



Bab II

Pelabuhan Sungai dan Pasar Raya Barang Bekas Dalam Tinjauan Teori dan Faktual

Kabupaten Indragiri Hilir khususnya kota Tembilahan yang menjadi ibukota kabupaten telah tumbuh dan berkembang dari tepian sungai Indragiri dengan pola linier disepanjang pesisir. Perkembangan secara ekonomi sangat dipengaruhi oleh factor perdagangan dan perindustrian sehingga hal ini perlu mendapat perhatian secara khusus. Saat ini terjadi perkembangan yang pesat dalam perdagangan barang bekas import dari Singapur dan Malaysia bahkan telah menjadi trend dikalangan masyarakat Indragiri khususnya.

II. 1. Pasar Raya Barang Bekas.

Pasar raya barang bekas adalah tempat terjadinya transaksi jual beli khususnya barang bekas import dari Singapur dan Malaysia antara pedagang dan pembeli secara Eceran atau partai kecil.

II. 1. 1. Karakteristik Pasar Raya Barang Bekas

Pasar Raya Barang Bekas adalah tempat transaksi jual beli barang bekas yang diimport dari negara lain yang mempunyai karakteristik:

1. Memperjualbelikan barang dan jasa kebutuhan sekunder dan kebutuhan mewah.
2. Melibatkan banyak pedagang kecil/individu dan pedagang besar/group.
3. Barang dagangan yang diperdagangkan lebih pada barang sehari-hari yang tergolong mewah bagi masyarakat Tembilahan seperti Pakaian, Elektronik, dan Mainan anak-anak. Barang-barang bekas ini sebelum diperdagangkan terlebih dahulu disortir dan diperbaiki jika terdapat kerusakan.



4. Bangunan dan fasilitasnya relatif lebih baik dibanding pasar tradisional dengan luasan berkisar antara 10.000-20.000 m².
5. Pelayanan bersifat *Self service*. Yaitu pengunjung dapat memilih sendiri barang yang ingin dibeli dalam kata lain melayani diri sendiri.
6. Waktu kegiatan atau durasi yang berlaku untuk pasar raya barang bekas dapat dikelompokkan menjadi:
 - a. Untuk jam buka retail yaitu dari jam 09.00-21.00 wib pada hari biasa dan hari libur dan hari besar dari jam 08.00-22.00 wib.
 - b. Kantor pengelola buka dari jam 08.00-16.00 wib atau selama jam kerja kantor.
 - c. Dropping barang dilakukan pada sore hari dari jam 17.00-21.00.
7. Pasar raya barang bekas menggunakan sistem marketing modern, dimana pembeli dapat membayar langsung dikasir secara *cash and carry*.

II.1.2. Fungsi Pasar Barang Bekas

Pasar raya barang bekas mempunyai fungsi pelayanan terhadap pengunjung atau pembeli. Pelayanan sebuah pasar barang bekas terdapat beberapa tingkatan yaitu:

1. Tingkat Blok
2. Tingkat lingkungan
3. Tingkat wilayah
4. Tingkat Kota
5. Tingkat Regional

Dari beberapa tingkatan pelayanan dari sebuah pasar raya barang bekas tersebut diatas yang menjadi wilayah pelayanannya adalah Tingkat Regional yang berfungsi memberikan pelayanan antar kota dan atau daerah belakang/pendukung. Sesuai dengan tingkat pelayanannya maka luas minimal dari bangunan pasar raya



barang bekas adalah 35.000 m². Tempat yang telah ditentukan oleh PEMDA Tk.II Inhil untuk keberadaan pasar raya barang bekas adalah disekitar jalan arteri skunder yaitu Jl. Yos Sudarso yang memberikan kemudahan untuk diakses dari wilayah lain melalui darat dan sungai.

II.1.3. Persyaratan Teknis Khusus

Pasar raya barang bekas dan Pelabuhan Sungai Indragiri Hilir berdiri diatas tanah yang mempunyai kekerasan yang kecil. Tanah dilokasi adalah tanah Lumpur dimana untuk mencapai tanah keras cukup dalam sehingga memerlukan konstruksi khusus. Struktur yang terkena akibat langsung adalah:

1. Pondasi, untuk dapat mencapai tanah keras yang mampu mendukung beban bangunan maka digunakan pondasi Foot plat menerus dengan didukung oleh tiang pancang beton.



Gambar 4. Struktur Podasi.

Sumber *Architectural Graphic Standards* 1994

2. Lantai dasar harus menggunakan plat beton tidak dapat langsung menyentuh tanah.



II.1.4. Karakteristik Pelaku Kegiatan Pasar Barang Bekas

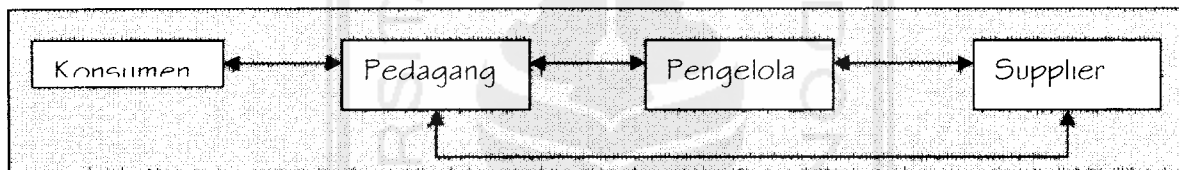
Seperti umumnya pasar, di pasar raya barang bekas terdapat beberapa pelaku yang mengisi kegiatan pasar yaitu:

1. Konsumen/Pengunjung/Pembeli, yaitu masyarakat atau obyek pelaku kegiatan yang membutuhkan pelayanan barang dan jasa dalam hal ini barang bekas dan jasa service barang elektronik. Dari kelompok konsumen ini dapat dibagi kedalam 2 kelompok yaitu:
 - a. Masyarakat sekitar yaitu masyarakat kota Tembilahan sendiri. Konsumen ini lebih mencari barang yang dibutuhkan dari pada mencari suasananya. Mereka cenderung tidak memperdulikan keadaannya.
 - b. Wisatawan yaitu pengunjung yang datang dari luar kota Tembilahan. Untuk konsumen ini kedatangannya tidak hanya untuk berbelanja tetapi lebih cenderung untuk menikmati suasananya dan berekreasi dan terkadang hanya meliha-lihat saja (*windows shopping*).
2. Penyewa atau Pedagang yaitu pemakai ruang pada bangunan dengan cara menyewa atau membeli dari pengelola pasar untuk digunakan sebagai tempat barang-barang dagangannya. Pedagang barang bekas yang dinaungi mempunyai sifat komersial dan mementingkan efisiensi dalam penggunaan sumber daya baik SDM maupun SDE. Kecendrungan perilaku pedagang datang sepenuhnya untuk melakukan bisnis perdagangan, meskipun pada jam istirahat mereka melakukan istirahat siang. Jumlah pedagang yang akan ditampung pada pasar raya barang bekas adalah sejumlah 250 atau 20% dari jumlah pedagang yang terdapat di kota Tembilahan baik pakaian, elektronik, dan mainan anak-anak.
3. Pengelola yaitu memberikan pelayanan dan menyediakan fasilitas yang memudahkan pedagang yang menyewa area pasar raya barang bekas dan pengunjung yang datang. Pengelola merupakan orang PEMDA yang bekerja



selama jam kantor saja dan cenderung formal dalam berperilaku dan tempat kerjanya.

4. *Supplier* yaitu pengisi atau pengantar barang yang diperlukan oleh para pedagang barang bekas. Mereka lebih santai dalam berperilaku, ketika datang akan langsung menuju daerah dropping barang dan langsung menuju retail atau pedagang yang memesan barang bekas. Mereka biasanya tidak berlama-lama dalam melakukan penyuplaian. Setelah melakukan pengiriman langsung meninggalkan pasar meskipun terkadang beristirahat sejenak untuk melepas lelah.



Gambar 5. Skema Hubungan antara pelaku pasar barang bekas.

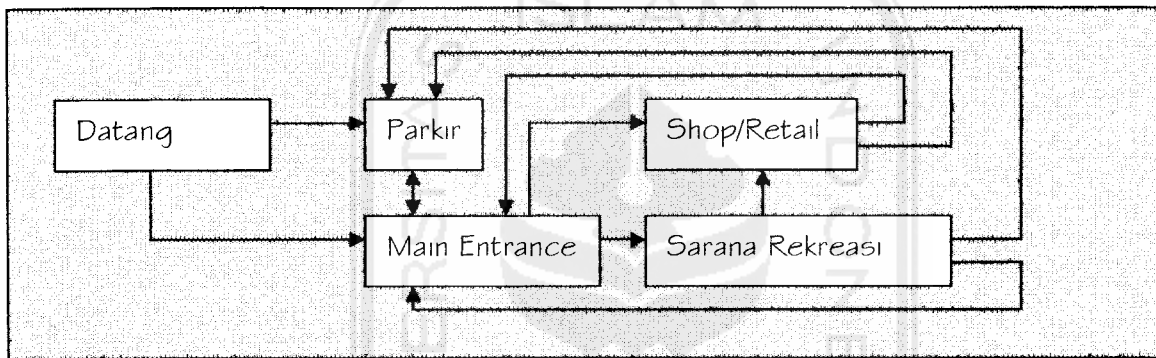
Sumber Analisa 2002

Setiap kegiatan yang terjadi di pasar raya barang bekas mempunyai pola kegiatan yang berbeda. Pola kegiatan pengunjung/konsumen pasar raya barang bekas tersebut yaitu:

1. Mengamati area, pengunjung memikirkan jarak yang akan ditempuh untuk mencapai unit penjualan yang dituju, untuk itu diperlukan orientasi yang jelas.
2. Memilih barang:
 - a. Langsung ketempat yang dituju apabila keperluan barang yang akan dibeli sudah diketahui tempatnya, maka perlu diberikan jarak capai yang efektif.
 - b. Berkeliling apabila pengunjung ingin memilih barang atau sekedar melihat-lihat atau rekreasi.

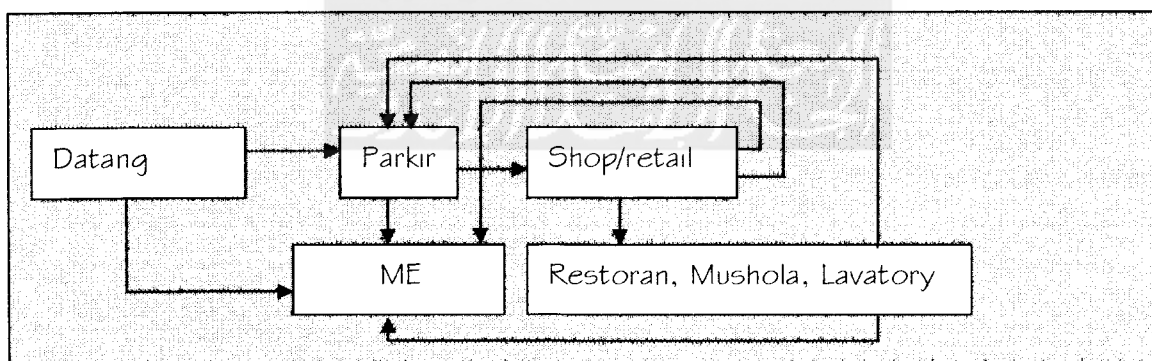


3. Transaksi, pengunjung langsung membayar harga barang yang dibeli pada kasir.
4. Rekreasi, pengunjung dalam melakukan kegiatan berbelanja lama akan merasa lelah dan membutuhkan suasana yang lebih rekreatif oleh karena itu perlu diberikan keleluasaan gerak maupun suasana yang berbeda (alami).



