



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 51 TAHUN 2009**

TENTANG

RENCANA INDUK PELABUHAN KUALA ENOK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Membaca : 1. surat Gubernur Riau Nomor 500/Ekbang/25.17 tanggal 11 Juli 2006 perihal Rekomendasi *Master Plan* Pelabuhan Kuala Enok dan Tembilahan;
2. surat Bupati Indragiri Hilir Nomor 1123.1.45/PHB-AL/XII/05 tanggal 13 Desember 2005 perihal Rekomendasi *Master Plan* Pelabuhan Kuala Enok dan Tembilahan;
- 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 utama dan pelabuhan pengumpul ditetapkan oleh Menteri Perhubungan setelah mendapat rekomendasi dari Gubernur dan Bupati/Walikota;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana tersebut huruf a dan b, serta untuk memberikan pedoman bagi pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Kuala Enok, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Pelabuhan Kuala Enok;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4437);
2. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4725);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849);
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, Kewenangan, 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 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2008;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan;

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : **PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG RENCANA INDUK PELABUHAN KUALA ENOK.**

BAB I**KETENTUAN UMUM****Pasal 1**

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan :

1. 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/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
2. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
3. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
4. Rencana Tapak adalah proses lanjut dari rencana induk yang mencakup rancangan tata letak pelabuhan yang bersifat teknis dan konseptual, perpetakan 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 dari rencana tapak sebagaimana dasar kegiatan pembangunan pelabuhan laut 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 Kuala Enok yang meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya serta pengembangan sesuai Rencana Induk Pelabuhan, dibutuhkan wilayah daratan seluas 190,6 Ha, dan wilayah perairan seluas 358 Ha.

- (2) Kebutuhan wilayah daratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari :
- a. wilayah daratan untuk kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan seluas 190,6 Ha :
 - 1) general cargo 22,9 Ha;
 - 2) curah air 17,4 Ha;
 - 3) curah kering 14 Ha;
 - 4) terminal penumpang 15,1 Ha;
 - 5) kapal pandu 1,3 Ha;
 - 6) industri 14,9 Ha.
 - b. wilayah daratan untuk pengembangan seluas 105 Ha.
- (3) Kebutuhan wilayah perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
- a. wilayah perairan untuk kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan seluas 184,65 Ha, terdiri atas :
 - 1) areal tempat sandar seluas 36 Ha;
 - 2) areal tempat labuh 110 Ha;
 - 3) areal alih muat kapal 24 Ha;
 - 4) areal kolam putar 14,65 Ha.
 - b. kebutuhan wilayah perairan untuk penunjang kegiatan keselamatan pelayaran seluas 189 Ha, terdiri atas :
 - 1) areal penempatan kapal mati 109 Ha;
 - 2) areal keperluan keadaan darurat 55 Ha;
 - 3) areal percobaan berlayar 25 Ha.

Pasal 3

Batas kebutuhan wilayah daratan dan wilayah perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), 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 dan pengembangan fasilitas Pelabuhan Kuala Enok 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 2016;
- c. tahap III, jangka panjang, dari tahun 2017 s.d 2026.

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 Rancangan Teknik 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 Kuala Enok sebagaimana tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

Pasal 9

Dalam hal penggunaan dan pemanfaatan lahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 hendak dilakukan pada areal yang dikuasai pihak lain, pelaksanaannya harus didasarkan pada kesepakatan dengan pihak yang menguasai areal dimaksud.

BAB V
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 10

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

Pasal 11

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : 1 Juli 2009

MENTERI PERHUBUNGAN

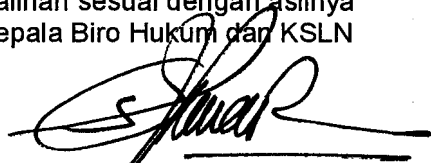
ttd

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 Hukum 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. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kepala Badan Litbang Perhubungan;
13. Gubernur Riau;
14. Bupati Indragiri Hilir;
15. Administrator Pelabuhan Kuala Enok;
16. Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN



UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19630220 198903 1 001

BAB V
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 10

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

Pasal 11

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : 1 Juli 2009

MENTERI PERHUBUNGAN

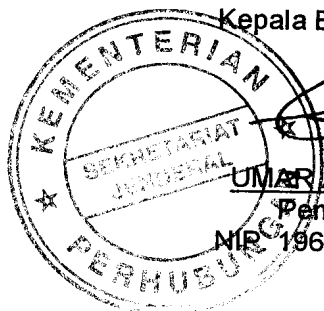
ttd

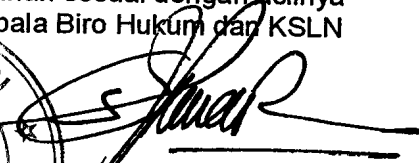
Ir. JUSMAN SYAFII DJAMAL

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Keuangan;
4. Menteri Dalam Negeri;
5. Menteri Hukum 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. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kepala Badan Litbang Perhubungan;
13. Gubernur Riau;
14. Bupati Indragiri Hilir;
15. Administrator Pelabuhan Kuala Enok;
16. Direksi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan KSLN

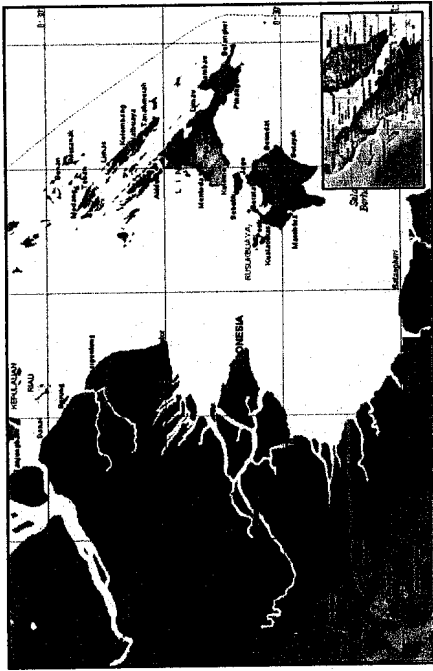



UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19630220 198903 1 001

LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : K.M. 51 TAHUN 2009
TANGGAL : 1 Juli 2009



RENCANA INDUK PELABUHAN KUALA ENOK RIAU, INDONESIA



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR ISI

	Hal
1. PENDAHULUAN	1
2. KONDISI PELABUHAN KUALA ENOK SAAT INI	
2.1 Hidrografi dan Hinterland Pelabuhan Kuala Enok	1
2.2 Pelabuhan-Pelabuhan di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok	2
2.3 Fasilitas yang Ada di Pelabuhan Kuala Enok	3
2.4 Realisasi Arus Barang, Kunjungan Kapal dan Penumpang	5
3. PROYEKSI ARUS TRANSPORTASILAUT	
3.1 Jumlah Arus Barang	6
3.2 Jumlah Kunjungan Kapal	7
3.3 Jumlah Penumpang	8
4. RENCANA PENGEMBANGAN YANG TERKAIT	
4.1 Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Prioritas Kuala Enok	8
4.2 Rencana Pengembangan Kawasan Industri	8
5. KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENGEMBANGAN PELABUHAN	9
6. RENCANA INDUK PELABUHAN	
6.1 Kebutuhan Dermaga dan Fasilitas yang Terkait	9
6.2 Rencana Tataguna Tanah	10
6.3 Rencana Tataguna Perairan	10
6.4 Rencana Tahapan Pembangunan	10
7. ANALISA KELAYAKAN FINANSIAL	14
7.1 Biaya Finansial Proyek	14
7.2 Estimasi Penerimaan	14
7.3 BCR, FIRR dan Payback Period	14
8. POKOK KAJIAN TERHADAP LINGKUNGAN	
8.1 Kondisi Saat Ini	14
8.2 Prakiraan Dampak dan Langkah-Langkah Penanggulangan	14

DAFTAR TABEL

	Hal
Tabel 2.1 Pelabuhan Umum yang Diusahakan di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok	2
Tabel 2.2 DUKS di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok	2
Tabel 2.3 Trafik Pelabuhan Umum yang Diselenggarakan oleh UPT Kampel di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok	3
Tabel 2.4 Fasilitas Pelabuhan Kuala Enok	3
Tabel 6.1 Rencana Tahapan Pengembangan Pelabuhan Kuala Enok	9
Tabel 6.2 Kebutuhan Daratan	10
Tabel 6.2 Kebutuhan Perairan	10
Tabel 8.1 Matriks Dampak Terhadap Lingkungan	14

DAFTAR GAMBAR

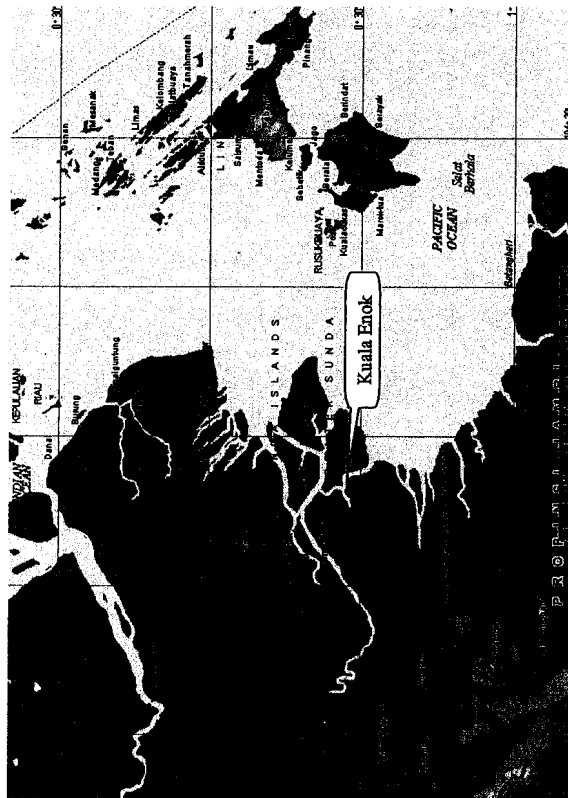
	Hal
Gambar 1.1	1
Gambar 2.1	2
Gambar 2.2	3
Gambar 2.3	4
Gambar 2.4	5
Gambar 2.5	5
Gambar 2.6	5
Gambar 2.7	6
Gambar 3.1	7
Gambar 3.2	7
Gambar 3.3	8
Gambar 4.1	8
Gambar 4.2	9
Gambar 6.1	11
Gambar 6.2	12
Gambar 6.3	13

RENCANA INDIK PELABUHAN KUALA ENOK PROVINSI SUMATERA UTARA

1. PENDAHULUAN

Pelabuhan Kuala Enok terletak di Pantai Timur bagian Selatan dari Provinsi Riau, berbatasan dengan Kabupaten Tanjung Jabung yang merupakan wilayah administrasi dari Provinsi Jambi. Lokasinya berada di muara Sungai Sapat Dalam, memiliki akses ke Selat Malaka melalui alur pelayaran di Selat Berhala dengan kedalaman alami mencapai - 12 m LWS. Dengan kedalaman alur yang cukup tersebut memiliki peluang untuk disinggahi kapal asing maupun kapal dalam negeri yang berbobot sampai ± 20.000 DWT sehingga sangat berpotensi sebagai outlet dan inlet untuk kegiatan perdagangan dari dan ke hinterland. Potensi kawasan hinterlandnya berasal dari hasil produksi agribisnis, komoditi andalannya terdiri dari chipwood dan hasil perkebunan kelapa (minyak goreng).

