

LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : PM 39/1A-LU/2012
TANGGAL : 13 JUNE 2012



RENCANA INDUK PELABUHAN TANJUNG PRIOK



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2012

Bab I Pendahuluan

1.1.

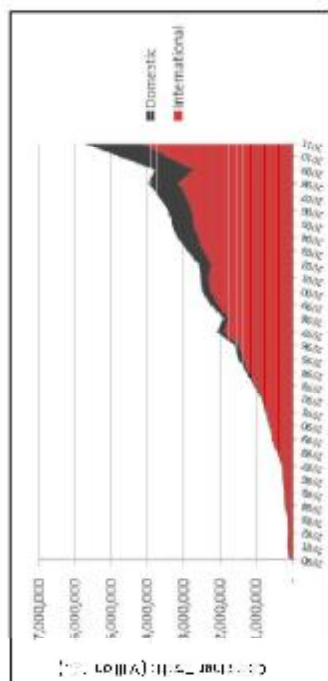
Latar Belakang

Dalam Masyarakat Persempitan dan Persempitan Ekonomi Komoditas (M333) 2011 – 2025, dijelaskan bahwa salah satu tantangan utama yang harus dilaksanakan adalah pengujian konektivitas ekonomi. Dalam hal ini, M333 mengidentifikasi untuk mengembangkan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai Pelabuhan Utama Internasional yang menjadi pintu gerbang konektivitas ekonomi nasional dan internasional.

Berdasarkan UU no 17 tahun 2008 Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 2009 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 tahun 2009 tentang Tahunan Keadayaan Pelabuhan, menurut hierarki Pelabuhan Tanjung Priok ini adalah merupakan Pelabuhan Utama yang berfungsi sebagai tulang punggung perekonomian nasional. Posisi yang begitu penting dalam sistem transportasi dan logistik nasional tersebut, menuntut Pelabuhan Tanjung Priok secara berkelanjutan harus mampu memfasilitasi aktivitas perekonomian dan perdagangan Indonesia.

Kemampuan memfasilitasi secara berkesinambungan tersebut dapat dijamin secara memadai bila perencanaan dan pengendalian pengembangan Pelabuhan yang telah direncanakan mampu memenuhi dimensi jangka panjang, khususnya mengantisipasi perubahan dan pertumbuhan arus barang. Untuk itu, telah direncanakan Rencana Induk Pelabuhan Priok 42 tahun 2011. Akan tetapi, hasil kajian terkini mengindikasikan perlu dilakukan evaluasi kembali atas rencana induk yang ada dengan beberapa alasan.

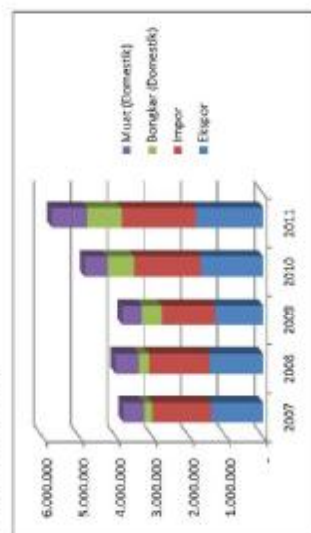
Pertama, merujuk kepada studi *The Feasibility of Keluaran Development* (David Wignall Associates, 2011), arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok terus meningkat dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 9,3% per tahun selama lima tahun terakhir ini. Pada tahun 2010, arus petikemas yang ditangani sebanyak 4,8 juta TEUs atau meningkat 24% dari tahun 2009. Dengan komposisi 34,3% TEUs (72%) untuk ekspor impor dan 14,7 juta TEUs (28%) untuk arus antar pulau di Indonesia. Pada tahun 2011, jumlah petikemas yang ditangani mencapai 5,8 juta TEUs atau dari petikemas sebesar 1,8 juta TEUs dan petikemas internasional 3,9 juta TEUs. Berikut adalah grafik yang menunjukkan petikemas arus petikemas internasional dan domestik yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok dari tahun 1980 – 2011.



Sumber: David Wignall Associates

Gambar 1.1 Grafik arus petikemas internasional dan domestik di Pelabuhan Tanjung Priok.

