

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Arti Penting Pelabuhan

Indonesia sebagai negara kepulauan/maritim, peranan pelayaran adalah sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemeritahan, pertahanan/keamanan, dan sebagainya. Bidang kegiatan pelayaran sangat luas yang meliputi angkutan penumpang dan barang, penjagaan pantai, hidrografi, dan masih banyak lagi jenis pelayaran lainnya.

Bidang Kegiatan pelayaran dapat dibedakan menjadi dua yaitu pelayaran niaga dan bukan niaga. Pelayaran niaga adalah usaha pengangkutan barang, terutama barang dagangan, melalui laut antar pulau atau pelabuhan. Pelayaran bukan niaga meliputi pelayaran kapal patroli, survey kelautan, dan sebagainya. (Perencanaan Pelabuhan, Prof. Dr. Ir. Bambang Triatmodjo, 2009)

Kapal dengan sarana pelayaran mempunyai peran yang sangat penting dalam sistem angkutan laut. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah yang sangat besar diangkut dengan menggunakan kapal laut, walaupun diantara tempat-tempat dimana pengangkutan dilakukan terdapat fasilitas angkutan lain yang berupa angkutan laut dan udara. Hal ini mengingat bahwa kapal mempunyai kapasitas yang jauh lebih besar daripada sarana angkutan lainnya. Sebagai contoh pengangkutan minyak yang mencapai puluhan atau bahkan ratusan ribu ton, apabila harus diangkut dengan truk tangki memerlukan ribuan kendaraan dan tenaga kerja. Misalkan kapal tanker 10.000DWT bisa mengangkut minyak 10.000 ton atau sekitar 12.000.000 liter yang setara dengan 1000 truk gandeng dengan kapasitas 12000 liter. Dengan demikian untuk muatan dalam jumlah besar, angkutan dengan kapal akan memerlukan waktu lebih singkat, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya lebih murah. Selain itu untuk angkutan barang antar pulau atau negara, kapal merupakan sarana yang paling sesuai. . (Perencanaan Pelabuhan, Prof. Dr. Ir. Bambang Triatmodjo, 2009)

2.2 Definisi Pelabuhan

Pelabuhan (Harbour) Adalah tempat bagi berhentinya kapal-kapal dan perahu. Nama ini ditekankan pada maksud berhentinya kapal-kapal dan perahu, karena kapal-kapal dan perahu yang berlabuh memerlukan suatu tempat dengan syarat-syarat tertentu. (Soal dan penyelesaian Pelabuhan Laut, Tim Penerbit Fak. Teknik Sipil, 1984.)

Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat dimana penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. (Perencanaan Pelabuhan, Prof. Dr. Ir. Bambang Triatmodjo, 2009)

Menurut Tim Penerbit Fak. Teknik Sipil, Maksud pembuatan pelabuhan, antara lain :

1. Untuk memajukan daerah belakangannya.
2. Sebagai pintu gerbang dan untuk memperlancar hubungan antar daerah, pulau dan negara.
3. Sebagai sarana perdagangan.
4. Untuk keperluan : industry, tambang, perikanan, perkebunan, dan lain-lain.
5. Untuk pertahanan, militer (pangkalan)

Menurut Prof. Dr. Ir. Bambang Triatmodjo, Pelabuhan ditinjau dari segi penggunaannya antara lain :

1. Pelabuhan Ikan
2. Pelabuhan Minyak
3. Pelabuhan Barang
4. Pelabuhan Penumpang
5. Pelabuhan Campuran dan
6. Pelabuhan Militer.

Ditinjau dari segi penyelenggaraanya ;

1. Pelabuhan Umum

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum, penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut. Di Indonesia dibentuk empat BUMN yang diberi wewenang mengelola pelabuhan umum diusahakan. Keempat badan usaha tersebut adalah PT (Persero) Pelindo I berkedudukan di Medan, Pelindo II berkedudukan di Jakarta, Pelindo III berkedudukan di Surabaya dan Pelindo IV yang berkedudukan di Ujung Pandang.

2. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan Khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut. Sebagai contoh pelabuhan LNG di Aceh yang digunakan untuk mengirimkan hasil produksi gas alam cair ke daerah dan negara lain. Pelabuhan pabrik Aluminium Asahan di Kuala Tanjung Sumatera Utara digunakan untuk melayani import bahan baku bauksit dan eksport aluminium ke daerah/negara lain.

Menurut Tim Penerbit Fak. Teknik Sipil, ditinjau dari keadaan alam yang tersedia, pelabuhan terdiri dari :

1. Pelabuhan Alam

Yaitu pelabuhan yang terjadi karena alamiah, dimana kedalaman yang ada cukup, gelombang kecil, sehingga tidak memerlukan pengerukan yang mahal, dan tidak memerlukan bangunan pemecah gelombang

2. Pelabuhan Buatan

Yaitu suatu pelabuhan yang sama kondisinya (kedalaman, gelombang, pengendapan) diatur oleh manusia.

Menurut Prof. Dr. Ir. Bambang Triatmodjo, Untuk sebuah pelabuhan agar bisa memberi pelayanan yang baik, maka pelabuhan harus bisa memenuhi beberapa persyaratan berikut ini.

1. Harus ada hubungan yang mudah antara transportasi air dan darat. Seperti jalan raya atau rel kereta api. Agar barang-barang bisa diangkut dengan mudah dan cepat.
2. Pelabuhan berada do suatu lokasi yang mempunyai daerah belakang (daerah pengaruh) subur dengan populasi penduduk yang cukup padat.
3. Pelabuhan harus mempunyai kedalaman air dan lebar jalur yang cukup. Kapal-kapal yang mencapai pelabuhan harus bisa membuang sauh selama menunggu untuk merapat ke dermaga guna bongkar muat barang atau mengisi bahan bakar.
4. Pelabuhan harus mempunyai fasilitas bongkar muat barang (crane, dsb) dan gudang-gudang penyimpanan barang
5. Pelabuhan harus mempunyai fasilitas untuk mereparasi kapal-kapal

Untuk memenuhi persyaratan tersebut pada umumnya pelabuhan mempunyai bangunan-bangunan berikut ini

1. Pemecah gelombang, yang berfungsi untuk melindungi daerah pelabuhan dari gangguan gelombang.
2. Alur pelayaran, yang berfungsi untuk mengarahkan kapal-kapal yang akan keluar dan masuk ke pelabuhan. Alur pelayaran harus mempunyai kedalaman dan lebar yang cukup untuk bisa dilalui kapal-kapal yang menggunakan pelabuhan.
3. Kolam pelabuhan, merupakan daerah perairan dimana kapal berlabuh untuk melakukan aktivitas bongkar muat, melakukan gerakan untuk memutar (dikolam putar) dsb. Kolam pelabuhan harus terlindung dari gangguan gelombang dan mempunyai kedalaman yang cukup.
4. Dermaga, adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang. Ada dua macam dermaga yaitu yang berada di garis pantai dan sejajar dengan garis pantai yang disebut wharf dan yang menjorok (tegak lurus) yang disebut pier atau jetty.
5. Alat penambat. Digunakan untuk menambatkan kapal pada waktu merapat di dermaga maupun menunggu di perairan sebelum bisa merambat ke dermaga. Alat penambat bisa diletakkan di dermaga atau di perairan yang berupa pelampung penambat.

6. Gudang lini I dan lapangan penumpukan terbuka, yang terletak dibelakang dermaga untuk menyimpan barang-barang yang harus menunggu pengapalan atau yang dibongkar dari kapal sebelum dikirim ke tempat tujuan.
7. Gudang terminal untuk keperluan administrasi
8. Fasilitas bahan bakar untuk kapal
9. Fasilitas pandu kapal, kapal tunda dan perlengkapan lain yang diperlukan untuk membawa kapal masuk dan keluar pelabuhan. Untuk kapal-kapal besar, keluar masuknya kapal dari atau ke pelabuhan tidak boleh dengan kekuatan (mesin) nya sendiri sebab perputaran baling-baling kapal dapat menimbulkan gelombang yang akan mengganggu kapal-kapal yang akan melakukan bongkar muat barang.
10. Peralatan bongkar muat barang seperti kran darat (gantry crane) kran apung, kendaraan untuk mengangkat/memindahkan barang seperti forklift, dll

Fasilitas-fasilitas lain untuk keperluan penumpang, anak buah kapal dan muatan kapal seperti terminal penumpang, ruang tunggu, karantina, bea cukai, imigrasi, dokter pelabuhan, keamanan, dsb.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan 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.

Pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan. Jenis pelabuhan terdiri atas pelabuhan laut dan pelabuhan sungai dan danau. Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud terdiri dari:

1. Pelabuhan utama;

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan antar provinsi.

2. Pelabuhan pengumpul;

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

3. Pelabuhan pengumpan.

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan provinsi.

Kegiatan dalam perusahaan pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan yang meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang.

Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang terdiri atas:

1. Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.

2. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud diatas meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.

3. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud terdiri atas:

- Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
- Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
- Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
- Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan peti kemas;
- Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
- Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;

- Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau
- Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

4. Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

Dalam pelabuhan tersebut terdapat terminal yang merupakan suatu kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

Adapun jenis dari terminal sebagaimana dimaksud terbagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu:

1. Terminal Khusus

Adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

2. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri

Adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri

Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (“TUKS”) dibangun dan dioperasikan hanya bersifat menunjang kegiatan pojok perusahaan. Pembangunan pelabuhan hanya bertujuan menunjang usaha pokok dari perusahaan tersebut.

Kegiatan usaha pokok sebagaimana disebutkan diatas adalah:

- Pertambangan;
- Energy;
- Kehutanan;
- Pertanian;
- Perikanan;
- Industri;

- Pariwisata; dan
- Dok dan galangan kapal.

Dilihat dari penempatan lokasi terdapat perbedaan yang mendasar dari Terminal Khusus dan TUKS. Terminal Khusus terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan laut/ sungai dan danau, sehingga untuk itu Terminal Khusus tersebut menjadi bagian dari suatu pelabuhan terdekatnya.

Sedangkan TUKS terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, dengan demikian maka TUKS menjadi satu kesatuan dengan pelabuhan dimaksud.