Secara geografis wilayah pengembangan Pelabuhan Kuala Enok di Kecamatan Tanah Merah terletak pada koordinat $00^{\circ} 31' 22''$ LS dan $103^{\circ} 23' 31,8''$ BT di Desa Kuala Enok. Di lokasi ini sudah berdiri dermaga beton sepanjang 85,5 m dan di latarbelakangi lahan kosong yang masing terpapar luas ditumbuhi hutan mangrove/bakau. Pengembangan Pelabuhan Kuala Enok bertujuan untuk mengantisipasi laju pertumbuhan pembangunan dari bagian Selatan Provinsi Riau dan Provinsi Jambi (Kabupaten Tanjung Jabung) terutama pengembangan hasil-hasil produksi dari kedua wilayah tersebut.



Gambar 1.1 Peta Lokasi Pelabuhan Kuala Enok

Untuk mengantisipasi perkembangan hinterlandnya serta kebijakan daerah, maka perlu dilakukan kajian ulang terhadap hasil Studi Master Plan Pelabuhan Kuala Enok yang telah disusun pada tahun 2000 yang diawali dengan penyusunan Rancangan Rencana Induk Pelabuhan Kuala Enok. Studi ini disusun sebagai pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan pengoperasian kegiatan kepelabuhanan dengan mempertimbangkan tuntutan perkembangan perekonomian daerah maupun nasional serta mengantisipasi perubahan lingkungan yang di-sesuaikan dengan berbagai aspek.

Tujuan penyusunan Rencana Induk (Master Plan) Pelabuhan Kuala Enok ini adalah menyusun program kegiatan kepelabuhanan untuk jangka pendek sampai jangka panjang dalam rangka mewujudkan rencana pemanfaatan areal pelabuhan yang berkualitas, serasi dan optimal sesuai dengan kebijakan pembangunan sehubungan adanya perkembangan kebijakan di daerah serta nasional. Lingkup studi meliputi, review Studi Master Plan Pelabuhan Kuala Enok yang ada, merumuskan rekomendasi mengenai *urgent development programs* serta merumuskan rekomendasi mengenai *urgent operational improvement*.

2. KONDISI PELABUHAN KUALA ENOK SAAT INI

2.1 Hidrografi dan Hinterland Pelabuhan Kuala Enok

2.1.1 Hidrografi Pelabuhan Kuala Enok

Secara umum permukaan tanah di kawasan Kuala Enok memiliki kemiringan rata-rata 0-2%. Jenis tanah terdiri dari Organosol dan Gley Humus yang tersusun dari bahan organik dan bahan mineral setebal 50 cm. Hidrografi Kuala Enok dipengaruhi oleh sungai dan parit-parit. Garis kedalaman -6 m LWS tercatat pada jarak yang bervariasi, yaitu antara 60 m sampai 80 m dari tepi pantai, sedangkan garis kedalaman -9 m LWS berada pada jarak antara 75-90 m dari tepi pantai. Alur terdangkal terletak di ambang luar. Tinggi gelombang laut di luar muara rata-rata 0,7 - 1 m selama musim Timur.

Pasang Surut

Perairan Pelabuhan Kuala Enok memiliki sifat pasang surut campuran condong ke harian ganda (*Mixed Semidiurnal*) dengan duduk tengah (MSL) pada 296 cm pada skala palm. Kombinasi dari amplitudo konstanta pasang surut memberikan nilai sebagai berikut :

- Muka Air Rendah (LWS) = 240 cm di bawah MSL
- Muka Air Tinggi (HWS) = 240 cm di atas MSL

Tinggang air rata-rata pada Pasang Purnama 280 cm, dan tunggang air rata-rata pada Pasang Mati 156 cm

Arus

Kecepatan arus di kawasan ini relatif kecil, bervariasi antara 0,01m/det sampai dengan 0,85 m/det. Akibat pengaruh pasang surut maka arah arus cenderung memiliki arah bolak balik, yaitu dari arah Barat ke Timur dan sebaliknya.

Cuaca

Kawasan ini memiliki iklim tropis sedang, curah hujan perbulan terkecil 93,9 mm dan terbesar 328,8 mm. Sedangkan curah hujan harian terkecil 3 mm dan terbesar 10,6 mm. Musim hujan jatuh pada Bulan Nopember - April, sedangkan musim kemarau pada Bulan Juli. Temperatur rata-rata terkecil adalah 25,4° C dan rata-rata terbesar 27,2° C

Penglihatan

Penglihatan umumnya baik mencapai jarak pandang 10-20 km, hanya pada saat hari hujan penglihatan kurang dari 1 km. Kabut sering muncul di pantai pada malam dan pagi hari dengan jarak pandang hanya mencapai 2 km.

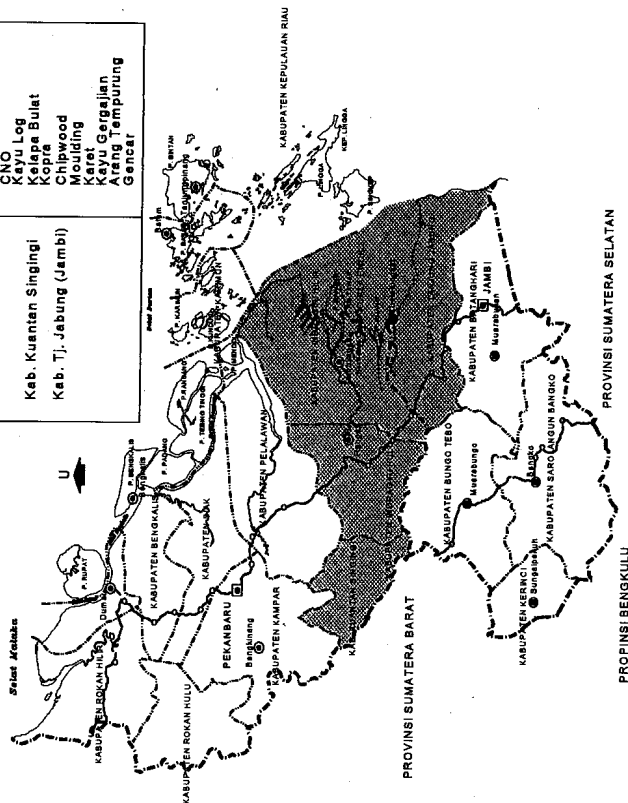
Tekanan Udara

Tekanan udara rata-rata terkecil 1010,1 mb dan rata-rata terbesar 1012,0 mb, dengan kelembaban nisbi terkecil 81,7% dan terbesar 87,3%.

2.1.1.2 Hinterland Pelabuhan Kuala Enok

Hinterland Pelabuhan Kuala Enok berdasarkan hasil Studi Potensi Hinterland tahun 1998 meliputi Kabupaten Indragiri Hilir, Kabupaten Indragiri Hulu, Kabupaten Kuantan Singingi dan Kabupaten Tanjung Jabung (Jambi) dengan komoditi meliputi kelapa, minyak goreng, bungkil, arang kayu, chipwood, kayu gergajian, karet dan beras. Diantara komoditi tersebut maka komoditi chipwood dan minyak goreng merupakan komoditi yang dominan. Dengan demikian Pelabuhan Kuala Enok sangat berpotensi menjadi pelabuhan alternatif dari Pelabuhan Tembilahan dalam penanganan muatan chipwood dan minyak goreng.

SENTRA PRODUKSI	KOMODITI
Kab. Indragiri Hilir	BBM Kelapa Bulat Kopra
Kab. Indragiri Hulu	GPO CNO
Kab. Kuantan Singingi	Kayu Log
Kab. Tj. Jabung (Jambi)	Kelapa Bulat Chipwood Moulding Karet Gergajian Arang Tempilung Gencer



Gambar 2.1 Hinterland Pelabuhan Kuala Enok

2.2 Pelabuhan-Pelabuhan di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok

Pelabuhan umum yang diusahakan yang saling mempengaruhi dengan Pelabuhan Kuala Enok sehubungan dengan cakupan hinterlandnya adalah Pelabuhan Tembilahan dan Pelabuhan Rengat. Gambaran umum Pelabuhan Tembilahan dan Rengat dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Pelabuhan Umum yang Diusahakan di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok

No	Pelabuhan	Letak	Gambaran trafik Tahun 2006	Komoditi dominan
1	Pelabuhan Tembilahan (tidak termasuk DUKS)	Terletak lebih ke hulu dari Kuala Enok	18.307 ton	Kayu bulat, minyak kelapa, kebutuhan pokok dan semen (antar pulau)
2	Pelabuhan Rengat (tidak termasuk DUKS)	100 Km dengan jalan darat yang memadai	182.843 ton	Minyak sawit, kayu log, BBM dan barang lainnya (internasional dan antar pulau)

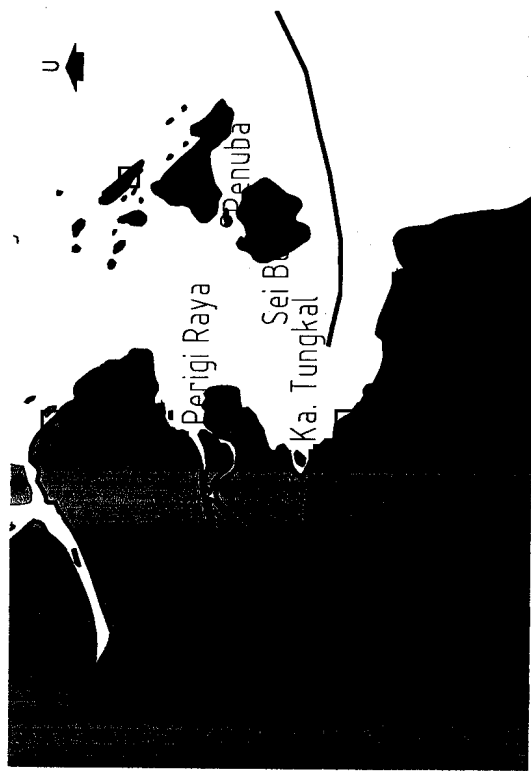
Pelabuhan lainnya di sekitar Pelabuhan Kuala Enok adalah Pelabuhan Kuala Tungkal di Provinsi Jambi yang merupakan lokasi pelabuhan yang paling dekat dengan Kuala Enok. Komoditi yang melalui Pelabuhan Kuala Tungkal didominasi oleh komoditi ekspor berupa pulp, plywood dan CPO serta komoditi impor berupa bahan-bahan untuk industri plywood dan pulp. Total ekspor dan impor pada tahun 2000 mencapai 311.656 ton dan bongkar muat antar pulau mencapai 956.365 ton pada tahun 2000.