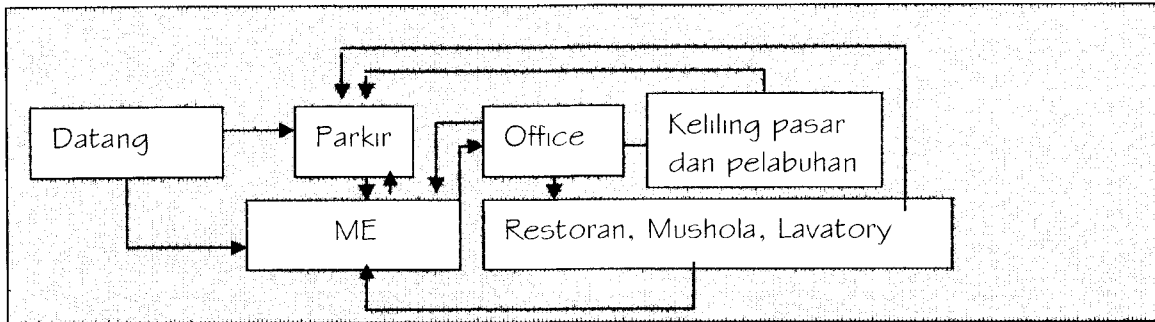
Gambar 6. Skema Pola kegiatan pengunjung Pasar raya barang bekas.

Sumber Analisa 2002



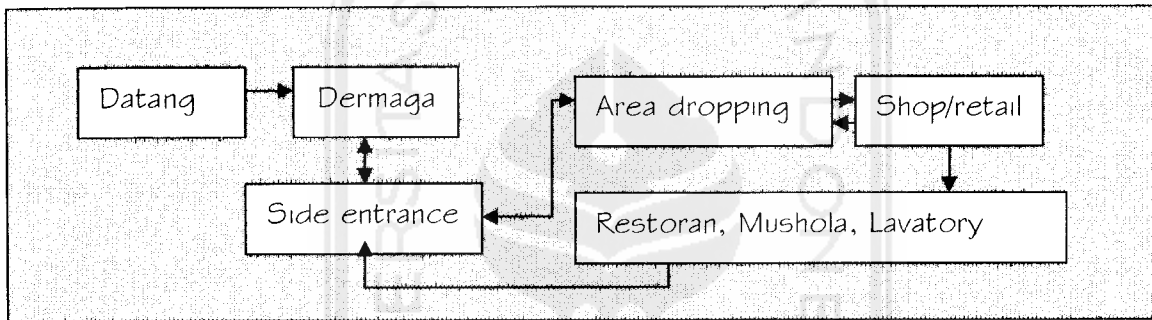
Gambar 7. Skema Pola kegiatan pedagang pasar barang bekas.

Sumber Analisa 2002



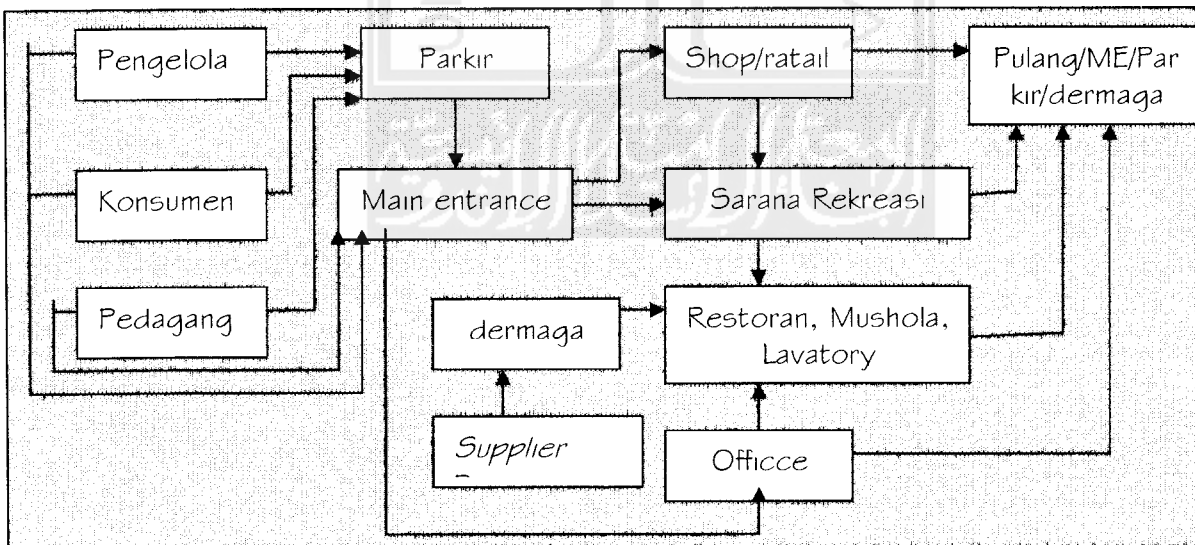
Gambar 8. Skema pola kegiatan pengelola pasar raya barang bekas.

Sumber Analisa 2002



Gambar 9. Skema pola kegiatan supplier.

Sumber Analisa 2002



Gambar 10. Pola kegiatan pelaku pasar raya barang bekas.

Sumber Analisa 2002



II.1.5. Jenis Kegiatan Pasar Raya Barang Bekas

Jenis kegiatan yang diwadahi dalam pasar raya barang bekas adalah:

1. Kegiatan jual beli
 - a. Kegiatan penyajian barang dan penyimpanan.
 - b. Kegiatan pelayanan jual beli.
 - c. Kegiatan promosi.
 - d. Kegiatan distribusi barang (bongkar muat).
2. Kegiatan pengelolaan
 - a. Kegiatan manajemen.
 - b. Kegiatan operasional dan pemeliharaan
3. Kegiatan rekreasi
 - a. Kegiatan bermain.
 - b. Kegiatan melihat-lihat (*window shopping*).

II.1.6 Fasilitas Pasar Raya Barang Bekas

Berdasarkan pelaku dan pola kegiatan pengguna bangunan pasar raya barang bekas maka dapat dilihat fasilitas yang perlu untuk disediakan yaitu:

1. Jaringan jalan pencapaian dari luar pasar raya barang bekas kedalam bangunan pasar raya barang bekas.
2. Jaringan sirkulasi manusia dan barang.
3. Bangunan pasar raya barang bekas (fisik):
 - a. Ruang jual beli.
 - b. Ruang pengelola.
 - c. Ruang service: Lavatory, Mushola, Storage dan area dropping barang.
4. Tempat Parkir:



- a. Tempat parkir umum, merupakan tempat parkir pengunjung yang berupa sepeda, sepeda motor, mobil; baik pengunjung masyarakat sekitar maupun wisatawan.
- b. Tempat parkir khusus, merupakan tempat parkir bagi staf pengelola dan pedagang yang berupa sepeda maupun sepeda motor dan motor.

5. Jaringan Utilitas:

- a. Listrik.
- b. Air bersih, air kotor, air hujan.
- c. Telepon.
- d. Sampah.

6. Fasilitas Sosial, ruang-ruang terbuka/plasa, taman-taman, suasana pasar raya barang bekas.

II. 1.7. Data Pengguna Pasar Raya Barang Bekas

Berdasarkan data yang dimiliki oleh dinas pasar dapat diketahui jumlah pedagang barang bekas import Singapura dan Malaysia. Jumlah ini khusus untuk kota Tembilahan.

Tabel II. 1.7.1. Perkembangan Jumlah Pedagang barang bekas import.

Thn	1999	2001	
Jenis Pedagang	Jumlah (jiwa)	Jumlah (jiwa)	Rata-rata pertumbuhan (%)
1. Pakaian	473	675	27%
2. Elektronik	147	193	30%
3. Mainan	102	132	30%

Sumber Dinas Pasar Pemda Tk II Inhil.

Dari jumlah diatas yang akan ditampung dipasar raya barang bekas ini adalah 25% dari jumlah pedagang barang bekas import yaitu 1000 pedagang atau 250



pedagang, dengan rincian, Pakaian 168,7~169 pedagang, Elektronik 48,25~49 pedagang dan mainan anak-anak 33 pedagang.

Pengguna bangunan tidak hanya pedagang tetapi juga pengelola bangunan. Pengelola Pasar raya barang bekas adalah:

1. Dinas Pasar Pemerintah Daerah TK.II INHIL..
2. Dinas Kebersihan.

Pihak lain yang diuntungkan dengan adanya pasar raya barang bekas adalah pihak *supplier*. Barang-barang yang dikirimkan oleh pihak *supplier* kepada para pedagang mempunyai jarak penyuplaian paling cepat tiga bulan sekali kepada tiap pedagang. Waktu pengiriman tiap pedagang tidak sama sehingga tidak dapat ditentukan waktu pengiriman secara umum. Pada masa ramai atau peak hour misalnya lebaran dan musim panen biasanya pembeli atau tingkat konsumsi meningkat sampai 100 % lebih dari hari-hari biasanya. Pada hari biasa hanya dapat menyuplai kepedagang sekitar 1-2 bal (karung), sedangkan pada saat lebaran dan penen raya bisa menyuplai 3-5 bal (karung) untuk pakaian. Sedangkan barang elektronik dan mainan anak anak lebih stabil tidak mengalami lonjakan permintaan yang berarti. Pengiriman biasanya dilakukan pada sore atau malam hari untuk memudahkan pengangkutan dan tidak mengganggu sirkulasi pengunjung pasar raya barang bekas.

II.2. Pelabuhan Sungai

Pelabuhan sungai adalah salah satu simpul dari mata rantai bagi kelancaran angkutan muatan sungai dan darat, dimana kapal-kapal dapat berlabuh dan bersandar untuk kemudian melakukan bongkar muat, embarkasi dan debarkasi atau transit untuk meneruskan perjalanan kedaerah lainnya.⁷

⁷ Triatmodjo, Bambang, "Pelabuhan", Beta Offset, Yogyakarta, 1996.



Pelabuhan sungai Indragiri ini keberadaannya juga ditujukan untuk mendukung keberadaan pasar raya barang bekas untuk memudahkan dalam melakukan mobilisasi barang dari gudang ke pasar raya barang bekas.