Perlu diperhatikan bahwa sebagai akibat dari dibuatnya Terminal Khusus, maka terdapat konsekuensi sebagai berikut:

- Terminal Khusus tersebut akan menjadi bagian menjadi bagian dari pelabuhan terdekat;
- Wajib memiliki Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan tertentu; dan Daerah ini akan digunakan untuk kepentingan Lapangan penumpukan, Tempat kegiatan bongkar muat, Alur pelayaran dan perlintasan kapal, Olah gerak kapal, Keperluan darurat; dan Tempat labuh kapal.
- Ditematkannya instansi pemerintah untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, serta instansi yang melaksanakan fungsi pemerintahan sesuai dengan kebutuhan.
- Terminal Khusus sebagaimana dimaksud hanya dapat dibangun dan dioperasikan apabila:
 1. Pelabuhan terdekat tidak dapat menampung kegiatan pokok instansi pemerintah atau badan usaha; dan
 2. Berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional akan lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

2.3 Definisi Tol Laut

Tol Laut merupakan konsep pengangkutan logistik kelautan yang dicetuskan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo. Program ini bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara. Dengan adanya

hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok. (Wikipedia.org)

Menurut Forum Kajian Terbuka pada 30 Maret 2015 yang bertema “Tol Laut Indonesia : Mengetahui Seluk Beluk Pendulum Nusantara” yang diisi oleh Ahmad Mukhlis Firdaus, M.T., dosen Prodi Teknik Kelautan ITB "Sebenarnya konsep ini muncul sejak masa kampanye, IPC/Pelindo sudah punya ide ini sejak lama, tapi baru-baru ini pemerintah mengumandangkannya," jawab Ahmad ketika ditanya perihal kejelasan ide ini.

Tol laut adalah sebuah sistem distribusi logistik nasional berbasis kelautan dengan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Indonesia. Dengan tol laut, diharapkan tercipta trayek yang menjamin kelancaran dan efisiensi pada arus pergerakan kapal antar pelabuhan. Bila terlaksanakan, sistem ini direncanakan akan mengganti sistem distribusi logistik nasional yang selama ini mengacu kepada rancangan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) pada era kepemimpinan Presiden SBY (<http://www.itb.ac.id/news/4682.xhtml>)

"MP3EI tidak menjawab tujuan dan rencana awal rancangan tersebut dibentuk, justru melahirkan ketimpangan ketersediaan logistik di tanah air terutama Indonesia bagian timur. Mengirim dari sini ke Denmark bisa jadi lebih murah daripada mengirim dari sini ke Belawan," ujar Ahmad.

"Selain menjadikan Tol Laut Indonesia sebagai solusi logistik nasional, konsep tersebut sekaligus memperbaiki berbagai permasalahan perkapalan di tanah air," terang Ahmad. Skema tol laut digambarkan sebagai sistem yang murah karena menggunakan skema *cost sharing*. Tidak akan ada perjalanan kapal utama secara langsung melainkan mengikuti trayek yang ada dengan membawa barang yang terakumulasi dalam satu perjalanan penuh. Dengan begitu satu kapal dapat membawa berbagai barang yang lebih banyak namun tetap menggunakan biaya satu kali perjalanan sehingga lebih

hemat dan efisien. Adapun *short sea shipping* tidak dihilangkan melainkan menjadi bagian terintegrasi dari sistem tol laut secara keseluruhan.

Berbeda dengan konsep MP3EI yang mengembangkan infrastruktur dengan adanya pasar komoditi (*Trade to Ship*), ide tol laut baru akan bekerja jika pasar komoditi berhasil terbentuk dengan dikembangkannya infrastruktur terlebih dahulu (*Ship to Trade*). Ahmad menilai jika hal ini tidak terjadi, maka ide ini akan gagal.

Menurut Ahmad, ada kendala utama lainnya yang membutuhkan perhatian khusus yaitu masalah politis. Jika tol laut direalisasikan maka tekanan internasional akan berdatangan melalui berbagai aspek. Selain itu pembangunan tol laut bukanlah suatu pembangunan fisik yang proses dan hasilnya dengan mudah dapat dirasakan secara nyata. Keberhasilan ide ini justru terlihat dalam sistem yang dibentuknya, sehingga *political revenue* yang dihasilkan sulit dirasakan secara langsung. Oleh karena itu, diperlukan komitmen tinggi dari pemerintah jika ide ini hendak direalisasikan. "Yang jadi permasalahan adalah kemauan dari pemerintah," tambah Ahmad.

Dilema antara melanjutkan konsep MP3EI atau melaksanakan ide Tol Laut Indonesia tentu menjadi pertanyaan. Ahmad pun tidak menutup kemungkinan akan dilanjutkannya lagi konsep MP3EI sebagai masterplan acuan sistem distribusi logistik nasional Indonesia. "MP3EI tidak bisa dibilang gagal, hanya saja tidak berjalan sesuai rencana dan tujuannya serta tidak menutup kemungkinan kita akan melanjutkan program MP3EI dalam hal ini," jelasnya. (Bayu Prakoso, Irfaan T. R., dan Widyandita G. ITB Journalist 2015)

Pemerintahan Jokowi-JK mengusung visi-misi yang sangat berorientasi pada aspek maritim. Visi Jokowi JK adalah Mewujudkan Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong-Royong. Sedangkan misinya adalah sebagai berikut :

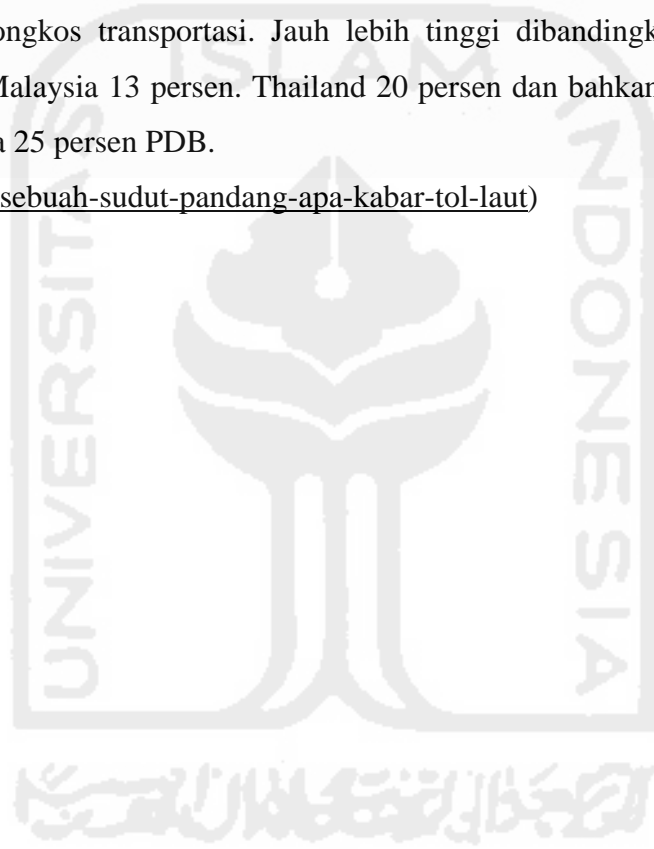
1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeimbangan dan demokratis berlandaskan berlandaskan negara hukum
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya saing
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan

Untuk mewujudkan misinya tersebut Jokowi-JK merumuskan dalam 3 Trisakti yakni Berdaulat di bidang politik, Berdikari ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Adapun untuk janji program nyata yang akan dilaksanakan terutama dalam menunjang visi berdikari ekonomi dalam sektor maritim adalah sebagai berikut : point ke (19) Pengembangan industri perkapalan di dalam negeri untuk menyediakan sarana transportasi laut yang aman, efisien dan nyaman (20) Pengembangan kapasitas dan kapabilitas perusahaan jasa kapal laut di Indonesia (21) Pengembangan rute kapal laut yang menghubungkan seluruh kepulauan di Indonesia secara efisien termasuk pulau-pulau terisolasi (22) Revitalisasi pelabuhan laut yang sudah ada, terutama pengembangan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Bitung, Makassar dan Sorong sebagai Hub Port berkelas internasional ,(23) Membangun dryport, (26) Penurunan biaya logistik 5% per tahun dengan mengembangkan sitem transportasi umum massal terintegrasi yang berimbang baik di lautan, udara maupun darat, (34) Bertambahnya kapal domestik (35) Peningkatan jumlah pelabuhan kontainer (10 unit).

Untuk konektivitas antar pulau-pulau di Indonesia Jokowi-JK menjadikan proyek tol laut sebagai proyek unggulan. Tol laut bukanlah jalan tol yang dibangun diatas laut atau di bawah

laut. Menurut Tim ahli ekonomi Jokowi-JK (dalam Kompas.com) , Tol laut adalah jalur kapal-kapal besar yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama Indonesia. Akan ada kapal rutin berlayar dari Sumatera ke Papua dan kembali. Kalau jadwal teratur maka sistem transportasi laut bisa efisien. Saat ini sistem transportasi laut khususnya untuk barang masih jauh dari apa yang dibayangkan. Tidak ada jadwal kapal berangkat, tiba dan penurunan barang secara pasti. Ini menyebabkan biaya logistik di Indonesia cenderung mahal. Pada tahun 2013, biaya logistik Indonesia mencapai 27 persen dari produk domestik bruto (PDB), sementara pada tahun 2011 mencapai 24,6 % dari PDB. Jelas sangat tidak efisien dan hampir separuh ongkos logistik di Indonesia disedot ongkos transportasi. Jauh lebih tinggi dibandingkan dengan Singapura sebesar 8 persen, Malaysia 13 persen. Thailand 20 persen dan bahkan jauh lebih tinggi dari Vietnam yang hanya 25 persen PDB.

(<http://bem.its.ac.id/sebuah-sudut-pandang-apa-kabar-tol-laut>)



2.4 FAKTA DAN LOKASI

Profil Tanjung Batu, Belitung, Bangka Belitung

1. Di tepi Selat Mendanau, yang memisahkan antara Pulau Belitung dan Pulau mendanau



Gambar 2.1 Gambar Letak Pelabuhan Tanjung Batu di Belitung

Sumber : Data Dinas Pekerjaan Umum Kab. Belitung 2014



Gambar 2.2 Gambar Letak Pelabuhan Tanjung Batu di Belitung

Sumber : Google Earth foto satelit diambil th 2012

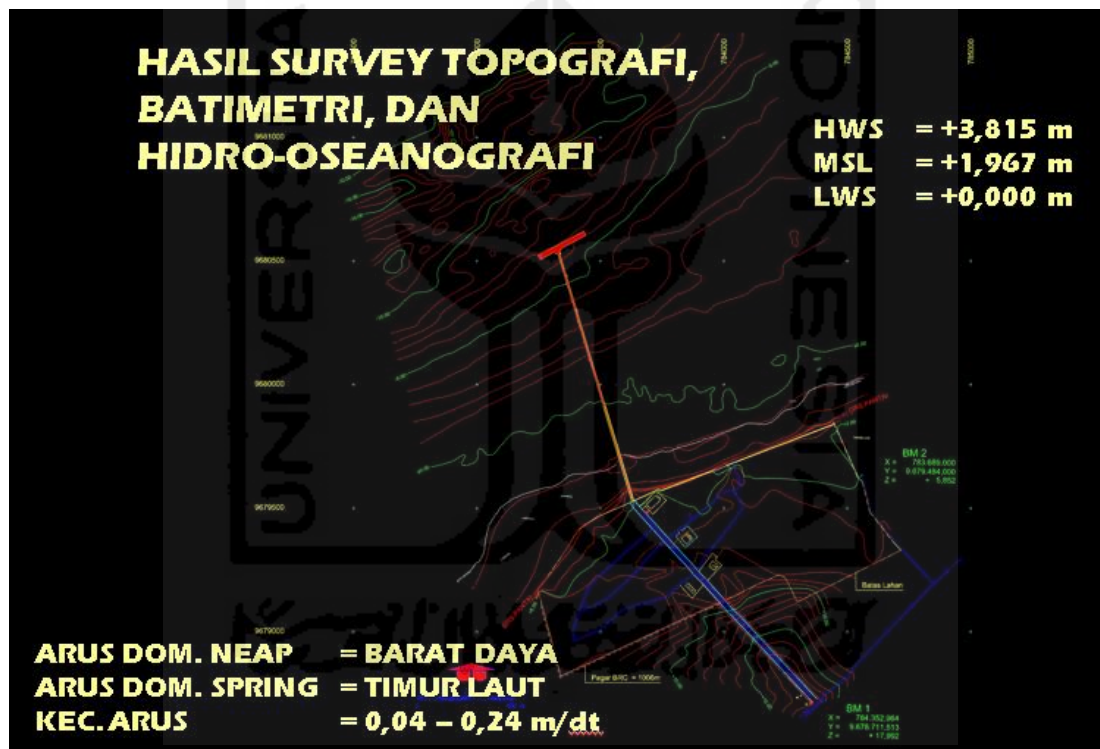
Kelebihan Site :