Disamping pelabuhan umum, ada DUKS di sekitar Pelabuhan Kuala Enok sebagaimana Tabel 2.2. Sebagai gambaran, kegiatan di DUKS tahun 2004 tercatat 236 call kapal dengan total GRT 713.789, total bongkar muat barang sebesar 283.081 ton. Komoditi utamanya adalah minyak kelapa, chipwood dan bungkil.

Tabel 2.2 DUKS di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok

No	Nama Operator DUKS / PELSUS	Jenis / Bidang Usaha	Status	Posisi / Lokasi Kegiatan	Titik Koordinat
1	PT Pulau Sambu	Industri Minyak Kelapa	DUKS	DLKP/DLKR	00-30'-31" LU 103-23'-10" BT
2	PT Sambu Sakti	Industri Kayu	DUKS	DLKP/DLKR	00-30'-30" LU 103-23'-30" BT
3	CV AEC Brothers	Industri Minyak Kelapa	DUKS	DLKP/DLKR	00-31'-45" LU 103-22'-58" BT
4	PT Tunas Baru Lampung	Industri Minyak Kelapa	DUKS	DLKP/DLKR	00-31'-32" LU 103-23'-14" BT

Di sekitar Pelabuhan Kuala Enok juga terdapat pelabuhan umum yang tidak diusahakan. Lokasi dan trafiknya dapat dilihat pada Gambar 2.2 dan Tabel 2.3.



Gambar 2.2 Pelabuhan Umum yang Diselenggarakan oleh UPT Kanpel di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok

2.3 Fasilitas yang Ada di Pelabuhan Kuala Enok

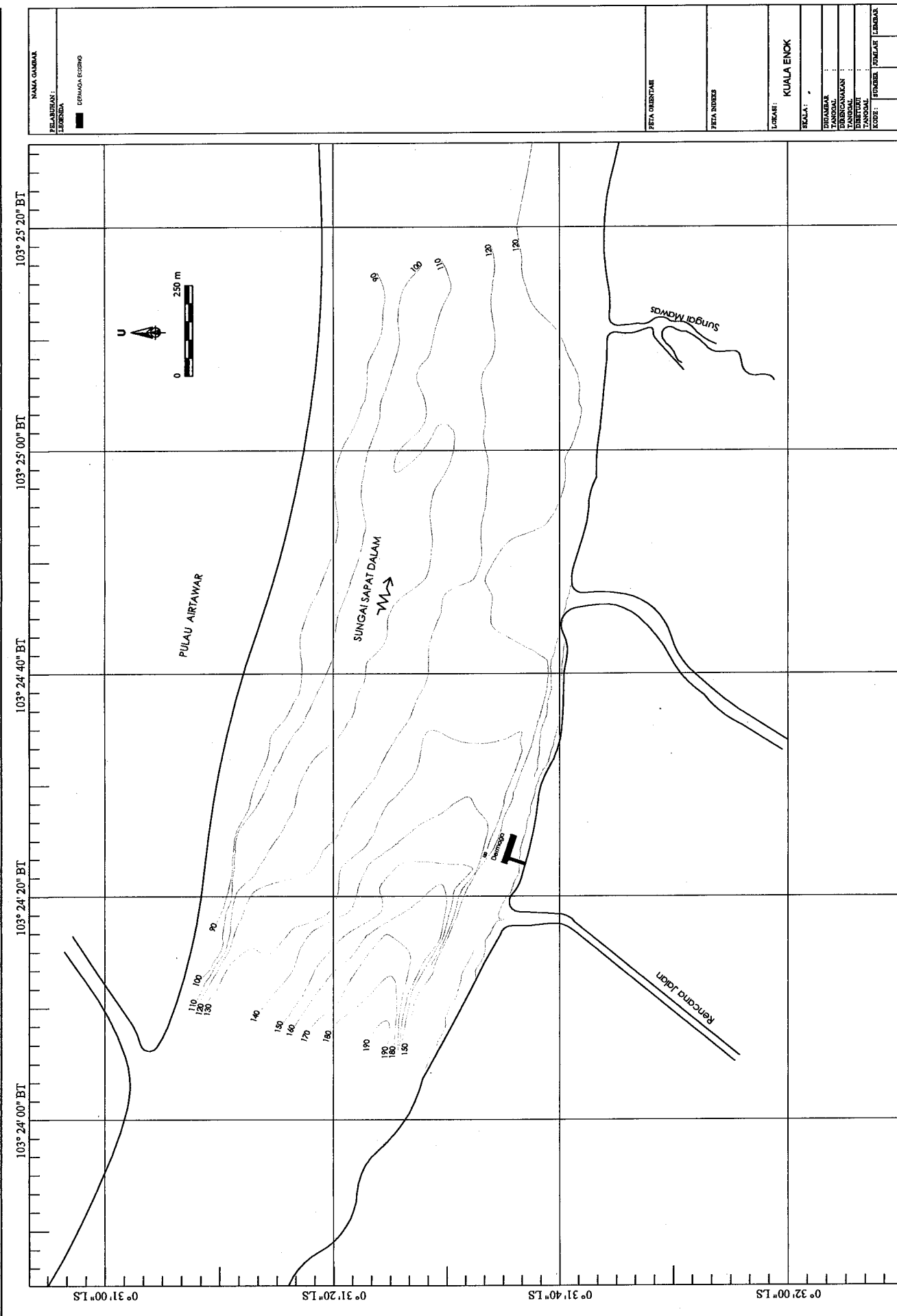
Pelabuhan Kuala Enok terletak pada 2 (dua) lokasi, yaitu pelabuhan lama di Pulau Nyiur tepatnya berada di Desa Tanah Merah dan pelabuhan baru di Desa Kuala Enok seperti diuraikan berikut :

Tabel 2.4 Fasilitas Pelabuhan Kuala Enok

No	Uraian	Ukuran	Satuan	Keterangan
1	Alur Pelayaran - Kedalaman - Panjang - Lebar	5,5 - 11 10,9 600	m LWS mile m	
2	Dermaga / Tambatan - Dermaga Ponton (Pelabuhan Lama) - Dermaga Beton (Pelabuhan Baru)	6 x 4 85,5 x 15	m m	Kedalaman 8 m LWS, Daya Dukung 0,2 T/m ² Kedalaman 10 m LWS, Daya Dukung 3 T/m ²
3	Terminal Penumpang - Terminal Penumpang (Pelabuhan Lama)	11 x 5	m	
4	Tanah Pelabuhan - Tanah (Pelabuhan Baru)	105	Ha	Area Pengembangan

Tabel 2.3 Trafik Pelabuhan Umum Diselenggarakan oleh UPT Kanpel di Sekitar Pelabuhan Kuala Enok

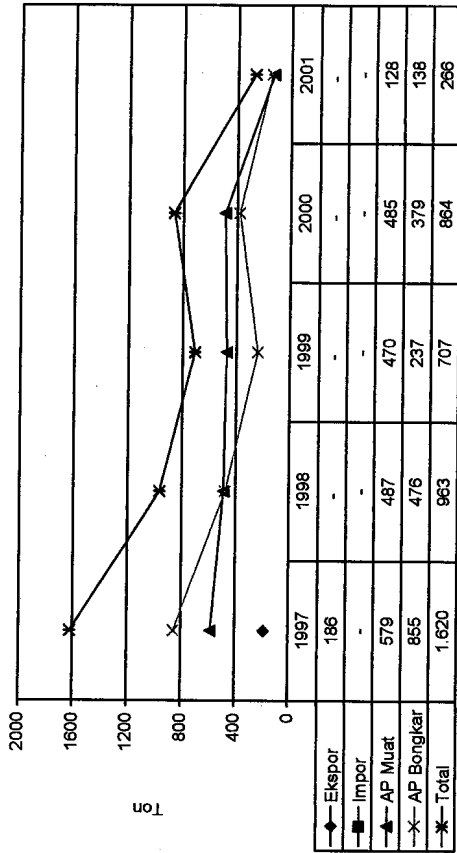
No	Pelabuhan	Muatan Barang (ton)		Kunjungan Kapal		Penumpang (orang)	
		Internasional	Antar Puluu	Internasional	Domestik	Turun	Naik
		Exp	Imp	Call	Call		
1	SEI BULUH	-	781	-	-	240	7.549
2	PENUBA	-	-	-	-	432	8.704
3	SUNGAI LOKAN	-	104	-	-	110	656
4	KUALA MENDAHARA	-	1.880	-	-	295	24.393



Gambar 2.3 Lay Out Pelabuhan Kuala Enok

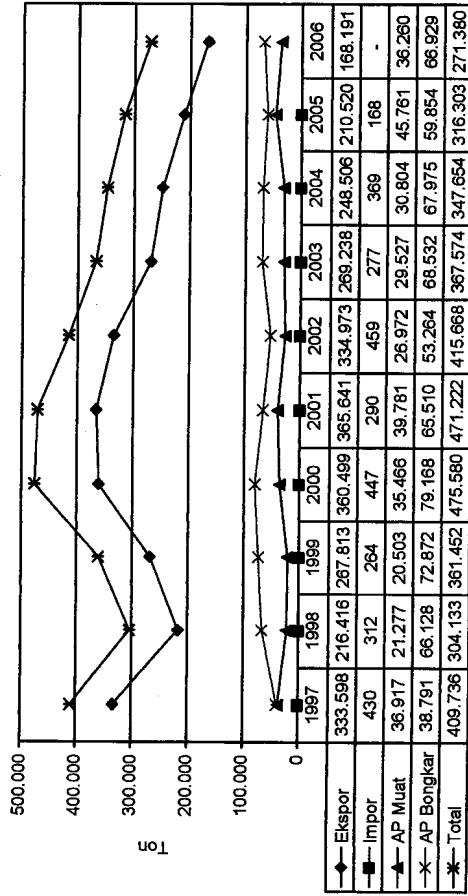
2.4 Realisasi Arus Barang, Kunjungan Kapal dan Penumpang

Kegiatan bongkar muat melalui dermaga umum hanya tercatat pada tahun 1997 sampai dengan tahun 2001. Komoditi yang dimuat terdiri dari bungkil, minyak kelapa, kayu gergajian dan BBM. Sedangkan komoditi yang dibongkar adalah barang konsumsi sehari-hari dan bahan bangunan. Trafik dari barang-barang yang dimuat dan dibongkar pada periode tahun 1997 - 2001 dapat dilihat pada Gambar 2.4.



