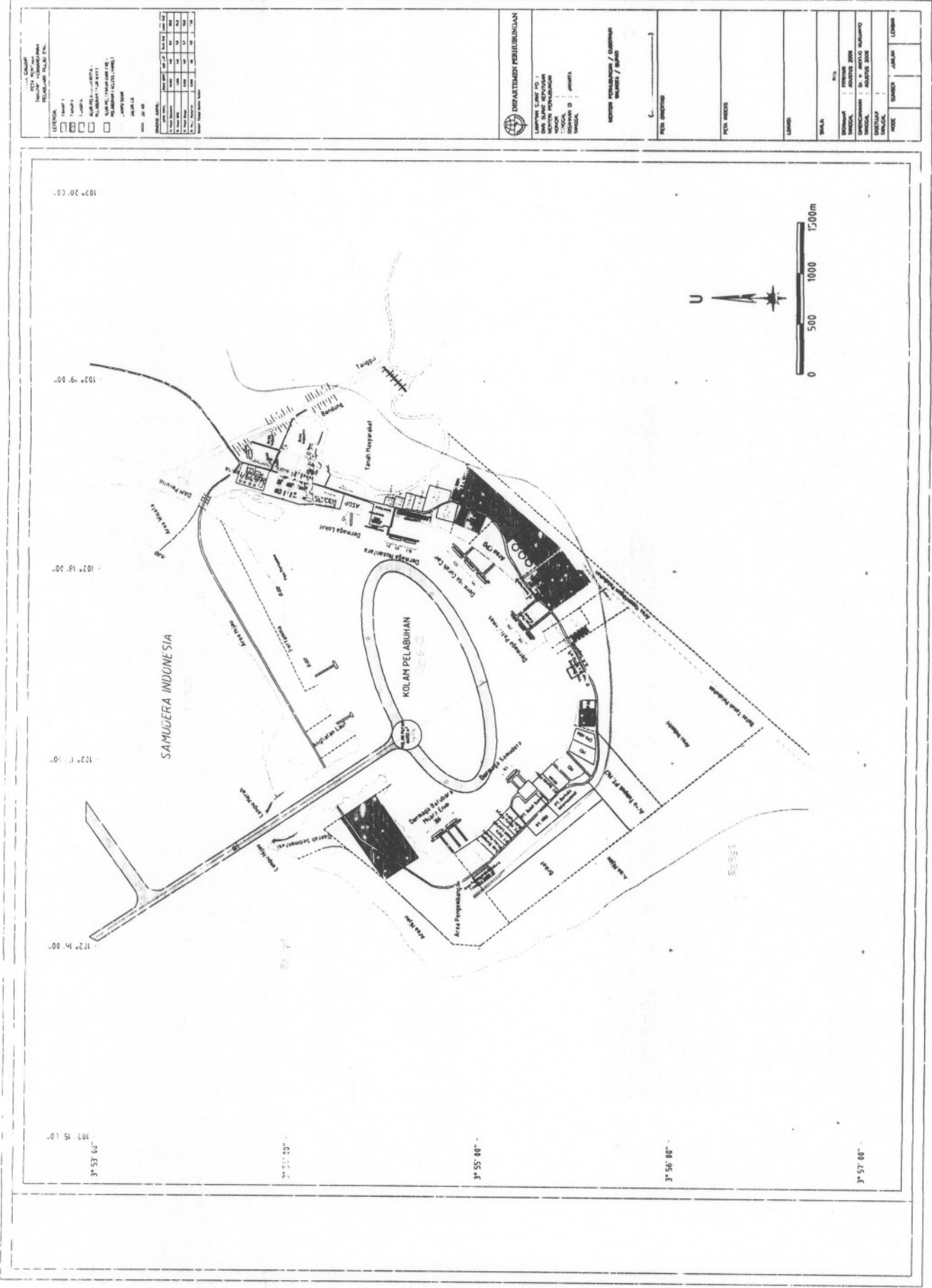


DIMENSI RAK AL:

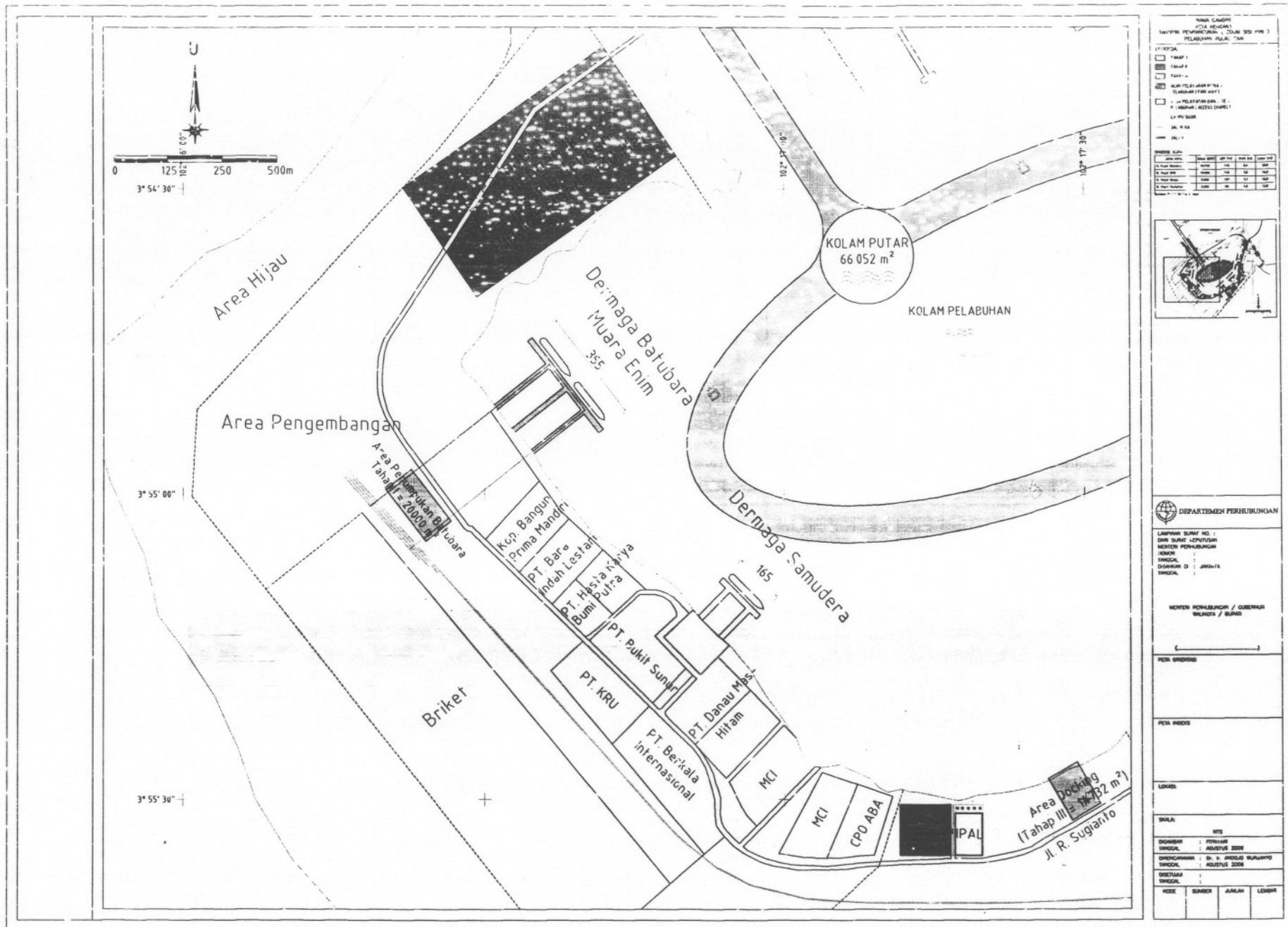
Kategori	Batas Atas (m)	Batas Bawah (m)	Luas (m <sup>2</sup> )	Dipin (m)	Lebar (m)	Luas (m <sup>2</sup> )
A. Ruang Bioskop	15,000	145	2,4	2,4	20,4	49,0
B. Ruang CDO	10,000	145	7,8	7,8	14,5	112,0
C. Ruang Cargo	8,000	127	3,7	3,7	18,2	67,0
D. Ruang Komando	6,000	88	4,0	4,0	13,0	52,0