1. Aktivitas Gelombang yang relative tenang sepanjang tahun karena dikelilingi oleh pulau sehingga tidak diperlukan penahan gelombang
2. Kedalaman air yang cukup dalam
3. Lebar Selat kurang lebih 5km memudahkan kapal untuk manuver

Kekurangan Site :

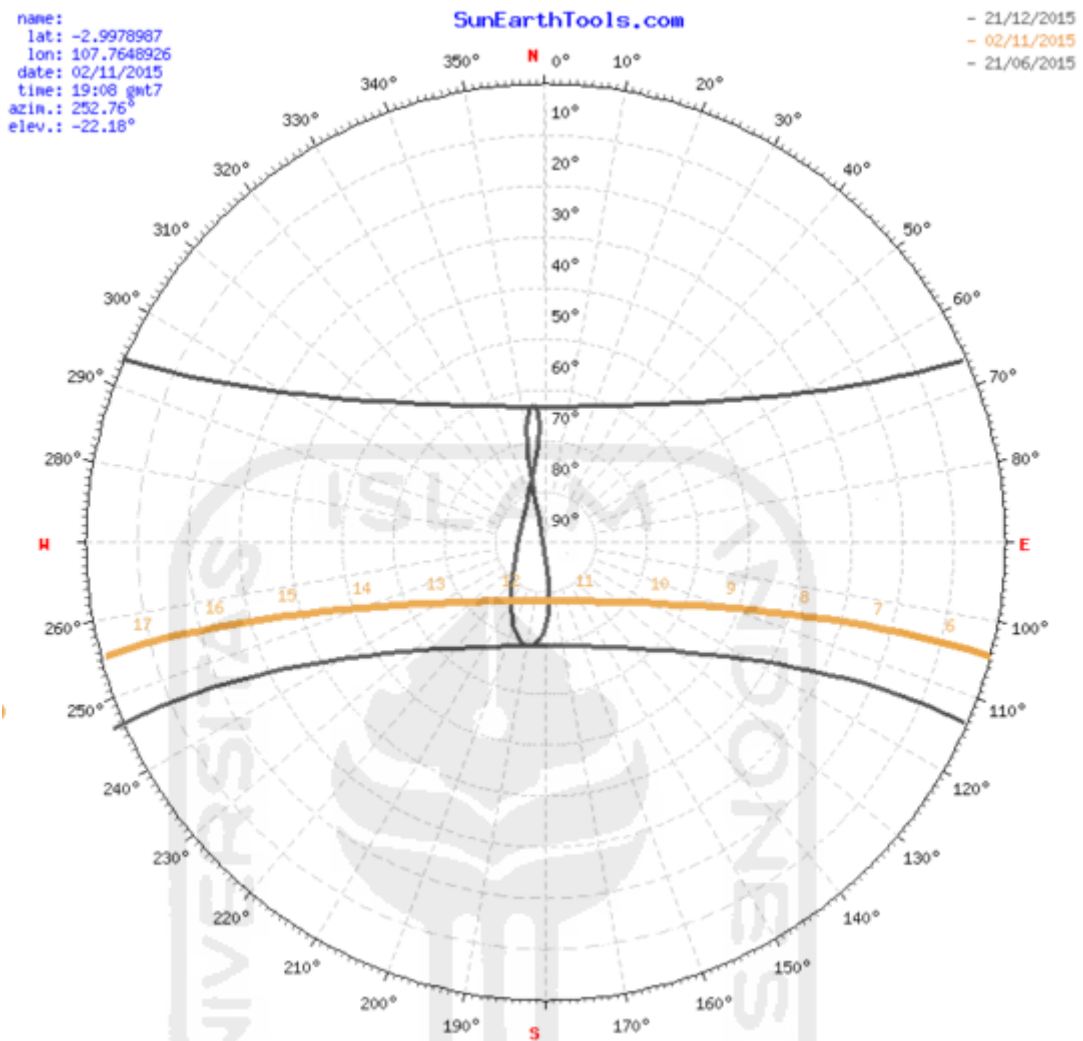
1. Tidak adanya Daerah Belakang yang menjadi daerah pendukung (tidak ada desa terdekat dari pelabuhan yang bisa mendukung aktivitas kepelabuhanan)
2. Jarak Kotamadya Tanjungpandan ke Site \pm 20km
3. Kurangnya Jalur yang menjadi infrastruktur penting

Hasil Analisis Data Site :



Gambar 2.3 Analisis Site Pelabuhan Tanjung Batu di Belitung

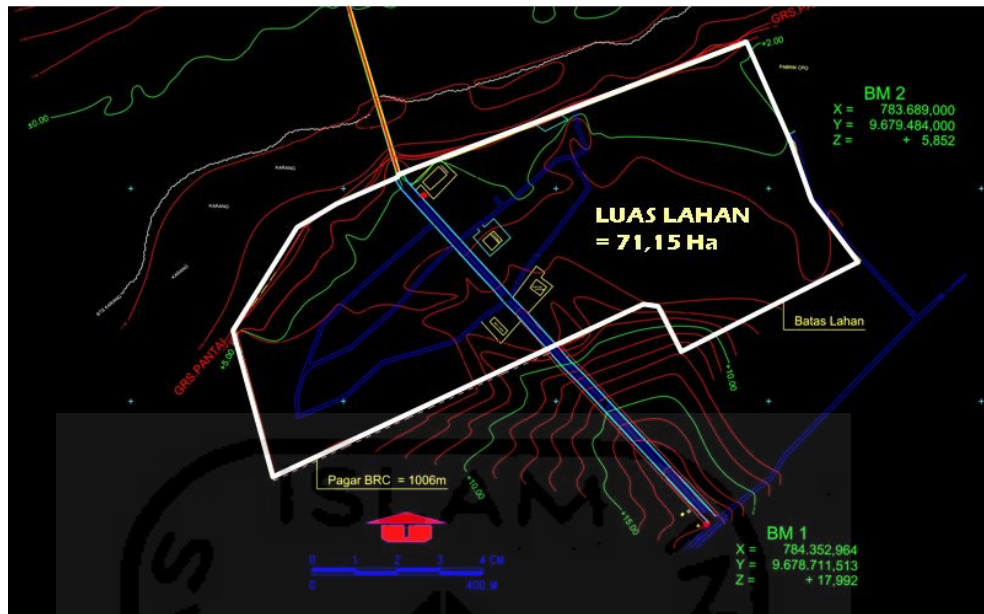
Sumber : Dinas Pekerjaan Umum, 2015



Gambar 2.3 Analisis Sinar Matahari Sepanjang Tahun di Pelabuhan TanjungBatu di Belitungd

Sumber : SunEarthTool, 2015

Dari data sunchart diatas diperoleh data bahwa pergeseran azimuth matahari maximal kearah utara selatan baik pada bulan Desember maupun bulan Juni adalah minus 22 derajat.

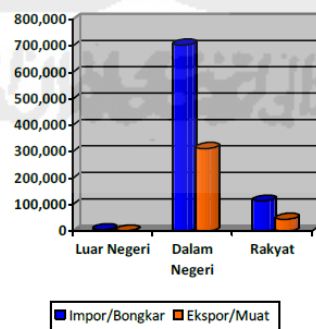


Gambar 2.4 Analisis Site dan Batasan Site Pelabuhan Tanjung Batu di Belitung
 Sumber : Dinas Pekerjaan Umum, 2015

2.4.1 Kajian Awal Tema Perancangan

Dampak dari pertumbuhan penduduk dan urbanisasi, jumlah arus perdagangan yang terus meningkat dari tahun ke tahun, untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Belitung dan seluruh Indonesia dalam waktu yang akan datang yang terus bertambah.

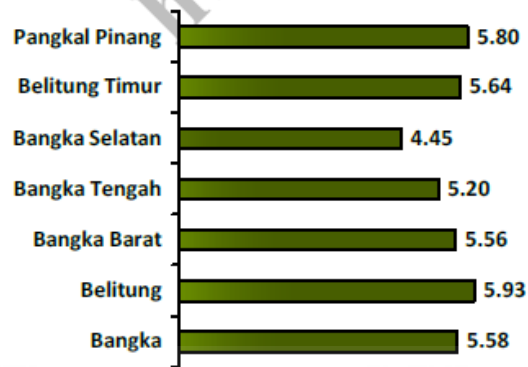
Statistik Arus Perdagangan Menurut Pelayaran di Pelabuhan Tanjungpandan, 2013 (Ton)