Gambar 2.4 Grafik Realisasi Arus Barang di Dermaga Umum

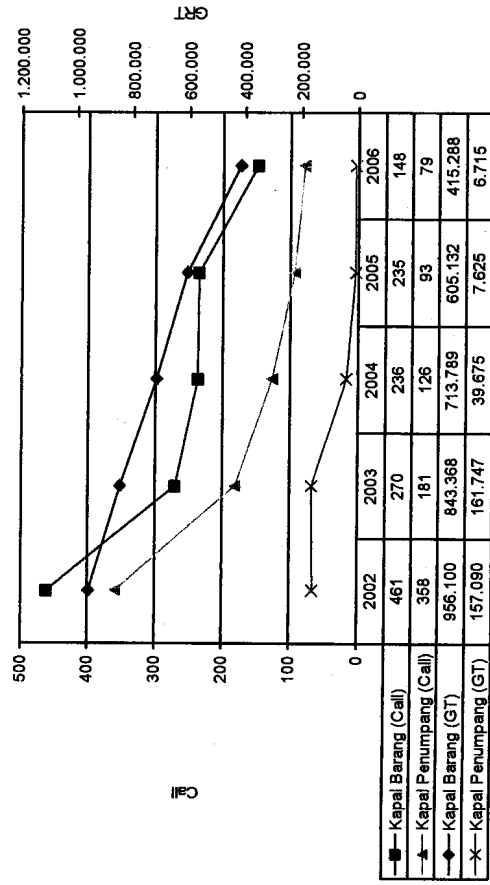
Di DUKS selama tahun 1997-2006 arus barang berfluktuasi. Pada tahun 1997 tercatat arus barang sebesar 409.736 ton, kemudian meningkat pada tahun 2001 menjadi 471.222 ton dan menurun pada tahun 2006 menjadi 271.380 ton. Arus barang yang dilayani di DUKS ini adalah didominasi oleh ekspor dan AP muat, sedangkan untuk AP bongkar tidak pernah tercatat sama sekali. Komoditi utama ekspor di DUKS adalah minyak kelapa (minyak goreng) dan bungkil melalui DUKS PT. Pulau Sambu dan chipwood olet, PT. Sambu Sakti. Selain itu moulding wood termasuk barang yang di ekspor. Untuk AP muat terdiri dari minyak kelapa, bungkil, kayu gergajian dan BBM. Komoditi impor yang tercatat hanyalah oxsole hexane berupa bahan kimia untuk memproses kayu di pabrik PT. Sambu Sakti. Realisasi barang yang di ekspor maupun yang di impor melalui DUKS dapat dilihat pada Gambar 2.5.



Gambar 2.5 Grafik Realisasi Arus Barang di DUKS

Tidak ada kapal barang yang melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga umum sejak tahun 2002-2006 dan yang ada hanya kegiatan kapal penumpang. Jumlah kapal penumpang pada periode yang sama menurun dari 358 call pada tahun 2002 menjadi 79 call pada tahun 2006. Kunjungan kapal di DUKS seluruhnya merupakan kapal barang yang juga menunjukkan trend menurun, yaitu dari 461 call pada tahun 2002 turun menjadi 148 call pada tahun 2006.

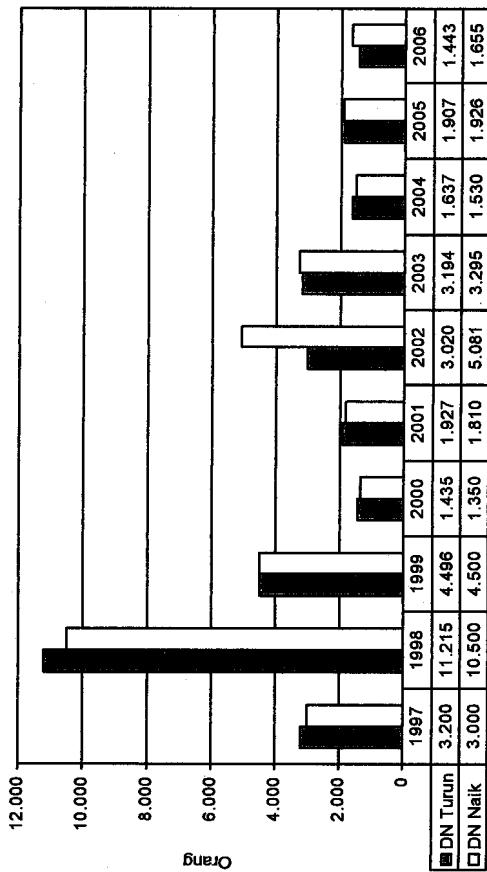
Trafik kunjungan kapal penumpang di dermaga umum dan kapal barang di DUKS selama periode tahun 2002 - 2006 dapat dilihat pada Gambar 2.6.



Gambar 2.6 Grafik Realisasi Kunjungan Kapal

Pelayanan naik turun penumpang dilakukan di pelabuhan lama yang letaknya di Kota Enok. Melalui terminal penumpang ini para masyarakat yang akan berangkat ke pulau sekitarnya diangkut dengan speed boat (rute paling jauh ke Batam). Arus penumpang yang naik dan turun di Pelabuhan Kuala Enok umumnya adalah penumpang lokal (dalam negeri).

Selain itu kapal PELNI yang sering singgah di pelabuhan lama secara reguler, namun sejak akhir tahun 2004 sudah tidak tercatat lagi singgah di Pelabuhan Kuala Enok. Adapun data kapal yang tercatat sejak tahun 2005 merupakan kapal-kapal yang mengangkut penumpang untuk tujuan pulau-pulau sekitarnya. Trafik penumpang periode tahun 1997 s.d 2006 dapat dilihat pada Gambar 2.7.



Gambar 2.7 Grafik Realisasi Arus Penumpang

3. PROYEKSI ARUS TRANSPORTASI LAUT

3.1 Jumlah Arus Barang

Dari data yang ada menunjukkan bahwa arus bongkar muat barang melalui dermaga umum memiliki trend yang terus menurun. Demikian pula halnya di DUKS, arus bongkar muat berfluktuasi yang menunjukkan trend yang menurun juga. Metode yang digunakan dalam melakukan proyeksi barang didasarkan atas pertimbangan pola aliran barang serta ketersediaan informasi mengenai kegiatan di hinterland. Dalam hal ini beberapa komoditi memiliki pertumbuhan yang cukup stabil, yaitu chipwood, bungkil, minyak goreng dan minyak kelapa. Pada bagian berikut diperkirakan pertumbuhan arus barang yang melalui Pelabuhan Kuala Enok untuk masing-masing komoditinya :

- **General Cargo**

Perkiraan barang general cargo di DUKS diasumsikan akan mengalami pertumbuhan 5% per tahun pada jangka pendek (sampai dengan 2011) menjadi sebesar 111.185 ton. Dalam jangka menengah (sampai dengan 2016) akan mengalami pertumbuhan sebesar 4% per tahun atau teralisasi sebanyak 135.273 ton, dan dalam jangka panjang (sampai dengan 2026) akan tumbuh 3% per tahun menjadi 181.796 ton

- **Curah Cair**

Minyak Goreng

Minyak goreng merupakan komoditi ekspor dengan trennya yang berfluktuasi. Berdasarkan informasi tersebut serta didukung atas hasil Studi Potensi Hinterland di wilayah PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I serta Studi Master Plan Pelabuhan Kuala Enok terdahulu, diketahui bahwa di wilayah hinterland Pelabuhan Kuala Enok, masih memiliki potensi kelapa sawit yang cukup besar. Sehubungan dengan itu maka melalui asumsi adanya peningkatan fasilitas pelayanan barang di pelabuhan serta terbukanya hubungan sarana transportasi wilayah dari dan ke Pelabuhan Kuala Enok nantinya, maka produk minyak goreng yang diangkut melalui Pelabuhan Kuala Enok diperkirakan akan meningkat. Proyeksi minyak goreng melalui data trafik tahun terakhir (2006), diasumsikan akan tumbuh 5% per tahun pada jangka pendek (sampai dengan 2011) yaitu menjadi sebesar 142.707 ton. Dalam jangka menengah (sampai dengan 2016) akan mengalami pertumbuhan sebesar 4% per tahun atau teralisasi sebesar 173.625 ton, dan dalam jangka panjang (sampai dengan 2026) akan tumbuh 3% per tahun menjadi 270.503 ton..

Minyak Kelapa

Komoditi minyak kelapa (AP muat) juga berfluktuasi. Sama seperti yang diperhitungkan untuk komoditi minyak goreng diatas maka dimasa mendatang komoditi minyak kelapa juga akan meningkat. Proyeksi minyak kelapa dihitung dari data trafik tahun terakhir (2006), kemudian diasumsikan akan mengalami pertumbuhan 5% per tahun pada jangka pendek (sampai dengan 2011), yaitu menjadi sebesar 27.392 ton. Dalam jangka menengah (sampai dengan 2016) akan mengalami pertumbuhan sebesar 4% per tahun atau akan teralisasi sebesar 33.326 ton, dan dalam jangka panjang (sampai dengan 2026) akan tumbuh 3% per tahun, atau teralisasi sebesar 51.921 ton.