Sumber: Field Notes System

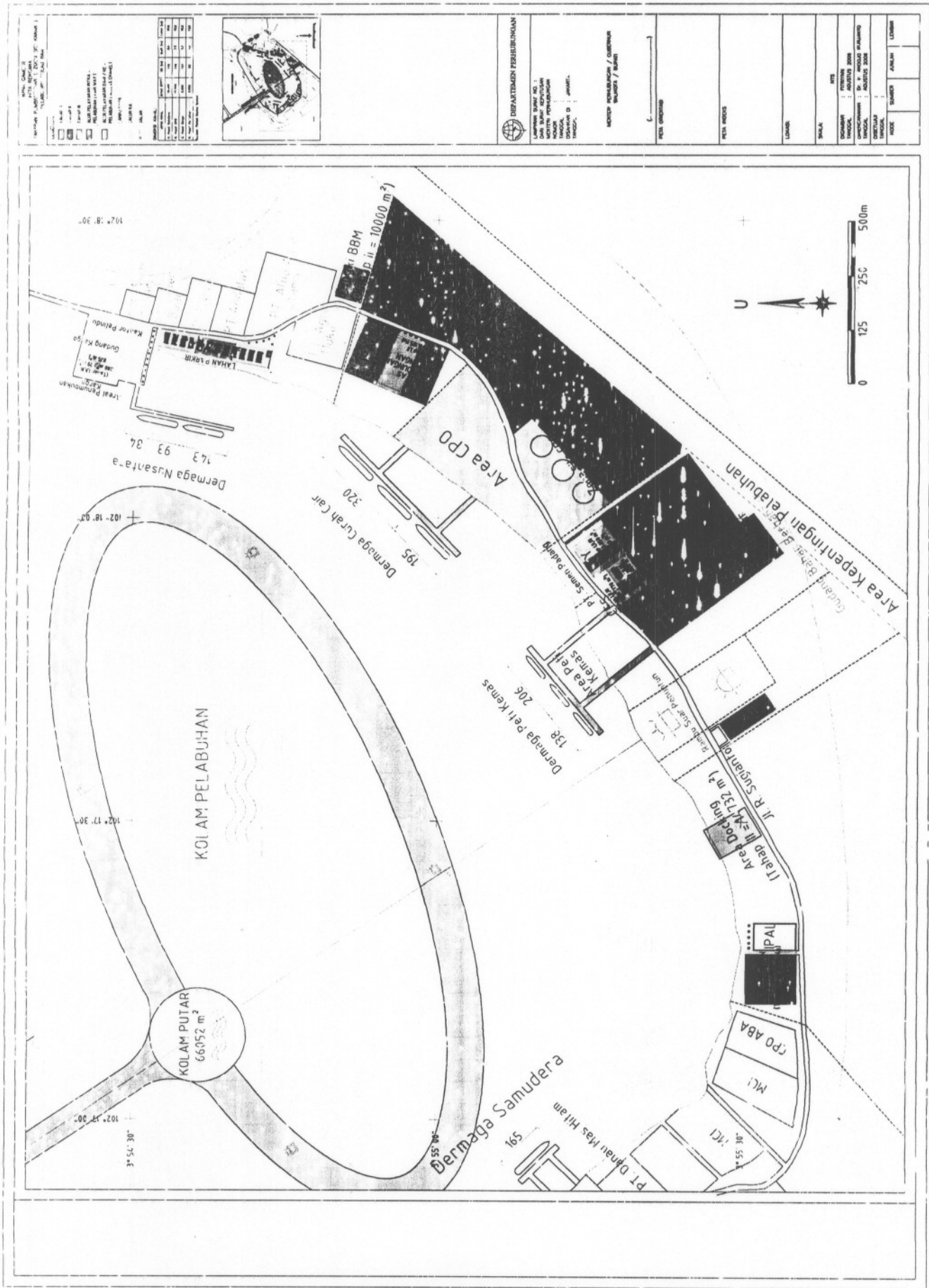
Gambar 6.3 Peta rencana tata ruang daratan pelabuhan Pulau Baai.