Sumber : BPS Kabupaten Belitung

Gambar 2.5 Statistik Arus Perdagangan di Pelabuhan Tanjungpandan

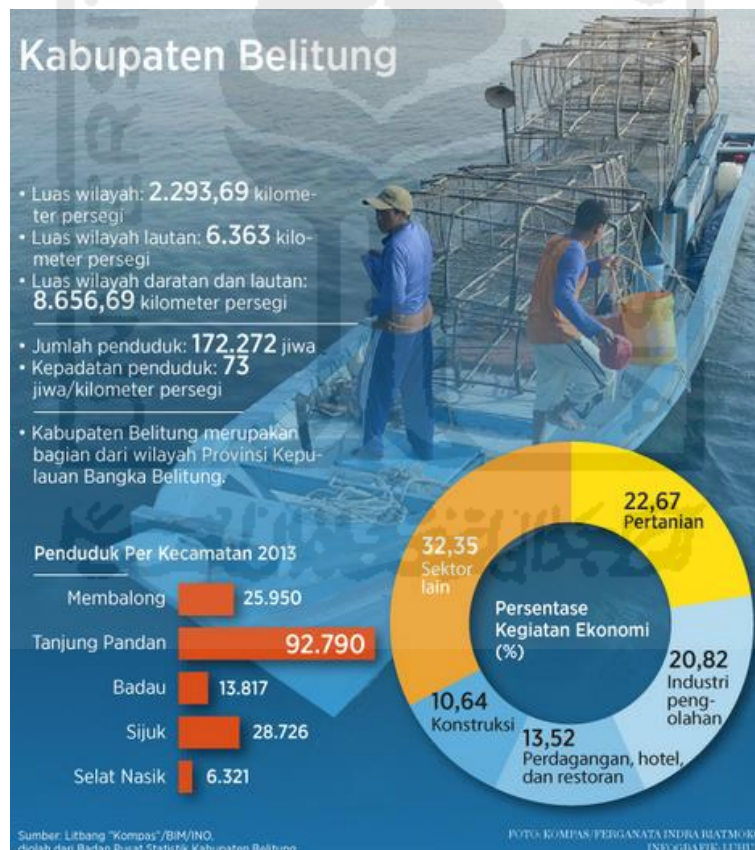
Pertumbuhan Ekonomi (%)



Sumber : BPS Kab. Belitung

Gambar 2.6 Statistik Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Belitung disbanding Kab. Lainnya di prov. Bangka Belitung

Sumber : BPS Kab. Belitung,2014



Gambar 2.7 Statistik Penduduk perkecamatan dan profesi yang dijalani

Sumber : Litbang Kompas Harian Kompas 20 Juni 2015

Dan menurut data BPS kab. Belitung, Kab. Belitung memiliki pertumbuhan ekonomi yang paling tinggi diantara kabupaten lainnya di provinsi Bangka Belitung dan aktivitas yang cukup padat untuk aktivitas ekspor impor yang bisa dibuktikan dalam tabel di bawah ini :

**Nilai Ekspor dan Impor Pada
Pelabuhan Tanjungpandan, 2012
(US \$)**

Komoditi	Volume (To	Nilai (US\$)
Kaolin	1.000.000	190.000
Hasil Perikanan	2.052,44	1.940.582,56
CPO	128.266,6	102.805.983,9
Biji Timah	1.357,77	3.145.867,2
Karet	132.672,81	109.082.433,7

Sumber : BPS Kabupaten Belitung

Gambar 2.8 Data Nilai Ekspor dan Impor kabupaten Belitung yang terus meningkat dari tahun ke tahun

Sumber : BPS Kab. Belitung, 2014

2.4.2 Mengapa Tol Laut?

Karena Konsep Tol Laut adalah salah satu perbincangan hangat semenjak Presiden ke-7 Republik Indonesia, Joko Widodo terpilih menjadi presiden, dan konsep tol laut adalah salah satu visi dan misi beliau untuk menjadikan Indonesia menjadi negara maritime yang disegani. Berdasarkan keinginan Presiden Pertama Republik Indonesia, Ir. Soekarno dalam pidatonya pada pada hari kemerdekaan RI pada tahun 1953 “... *Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya..., bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongos-jongos di kapal, Bukan! Tetapi bangsa laut dalam arti cakrawati samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri.*”

Penggalan pidato itu jelas menegaskan dua hal. Pertama, dorongan kuat agar bangsa Indonesia mampu mandiri mengelola kekayaan lautnya. Kedua, bangsa Indonesia harus menguasai teknologi di bidang kemaritiman untuk menopang tujuan tersebut.

Menilik sejarah, dua kerajaan besar yang pernah berdiri di Nusantara yaitu Sriwijaya dan Majapahit, membangun diri sebagai kekuatan maritim yang kuat. Kedua kerajaan ini mampu mengelola sumber daya pertanian, mengembangkan pendidikan, teknologi dan budaya dengan orientasi kelautan.

2.4.3 Dasar Kajian

Pos Belitung, Kabupaten Belitung rencana untuk memindahkan Pelabuhan Tanjung Pandan Laskar Pelangi ke Tanjung Batu, Badau. Keinginan ini disampaikan menyusul rencana pembangunan daerah metropolitan Tanjung Pandan. Rencana yang disampaikan oleh acara bersama tokoh masyarakat Bupati Pacific Sahani Saleh silatutahmi dan Anggota Regional Leadership Forum Komunikasi (Forkominda) di Pasifik Rumah Tradisional Selasa (4/2). Pada saat yang sama, paparan ini juga mendengar langsung oleh GM Pelindo II Tanjung Pandan, Arief Wibowo tugas baru selama tiga minggu. Untuk mengesposkan Belitung, Arief mengatakan dia tidak bisa segera menganggapi pernyataan Sahani tentang masa depan Pelabuhan, menurut pernyataan itu harus perundingan pada tingkat yang lebih tinggi.

(Harian Pos Belitung, 6 Februari 2014)

Presiden Joko Widodo merasa heran, 11 tahun dibangun, Pelabuhan Tanjung Batu, Belitung, Kepulauan Bangka Belitung, belum juga beroperasi. Bahkan, kegiatan kepelabuhanan belum ada sama sekali. Pengoperasian baru dilakukan setelah pelabuhan diresmikan Presiden Jokowi, Sabtu (20/6). Selesai meresmikan pengoperasian Pelabuhan Tanjung Batu, Presiden Jokowi menginstruksikan, kegiatan mulai dari bongkar muat kapal sampai pengisian air dan bahan bakar minyak (BBM) harus segera dimulai sekarang. "Enam bulan yang akan datang akan saya tengok lagi, apakah sudah ada kegiatan atau belum di pelabuhan ini. Seharusnya sudah ada (kegiatan)," ujarnya kepada pers.

Menurut Presiden, Gubernur Kepulauan Bangka Belitung Rustam Effendi dan Bupati Belitung Sahani Saleh akan memindahkan kegiatan bongkar muat kapal dan aktivitas pelabuhan lain ke Pelabuhan Tanjung Batu. Demikian pula bunker air dan BBM untuk pengisian kapal yang selama ini diambil di Singapura atau Tanjung Priok akan dibangun di Pelabuhan Tanjung Batu.

"Masuknya investor akan menjadi tanggung jawab mulai dari Menteri Koordinator Perekonomian, Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), hingga gubernur dan bupati di Kepulauan Bangka Belitung dan Kabupaten Belitung," kata Presiden.

Jika sudah ada kegiatan di pelabuhan, Presiden menyatakan, area pelabuhan akan diperluas hingga mencapai 1.400 hektar. "Kalau membangun jangsan tanggung, sekaligus saja agar pemanfaatannya benar-benar bisa maksimal," katanya.

Kapasitas masih kecil

Menteri Perhubungan Ignasius Jonan mengatakan, area Pelabuhan Tanjung Batu memang masih sangat kecil sehingga kapasitasnya pun kecil. Luasnya sekitar 100 hektar, yang dibangun tahun 2004 dengan biaya Rp 70 miliar dari APBD dan Rp 50 miliar dari APBN. "Kami menunggu di pelabuhan ini akan dibangun instalasi air bersih dan BBM serta industri lain sehingga pelabuhan ini dapat dibesarkan lagi areanya," kata Jonan.

Sejauh ini, Pelabuhan Tanjung Batu memiliki fasilitas terminal layanan kapal penumpang, terminal layanan kapal general kargo, batubara dan kontainer, serta terminal khusus untuk minyak sawit mentah (CPO). Pelabuhan yang strategis karena berdekatan dengan alur laut kepulauan Indonesia 1 itu dilengkapi dengan fasilitas terminal penumpang seluas 304 meter persegi dan dermaga berukuran 120 meter x 60 meter yang dapat didarati kapal 6.000 DWT.

(Kompas, 20 Juni 2015)

Dikutip dari situs detik.com yang dipublikasikan 20 juni 2015,

Belitung -Pagi ini, Presiden Joko Widodo (Jokowi) serta beberapa menteri Kabinet Kerja akan meresmikan Pelabuhan Tanjung Batu di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Pelabuhan yang dibangun sejak tahun 2004 dan selesai tahun 2011 itu menelan dana Rp 47 miliar.

Selain dibangun di jalur yang cukup strategis yaitu berada di garis ALKI atau Alur Laut Kepulauan Indonesia, pelabuhan ini memiliki banyak fasilitas pendukung. Hal ini dikatakan Menteri Perhubungan (Menhub) Ignasius Jonan.

"Kapasitas angkutnya (dermaga) **untuk kapal 10.000 DWT** (deadweight tonnage)," kata Jonan saat ditemui di Hotel Aston, Tanjung Pandan, Kabupaten Belitung, Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Sabtu (20/6/2015).

Jonan mengatakan, kapasitas dermaga nantinya akan dibangun jauh lebih besar dari yang ada saat ini. Pelabuhan ini mampu menampung kapal berbobot maksimal 10.000 DWT. Proses pengembangan pelabuhan akan dilakukan secara bertahap.

"Kenapa nggak sampai 30.000 DWT? Ini kan baru mau diresmikan, Kalau memang diperlukan ya kolamnya dibikin lebih dalam, kalau sekarang kan 8 meter. Kalau mau sampai kapal ukuran 50.000 DWT ya bisa dibuat nanti sampai kedalaman 15 meter. Kalau 15 meter bisalah nanti, bahkan sampai ukuran 100.000 DWT, jadi sementara hanya kapal-kapal kecil antar pulau dulu," tuturnya

Pelabuhan Tanjung Batu juga memiliki area kontainer logistik dengan luas 279 hektar, zona pelabuhan dan fasilitasnya 100 hektar, zona pergudangan dan peti kemas 279 hektar, serta dilengkapi terminal penumpang dengan ukuran 304 meter persegi.

Lalu fasilitas pendukung lain yang disediakan adalah terminal general cargo, batubara, dan terminal khusus CPO. Nantinya ke depan khususnya di sekitar pelabuhan akan dikembangkan zona ekonomi seluas 143 hektar, zona industri 500 hektar, dan zona pengolahan ekspor seluas 484 hektar.

"Kalau 10.000 DWT ini kapal-kapal antar pulau bisa masuk. Jadi bisa untuk perdagangan antar pulau. Kalau kapal internasional ya masih harus dikeruk lagi," tukasnya.

Dikutip dari harian vivanews yang dipublikasikan pada tanggal 20 Juni 2015, Pemerintah Joko Widodo, terus berupaya untuk mendorong program percepatan pembangunan infrastruktur, khususnya untuk mempercepat **implementasi tol laut (sea connectivity)**.