II.2.1. Karakteristik Pelabuhan Sungai Indragiri Hilir

Sebagai pelabuhan maka pelabuhan sungai Indragiri hilir mempunyai beberapa karakteristik yang dimilikinya yaitu:

1. Pelabuhan sungai Indragiri Hilir merupakan pelabuhan buatan.
2. Secara struktur, pelabuhan ini mempunyai dermaga yang fleksibel untuk mengatasi permukaan air sungai yang pasang surut.
3. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan sungai yang dikhususkan untuk kapal penumpang.
4. Kapal penumpang yang diijinkan untuk merapat adalah jenis kapal:
 - a. Kapal jenis hydrofoil
 - b. Kapal khusus penumpang dan wisata
5. Pelayanan pelabuhan sungai meliputi pelayaran dalam negeri dan pelayaran luar negeri yaitu Malaysia dan Singapura.
6. Durasi pelabuhan sungai dapat dibedakan menjadi empat yaitu durasi bagi kapal penumpang, kapal barang, Kantor dan service
 - i. Untuk kapal penumpang atau pelayaran umum, pelabuhan dibuka dari 06.00-17.00 wib.
 - ii. Untuk kapal barang atau suply barang ke pasar, pelabuhan dibuka untuk sore hari yaitu jam 17.00-21.00 wib.
 - iii. Untuk kantor pengelola pelabuhan hanya buka pada jam kerja atau jam kantor yaitu jam 08.00-16.00 wib
 - iv. Untuk pelayanan atau service seperti keamanan maka dibuka selama 24 jam.



7. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang terbuka untuk umum dan diselenggarakan oleh pemerintah daerah Tk II INHIL.

II.2.2. Fungsi Pelabuhan Sungai Indragiri Hilir

Pelabuhan sungai indragiri mempunyai fungsi yang tidak jauh berbeda dari pelabuhan sungai lainnya yaitu sebagai tempat atau sarana dimana kapal dimungkinkan untuk berlabuh atau bersandar dan kemudian melakukan bongkar muat orang dan barang. Pelabuhan sebagai salah satu rantai transportasi merupakan titik pertukaran transportasi perairan/sungai kedaratan. Fungsi pelabuhan sungai dapat dilihat dari skema berikut (Farris: 1976):

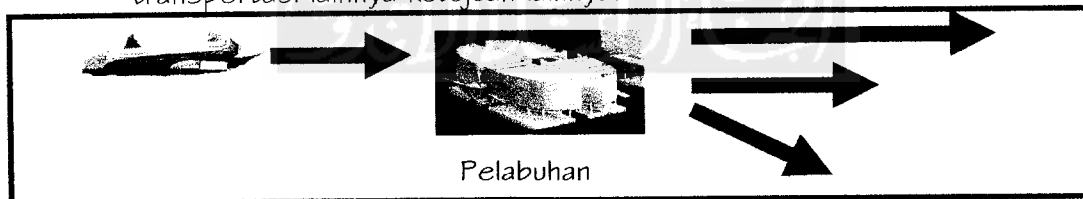
- a. Pemusatan, dimana pelabuhan menjadi tempat berkumpulnya tujuan tertentu.



Gambar 11. Skema Pelabuhan sebagai tempat berkumpul tujuan tertentu.

Sumber Analisa 2002

- b. Penyebaran, dimana terminal merupakan asal penyebaran pelaku transportasi lainnya ke tujuan lainnya.

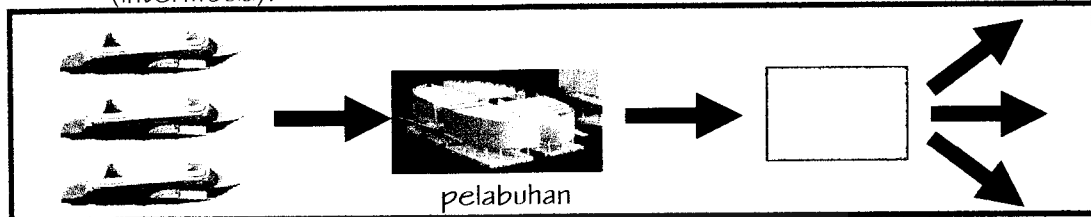


Gambar 12. Skema Pelabuhan sebagai asal penyebaran pelaku transportasi

Sumber Analisa 2002

- c. Tempat pelayanan penumpang, dimana pelabuhan merupakan tempat untuk mempermudah perjalanan, misalnya untuk tempat pembelian tiket, pemeriksaan barang dan lain sebagainya.

- d. Tempat pertukaran dan pergantian, dimana pelabuhan merupakan tempat pergantian moda (intermoda) atau pergantian rute dalam satu moda (intermoda).



Gambar 13. Skema Pelabuhan sebagai antara.

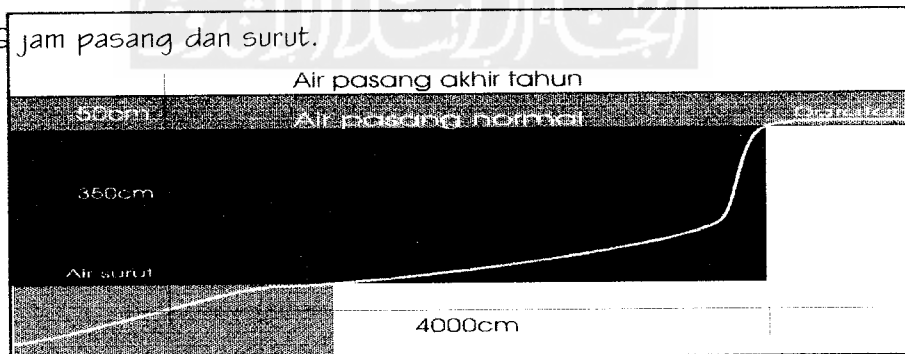
Sumber Analisa 2002

- e. Tempat pelayanan kendaraan, dimana pelabuhan merupakan tempat untuk memelihara kendaraan, bengkel dan tempat tambatan kapal.

II.2.3. Persyaratan Teknis Pelabuhan Sungai Indragiri Hilir

Dalam perencanaan sebuah pelabuhan sungai perlu diperhatikan teknis bangunan yang sangat dipengaruhi oleh alam tepian sungai dan perairan sungai indragiri yaitu:

1. Sisi sungai/perairan, yaitu perencanaan dermaga sebagai tempat bongkar muat penumpang orang dan barang. Hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan dermaga yaitu kondisi air sungai yang pasang surut. Pasang surut air sungai berlangsung setiap harinya dengan rentang waktu antara 4-6 jam pasang dan surut.



Gambar 14. Pasang surut sungai indragiri sepanjang tahun.

Sumber Analisa 2002



Sistem struktur yang dapat digunakan pada struktur dermaga pasang surut yaitu (Quinn: 1972):

- a. Sistem dermaga pontoon, sistem ini digunakan pada pelabuhan yang memiliki perbedaan pasang surut perairan kecil.
- b. Sistem dermaga *hydraulic movable bredge*, sistem ini digunakan pada pelabuhan yang memiliki perbedaan pasang surut perairan yang besar.

Untuk dapat merencanakan dermaga maka perlu diketahui faktor-faktor yang mempengaruhi yaitu :

- i. Ukuran kapal, untuk menjaga agar kapal dapat bertambat dengan aman dan bergerak meninggalkan dermaga.
- ii. Kedalaman perairan, mendapatkan ketenangan muka air dan kegiatan alur yang cukup untuk kelancaran operasional kapal serta bongkar muat.

Tabel II.2.3.1. Standar dimensi kedalaman dan panjang dermaga untuk kapal.

Dimensi kapal (dwt/loa,a)	Kedalaman perairan (a)	Panjang Dermaga (a)
500/51	3,70	70
1000/68	5,00	80
2000/92	5,50	100
3000/109	6,00	125
5000/135	7,50	155
8000/160	8,50	165
10000/160	9,00	180
15000/181	9,60	200

Sumber: Perencanaan Pelabuhan (Sudjono Kramadibrata, 1985).

- iii. Dalam dermaga ditetapkan berdasarkan maksimum draf kapal.



iv. Panjang dermaga dihitung dengan rumus $d = n \times L + (n - 1) \times 15 + 2 \times C$

D = Panjang dermaga

L = panjang rata-rata kapal

N = jumlah kappa

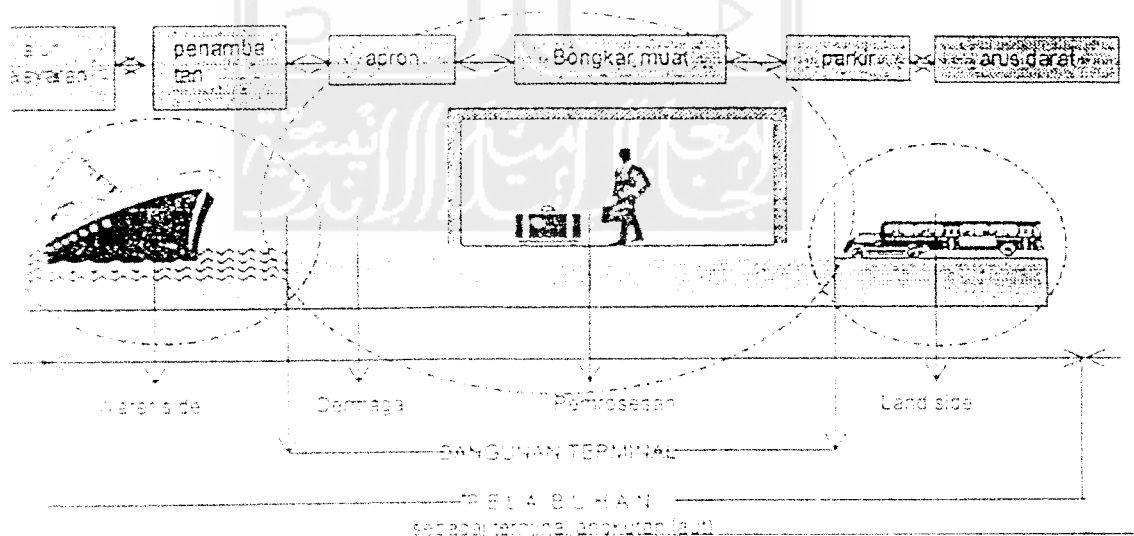
C = Konstanta sebesar 25

v. Pada penentuan areal kolam perlu dipertimbangkan:

- Penyimpangan penambatan secara normal.
- Areal perputaran kapal pada kolam dengan jari-jari $> 1,5L$ (L = panjang kapal)

2. Sisi Port/terminal: yaitu meliputi area dermaga dan terminal, area apron, bangunan terminal beserta fasilitasnya dan daerah pendukung operasinya yang diperlukan.

3. Daerah darat: meliputi area penunjang sirkulasi didarat (area parkir, area bongkar muat, pelataran masuk serta jaringan-jaringan jalan pendukung aksesibilitas dan ruang sirkulasi terhadap kegiatan pelabuhan).



Gambar 15. Prinsip Perencanaan Pelabuhan

Sumber Analisa 2002



4. Konsep penanganan penumpang, dalam perencanaan pelabuhan perlu ditentukan konsep penanganan penumpang agar pencapaian bangunan lebih baik. Konsep yang dapat dipakai pada pelabuhan sungai adalah:

a. Distribusi Horizontal dengan Sistem terpusat (*Centralized System*), dengan sistem ini seluruh fasilitas penumpang, barang dan pengelolanya ditampung dalam satu bangunan. Keunggulan sistem ini adalah:

- a. Jarak yang harus ditempuh dengan berjalan kaki dapat dibuat minimum.
- b. Fasilitas pelayanan penumpang untuk berbagai jurusan dapat dibuat seragam.
- c. Fasilitas pengambilan barang juga dapat dibuat seragam.
- d. Dapat diciptakan daerah tunggu, daerah konsesi dan daerah pengawasan yang terpusat, sehingga tidak terlampau banyak mengambil tempat.