Gambar 6.4 Rencana tahapan pembangunan: palabuhan Pulau Baai.



Gambar 6.5 Rencana tahapan pembangunan pelabuhan Pulau Baai (zoom sisi kiri).



Gambar 6.6 Rencana tahapan pembangunan pelabuhan Puczu Baai (zoom sisi kanan).



## 7 Keayakan Finansial

Tujuan analisis ini untuk menilai kelayakan secara finansial dari implementasi proyek yang meliputi konstruksi dan operasi dari rencana pembangunan pelabuhan ini. Analisis dilakukan berdasarkan estimasi penerimaan dan biaya konstruksi serta operasi dan pemeliharaan. Sebagai alat evaluasi di sini digunakan indikator evaluasi konvensional yaitu *Financial Internal Rate of Return* (IRR), *Benefit Cost Ratio* (BCR) dan *Net Present Value* (NPV) sebagaimana banyak dikenai dalam analisis kelayakan proyek.

Asumsi-asumsi yang digunakan dalam analisis ini adalah:

1. Pendapatan pelabuhan didapat dari
  - jasa pelayanan kapal (labuh, tambat, pandu, tunda, bahan untuk operasi kapal)
  - jasa pelayanan terminal
2. Biaya operasional diambil 25% dari pendapatan
3. Laju inflasi yang dipakai adalah 10%, 12.5% dan 17%

Hasil dari analisis keayakan finansial ini disajikan pada Tabel 6.1.

Tabel 7.1 Hasil Analisis Keayakan Finansial

Indikator Kelayakan Finansial (2010)	Laju Inflasi		
	10%	12.50%	17%
IRR (%)	-103.35	-129.98	-204.22
BCR	0.40	0.38	0.34
NPV (Rp. Milyar)	-369.52	-369.52	-411.63

Indikator Kelayakan Finansial (2015)	Laju Inflasi		
	10%	12.50%	17%
IRR (%)	-22.28	-36.97	-80.58
BCR	0.66	0.56	0.44
NPV (Rp. Milyar)	-210.70	-269.36	-349.09

Indikator Kelayakan Finansial (2020)	Laju Inflasi		
	10%	12.50%	17%
IRR (%)	13.76	9.70	-1.01
BCR	5.66	4.05	2.45
NPV (Rp. Milyar)	484.48	261.41	-16.87

Indikator Kelayakan Finansial (2030)	Laju Inflasi		
	10%	12.50%	17%
IRR (%)	21.72	19.33	12.53
BCR	4.68	7.13	3.63
NPV (Rp. Milyar)	1,916.99	1,175.19	403.50

Sumber: Hasil Analisa dan Perhitungan

## 8 Pokok Kajian Terhadap Lingkungan

### 8.1 Kondisi Saat Ini

#### A. Komponen Fisik Kimia

##### Kondisi Iklim

Curah hujan bulanan di wilayah pelabuhan berkisar 137 mm. Suhu rata-rata berkisar 27,2°C, dengan kelembaban udara rata-rata berkisar sekitar 78.4%.

##### Kualitas Udara

Pengukuran kualitas udara di sekitar pelabuhan menunjukkan bahwa kandungan debu, konsentrasi gas (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO dan hidrokarbon) dan tingkat kebisingan masih berada di bawah ambang batas, tetapi hampir semuanya bertambah pada waktu melaksanakan aktivitas bongkar muat.

##### Kualitas Air

Secara umum kualitas air di laut disekitar Pelabuhan P. Baai Bengkulu masih baik dan jika dibandingkan dengan hasil pemantauan tahun-tahun sebelumnya relatif lebih baik. Parameter yang belum memenuhi baku mutu yang ditetapkan yaitu kecerahan.

#### B. Komponen Biologi

##### Flora

Tipe vegetasi yang ada di sekitar pelabuhan tidak terlepas dari pengaruh ekosistem perairan yang ada. Bagian sebelah utara pelabuhan didominasi oleh Cemara Ekor Kuda, sedangkan di sebelah selatan didominasi oleh Ketapang. Untuk daerah pesisir yang berhadapan dengan laut lepas didominasi oleh Katang-katang.