BBM

Komoditi BBM selain pernah tercatat di dermaga umum juga termasuk komoditi AP bongkar dan AP muat melalui DUKS. AP muat hanya tercatat selama tahun 2000 - 2002, sedangkan untuk AP bongkar tercatat sejak tahun 1996 tetapi trennya berfluktuasi.

Proyeksi BBM dilakukan terhadap AP muat dan AP bongkar, kemudian dijumlahkan untuk mendapatkan arus barang BBM total yang melewati Pelabuhan Kuala Enok. Dimasa mendatang BBM ini diproyeksikan masih akan meningkat, sejalan dengan meningkatnya perkembangan ekonomi wilayah dan industri di wilayah hinterland. Dengan adanya peningkatan fasilitas pelayanan barang di pelabuhan dan sarana transportasi wilayah yang menuju ke Pelabuhan Kuala Enok nantinya, dimasa mendatang arus barang BBM ini akan meningkat. Proyeksi BBM dihitung dari data trafik tahun terakhir (2006), kemudian diasumsikan akan mengalami pertumbuhan 5% per tahun pada jangka pendek (sampai dengan 2011), yaitu tercatat tahun 2006 sebesar 9.366 ton akan tumbuh menjadi sebesar

11.954 ton. Dalam jangka menengah (sampai dengan 2016), akan mengalami pertumbuhan sebesar 4% per tahun menjadi 14.543 ton dan dalam jangka panjang (sampai dengan 2026) akan tumbuh 3% per tahun menjadi 19.545 ton.

- Curah Kering

Chipwood

Chip wood termasuk kedalam golongan komoditi ekspor, jumlah yang diekspor sejak tahun 1997 – 2006 berfluktuasi. Menurut hasil Studi Potensi Hinterland di wilayah PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I serta Studi Master Plan Kuala Enok terdahulu diperoleh informasi bahwa di wilayah hinterland Pelabuhan Kuala Enok memiliki potensi luas lahan dan produksi kayu yang masih besar, sehingga dimasa mendatang diproyeksikan masih akan meningkat, sejalan dengan meningkatnya perkembangan ekonomi wilayah dan industri di wilayah hinterland. Proyeksi chip wood dilakukan dengan didasari asumsi yang sama seperti yang dilakukan untuk minyak kelapa dan minyak goreng. Proyeksi chip wood dihitung dari data trafik tahun terakhir (2006), kemudian diasumsikan akan mengalami pertumbuhan sebesar 5% per tahun pada jangka pendek (sampai dengan 2011) menjadi sebesar 33.585 ton. Dalam jangka menengah (sampai dengan 2016) akan mengalami pertumbuhan sebesar 4% per tahun menjadi sebesar 40.862 ton, dan dalam jangka panjang (sampai dengan 2026) akan tumbuh 3% per tahun menjadi sebesar 54.915 ton

Bungkil

Komoditi bungkil yang tercatat di Pelabuhan Kuala Enok adalah komoditi ekspor dan AP muat, jumlahnya berfluktuasi, namun secara total menunjukkan trend yang meningkat. Bungkil yang tercatat di Pelabuhan Kuala Enok didominasi oleh ekspor.

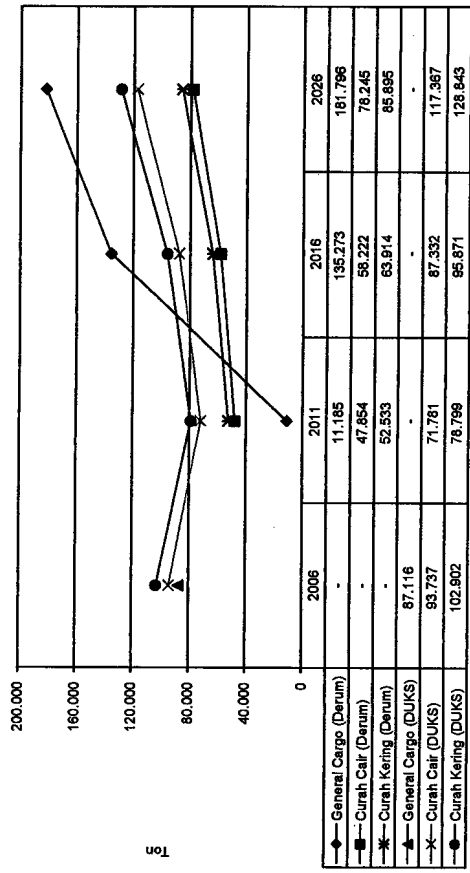
Dari data dan informasi hasil Studi Potensi Hinterland di wilayah PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I serta Studi Master Plan Kuala Enok bahwa luas lahan dan produksi kelapa sawit serta kelapa masih cukup potensial sehingga dimasa mendatang diproyeksikan masih akan meningkat.

Untuk memproyeksikan produksi bungkil dimasa depan terlebih dahulu perlu diperhatikan variabel-variabel independen yang mempengaruhi arus barang bungkil, yaitu produksi kelapa sawit dan kelapa. Dari hasil evaluasi terdapat korelasi positif antara produksi kelapa dengan ekspor bungkil, dengan demikian ekspor bungkil lebih banyak dipengaruhi oleh produksi kelapa.

Selain itu ekspor bungkil diperkirakan akan semakin meningkat jika sarana di pelabuhan baru Kuala Enok telah beroperasi pada tahun 2008 setelah selesainya sarana transportasi wilayah yang menuju ke Pelabuhan Kuala Enok.

Proyeksi bungkil dihitung dari data trafik tahun terakhir (2006), kemudian diasumsikan akan mengalami pertumbuhan 5% per tahun pada jangka pendek (sampai dengan 2011), atau sebesar 97.747 ton. Dalam jangka menengah (sampai dengan 2016) akan mengalami pertumbuhan sebesar 4% per tahun menjadi sebesar 118.924 ton dan dalam jangka panjang (sampai dengan 2026) akan tumbuh 3% per tahun menjadi sebesar 159.823 ton.

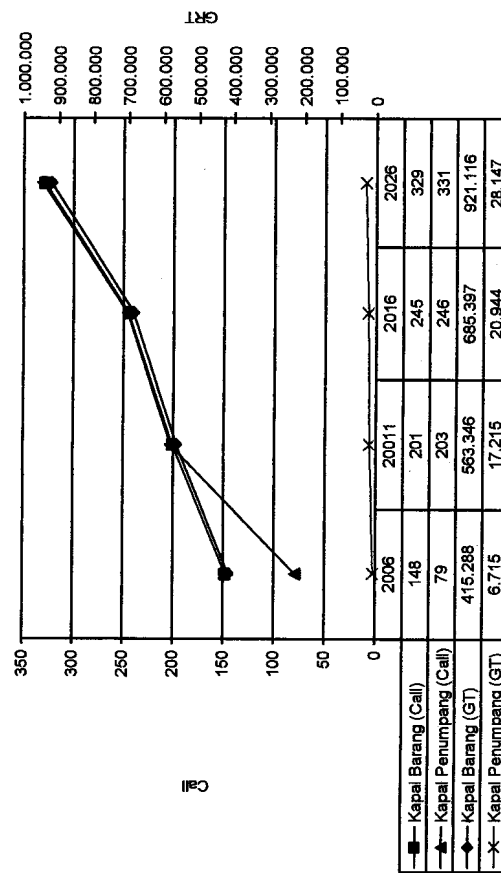
Proyeksi barang melalui Pelabuhan Umum / Dermaga Umum dan DUKS di Kuala Enok dapat dilihat pada Gambar 3.1.



Gambar 3.1 Grafik Proyeksi Arus Barang (Dermaga Umum dan DUKS)

3.2 Jumlah Kunjungan Kapal

Proyeksi kunjungan kapal di Pelabuhan Kuala Enok dihitung berdasarkan trafik barang/penumpang dan muatan rata-rata kapal. Untuk melakukan proyeksi kunjungan kapal diambil asumsi bahwa ukuran dan muatan rata-rata kapal penumpang dan kapal barang yang menuju dermaga umum diperkirakan akan meningkat dimasa yang akan datang, terutama untuk kapal curah cair dan curah kering.



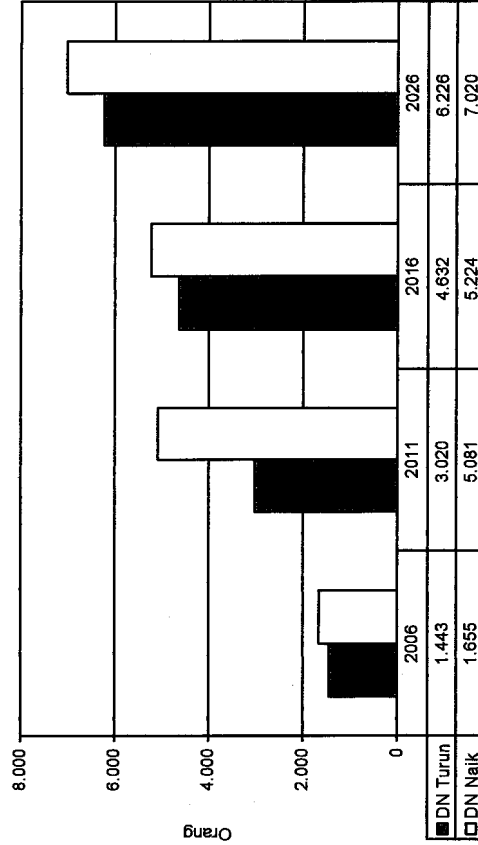
Gambar 3.2 Grafik Proyeksi Kunjungan Kapal

3.3 Jumlah Penumpang

Hasil evaluasi data arus penumpang yang melalui Pelabuhan Kuala Enok menunjukkan trend yang berfluktuasi selama dimana peningkatan jumlah arus penumpang kembali terjadi pada tahun 2001 dan 2002 dan kemudian turun kembali di tahun 2004.

Dari data dimaksud maka proyeksi arus penumpang dalam negeri dibuat dengan metode dan batasan sebagai berikut, arus penumpang diasumsikan masih akan meningkat dimasa yang akan datang, dengan kecenderungan pertumbuhannya didekati dengan menggunakan skenario pertumbuhan baik untuk jangka pendek (2011), jangka menengah (2016) maupun jangka panjang (2026). Kecenderungan yang didapatkan ini dianggap sebagai pertumbuhan moderat.