Dalam sambutan di peresmian Pelabuhan Tanjung Batu, Bangka Belitung, Sabtu 20 Juni 2015, Presiden Joko Widodo menyampaikan, pelabuhan ini harus mampu memberikan pelayanan efisien dengan **cara menekan dwelling time** atau waktu bongkar muat barang. Sebagai **pelabuhan pengumpul**, Tanjung Batu didukung **kawasan industri seluas 500 hektare** dengan **areal pengembangan seluas 5.000 hektare**. Konsep pelabuhan yang

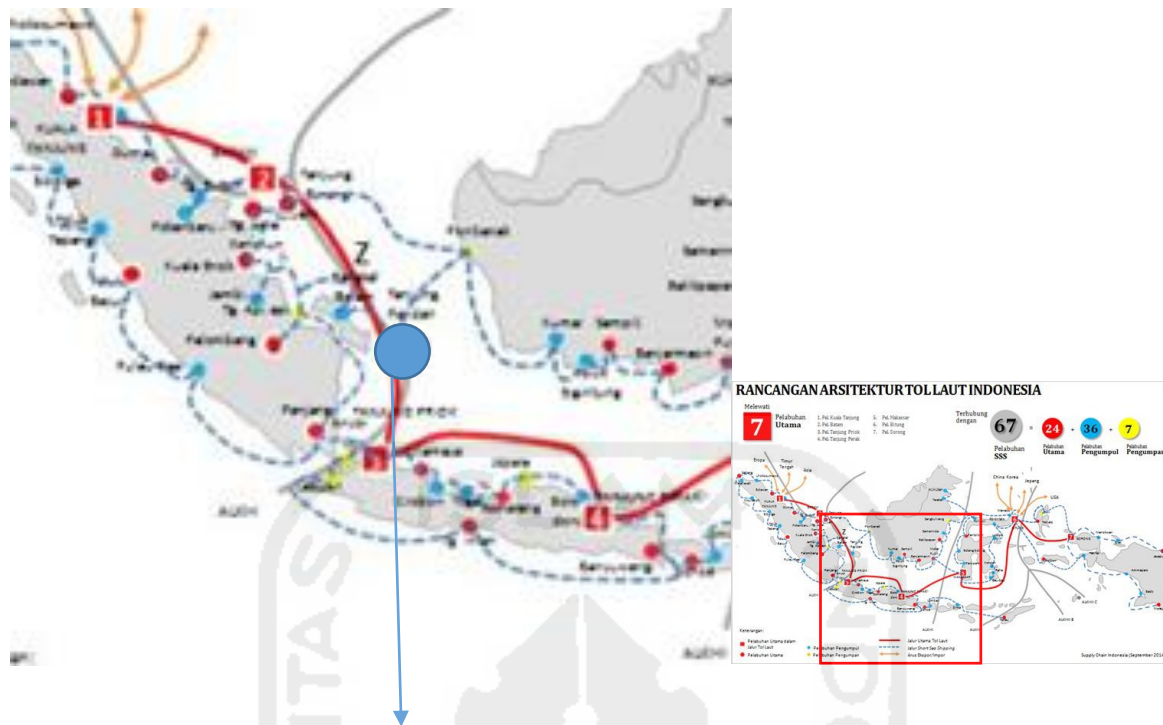
terpadu atau terintegrasi dengan kawasan industri akan memperpendek dwelling time sehingga dapat menurunkan biaya logistik.

Pelabuhan Tanjung Batu adalah **pelabuhan seluas 76 hektar** ini berada dalam posisi yang sangat strategis karena berdekatan dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I. **Pelabuhan ini juga menyediakan Container Yard seluas 279 hektare** dan mampu disandari kapal dengan kapasitas mencapai 10,000 DWT. Pengembangan kawasan Pelabuhan Tanjung Batu sendiri memakan waktu 15 tahun sejak dimulai pembangunannya pada tahun 2000.



Gambar 2.9 Rancangan Arsitektur Tol Laut Indonesia

Sumber : SupplyChain Indonesia (2014)



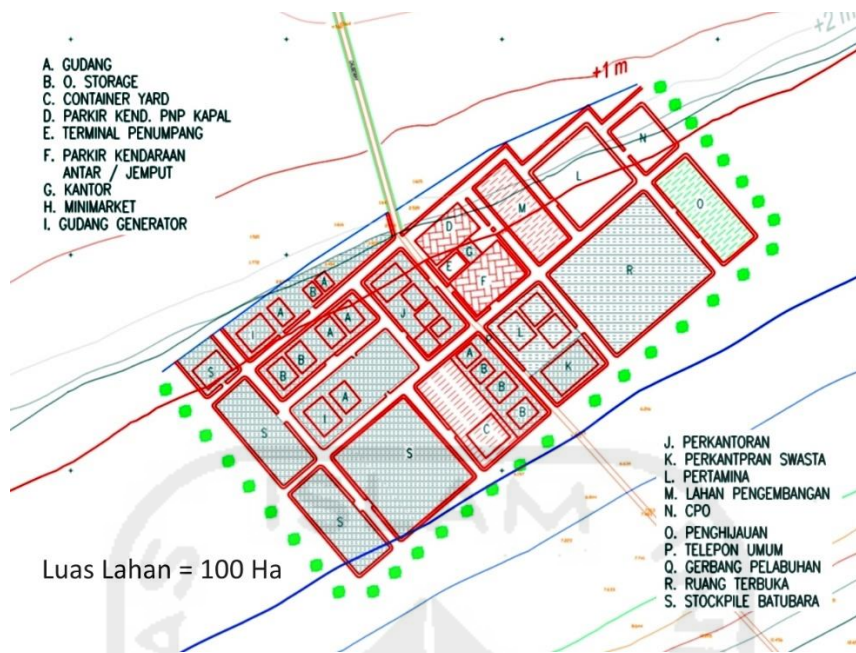
Pelabuhan Tanjungpandan memiliki peran sebagai salah satu pelabuhan pengumpul dalam konsep Tol Laut Indonesia

Gambar 2.10 (zoom in) Rancangan Arsitektur Tol Laut Indonesia

Sumber : SupplyChain Indonesia (2014)

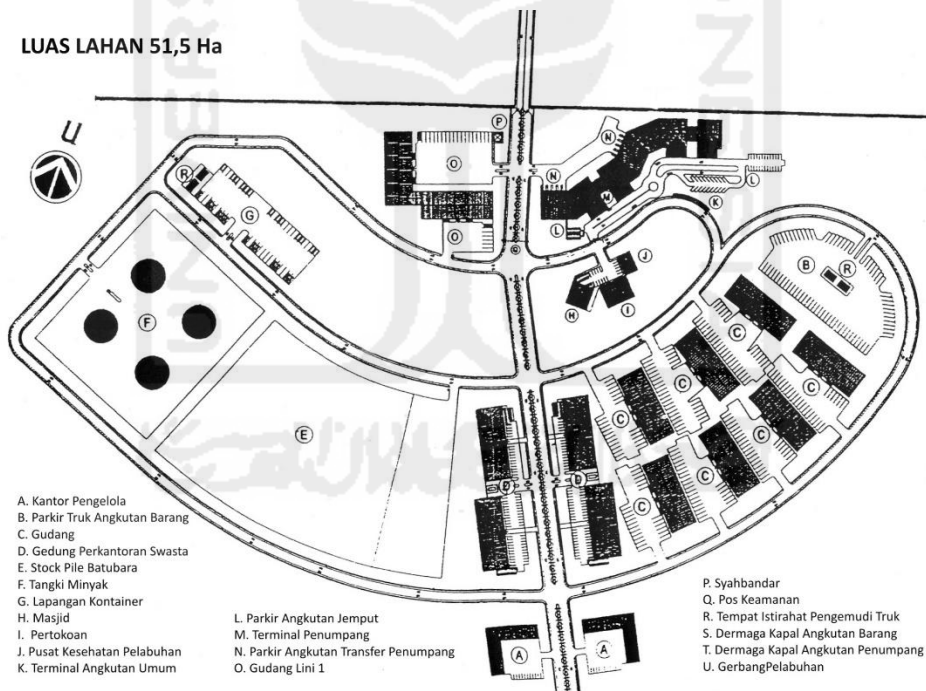
2.4.4 Dua kali masterplan yang gagal

Untuk Pelabuhan TanjungBatu sendiri sudah direncanakan semenjak 2006 namun mengalami pembatalan dikarenakan berbagai masalah Internal antar Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan PT Pelindo. Pertama kali Pelabuhan TanjungBatu direncanakan th 2006 dan dibatalkan karena masalah Internal dan konflik dengan Kontraktor. Dan kemudian dibuat masterplan kedua yang diajukan th 2009 namun progress pembangunan terhenti pada 20% diakibatkan masalah finansial yang menimpa PT Pelindo berupa tidak adanya Investor yang berniat menanamkan modal.



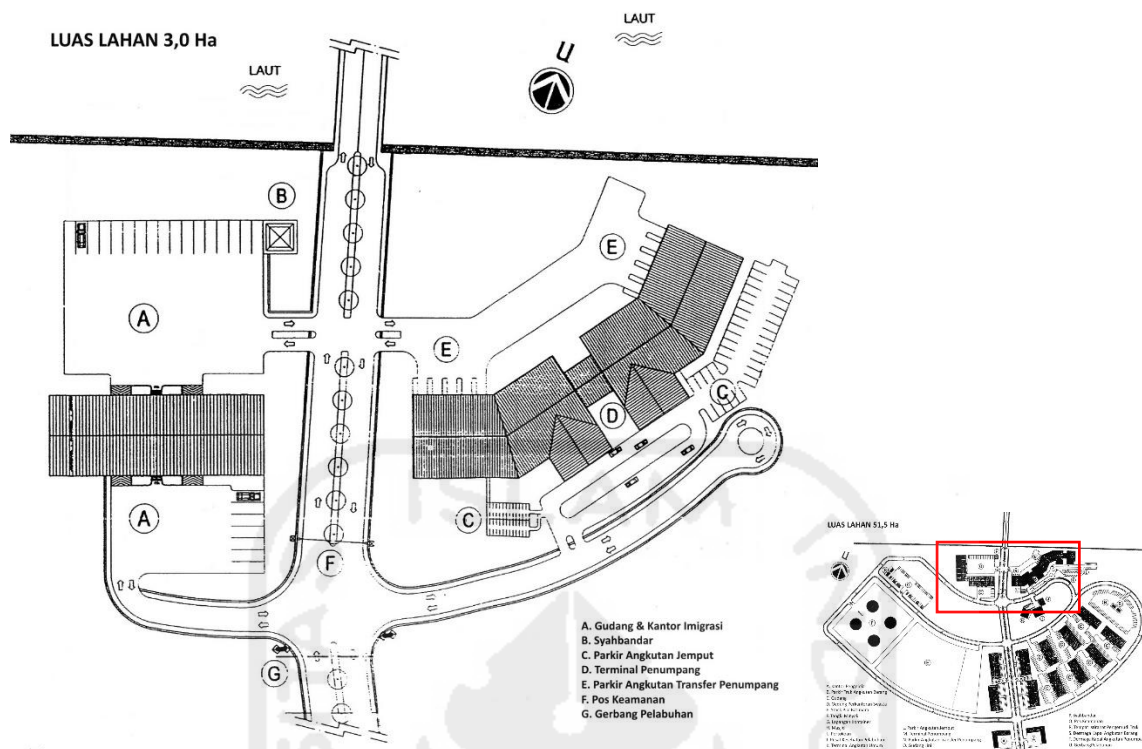
Gambar 2.11 Masterplan Pelabuhan TanjungBatu yang diajukan th 2006 (Cancelled)