Kekurangan sistem ini adalah:

- a. Sulit apabila harus mengalami perkembangan atau perubahan.
 - b. Kurangnya kejelasan bagi para penumpang karena semua fasilitas terletak menyatu dan dibuat seragam. Jadi tidak mempunyai identitas dan ciri khas.
- b. Distribusi horizontal dengan sistem unit, yaitu sistem pemisahan fasilitas-fasilitas terminal menurut pengelompokan tertentu. Misalnya menurut jurusan atau menurut perusahaan yang menangani. Masing-masing kelompok diwadahi dalam bangunan berbeda. Keuntungan sistem ini adalah:
- i. Mudah untuk dikembangkan.
 - ii. Kejelasan bagi penumpang dan mengurangi resiko salah jurusan atau salah naik.



- iii. Kompleks bangunan mempunyai satu hirarki. Ada bangunan yang tampak lebih menonjol dari bangunan lainnya.
- iv. Suasana ruang lebih variatif.

Kelemahan sistem ini adalah:

- i. Jarak yang ditempuh para penumpang didalam bangunan berjalan kaki menjadi jauh.
- ii. Memerlukan titik-titik pemeriksaan dan pengawasan yang lebih banyak dan berulang.

Dari kedua sistem distribusi penumpang ini yang akan diterapkan didalam bangunan pelabuhan sungai Indragiri ini adalah sistem yang memberikan jarak tempuh yang lebih pendek atau kemudahan dalam pencapaian dan efisiensi dalam penggunaan lahan atau site Karena menyatu dengan bangunan komersial maka sistem distribusi terpusat menjadi lebih menguntungkan untuk diterapkan di kasus ini.

II.2.4. Pelaku dan Karakteristik Pelaku di Pelabuhan Sungai

Pelabuhan sungai mempunyai kegiatan yang dibentuk oleh unsur-unsur pelaku yang ada didalamnya yaitu:

- I. Unsur yang dilayani:
 - a. Penumpang, yaitu penumpang embarkasi, penumpang debarkasi dan penumpang transit. Karakteristik penumpang embarkasi cenderung menunggu untuk waktu keberangkatan sehingga mempunyai waktu untuk berbelanja atau makan dan minum dan tidak buru-buru atau lebih santai. Sedangkan penumpang debarkasi lebih cenderung terburu-buru untuk segera meninggalkan area pelabuhan dan tiba ditujuan. Hal ini karena tingkat kelelahan dalam perjalanan yang telah ditempuh walaupun dimungkinkan untuk menunggu jemputan maka akan melakukan makan atau



minum dan bersih badan kelavatory. Sementara penumpang transit cenderung untuk beristirahat di restoran atau kelavatory dan mushola untuk menghilangkan kelelahan selama diatas kapal.

- b. Pengantar atau penjemput, bagi pengantar atau penjemput cenderung lebih santai dengan menunggu dan menemani di area tunggu keberangkatan dan kedatangan. Jika waktu lebih lama biasanya dimanfaatkan dengan berekreasi menikmati suasana atau berbelanja.
- c. Pihak lain pengguna jasa terminal pelabuhan sungai. Pihak lain ini adalah pedagang kelontong yang menjual perlengkapan selama perjalanan bagi penumpang. Sehingga terlihat lebih santai dan tidak formal dimana kegiatannya hanya melakukan pelayanan terhadap pembeli dari penumpang kapal.

2. Unsur yang melayani:

- a. Pengelola pelabuhan sungai, terdiri dari:
 - i. Penguasa pelabuhan sungai, pihak yang bertanggung jawab terhadap kelancaran operasional pelabuhan sungai yaitu perusahaan umum pelayaran yang bertanggung jawab terhadap Adpel Lalu Dirjen Pelauhan sungai.
 - ii. Pemerintah, yaitu pihak yang menyediakan barang-barang kebutuhan untuk pemakai jasa terminal.
- b. Unsur penyewa, terdiri dari:
 - i. Perusahaan pelayaran, bertugas memberikan pelayanan langsung terhadap penumpang dan barang.
 - ii. Pengusaha komersil, yaitu pihak penyedia barang-barang kebutuhan untuk pemakai jasa terminal pelabuhan sungai.

Pengelola yang merupakan orang dari pemerintahan daerah cenderung bersifat formal karena mempunyai struktur organisasi yang jelas dan mempunyai jam



kerja yang telah ditentukan oleh pemerintah. Pengelola hanya hadir selama jam kerja dari pagi hingga sore hari saja. Mereka kerja secara administrative yaitu menangani pedagang dan pelabuhan. Dengan cara berkeliling melihat suasana membuatnya sedikit terlihat santai dan ingin menikmati suasana yang ada.

II.2.5. Kegiatan di Pelabuhan Sungai

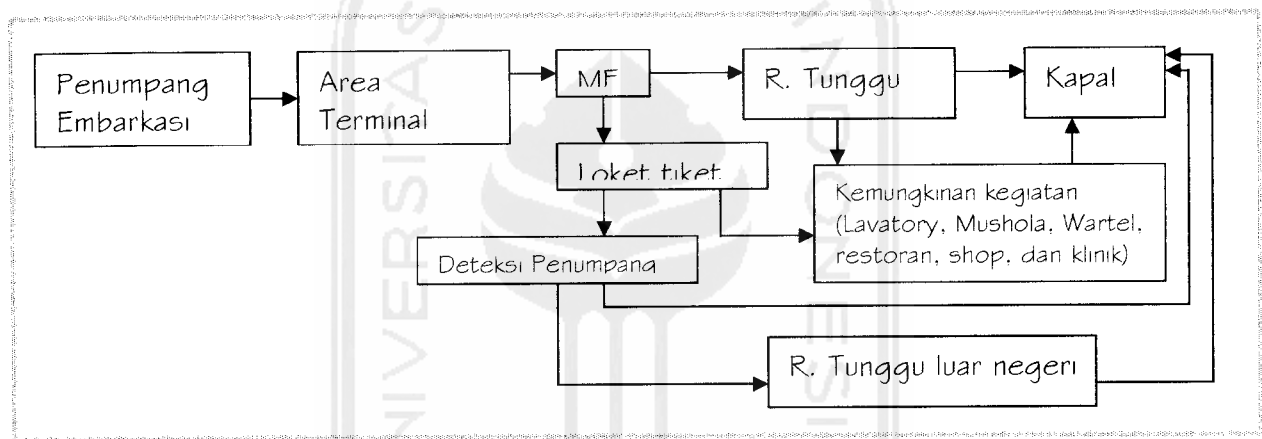
1. Kegiatan diluar terminal, meliputi kegiatan yang berhubungan dengan aktivitas terminal baik dalam proses pelayanan penunjang maupun pelayanan utama yaitu proses embarkasi dan debarkasi penumpang. Kegiatan tersebut meliputi:
 - a. Kegiatan Jaringan jalan kota sekitar site
 - b. Kegiatan parkir kendaraan roda dua dan empat
 - c. Kegiatan sirkulasi pejalan kaki
 - d. Kegiatan transportasi sungai
2. Kegiatan didalam terminal, meliputi kegiatan operasional terminal yaitu kepentingan instansi terkait (pemerintah), serta penunjang lainnya. Kegiatan ini dapat dikelompokkan menjadi:
 - a. Unit: penumpang dan barang bawaan diproses oleh perusahaan pelayaran dalam bangunan terminal.
 - b. Reguler: penumpang dan barang bawaan diproses dalam satu bangunan, sedang organisasi pengaturan dilakukan oleh perusahaan pelayaran.
 - c. Konsolidasi: penumpang dan barang bawaan diproses dalam satu bangunan sedangkan organisasinya diatur oleh suatu badan.

Sistem yang digunakan dalam penanganan penumpang yaitu dengan cara konsolidasi agar terdapat keteraturan dan kesamaan kebijakan dalam penanganan penumpang jika diatur oleh badan tertentu.

II.2.6. Pola Kegiatan Pelaku Pelabuhan Sungai

1. Kegiatan embarkasi (keberangkatan penumpang):

- a. Kegiatan utama: menuju area terminal, check in ticket (pemeriksaan tiket), penimbangan barang, deteksi penumpang dan barang, menunggu, menuju kapal laut dan naik kekapal.
- b. Kemungkinan kegiatan lain: kegiatan kelavatory, beribadah, mengirim berita (surat, telepon, telex), makan dan minum, berbelanja, dan *checking* kesehatan.

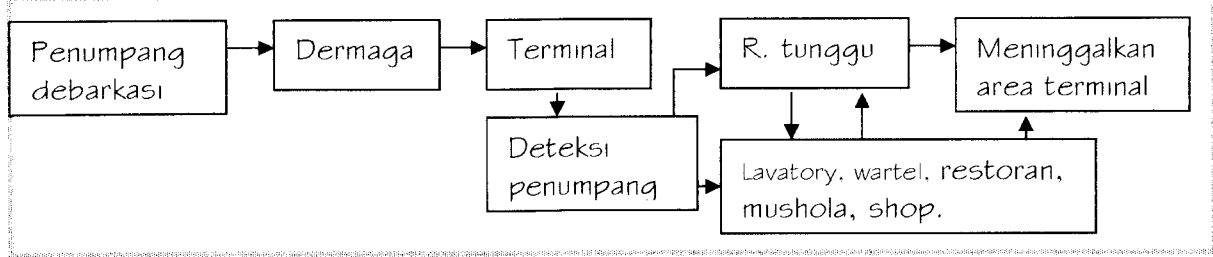


Gambar 16. Pola Kegiatan Embarkasi

Sumber Analisa 2002

2. Kegiatan debarkasi (kedatangan penumpang)

- a. Kegiatan utama: kegiatan penumpang turun/meninggalkan kapal laut, masuk keruang debarkasi, deteksi penumpang dan barang, menemui penjemput, memesan kendaraan dan meninggalkan terminal/pelabuhan.
- b. Kemungkinan kegiatan lain: kegiatan kelavatory, mengirim berita, berbekanja, makan dan minum, beribadah dan meninggalkan pelabuhan.

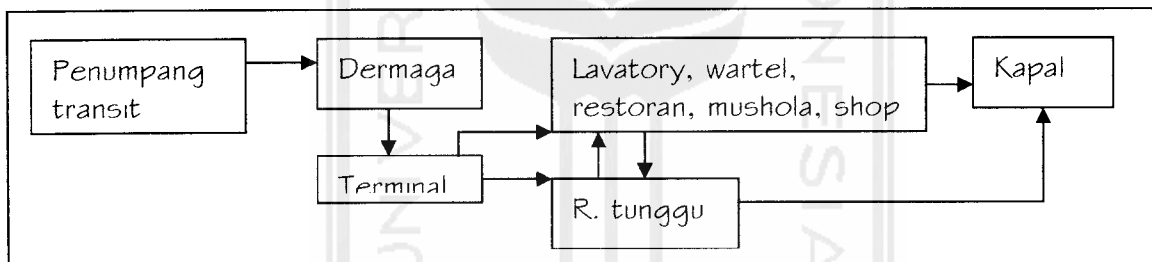


Gambar 17. Pola kegiatan debarkasi.