##### Fauna Darat

Keanekaragaman jenis fauna di lokasi pelabuhan Pulau Baai tergolong rendah. Jumlah yang ditemukan adalah 14 jenis. Jenis-jenis satwa liar yang ditemukan di sekitar pelabuhan Pulau Baai sewaktu pengamatan dimulai dari kutilang, burung gereja, walet sapi hingga kadal.

##### Ikan

Jenis ikan-ikan yang terdapat di sekitar pelabuhan antara lain: Ikan Kueh, Ikan Ekor Kucing, Ikan Sembilang, Ikan Bandeng dan Ikan Belanak. Ikan-ikan tersebut dimanfaatkan masyarakat setempat dengan mengkonsumsinya atau dijual.

### Plankton dan Bentos

Plankton yang ditemukan di perairan pelabuhan terdiri 75 jenis fitoplankton dan 36 jenis zooplankton, sedangkan Benthos yang ditemukan terdiri dari 4 kelompok yaitu Mollusca, Arthropoda, Annelida dan Foraminifera.

### C. Komponen Sosial Ekonomi Budaya

Penduduk di sekitar pelabuhan yang kemungkinan terkena dampak langsung dari pengembangan pelabuhan Kecamatan Kampung Melayu dan Kecamatan Selebar. Dari kecamatan tersebut, Kecamatan Selebar adalah pada tahun 2005 7,3 orang/Ha. Kecamatan Gading Cempaka 34,1 orang/Ha. Kecamatan Teluk Segara 55,5 orang/Ha dan Kecamatan Muara Bangkahulu 29 orang/Ha.

Berdasarkan data komposisi penduduk di Kecamatan Selebar dan Kecamatan Kampung Melayu, maka dapat diketahui prosentase jumlah KK berdasarkan mata pencaharian, yaitu penduduk bermata pencaharian sebagai petani sebanyak 37,4%, pedagang 16,7%, nelayan 15,9%, peternak 0,9%, buruh 3,2% dan PNS/TNI/Polri 25,8%. Mata pencaharian penduduk di sekitar pelabuhan Pulau Bai adalah nelayan dengan prosentase mencapai 31% disusul dengan wiraswasta dengan prosentase 27%.

## 8.2 Identifikasi Dampak dan Upaya Pencegahan

Setiap kegiatan pembangunan dan Pengembangan yang dilakukan manusia pasti akan menimbulkan dampak pada lingkungan sekitarnya, baik positif dan negatif. Dampak-dampak tersebut harus diidentifikasi dan dampak yang negatif, yang mungkin timbul, harus dilakukan upaya-upaya pencegahan agar dampak tersebut dapat dihilangkan atau diminimalkan.

Tabel 8.1 merangkum kemungkinan-kemungkinan dampak negatif yang timbul disertai upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meredam dampak tersebut.

Tabel 8.1 Identifikasi Dampak dan Upaya Penanggulangannya

Bidang	Dampak	Langkah Penanggulangan
Kualitas Udara	Penurunan kualitas udara akibat kegiatan pelabuhan	Pengaturan truk agar tidak melampaui kapasitas terutama yang mengangkut curah kering Penggunaan penutup pada kendaraan pengangkut Melengkapi silo-silo dengan alat penangkap debu
Pemacuan Sedimentasi dan erosi	Sedimentasi di alur pelayaran dan kolam pelabuhan	Maintenance Dredging Sand by Passing Rehabilitasi breakwater yang ada
Tata Ruang	Ketidakteraturan tata ruang antara pemukiman dan fasilitas umum di lingkungan pelabuhan	Pembebasan lahan bertahap disertai ganti rugi dan lokasi pemukiman baru serta perlu adanya pendekatan-pendekatan persuasif
Kebisingan	Walaupun pelabuhan ini jauh dari wilayah pemukiman penduduk, tetapi yang terkena dampak langsung adalah para pekerja pelabuhan	Pengaturan pengangkutan barang keluar masuk pelabuhan dengan cara "shift" dan pemberlakuan pembatasan kecepatan kendaraan

MENTERI PERHUBUNGAN

Ttd

Ir. JUSMAN SYAFII DJAMAL