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum, 2006



Gambar 2.12 Masterplan Pelabuhan TanjungBatu yang diajukan th 2009 (Stopped at 20%)

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum, 2006



Gambar 2.13 Masterplan Pelabuhan TanjungBatu yang diajukan th 2009 (Applied)

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum, 2006

Pembangunan Masterplan Pelabuhan TanjungBatu meninggalkan bekas yang sekarang masih terlihat hingga sekarang yaitu



Gambar 2.14 Keadaan Pelabuhan Tanjung Batu yang masih belum beroperasi hingga saat ini

Sumber : Survey Dinas Pekerjaan Umum, 2015

NO	FUNGSI BANGUNAN	LUAS BANGUNAN TAHUN 2030	LUAS LAHAN
1	KANTOR PENGELOLA	1.700 m ²	4.450 m ²
2	PARKIR TRUK ANGKUTAN BARANG		7.500 m ²
3	GUDANG	9.500 m ²	32.350 m ²
4	GEDUNG PERKANTORAN SWASTA	5.500 m ²	11.350 m ²
5	STOCK PILE BATUBARA		35.400 m ²
6	TANGKI MINYAK		20.000 m ²
7	LAPANGAN KONTAINER		4.250 m ²
8	MASJID	325 m ²	325 m ²
9	PERTOKOAN	500 m ²	500 m ²
10	PUSAT KESEHATAN PELABUHAN	200 m ²	200 m ²
11	TERMINAL ANGKUTAN UMUM	150 m ²	150 m ²
12	PARKIR ANGKUTAN JEMPUT		850 m ²
13	TERMINAL PENUMPANG	9.500 m ²	5.000 m ²
14	PARKIR ANGKUTAN TRANSFER PENUMPANG		1.700 m ²
15	GUDANG LINI 1	2.750 m ²	8.200 m ²
16	SYAH BANDAR	300 m ²	300 m ²
17	POS KEAMANAN	25 m ²	25 m ²
18	GERBANG PELABUHAN	10 m ²	10 m ²
19	TEMPAT ISTIRAHAT PENGEMUDI TRUK	200 m ²	200 m ²

Tabel 2.1 Luas bangunan target yang seharusnya dicapai dalam tahun 2030

Sumber : Hasil rapat Dinas Pekerjaan Umum, 2015

2.5 ARSITEKTUR MELAYU

Kebudayaan daerah tercermin dari identitasnya dan apapun yang daerah itu miliki untuk dipamerkan ke dunia luar. Indonesia memiliki beragam suku budaya dan setiap suku yang bisa dicerminkan dari Rumah Adat yang ada di daerah masing-masing. Di Belitung, yang menjadi umum adalah Rumah Adat bergaya Melayu, Jawa, Cina, dan Belanda.



Gambar 2.15 dan 2.16 Rumah Adat Melayu di tanah Laskar Pelangi Belitung

(Sumber : Google.co.id)



Gambar 2.17 Kantor yang memadukan Arsitektur Belanda dan Melayu di Belitung yang kemudian dijadikan Hotel Resort

(Sumber : Foto Pribadi)

2.5.1 Arsitektur Melayu di Belitung

Menurut zonabangkabelitung.blogspot.co.id, Secara umum, rumah adat Bangka Belitung terkenal dengan gaya Melayu Bangka-nya. Konon, arsitektur rumah ini sudah ada sejak abad ke 15 silam dan pada perjalanannya mendapat banyak pengaruh dari kebudayaan

Arab, Eropa bahkan Cina. Uniknya, meski digempur banyak kebudayaan dari berbagai sisi, karakter rumah adat Bangka Belitung justru muncul menjadi karakter bangunan baru yang menarik untuk disimak

Adapun pada bagian tiangnya, *rumah adat Bangka Belitung* dipengaruhi oleh falsafah 9 tiang. Bangunan tradisional hampir selalu dijumpai berdiri dengan 9 tiang. Tiang utama bangunan terletak persis di bagian tengah rumah. Sementara itu bagian dinding lazim terbuat dari pelepah kayu, kadang juga buluh atau bambu. Uniknya, dinding ini sama sekali tidak dipermanis dengan cat dan semacamnya. Jadi, jika Anda menjumpai rumah adat Bangka Belitung terlihat lusuh, justru di situlah karakternya melekat

2.5.2 Tipologi Rumah Adat Melayu di Belitung

Menurut suarafajarfm.com, Tipologi Rumah adat melayu dirumuskan sebagai rumah panggung yang memiliki ketinggian beragai dari 1m-3m. Karena berdasarkan sejarahnya suku melayu merupakan mayoritas bermatapencaharian nelayan dan pelaut dan rumahnya ada di muara sungai dan terkadang rumahnya di lepas pantai sehingga rumah adat melayu pasti memiliki rumah panggung dimana lantai satu diatas permukaan tanah dan tingginya beragam dari 1m-3m.



Gambar 2.18 Contoh Maket Model moke-up Rumah Adat Melayu

(Sumber : Melayuonline.com)

Rumah adat panggung limas sangat kental sekali dengan budaya melayu yang merupakan ciri khas dari rumah adat ini. Komponen penyusun dari bangunan ini yang

mendominasi terbuat dari kayu yang melambangkan kehidupan yang penuh dengan kesederhanaan.



Gambar 2.19 Tampak Analisis Rumah Adat Melayu Belitung.

(Sumber : Melayuonline.com)

Walaupun Provinsi Bangka Belitung ini memiliki bermacam rumah adat seperti : Rumah panggung, rumah limas dan rumah. Tetapi kesamaan dengan propinsi lain yang ada di Pulau Sumatera lain adalah model arsitekturnya yang berciri arsitektur Melayu.

2.5.3 Jenis-jenis dan Deskripsi Rumah Adat Melayu yang ada di Belitung

Menurut melayuonline.com, Jika diperhatikan secara seksama, rumah adat Bangka Belitung masih “mewarisi” gaya arsitektur *Melayu Awal*, *Melayu Bubungan Limas* dan juga rumah *Melayu Bubung Panjang*.

2.5.3.1 Arsitektur Melayu Awal

Arsitektur rumah Melayu Awal berujud rumah panggung kayu dimana hampir semua bahan material yang di pakai untuk rumah ini berupa kayu, bambu, rotan, akar pohon, daun-daun atau alang-alang yang banyak tumbuh dan sangat mudah diperoleh di sekitar pemukiman. Arsitektur rumah Melayu Awal ini biasanya beratap tinggi dan sebagian

atapnya miring. Saat pembangunan rumah yang berkaitan dengan tiang, masyarakat Kepulauan Bangka Belitung menerapkan falsafah 9 tiang, dimana hanya menggunakan 9 buah tiang pada semua rumah. Tiang utama tempatnya di tengah dan didirikan pertama kali. Kemudian atap rumah ditutup dengan daun rumbia. Sementara bagian dindingnya biasanya dibuat dari bahan pelepah/kulit kayu atau menggunakan buluh (bambu).

Bangunan Melayu Awal ini beratap tinggi di mana sebagian atapnya miring, memiliki beranda di muka, serta bukaan banyak yang berfungsi sebagai ventilasi. Rumah Melayu awal terdiri atas rumah ibu dan rumah dapur, yang berdiri di atas tiang rumah yang ditanam dalam tanah.

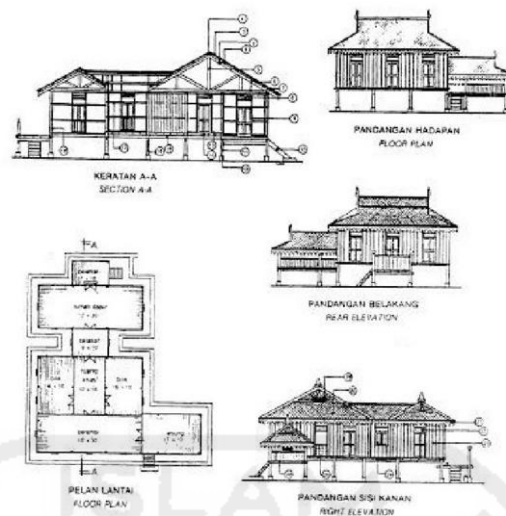


Gambar 2.20 Rumah Arsitektur Melayu Awal

(Sumber : Melayuonline.com)

2.5.3.2 Arsitektur Rumah Melayu Bubung Panjang

Rumah Melayu Bubung Panjang biasanya karena ada penambahan bangunan di sisi bangunan yang ada sebelumnya, sebagian dari atap sisi bangunan dengan arsitektur ini terpancung. Selain pengaruh arsitektur Melayu ditemukan pula pengaruh arsitektur non-Melayu seperti terlihat dari bentuk Rumah Panjang yang pada umumnya didiami oleh warga keturunan Tionghoa. Pengaruh non-Melayu lain datang dari arsitektur kolonial, terutama tampak pada tangga batu dengan bentuk lengkung.



Gambar 2.21 dan Gambar 2.22 Potongan dan Eksterior Arsitektur Rumah Melayu Bubung Panjang (Sumber : Melayuonline.com)

2.5.3.3 Rumah Arsitektur Melayu Bubung Limas

Bubung Limas karena pengaruh dari Palembang. Rumah limas bangka belitung sekarang ini dapat dihitung dengan jari dahulu rumah limas merupakan kebanggaan pemiliknya karena dari bentuk rumah orang akan tau siapa pemilik rumah tersebut.

Pendengar bangka belitung dulu merupakan bagian dari provinsi sumatra selatan di bawah kesultanan palembang. sehingga kebudayaan dan bentuk rumah adat di bangka ada kemiripan dengan palembang.

sesuai dengan namanya Rumah panggung limas berbentuk panggung dan atapnya berbentuk limas terbuat dari kayu yang kuat seperti kayu nyato salah satu kayu yang berkualitas di bangka belitung.sedangkan di daerah palembang kayu bulian.

Pendengar sebelum indonesia merdeka rumah panggung masih banyak namun sekarang jarang sekali di temukan. Hanya beberapa rumah saja yang masih tersisa salah satunya yang berada di desa kota waringin.Pada umumnya rumah bubung limas dibangun oleh masyarakat Tionghoa.