Sumber Analisa 2002

3. Kegiatan penumpang transit

- a. Kegiatan utama: kegiatan penumpang turun dan meninggalkan kapal, menunggu saat keberangkatan.
- b. Kemungkinan kegiatan lain: kegiatan kelavatory, mengirim berita, belanja, makan dan minum, beribadah dan meninggalkan pelabuhan.

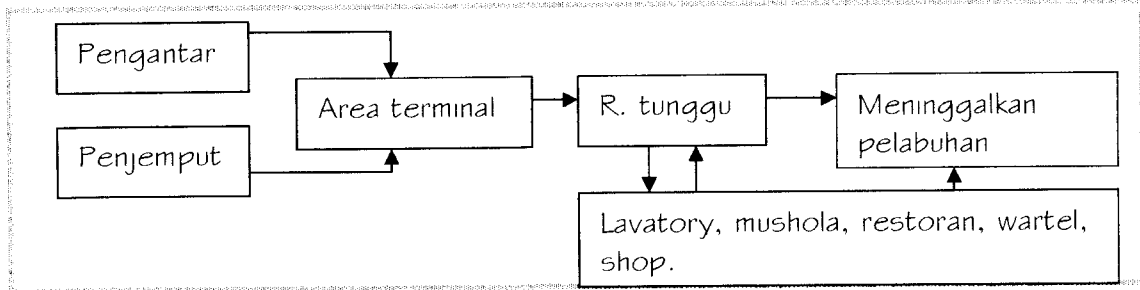


Gambar 18. Pola kegiatan penumpang transit

Sumber Analisa 2002

4. Kegiatan pengantar/penjemput

- a. Kegiatan utama: memasuki area terminal, mencari informasi pelayaran, menunggu (penjemput), meninggalkan area terminal penumpang.
- b. Kemungkinan kegiatan lain: kegiatan menunggu saat kedatangan/keberangkatan penumpang yang diantar/dijemput, ke lavatory, mengirim berita, berbelanja, makan, minum.

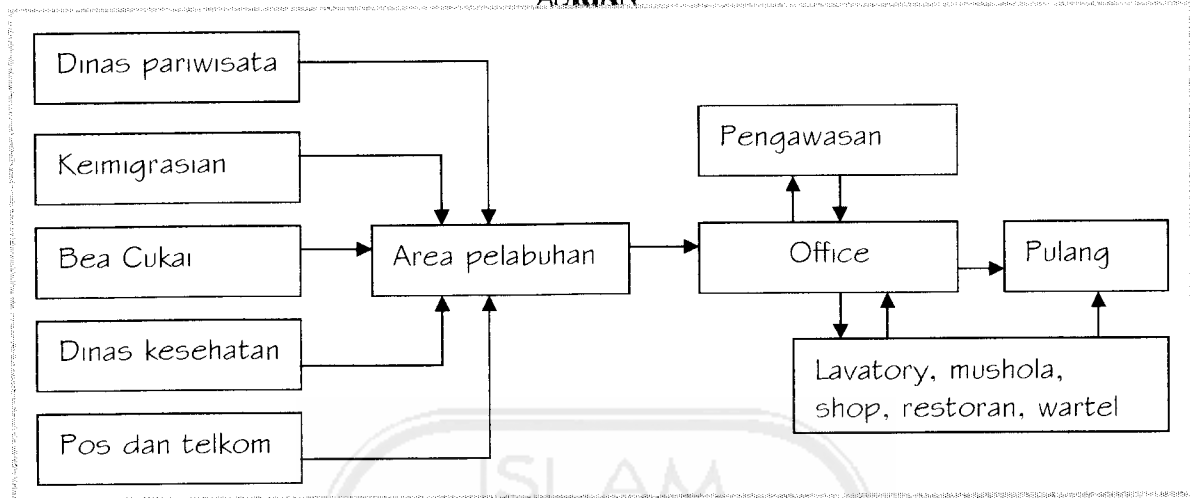


Gambar 19. Pola kegiatan pengantar/penjemput.

Sumber Analisa 2002

5. Kegiatan lembaga pelayanan umum

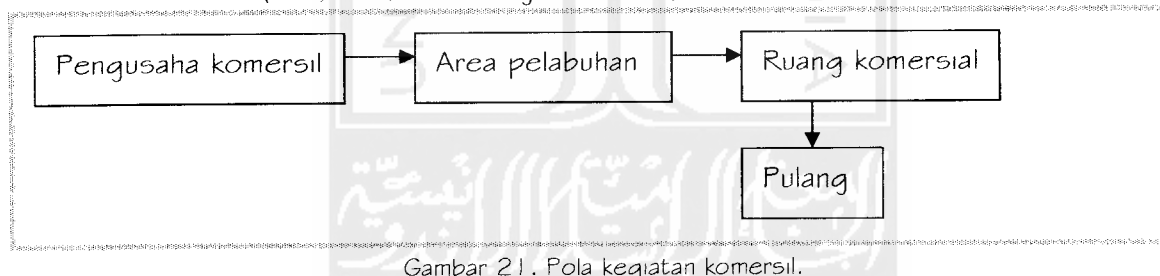
- a. Kepariwisataaan: memberi layanan informasi kepariwisataan bagi wisatawan mancanegara maupun wisatawan domestik.
- b. Kejaksanaan: melayani kelengkapan keimigrasian dan melayani kemungkinan adanya pelanggaran keimigrasian.
- c. Bea-cukai: melayani masalah bea cukai/fisikal bagi penumpang dan barang internasional.
- d. Kesehatan: memberikan pelayanan pemeriksaan dan perawatan kesehatan bagi penumpang dan pengunjung, menyiapkan fasilitas karantina guna mencegah penyakit menular.
- e. Pos dan Telekomunikasi: melayani penjualan benda-benda pos dan pengiriman surat, melayani kebutuhan akan fasilitas telekomunikasi jarak jauh (telepon umum/local, interlokal dan international).
- f. Polisi kesatuan pelabuhan laut: mengatur dan menjaga keamanan dan ketertiban kawasan terminal dipelabuhan, mengontrol keluar-masuk penumpang, barang dan pengunjung, menanggulangi kemungkinan terjadinya tindak kriminal.



Gambar 20. Pola Kegiatan lembaga pelayanan umum.

Sumber Analisa 2002

6. Kegiatan pengusaha komersil, melayani kebutuhan penumpang, pengantar/penjemput, pengunjung maupun karyawan pelabuhan yaitu: fasilitas makan dan minum (restoran, bar, kantin), fasilitas retail, fasilitas penukaran mata uang, fasilitas jasa asuransi, fasilitas informasi jasa akomodasi dan perjalanan (hotel, biro perjalanan), fasilitas transportasi darat (taxi, bus, serta angkutan kota).



Gambar 21. Pola kegiatan komersil.

Sumber Analisa 2002

II.2.7. Fasilitas Pelabuhan Sungai

Keberadaan sebuah pelabuhan sungai sudah barang tentu membutuhkan sarana dan prasarana pendukung yang ditujukan untuk kelancaran pengguna pelabuhan sungai yaitu:



1. Area Dermaga, merupakan tempat bersandar (tambatan) bagi kapal untuk melangsungkan proses bongkar muat manusia dan barang. Selain itu fungsi dermaga juga sebagai tempat pengisian air bersih, pemasok ransum makanan dan lain-lain bagi kapal yang akan melakukan pelayaran.
2. Area Pelayanan umum, fasilitas yang termasuk area pelayanan adalah:
 - a. Terminal penumpang, bangunan ini merupakan tempat bagi proses perpindahan penumpang/barang baik dari sarana transportasi darat kesarana transportasi laut. Fasilitas yang disediakan pada bangunan terminal ini adalah:
 - i. Pelayanan pra dan purna perjalanan penumpang.
 - ii. Pelayanan informasi dan penjualan tiket.
 - iii. Pelayanan proses perpindahan penumpang dan barang.
 - iv. Pelayanan penumpang untuk memenuhi kebutuhan penumpang.
 - b. Parkir Kendaraan, sistem parkir kendaraan pada terminal dibedakan menjadi dua yaitu parkir lapangan terbuka dan parkir lapangan tertutup (dalam bangunan). Sedangkan bila ditinjau dari segi pemakainya dapat dibedakan dalam parkir penumpang, parkir pengantar, parkir penjemput, parkir karyawan/pengelola, parkir kendaraan umum dan parkir kendaraan yang mengangkut barang.
3. Area operasional, merupakan unsur pengelolaan yang diatur oleh pihak pengelola (pemerintah) yang bekerja sama dengan perusahaan pelayaran. Tempat dan urusan pengelolaan ini dilaksanakan dikantor-kantor yang terletak dilingkungan pelabuhan.

II.2.8. Data Pengguna Pelabuhan Sungai Indragiri Hilir

Pelabuhan sungai Indragiri merupakan pelabuhan umum penumpang setiap harinya menampung penumpang yaitu:



Table 11.2.8.1. Perkembangan pengunjung dari dan ke Tembilahan.

No	Penumpang	Tahun	1999	2000	2001	Rata-rata
		Perkembangan	(Jiwa)	(Jiwa)	(jiwa)	%
1	Dalam Negeri	Turun	112.391	156.093	161.405	11.4
		Naik	130.020	179.675	196.221	13.08
		jumlah	242.411	335.768	357.626	12.31
2	Luar Negeri	Turun	24.051	33.700	34.567	11.39
		Naik	20.350	23.057	25.891	7.99
		jumlah	44.401	56.757	60.458	9.94

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II cabang Inhil.

Data penumpang atau pengunjung pelabuhan jika diambil rata-rata tiap harinya mencapai 2000 orang. Sehingga jika dalam sehari terdapat 4 kali keberangkatan maka akan terdapat 500 orang dalam satu waktu keberangkatan.