Proyeksi arus penumpang dihitung dengan asumsi bahwa di tahun mendatang akan terjadi peningkatan secara bertahap sehingga pada tahun 2011 (jangka pendek) akan tercapai arus penumpang seperti yang pernah tercatat pada tahun 2002 di Pelabuhan Kuala Enok (penumpang turun sebanyak 3.020 orang dan penumpang naik sebanyak 5.081 orang). Untuk jangka menengah (2012-2016) arus penumpang diperkirakan akan mengalami pertumbuhan 4% setiap tahunnya, sehingga pada tahun 2016 diperkirakan akan tercatat total arus penumpang sebanyak 9.856 orang. Dalam jangka panjang (2017-2026), arus penumpang akan mengalami pertumbuhan sebesar 3%, yaitu menjadi 13.246 orang pada tahun 2026. Proyeksi arus penumpang yang melalui Pelabuhan Kuala Enok dapat dilihat pada Gambar 3.3.



Gambar 3.3 Grafik Proyeksi Arus Penumpang

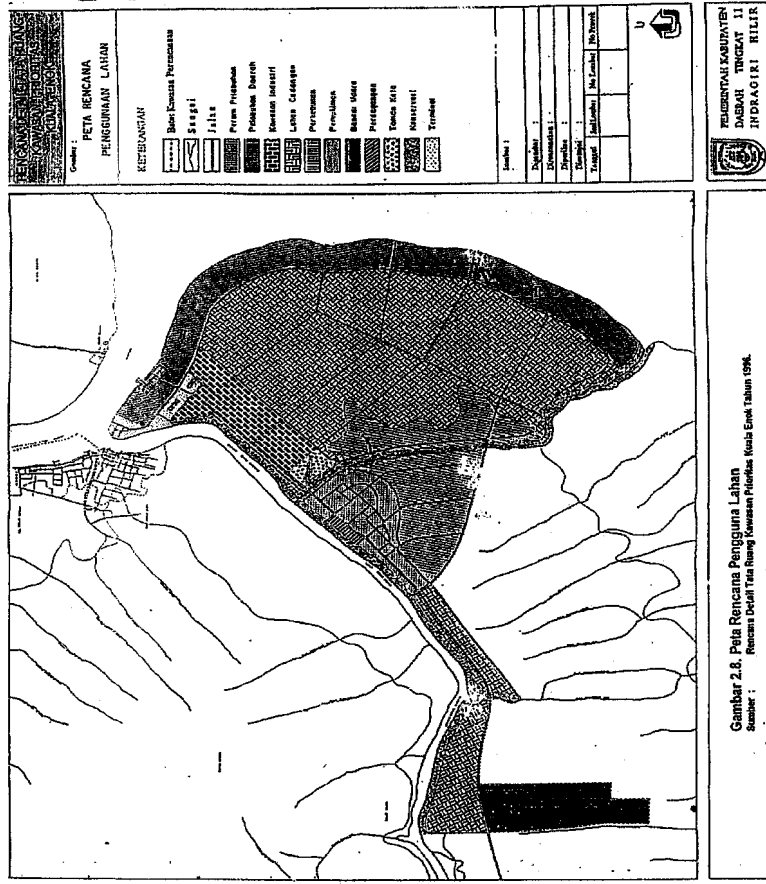
4. RENCANA PENGEMBANGAN YANG TERKAIT

4.1 Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Prioritas Kuala Enok

Sesuai Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Prioritas Kuala Enok tahun 1996 yang disusun oleh Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Indragiri Hilir, bahwa kawasan pelabuhan yang

dikelola oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I telah sesuai dengan peruntukannya seperti yang diperlihatkan pada Gambar 4.1.

Kemudian bila dihubungkan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau periode 2001-2015 yang disusun oleh Bappeda Provinsi Riau, bahwa kawasan Kuala Enok difungsikan sebagai kawasan agroindustri, pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan alih muat angkutan laut nasional dan internasional dan sebagai tempat terminal CPO dan batubara.



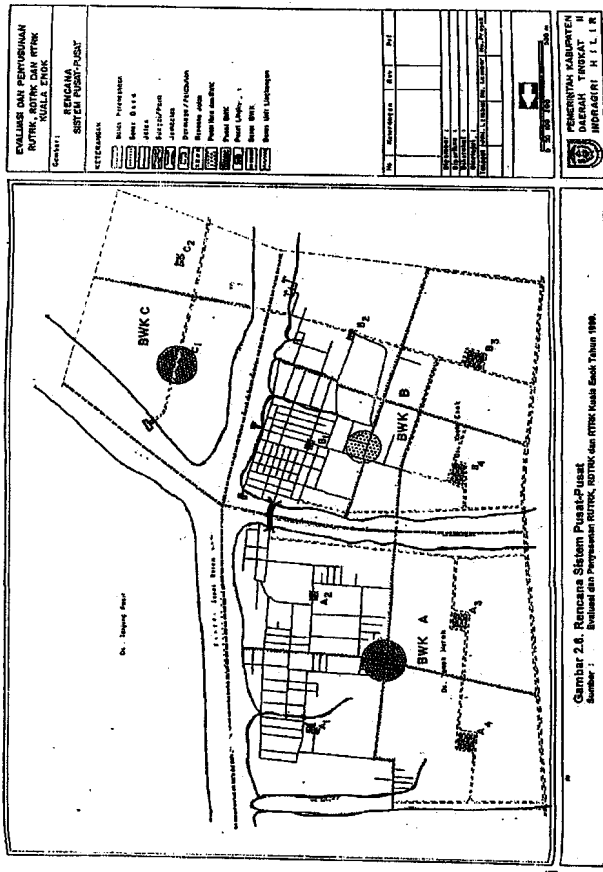
Gambar 4.1 Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Prioritas Kuala Enok (1996)

4.2 Rencana Pengembangan Kawasan Industri

Lokasi kawasan industri tertuang pada Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Prioritas Kuala Enok Tahun 1996 yang disusun oleh Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Indragiri Hilir, yaitu di Kecamatan Tanah Merah. Ditetapkannya kawasan industri di daerah tersebut karena untuk memudahkan transportasi terhadap bahan baku maupun produk jadi yang dihasilkan dari kawasan industri.

Lahan yang dipersiapkan untuk kawasan Pelabuhan Kuala Enok seluas 105 Ha, yaitu mulai dari garis Pantai Kuala Enok sampai ke Sungai Terus. Berdasarkan kebijakan RUTR Kuala Enok ditetapkan sebagai kawasan dari Bagian Wilayah Kota - C (BWK - C). Kawasan ini berpotensi untuk pengembangan pelabuhan samudera dan potensial pula untuk kegiatan industri baik dalam

wilayah Kabupaten Indragiri Hilir maupun sebagai penampung limbah dari kabupaten lain, sebab beberapa komoditi yang diolah disini bahan bakunya juga ada yang berasal dari daerah lain.



Gambar 4.2. Rencana Pengembangan Kawasan Industri

5. **KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENGEMBANGAN PELABUHAN**

Prospek pengembangan Pelabuhan Kuala Enok didasarkan atas posisinya yang strategis, yaitu dekat dengan jalur lalu lintas perdagangan regional dan internasional serta memiliki hinterland yang potensial, antara lain perkebunan sawit dan hutan produksi.

Kebijakan pengembangan wilayah yang terkait dengan Pelabuhan Kuala Enok adalah penetapan kawasan Rengat- Kuala Enok dan sekitarnya sebagai kawasan andalan. Hal tersebut ditempuh karena memiliki posisi dan peran yang strategis dalam pembangunan dan pengembangan ruang wilayah nasional dan merupakan terobosan untuk meningkatkan kinerja pembangunan daerah. Wilayah kawasan andalan dimaksud mencakup Kabupaten Indragiri Hilir, Kabupaten Kuantan Singingi, Kabupaten Indragiri Hulu dan Kabupaten Palawan.

Sistem prasarana transportasi yang diperkirakan dapat mendukung pengembangan Kawasan Andalan Rengat - Kuala Enok meliputi :

- Pengembangan jalan darat,
 Pembukaan jalan lintas Timur Pulau Sumatera sebagai jalan primer yang menghubungkan Lampung - Jambi - Rengat - Pekanbaru - Duri, maupun jalan kolektor primer yang menghubungkan Lubuk Jambi - Pangkalan Kasal - Sei Akar - Bagan Jaya - Kuala Enok dan yang menghubungkan Rengat - Beringin Jaya - Bagan Jaya - Kuala Enok.

- Pengembangan pelabuhan samudera di Kuala Enok
 Pelabuhan Kuala Enok akan difungsikan sebagai pelabuhan utama tersier dengan harapan dapat menumbuhkan kegiatan perdagangan lokal, regional dan internasional.

Dengan membaiknya jaringan infrastruktur dasar wilayah, khususnya jalan strategis Nianku - Kota baru yang merupakan salah satu ruas yang menghubungkan Kuala Cinaku - Kuala Enok, maka peran Kawasan Kuala Enok sangat ditentukan oleh peningkatan peran Pelabuhan Kuala Enok dimasa mendatang.

6. **RENCANA INDUK PELABUHAN**

6.1 **Kebutuhan Dermaga dan Fasilitas yang Terkait**

Dermaga dan fasilitas yang terkait dibangun secara bertahap berdasarkan kebutuhan menurut prakiraan jumlah muatan dan skenario pengembangan.

Tabel 6.1 Rencana Tahapan Pengembangan Pelabuhan Kuala Enok

No	Uraian	Satuan	Eksisting	2007-2011 Pendek	2012-2016 Menengah	2017-2026 Panjang
1	Terminal General Cargo	unit	1	1	2	2
	- Tambatan	m	85,5 x 15	80	160	160
	- Trestel	m	62 x 6	47 x 6	2 x 47 x 6	2 x 47 x 6
	- Gudang	m ²	-	5.000	5.000	5.000
2	Lapangan Penumpukan	m ²	-	8.741	9.511	11.571
	- Lapangan Parkir	m ²	-	11.311	-	-
	Terminal Penumpang	unit	1	-	1	-
	- Tambatan	m	6 x 4	-	100	-
3	Gedung Terminal Parkir	m ²	55	-	500	13.545
	- Parkir	m ²	-	-	14.369	-
	- Parkir	m ²	-	-	-	108.982
	- Parkir	m ²	-	-	-	-
4	Terminal Curah Cair	unit	-	1	1	3
	- Tambatan	m	-	110	110	220
	- Tank Storage Area	m ²	-	-	42.167	41.729
5	Terminal Curah Keiring	unit	-	-	1	2
	- Tambatan	m	-	-	110	165
	- Stockpile Area/Lapangan Penumpukan	m ²	-	-	54.302	40.710
	- Kantor	m ²	-	-	-	-
6	Service Boat	unit	-	-	1	-
	- Tambatan Panduhunda	m	-	-	100	-
	- Kantor	m ²	-	-	200	-
6	Kawasan Industri	m ²	-	-	-	148.797
	- Pengembangan Kawasan Industri	m ²	-	-	-	-

6.2 Rencana Tataguna Tanah

Kebutuhan akan areal daratan pelabuhan dapat dilihat pada Tabel 6.2. Rencana tataguna tanah lokasi pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 6.1.