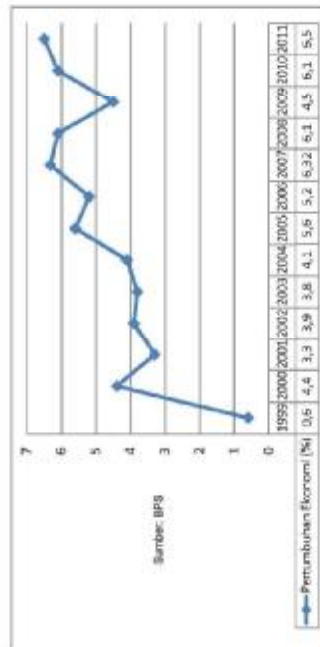
Berikut ini adalah grafik yang menggambarkan komposisi arus petikemas internasional dan domestik, beserta aktivitas bongkar dan muat di Pelabuhan Tanjung Priok.



Sumber: PT Pelabuhan Indonesia 3 (Persero)

Gambar 1.2 Grafik komposisi arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok.

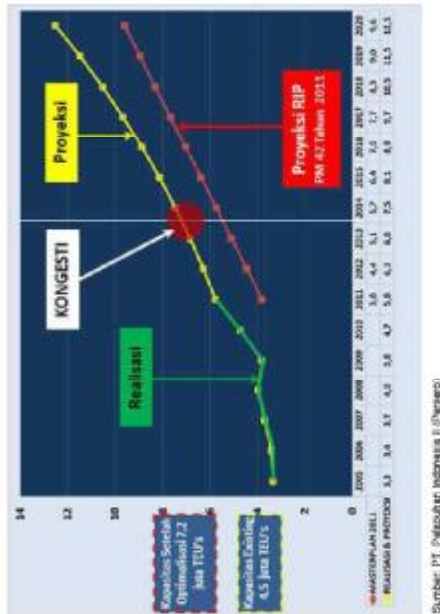
Pertumbuhan arus petikemas ini akan terus meningkat di masa mendatang seiring dengan pertumbuhan ekonomi nasional dan global. Secara global perkembangan ekonomi dunia (diukur dengan *world GDP growth*) untuk periode 1989-2003 mencapai 3,3% per tahun dan sedikit meningkat menjadi 4,2% per tahun untuk periode 2004-2008. Secara nasional, pertumbuhan rata-rata ekonomi Indonesia untuk periode 1989-2011 adalah 4,5%. Berikut ini adalah gambaran pertumbuhan ekonomi Indonesia.



Sumber: Data dari berbagai sumber.

Gambar 1.3 Pertumbuhan ekonomi Indonesia per tahun.

Terjadinya pertumbuhan ekonomi nasional ini pun merupakan kontribusi dari peran dan fungsi pelabuhan. Pelabuhan yang ada di Indonesia perlu terus dibangun dan dikembangkan agar dapat menjaga pertumbuhan ekonomi, khususnya Pelabuhan Tanjung Priok yang merupakan pelabuhan utama pengumpul komoditas ekonomi nasional dengan internasional. Selain itu, Pelabuhan Tanjung Priok juga perlu secepatnya dikembangkan karena *throughput* petikemasnya diproyeksikan akan terus meningkat seperti terlihat pada Gambar 1.4.



Sumber: PT Pelabuhan Indonesia I (Persero)

Gambar 1.4 Proyeksi *throughput* petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok.

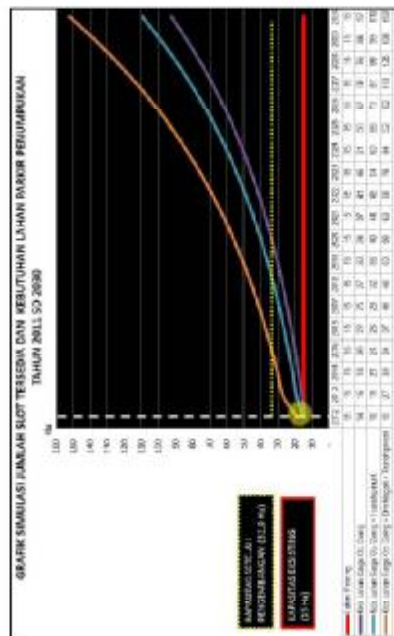
Berdasarkan Gambar 1.4 tersebut, proyeksi *throughput* petikemas menurut Rencana Induk Pelabuhan 2011 adalah sebesar 3,8 juta TEU's. Sementara itu realisasi *throughput* tahun 2011 sebesar 5,8 juta TEU's. Dari proyeksi dan realisasi tersebut terdapat perbedaan jumlah kontainer sebesar 2 juta TEU's, sehingga proyeksi Rencana Induk Pelabuhan 2011 perlu dievaluasi kembali.