Disamping pengunjung, juga terdapat pengelola pelabuhan dan perusahaan pelayaran yaitu:

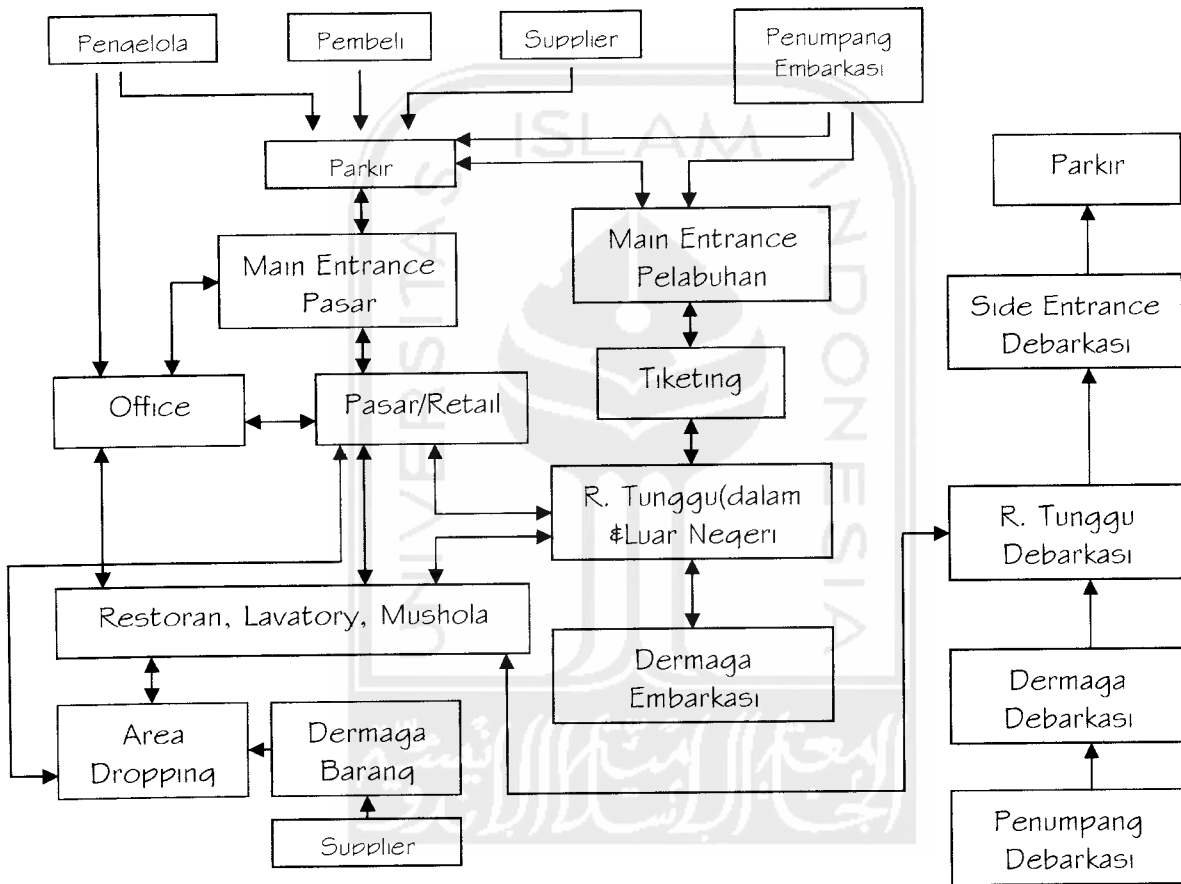
1. Pengelola Pelabuhan yaitu:

- a. DLLAJ, jumlah personel yang melakukan pengelolaan adalah sejumlah 28 orang.
 - b. Bea Cukai, jumlah personel yang terlibat sebanyak 23 orang.
 - c. Imigrasi, jumlah personel yang terlibat didalamnya adalah 30 orang.
 - d. Dinas pariwisata, personel yang terlibat hanya 18 orang.
2. Perusahaan Pelayaran, perusahaan pelayaran yang beroperasi sebanyak 5 (lima) perusahaan.
3. Perusahaan pelayaran yang beroperasi menggunakan jenis kapal Hydrofoil dan kapal khusus penumpang dan wisata (*cruiser*).



Dermaga pelabuhan sungai indragiri ditujukan untuk dapat merapat dan bongkar muat orang dan barang untuk jenis Hydrofoil sebanyak 2 buah dan untuk kapal khusus penumpang dan wisata sebanyak satu unit kapal.

II.3. Pola Kegiatan Pengguna Pelabuhan Sungai dan Pasar Raya Barang Bekas

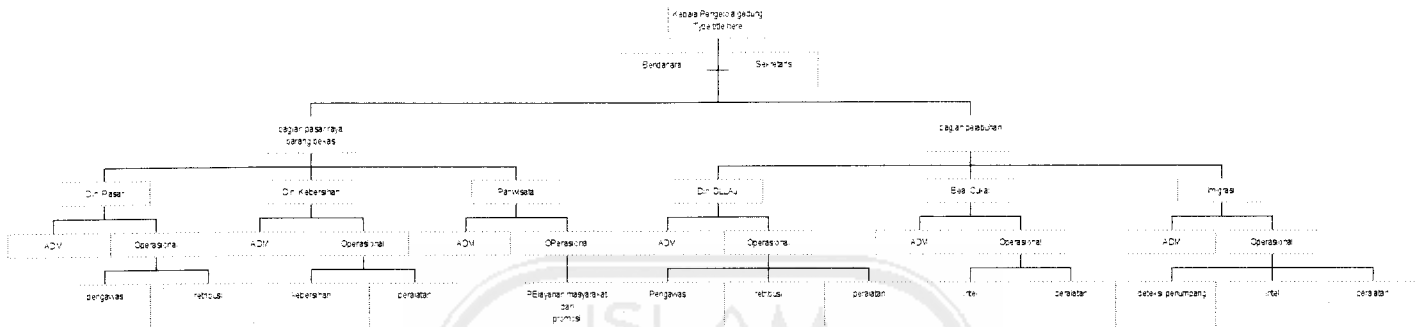


Gambar 22. Skema pola Kegiatan Pelaku Pelabuhan Sungai dan Pasar Raya Barang Bekas

Sumber Analisa 2002



II.4. Struktur Organisasi Pengelola Pasar Raya Barang Bekas dan Pelabuhan Sungai di Indragiri Hilir



Gambar 23. Struktur organisasi pengelola
Sumber Analisa 2002

Sebagai gedung pemerintah maka diperlukan orang-orang pemerintah yang mengelola bangunan sesuai dengan peruntukannya agar terjadi keteraturan. Struktur organisasi disatukan antara pasar dan pelabuhan, hal ini ditujukan untuk efisiensi tenaga kerja dan koordinasi yang baik dalam pengelolaan sistem kerja dan perawatan bangunan.

II.5. Citra Visual Bangunan Pasar Raya Barang Bekas dan Pelabuhan Sungai Indragiri Hilir.

Jika kita melihat sebuah bangunan, maka akan timbul beberapa pertanyaan seperti: bangunan apa itu?, bangunan ini seperti apa rupanya?, dari apa dan bagaimana berdirinya?, untuk menjawab semua pertanyaan itu akan menyangkut aspek-aspek seperti fungsi dan guna, simbol-simbol khusus, skala dan proporsi, struktur dan bahan yang digunakan.⁸

Citra hanya menunjuk suatu “gambaran” (*image*) yaitu suatu kesan penghayatan yang menangkap arti bagi seseorang. Citra erat kaitannya dengan

⁸ Setedjo Suwondo B, Dipl. Ing, *Peran Kesan dan Pesan Bentuk-bentuk Arsitektur*, 1985.



guna, citra menunjuk pada tingkat kebudayaan sedangkan guna lebih menuding dari segi keterampilan atau kemampuan.⁹

Menurut Rubenstein, citra terbentuk dari aspek-aspek yaitu:

1. *Shape* (wujud). Dalam penampilan bangunan pelingkup bangunan atau yang sering disebut dengan wujud memegang peranan penting. Tanpa adanya wujud maka tidak akan terlihat makna dari bangunan tersebut. Dalam sebuah pasar raya barang bekas dan pelabuhan sungai yang merupakan bangunan komersil dapat diwujudkan melalui pendekatan pencitraan melalui:
 - a. *Boldness* (kemenonjolan), kemenonjolan bangunan dapat diperlihatkan dengan:
 - i. Membedakan dengan bangunan disekitarnya.
 - ii. Memberikan kemenonjolan pada main entrance untuk menjadi point of interest dari bangunan.
 - b. *Komplexity* (keberagaman), keberagaman bentuk dari bangunan komersial ditujukan untuk menghilangkan kejenuhan pengunjung bangunan.
 - c. *Clarity* (kejelasan), kejelasan bentuk tentang fungsi didalamnya diarahkan untuk memberikan kepada pengunjung untuk menuju sesuatu dan memahami sesuatu.
2. *Color* (Warna), pewarnaan bangunan mempunyai peranan sebagai pengungkapan emosi dan jiwa dari bangunan. Perasaan pengunjung bangunan dapat digelorkan dengan penggunaan warna-warna. Kelompok warna yang dapat digunakan adalah warna dingin dan hangat.
3. *Texture* (teksture), irama pada permukaan bangunan dengan penggunaan tekstur kasar dan halus memberikan perasaan yang lain bagi pengunjung.
4. *Arrangement* (komposisi), bentuk tanpa diberi susunan komposisi yang dinamis akan membuat bangunan kaku dan monoton. Penggunaan komposisi yang

⁹ YB, Mangunwijaya, *Wastu Citra*, 1995.



dinamis pada bentuk bangunan tepian sungai dan bangunan komersil akan menghadirkan kekomplekkan bentuk dan irama yang indah.

5. *Sensory Quality* (Kualitas panca indera), panca indera pengunjung dapat dikelola dengan memberikan musik yang dapat didengar dan suara aliran air untuk memberikan perasaan sejuk dan nyaman.

II.5.1. Karakteristik Alam Tepian Sungai Indragiri

Citra visual bangunan tepian sungai mempunyai karakteristik pada penampilan bangunan. Karakteristik alam tepian sungai yang memberikan implikasi pada arsitektur yaitu:

II.5.1.1. Karakteristik Air/Sungai

air sungai yang mengalir dari hulu kehilir tanpa henti memperlihatkan kesinambungan kegiatan yang terus menerus mengalir, air sungai Indragiri yang pasang surut secara bergantian dengan dinamis. Penerapan pada bangunan bisa diperlihatkan pada penataan sirkulasi yang mengalir searah sesuai fungsi dan menerus serta penataan bentuk dan komposisi bangunan yang dinamis. Penggunaan unsur air pada bangunan dapat digunakan untuk penataan *landscape* bangunan. Karakter air pada bangunan dapat diwujudkan melalui:

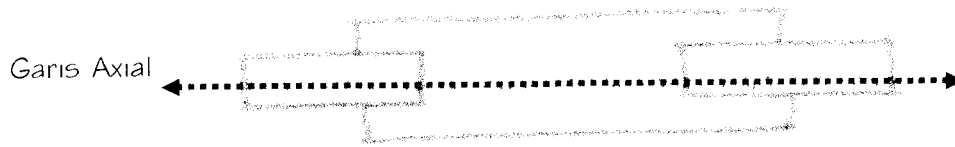
1. Bentuk bangunan Dinamis,



Gambar 24. Bentuk Bangunan Dinamis

Sumber Analisa 2002

2. Linier, air sungai mengalir secara linier dan menerus sehingga pola disekitarnya sering mengikuti arus sungai dan berkembang secara linier disepanjang sungai. Pola masa tersusun secara linier mengikuti arus sungai.



Gambar 25. Pola Masa tersusun secara linier

Sumber Analisa 2002

3. Menerus, gerak air yang menerus dari hulu ke hilir dapat diasumsikan sebagai sirkulasi pengguna bangunan yang bergerak secara searah.



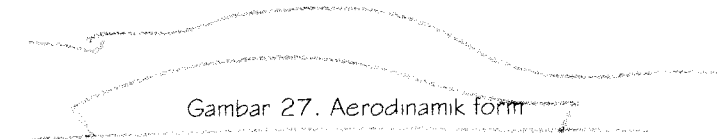
Gambar 26. Sirkulasi Menerus

Sumber Analisa 2002

II.5.1.2. Karakter Angin

Alam tepian sungai mempunyai perbedaan dengan karakter alam ditengah kota. Salah satu perbedaan tersebut adalah hembusan angin yang lebih kencang, hembusan angin akan menerpa bangunan secara frontal. Untuk itu bentuk bangunan dibentuk secara aerodinamis untuk mengurangi terpaan angin pada bangunan yang dapat melemahkan struktur. Pengetahuan arah angin ditujukan untuk memanfaatkan angin untuk penghawaan ruangan yang alami dan bentuk komposisi massa bangunan.