Tabel 6.2 Kebutuhan Daratan

No	Zona	Luas (Ha)
1	General Cargo	22,9
2	Curah Cair	17,4
3	Curah Kering	14,0
4	Terminal Penumpang	15,1
5	Kapal Pandu	1,3
6	Industri	14,9

6.3 Rencana Tataguna Perairan

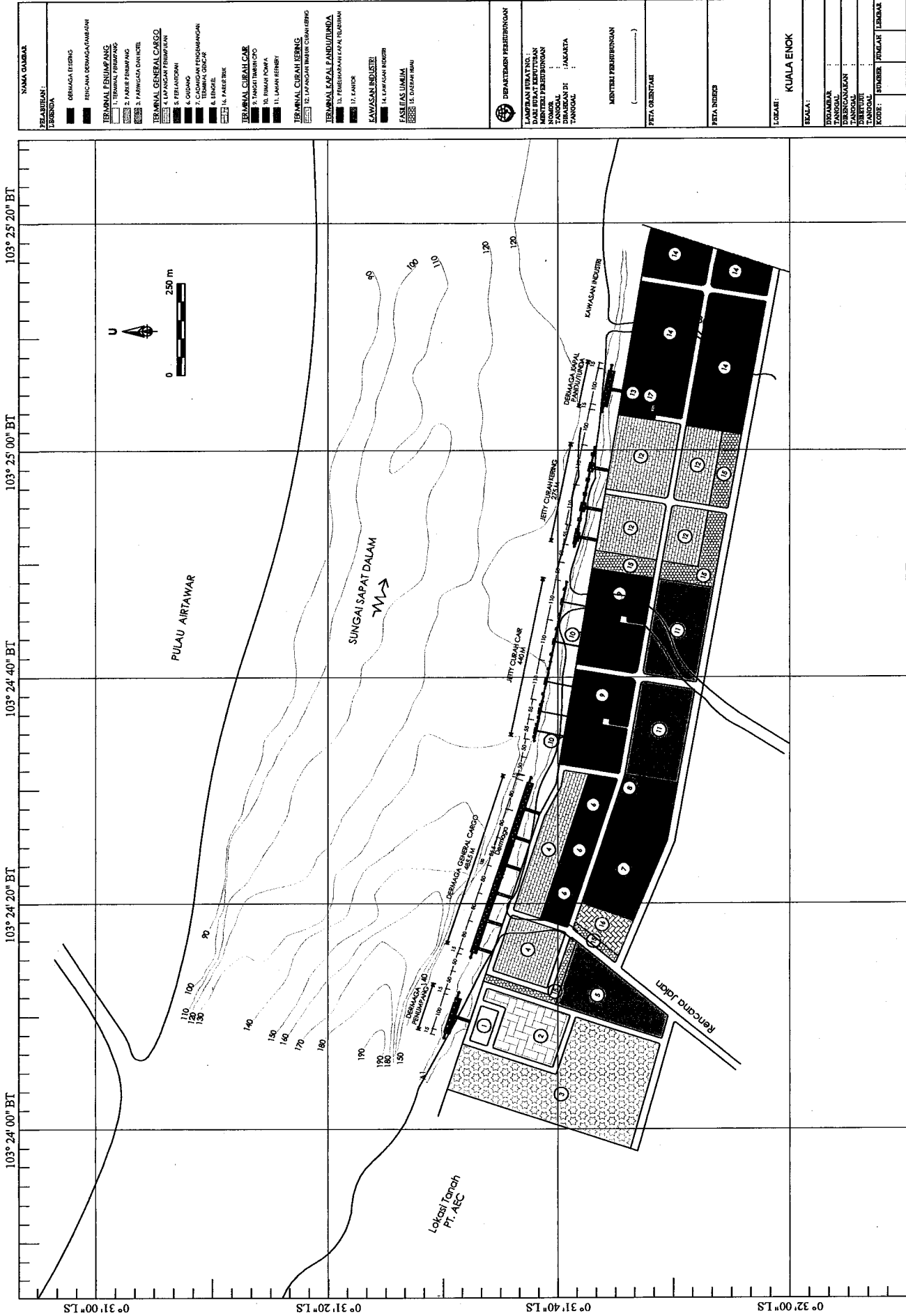
Kebutuhan akan areal perairan pelabuhan dapat dilihat pada Tabel 6.2 sedangkan gambar rencana tataguna perairan masing-masing lokasi pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 6.2.

Tabel 6.3 Kebutuhan Perairan

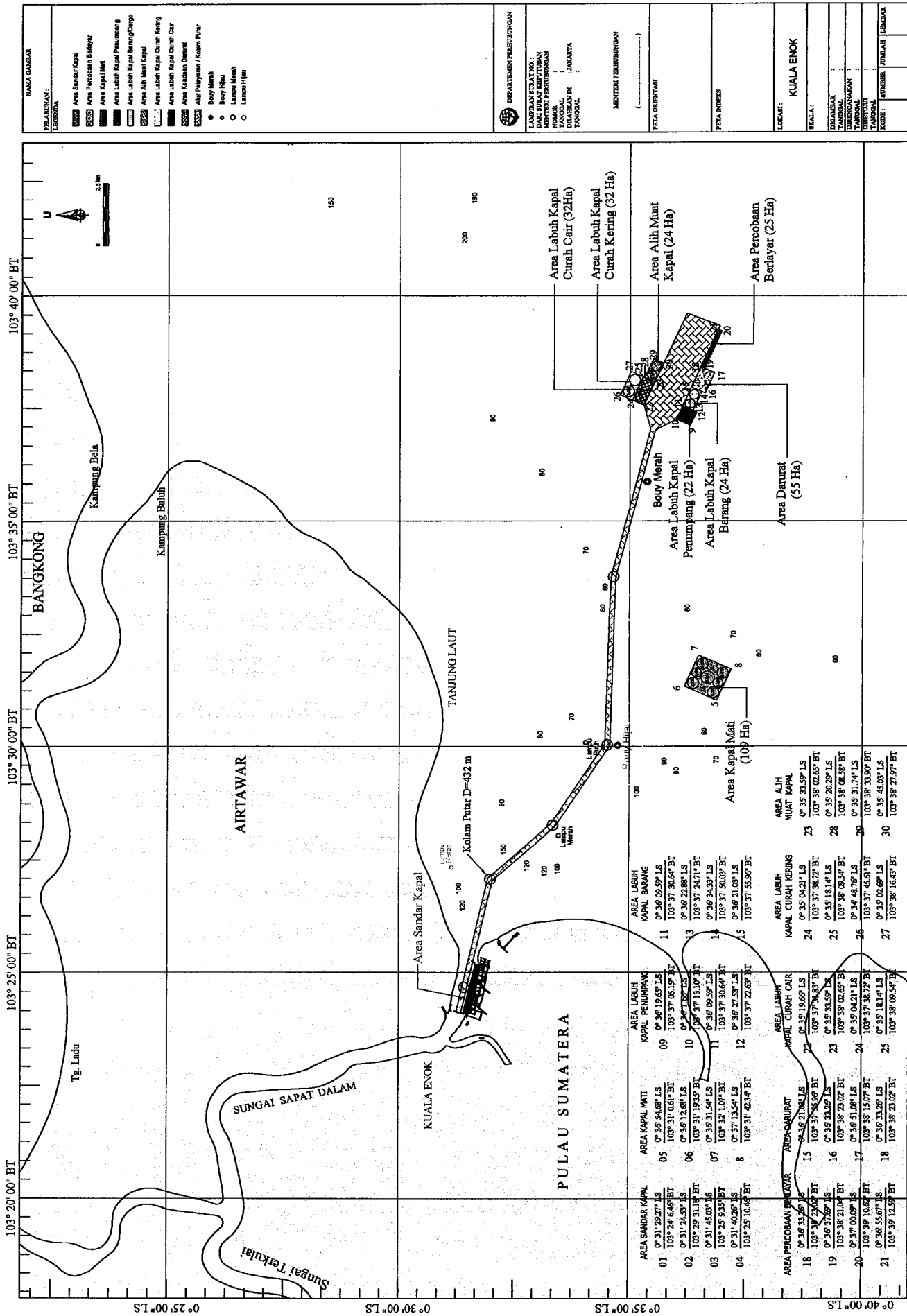
No	Urutan	Satuan	Kapal General Cargo	Kapal Curah Cair Sawit	Kapal Curah Kering	Kapal Penumpang	Kapal Pandu / Tunda	Total
A	Kebutuhan Perairan Untuk Operasional Langsung							
1	Areal Tempat Sendar	Ha	9	12	9	6	1	36
2	Areal Kolam Putar	m	150	210	210	288	-	-
	Diameter (dengan tunda)	m	225	315	315	432	-	-
3	Areal Tempat Labuh	Ha	24	32	32	22	-	108
4	Areal Alih Muat Kapal	Ha	24	-	-	-	-	24
B	Kebutuhan Perairan Untuk Keselamatan Pelayaran							
1	Areal Penempatan Kapal Mati	Ha	24	32	32	32	-	108
2	Areal Keperluan Keselamatan Danarut	Ha	-	-	-	-	-	55
3	Areal Percobaan Berlayar	Ha	-	-	-	-	-	25
C	Aur Pelayaran Dua Arah	m	107	149	149	188	93	-