Rumah adat panggung limas sangat kental sekali dengan budaya melayu yang merupakan ciri khas dari rumah adat ini. Komponen penyusun dari bangunan ini yang mendominasi terbuat dari kayu yang melambangkan kehidupan yang penuh dengan kesederhanaan



Gambar 2.23 Arsitektur Rumah Bubung Limas

(Sumber : Melayuonline.com)

2.6 Studi Preseden

2.6.1 Pelabuhan Umum Cilawandan Banten

Pelabuhan Umum Ciwandan Banten secara administratif terletak di kecamatan Ciwandan Kotamadya Cilegon dengan jarak sekitar 11 km dari kota Cilegon-Anyer, mempunyai hubungan akses jalan darat melalui jalan tol Jakarta-Merak dan berhubungan dengan jalur penyebrangan Merak-Bakauheni/Lampung yang mudah dijangkau baik itu melalui pintu tol Cilegon Barat atau melalui pintu tol Cilegon timur yang dihubungkan dengan jalan lingkar selatan langsung ke Pelabuhan Umum Ciwandan

Pelabuhan Umum Ciwandan diresmikan pada tanggal 27 Agustus 1988 dengan luas daerah lingkungan kerja daratan 54,7 Ha dan daerah lingkungan kerja perairan sekitar 4.100 Ha.

DERMAGA	SARANA	PANJANG (M)	LEBAR(M)	LUAS(M2)	PANJANG TAMBATAN(M)	KEDALAMAN (M.LWS)	KAPASITAS	KONSTRUKSI		KETERANGAN
								LANTAI DERMAGA	DUDUKAN	
001	DERMAGA UMUM	121.74	18.02	2194.19	185	-9	2 Ton/M ²	BETON	T. PANCANG BAJA	Dapat disandari kapal kargo spt: semen, sembako, pipa dsb
002	BATUBARA I	37.75	15.27	576.53	90	-6	3 Ton	BETON	T. PANCANG BETON	Kapal Tug Boat & Tongkang
003	BATUBARA II	37.3	19.31	720.12	72	-8	3 Ton	BETON	T. PANCANG BETON	Kapal Tug Boat & Tongkang
004	CURAH CAIR	26.11	9.72	253.96	180	-8	3 Ton	BETON	T. PANCANG BAJA	Khusus Kapal Tanker
005	MULTI PURPOSE	402.18	31.77	6423.17	402.5	-14	3 s/d 5 Ton/M ²	BETON	T. PANCANG BAJA	Kapal Konvensional Multi Cargo
006	BEACHING	8.79	19.28	169.53	10	-2	3 Ton/M ²	PERKERASAN TANAH/BATU	REKLAMASI TANAH/BATU	Kapal Ro Ro & LCT
007	BATUBARA III	37.89	20.41	773.49	58.3	-6	3 Ton/M ²	BETON	T. PANCANG	Kapal Tug Boat & Tongkang

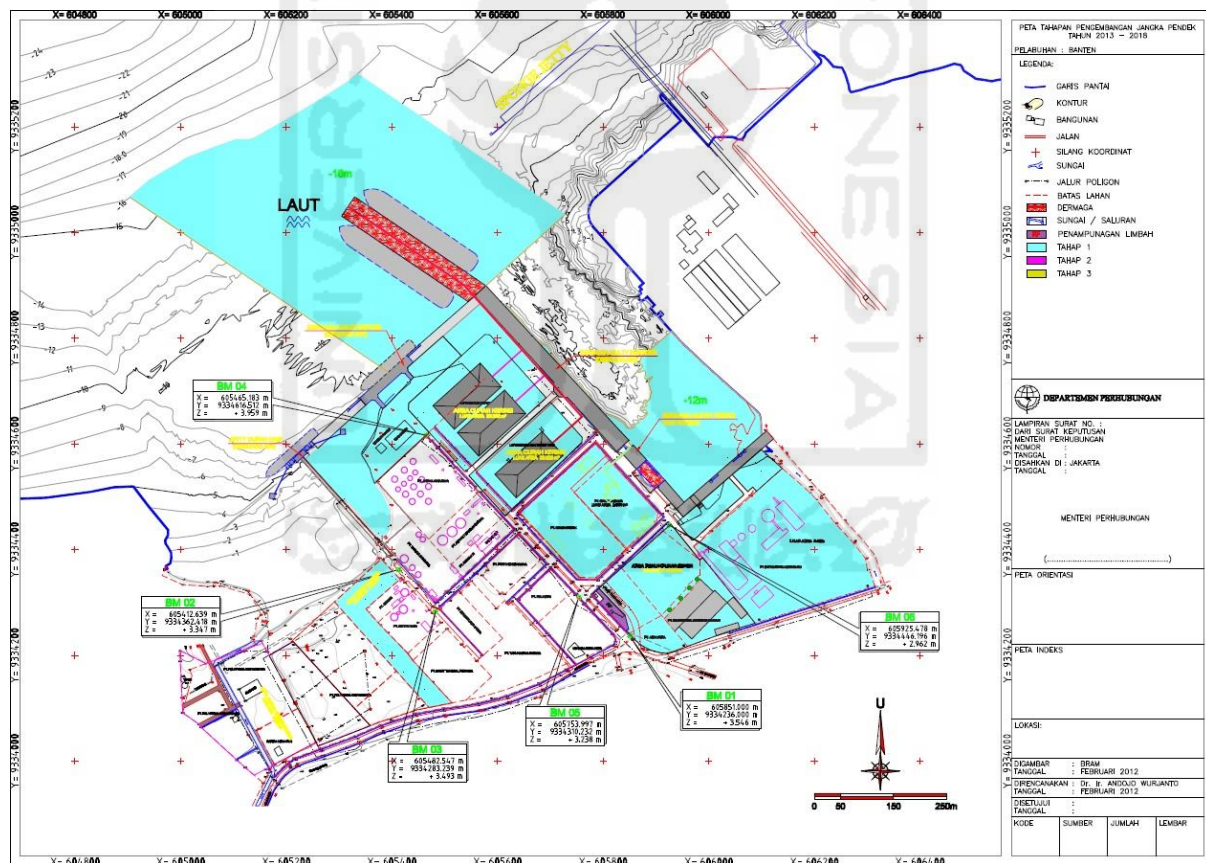
Tabel 2.2 Ukuran Dermaga Pelabuhan Cilawandan Banten

Sumber : www.bantenport.co.id

Pelabuhan Cilawandan Banten Memiliki rencana pengembangan hingga 3 tahap yaitu :

Tahap 1:

I UMUM		
1	Reklamasi	300.000 m ²
2	Fasilitas Terminal	
	Lapangan Penumpukan Curah Kering Pangan	50.865 m ²
	Gudang Curah Kering Pangan	21.600 m ²
	Lapangan Penumpukan General Cargo	14.500 m ²
3	Reception Facilities	1.500 m ²
4	Jalan	800 m ²
5	Instalasi Air Bersih	1 LS
II DERMAGA CURAH KERING PANGAN		
1	Pembangunan Dermaga	10.086 m ²
2	Pengerukan Kolam	1 LS
III DERMAGA CURAH KERING NON PANGAN		
1	Penambahan Panjang Dermaga	5.700 m ²

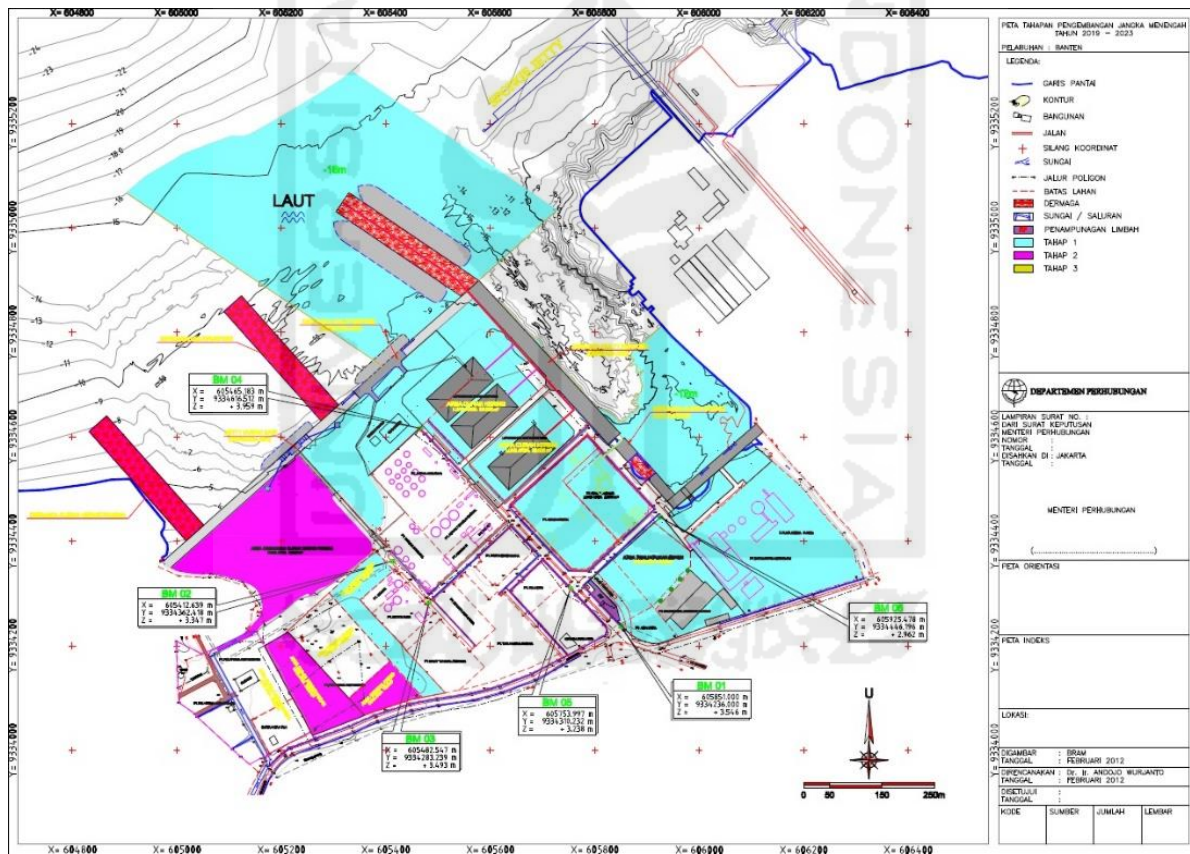


Tabel 2.3 dan Gambar 2.24 pengembangan pelabuhan Cilawandan Banten Tahap 1

Sumber : www.bantenport.co.id

Tahap 2:

I UMUM		
1	Reklamasi	150.000 m ²
2	Fasilitas Terminal	
	Lapangan Penumpukan Curah Kering Pangan	15.000 m ²
	Lapangan Penumpukan General Cargo	7.000 m ²
3	Jalan	300 m ²
4	Instalasi Air Bersih	1 LS
II DERMAGA CURAH KERING PANGAN		
1	Pembangunan Dermaga	3.264 m ²
2	Pengerukan Kolam	1 LS
III DERMAGA CURAH KERING NON PANGAN		
1	Penambahan Panjang Dermaga	13.500 m ²