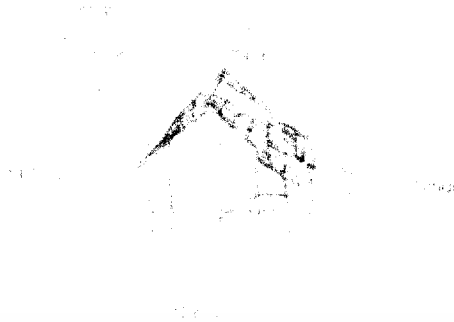
1. Bentuk Aerodinamis, hembusan angin perlu ditanggapi untuk mengurangi beban bangunan dan sekaligus memperindah bangunan.



Gambar 27. Aerodinamik form

Sumber Analisa 2002

2. Orientasi Bangunan, pemahaman arah angin dapat digunakan untuk tujuan orientasi bangunan agar dapat memanfaatkan angin sebagai pengudaraan ruangan.



Gambar 28. Orientasi bangunan Terhadap Arah angin.

Sumber Dasar-dasar Eko-Arsitektur 1998

II.5.1.3. Karakter Sinar Matahari

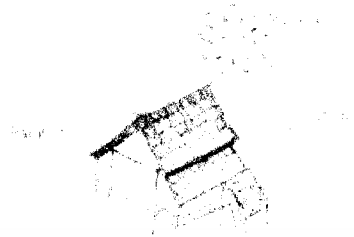
Pencahayaan bangunan pada siang hari dimaksimalkan penggunaan pencahayaan alami untuk efisiensi energi listrik. Tetapi cahaya yang masuk bukan panas matahari sehingga penataan orientasi di dalam ruang dan bukaan bangunan perlu memperhatikan pergerakan matahari. Cahaya matahari dapat memberi kesan vital dalam ruang, terutama jika cahaya tersebut masuk dari jendela yang orientasinya ketimur. Kerjasama antara cahaya, warna dan bayangan dapat menciptakan suasana yang mendukung kehidupan yang semuanya terdapat stimulan oleh cahaya. Kondisi matahari pada tepian sungai cenderung panas.

1. Warna Dingin untuk luar bangunan dan hangat untuk dalam bangunan. Kondisi alam luar tepian sungai yang panas akan diimbangi dengan warna bangunan luar yang sejuk. Sedangkan bagian dalam diperlukan suasana yang menggairahkan bagi pengunjung untuk melihat dan berbelanja sehingga digunakan warna-warna hangat. Perbedaan warna ruang luar dan dalam bangunan disesuaikan dengan fungsinya, dimana ruang dalam sebagai ruang komersil membutuhkan suasana yang berbeda dengan ruang luar.
2. Orientasi Bangunan, cahaya matahari digunakan untuk pencahayaan ruangan-ruangan yang dapat memberikan kesan vital pada ruangan tersebut. Tetapi





cahaya yang masuk bukan panas matahari sehingga memerlukan penataan bukaan bangunan yang tepat.



Gambar 29. Orientasi Bangunan terhadap matahari.

Sumber Dasar-dasar Eko-Arsitektur 1998

Letak gedung terhadap sinar matahari yang paling menguntungkan bila memilih arah timur ke barat.



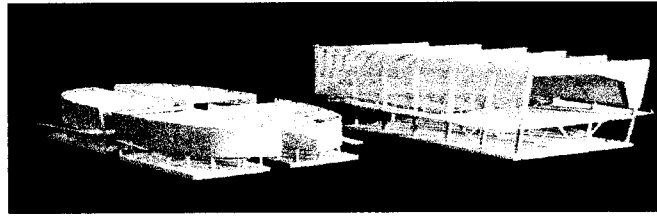
Gambar 30. Pencahayaan ruangan dengan pemantulan cahaya.

Sumber Dasar-dasar Eko-Arsitektur 1998

II.5.1.4. Karakter Bangunan Tepian Sungai

Bangunan sungai mempunyai ciri khas yang dapat dibedakan dengan bangunan lainnya. Karakter tersebut dapat dilihat pada:

1. Bentuk Atap, bangunan tepian sungai seringkali menggunakan Atap datar atau platdaag atau menggunakan atap yang melengkung. Hal ini ditujukan untuk menghindari tekanan angin yang tinggi pada struktur bangunan.



Gambar 31. Contoh Atap datar pada bangunan Pelabuhan & bentuk aerodinamis pada terminal pelabuhan

Sumber Internet 2002



Gambar 32. Penggunaan Bentuk Aerodinamis pada Atap bangunan tepian Sungai.

Sumber *Environmental Design* 1990

2. Fassade, bangunan tepian sungai mempunyai dua wajah utama yang menjadi orientasi bangunan, yaitu yang menghadap sungai dan menghadap kedaratan.



Gambar 33. Orientasi fasade bangunan.

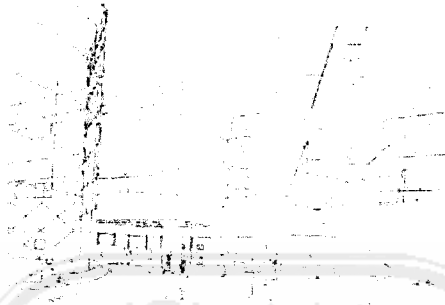
Sumber *Mandarin Oriental Miami* 2002

3. Kaki bangunan, bangunan tepian sungai khusus sungai pasang surut selalu memiliki lantai dasar yang lebih tinggi karena untuk menghindari air pasang. Lihat gambar 31.



4. Point Of Interest, yaitu titik dimana biasanya main entrance bangunan diletakkan.

Kemenonjolan fasade menjadi patokan untuk membedakan dari sekitarnya.



Gambar 34. Point of interest.

Sumber *Enviromwntal Design* 1998

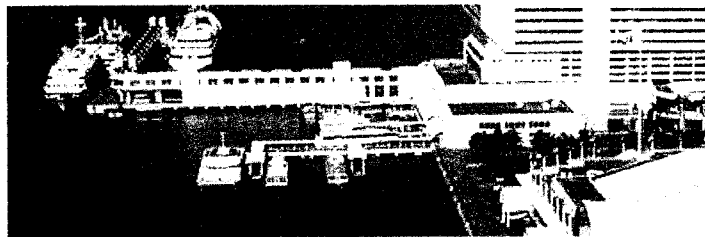
5. Menara Pengawas, bangunan air biasanya memiliki menara pengawas atau juga berfungsi sebagai mercusuar untuk mengenali bangunan dari jarak jauh.



Gambar 35. Menara Pengawas/mercusuar.

Sumber *The New Waterfront* 1998

6. Bangunan dermaga, umumnya sebuah pelabuhan maka akan terdapat dermaga sebagai tempat untuk melakukan bongkar muat dan penambatan kapal.



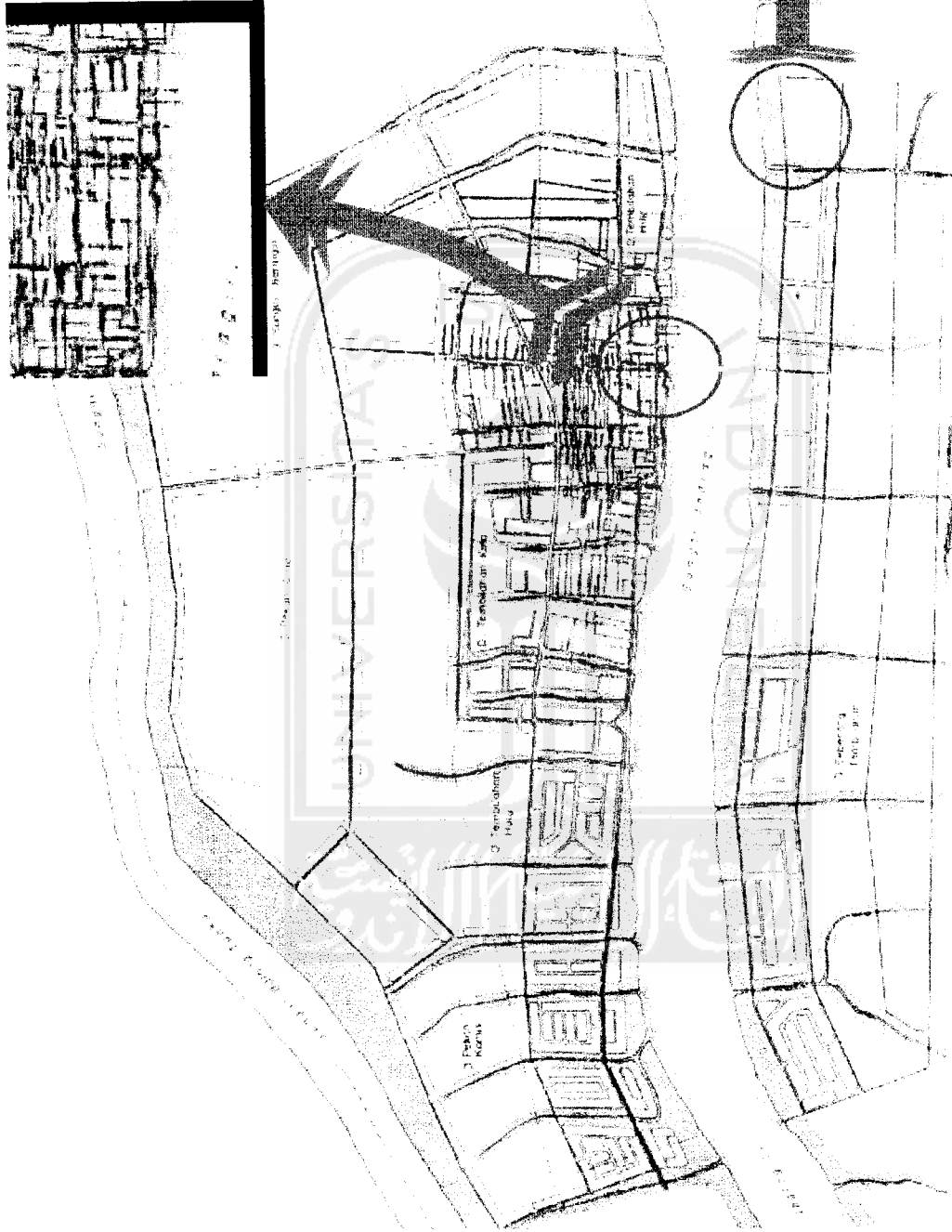
Gambar 36. Dermaga pelabuhan.

Sumber *The Port Of Miami*



11.6. Site

Site for Port and Hypermarket

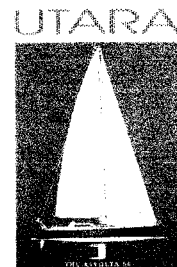


Gambar 37. Site pelabuhan sungai dan pasar raya barang bekas.