6.4 Rencana Tahapan Pembangunan

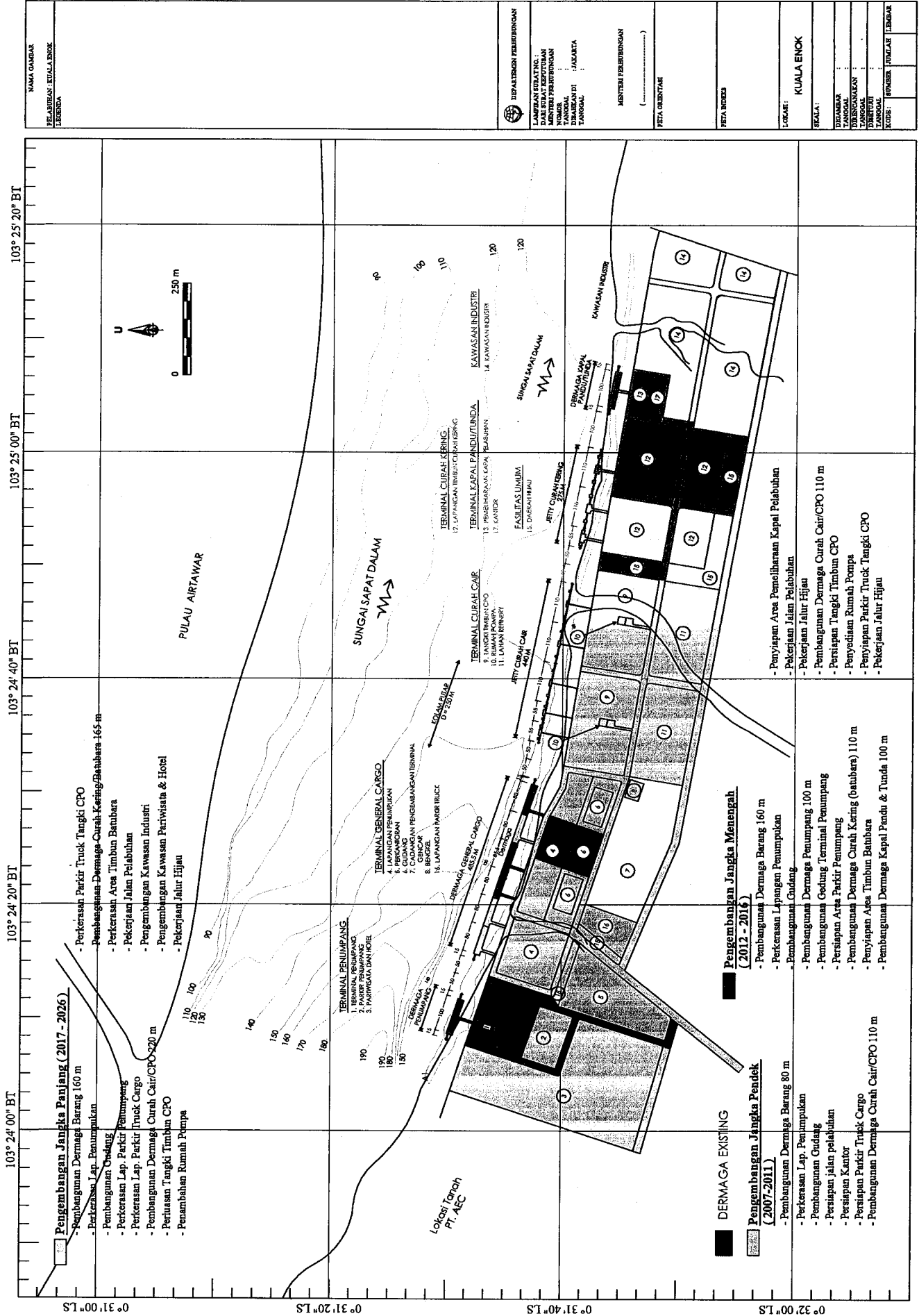
Rencana Tahapan pembangunan lokasi pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 6.3.



Gambar 6.1 Rencana Tataguna Tanah Pelabuhan Kuala Enok



Gambar 6.2 Rencana Tataguna Perairan Pelabuhan Kuala Enok



7. ANALISA KELAYAKAN FINANSIAL

7.1 Biaya Finansial Proyek

Berdasarkan kajian teknis dan berbagai asumsi lainnya diperoleh bahwa struktur biaya proyek (biaya investasi) penataan terminal barang terdiri atas biaya persiapan, biaya pembangunan terminal barang, engineering cost, contingency cost, dan PPh. Pembangunan tersebut akan dilakukan dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun, yaitu pada tahun 2008-2010. Biaya investasi pada tahun 2008 sebesar Rp 7,02 Milyar dan pada tahun 2009 dan tahun 2010 masing masing sebesar Rp 14,05 Milyar.

7.2 Estimasi Penerimaan

Komponen penerimaan yang diperhitungkan dalam analisis kelayakan ini adalah dari pas penumpang (luar negeri dan dalam negeri) dan bongkar muat barang. Diasumsikan tarif jasa kepelabuhanan naik rata-rata 30% setiap 3 tahun.

7.3 BCR, FIRR, dan Payback Period

Perhitungan BCR dan FIRR dan payback period dalam analisa keuangan untuk rencana pengembangan jangka pendek Pelabuhan Kuala Enok yang pada intinya adalah penataan terminal barang general cargo. Dari analisa yang dilakukan pada tabel tersebut dapat diketahui bahwa Rencana Pengembangan Jangka Pendek Pelabuhan Kuala Enok tersebut memberikan nilai BCR = 0,63 dan nilai FIRR = 5,13 % dengan payback period > 2,5 tahun.

8. POKOK KAJIAN TERHADAP LINGKUNGAN

8.1 Kondisi Saat Ini

Kegiatan umum yang dominan di Pelabuhan Kuala Enok hingga saat ini adalah melayani angkutan penumpang dengan speed boat, sedangkan angkutan barang masih rendah hanya membongkar barang untuk konsumsi penduduk Kota Kuala Enok, sedangkan Kapal PELNI yang mengunjungi Kuala Enok secara reguler sudah tidak tercarat lagi singgah di Pelabuhan Kuala Enok sejak tahun 2004. Kegiatan lainnya yang lebih besar ada di sejumlah DUKS yang secara operasional berfungsi untuk bongkar muat produksi minyak kelapa, bungkil, chipwood, mouldingwood, hasil industri kayu serta bongkar muat BBM.

Secara visualisasi ekosistem bakau masih tumbuh subur di sepanjang pantai sungai Sapat Dalam, demikian pula kondisi perairannya masih belum dipengaruhi oleh aktivitas kegiatan industri dan Pelabuhan Kuala Enok. Dengan demikian diperkirakan masih dijumpai berbagai jenis ikan di wilayah ini karena tempat berkembangbiaknya masih cukup luas.

8.2 Prakiraan Dampak dan Langkah-Langkah Penanggulangan

a. Prakiraan Dampak

Perluasan Pelabuhan Kuala Enok di Desa Enok diperkirakan akan menimbulkan dampak terhadap keanekaragaman dan kelimpahan biota darat, selain itu juga mengganggu ekosistem bakau yang pada akhirnya dapat mengurangi produk perikanan tangkapan nelayan sebagai dampak ikutan. Akibat dari kegiatan yang sudah ada saat ini tidak memungkinkan pula telah terjadi perubahan kondisi lingkungan hidup jika pengelolaan terhadap limbah dari kegiatan industri, limbah domestik dari kawasan perkotaan serta yang berasal dari kawasan perumukiman dan pelabuhan tidak dikelola secara baik. Adanya rencana pengembangan Pelabuhan Kuala Enok di Kecamatan Tanah Merah diperkirakan akan menimbulkan migrasi penduduk karena adanya persepsi tentang kesempatan kerja dan berusaha serta memungkinkan pula munculnya lahan-lahan kumuh di sekitar kawasan pelabuhan karena tekanan lahan yang ada di daerah Tanah Merah telah semakin sempit. Seluruh kegiatan ini diperkirakan akan menimbulkan dampak terhadap kualitas parameter lingkungan baik terhadap air perairan dan kehidupan biota air maupun kualitas udara disekitar kawasan Kuala Enok. Identifikasi dampak penting dari kondisi tersebut dapat dilihat pada Tabel 8.1

Tabel 8.1 Matriks Dampak Terhadap Lingkungan

TAPAKAN DAN URAIAN KEGIATAN	GEO-FISIK KIMIA						BIOLOGI					SOSEKBUD				
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	1	2	3	4	5		
Konstruksi	Mobilisasi Alat dan Bahan	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		
	Penyusunan Lahan	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		
	Instalasi Fasilitas Proyek	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		
	Penggunaan Tenaga Kerja	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		
Operasi	Pengoperasian Pelabuhan	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		
	Pemeliharaan Fasilitas Pelabuhan	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		
	Pananganan Limbah	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		
	Penggunaan Tenaga Kerja	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P	-P		

Keterangan : P = Positif Penting
-P = Negatif Penting

Geo-Fisik Kimia

1. Kualitas Udara
2. Kualitas Air
3. Kualitas Tanah
4. Kebisingan
5. Getaran
6. Ruang dan Lahan

Biologi

1. Flora Darat
2. Fauna
3. Biota Air

Sosekbud

1. Kesempatan Kerja
2. Kesempatan Berusaha
3. Kesehatan Masyarakat
4. Persepsi Masyarakat
5. Permasalahan Kependudukan

b. Langkah-Langkah Penanggulangan

Sebagai upaya meminimalkan dampak terhadap lingkungan hidup perlu dilakukan pengelolaan terhadap limbah baik limbah cair dan limbah padat yang berasal dari kegiatan kepelabuhanan maupun kegiatan industri. Penanggulangan terhadap jenis limbah cair berminyak perlu dioptimalkan mengingat industri yang beroperasi di kawasan ini hampir seluruhnya menghasilkan limbah cair berminyak. Hal yang sama perlu menjadi perhatian adalah penanganan terhadap ceceran kargo cair dan berminyak dari kegiatan bongkar maupun muat BBM, minyak goreng serta minyak kelapa saat di muat/bongkar di Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) termasuk ceceran limbah berminyak dari kapal.

Sosialisasi permasalahan kelestarian lingkungan hidup perlu dilaksanakan terhadap mitra usaha serta masyarakat setempat berkoordinasi dengan instansi terkait. Mengingat Pelabuhan Kuala Enok dimasa datang sangat potensial menjadi pelabuhan pengumpul serta lokasinya yang sangat dekat dengan TUKS yang mengimpor maupun muat bahan cair yang mudah tercecer kelingkungan, maka perlu dipertimbangkan untuk dilakukan kajian lingkungan (studi AMDAL) sebagai upaya mendukung program pemerintah guna menciptakan kawasan pelabuhan yang berwawasan lingkungan.

MENTERI PERHUBUNGAN

Ttd

Salinan sesuai dengan aslinya,
Kepala Biro Hukum dan KSELN

Ir. JUSMAN SYAFII DJAMAL