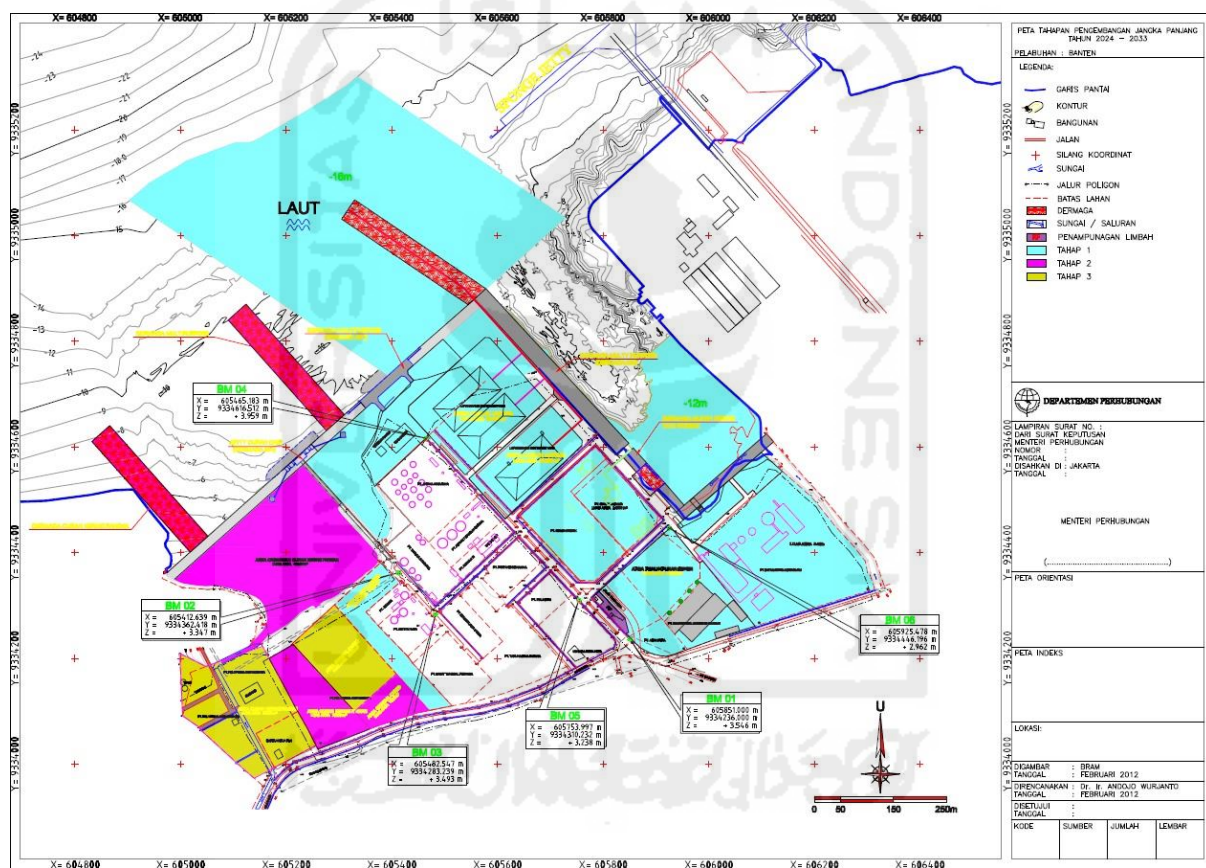


Tabel 2.4 dan Gambar 2.25 pengembangan pelabuhan Cilawandan Banten Tahap 2

Sumber : www.bantenport.co.id

Tahap 3 :

I	UMUM	
1	Fasilitas Terminal	
	Lapangan Penumpukan Curah Kering Pangan	48.000 m ²
2	Jalan	400 m ²
	Lapangan Penumpukan Curah Kering Pangan Cadangan	48.000 m ²
3	Instalasi Air Bersih	1 LS
4	Pos Masuk	1 LS



Tabel 2.5 dan Gambar 2.26 pengembangan pelabuhan Cilawandan Banten Tahap 3

Sumber : www.bantenport.co.id

2.6.2 Pelabuhan Tanjung Priok

Terletak di Jakarta Utara, Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan dan tersibuk di Indonesia. Pelabuhan ini menangani lebih dari 30% komoditi Non Migas Indonesia, disamping

itu 50% dari seluruh arus barang yang keluar / masuk Indonesia melewati pelabuhan ini. Karenanya Tanjung Priok merupakan barometer perekonomian Indonesia.

Fasilitas intermoda yang lengkap di pelabuhan ini mampu menghubungkan Tanjung Priok dengan seluruh kota di Indonesia. Dengan Teknologi dan fasilitas modern, Tanjung Priok telah mampu melayani kapal-kapal generasi mutakhir yang secara langsung menuju ke berbagai pusat perdagangan internasional (direct call).

Pengembangan pelabuhan ini diarahkan mampu mengantisipasi percepatan bongkar muat barang melalui penyediaan dan kelengkapan fasilitas pelayanan spesialisasi. Pembangunan inner road, pelebaran alur dan pintu gerbang masuk kapal (menjadi two way traffic) dan pendalaman alur hingga mencapai -14 mLWS merupakan prioritas program yang dilakukan.

Fasilitas Utama Terminal Non Peti kemas Fasilitas Pelayanan Barang

Lokasi : DKI Jakarta

Lapangan Petikemas : 3 unit

Letak : 06 06/00" LS, 106 53/00" BT

Luas total : 156,7 Ha

Luas Kolam : 422 Ha

Luas Daratan : 604 Ha

Lapangan Penumpukan Mobil : 1 unit

Luas total : 5 Ha

Vessel Service Facilities

Panjang Alur : 16.853 M

Lapangan umum : 62 unit

Panjang Penahan Gelombang : 8.850 M

Luas total : 361.627 m²

Kedalaman Alur : 6 - 14 LWS

Total Panjang Dermaga : 18.576,75 M

Gudang CFS : 2 unit

- Niaga : 12.958 M

Luas total : 16.447 m²

- Non Niaga : 4.548,45 M

Gudang umum : 21 Unit

Luas total : 101.972 m²

Gudang Barang Berbahaya : 6 Unit

Luas total : 10.260 m²

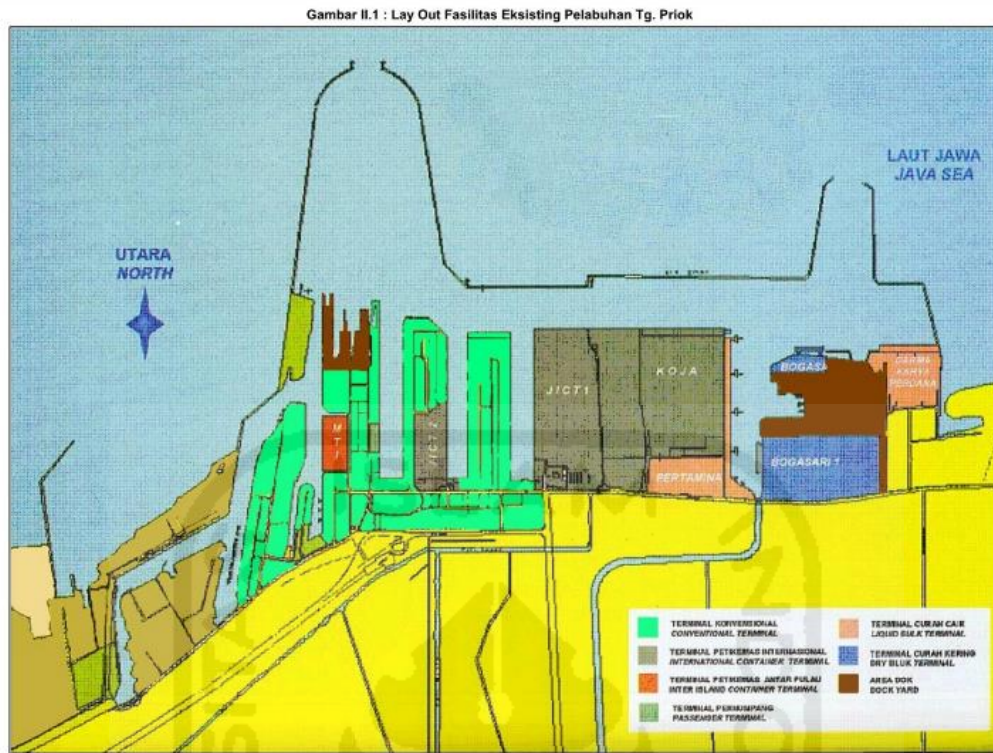
Tabel Ukuran Dermaga (Tabel 2.6)

NO.	JENIS DERMAGA	JUMLAH	PANJANG	KEDALAMAN
1	General kargo	42	6.597,70	5-11
2	Serbaguna	5	914	8-11
3	Peti Kemas	13	2.800	9-14
4	Penumpang	3	450	9
5	Curah Kering	8	1.242	4-10
6	Curah cair Khusus Minyak	4	377	12
7	Curah Cair Khusus Kimia	1	204	8
8	Beaching Point	1	66	6
9	Mobil	2	308	10
	TOTAL		13.361,30	

Tabel Ukuran Alur dan Fasilitas Lainnya (Tabel 2.7 dan 2.8)

NO	LOKASI	SPESIFIKASI			
		PANJANG	LEBAR	LUAS	KEDALAMAN
		M	M	M ²	M, LWS
1	ALUR PELAYARAN				
1	Alur OKP s/d Utara Pelabuhan I	3.840,00	100,00	384.000,00	-10,00 s/d -14,00
2	Alur Utara Pelabuhan I s/d Lampu Merah Hijau	1.700,00	100,00	170.000,00	-14,00
3	Alur Lambang Luar	1.463,00	125,00	182.875,00	-14,00
4	Alur Pelabuhan Minyak Pengawasan	890,00	50,00	44.500,00	-12,00
5	Kali Japat	1.700,00	75,00	127.500,00	-8,00
	TOTAL	8.793,00		913.875,00	

No.	Jenis Fasilitas	Jumlah	Luas (m ²)	Kapasitas (ton)
1	Gudang Umum	21	101.972,27	
2	Gudang Barang Berbahaya	6	10.260	
3	Lapangan Umum	62	361.627,20	
4	Gudang CFS	2	5.400	
5	Lapangan Petikemas	3	1.567.000,00	
6	Lapangan Penumpukan untuk Mobil	1	50.000	
7	Tangki Minyak (Palm Oil)	45		105.720
8	Tangki Minyak (Non Palm Oil)	20		26.350



Gambar 2.27 : Layout Eksisting Pelabuhan Tanjungpriok

Sumber : www.priokport.co.id