Lebih jauh, proyeksi *throughput* petikemas pada tahun 2012 adalah sebesar 6,3 juta TEU's dan pada tahun 2014 menjadi 7,5 juta TEU's. Kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2008 adalah 4,5 juta TEU's dan saat ini telah dikembangkan menjadi 7,2 juta TEU's setelah dilakukan optimalisasi lahan, rekonfigurasi lahan, penambahan alat serta pemindahan bangunan-bangunan yang tidak terhubung langsung secara operasional. Artinya, pada tahun 2014 kapasitas optimal akan terlampau (*over capacity*). Situasi demikian menunjukkan bahwa pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok harus segera dilaksanakan.

Kedua, selain pertumbuhan volume petikemas, terjadi peningkatan volume ekspor/impor kendaraan yang berdampak pada peningkatan kebutuhan akan lahan terminal mobil (*Car Terminal*). Realisasi *throughput* untuk *Car Terminal* tahun 2011 adalah 219.801 unit mobil, 5.304 unit truk dan 10.796 unit alat berat. Proyeksi kebutuhan Lahan Penumpukan Mobil untuk Ocean Going, Dalam Negeri dan *Transshipment* akan meningkat dan dibutuhkan penambahan lahan hingga 19 Ha.

di tahun 2012 sementara luas area Car Terminal di Pelabuhan Tanjung Priok saat ini adalah 15 Ha. Drencanakan untuk dilakukan pengembangan Car Terminal di Tanjung Priok seluas 22,2 Ha termasuk penambahan gedung parkir seluas 6,5 Ha di tahun 2012 - 2017.

Berikut ini adalah gambaran proyeksi kebutuhan lahan parkir (penumpukan) mobil di Car Terminal.



Sumber: PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar 1.5 Simulasi luas lahan tersedia dan kebutuhan luas lahan penumpukan mobil tahun 2012 s.d 2030.

Ketiga, dari evaluasi terhadap rancangan jalan akses pada PM 42 tahun 2011 hanya berfungsi sebagai jembatan dan mengindikasikan biaya yang tinggi. Pada revisi yang diusulkan, pembangunan jalan akses dari sisi darat ke rencana area terminal akan diintegrasikan dengan dermaga dan lapangan penumpukan sehingga dapat menambah kapasitas terminal.

Berdasarkan ketiga penjelasan di atas, maka perlu segera dilakukan revisi Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok (PM 42 tahun 2011).

1.2. Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari Revisi Rencana Induk ini adalah untuk mendapatkan kerangka dasar dan pedoman untuk rencana pengembangan dan pembangunan Pelabuhan

Tanjung Priok yang baru. Kerangka dasar tersebut tertuang dalam suatu rencana pengembangan yang diberikan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan pelabuhan, mencakup dan jangka panjang.

Adanya tahapan ini memungkinkan untuk diwujudkan, menjadi rencana pembangunan area pelabuhan yang berkesinambungan, sesuai dengan kebijakan pembangunan, kebutuhan pembangunan dan kemampuan daya dukung lingkungan. Hal ini diperlukan untuk menjamin kepastian, asah dan pelaksanaan pembangunan pelabuhan yang terencana, terpacu, tepat guna, efisien dan berkelanjutan. Kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan pelabuhan ini diwujudkan dalam suatu Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok.

1.3. Sistematisasi Penulisan

Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok ini disusun dengan urutan sebagai berikut:

Bab I Merupakan pelataran atau latar belakang, tujuan dan sasaran dari penyusunan rencana induk.

Bab II Merupakan identifikasi dan kondisi aktual Pelabuhan Tanjung Priok baik dari aspek fisik, sosial, ekonomi, sebagai gambaran umum dan aktualisasi untuk menyusun rencana induk.

Bab III Merupakan proyeksi dan trafik Pelabuhan Tanjung Priok sebagai acuan untuk menggambar pengembangan yang harus dilakukan.

Bab IV Merupakan tinjauan dari Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok yang terdiri dari penelaahan pengembangan.

Bab V Merupakan pokok kajian terhadap lingkungan.

Bab VI Merupakan bagian penutup dari Rencana Induk.