Sumber RUTRK 1998-2003



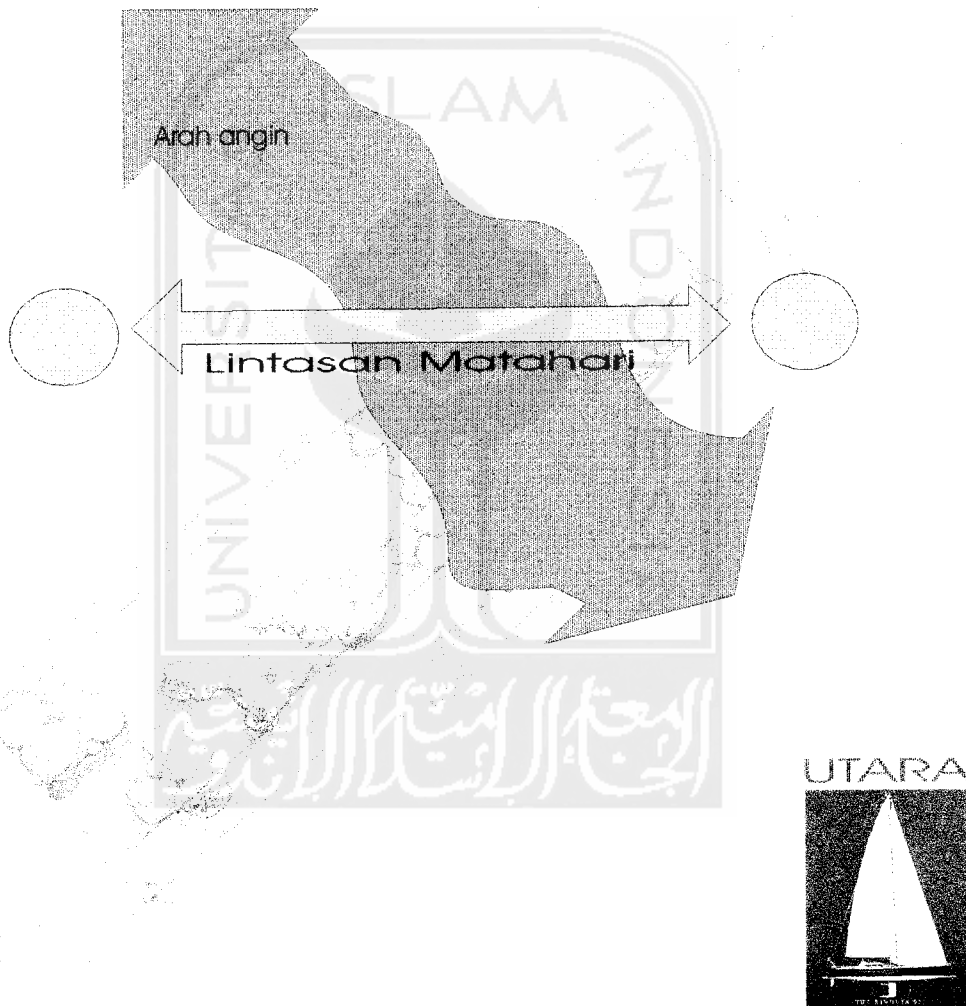
II.6.1. Dimensi Site



Gambar 38. Dimensi site

Sumber Analisa 2002

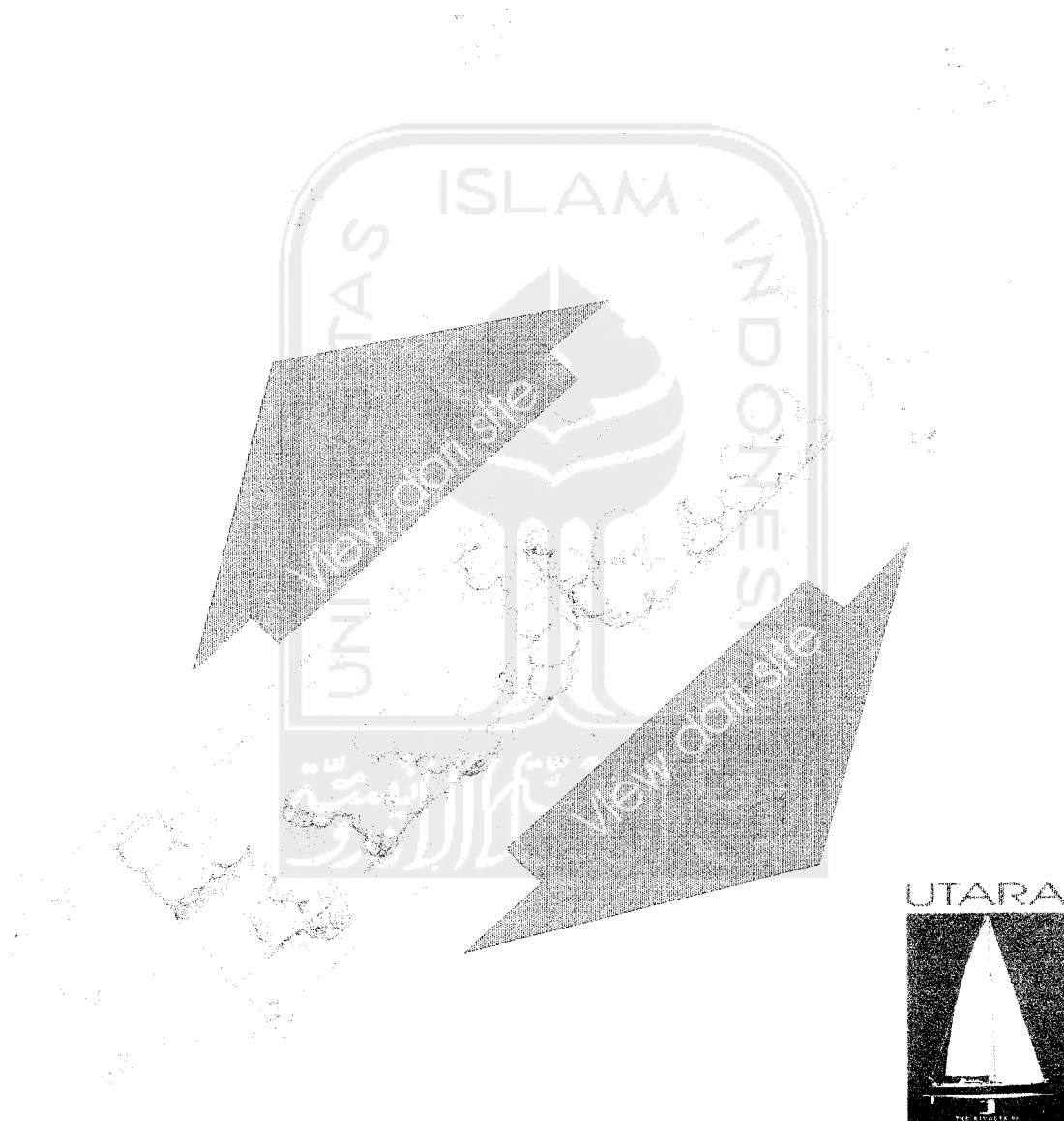
II.6.2. Alam Pelabuhan Sungai



Gambar 39. Karakter alam tepian sungai
Sumber Analisa 2002



II.6.3. Potensi View Site

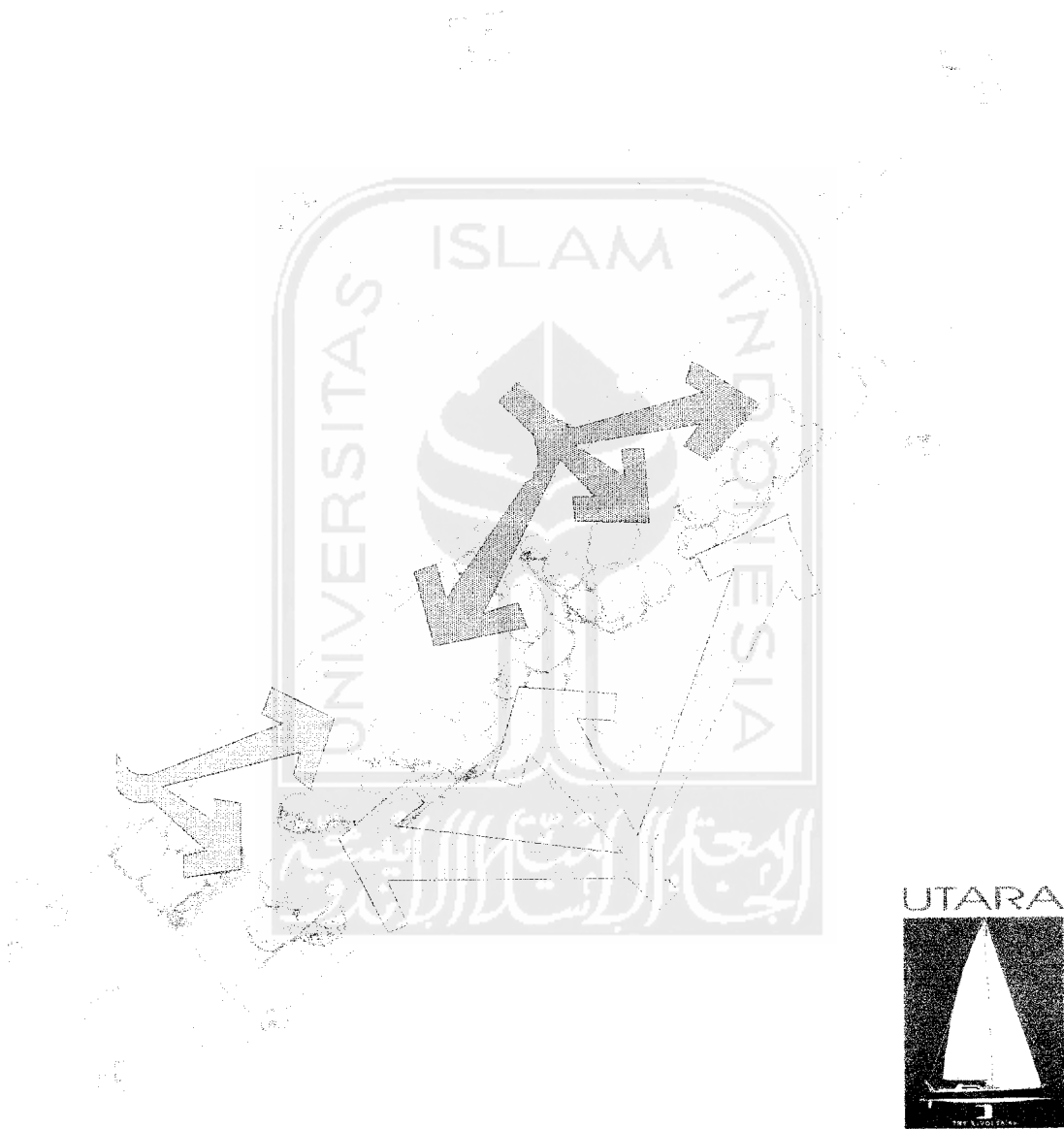


Gambar 40. Potensi view dari site.

Sumber Analisa 2002



11.6.4. Potensi View Kesite



Gambar 41 . View ke site.

Sumber Analisa 2002