

1 Pendahuluan

Kabupaten Kaur adalah kabupaten pemekaran yang baru berkembang, maka daerah ini juga dihadapkan berbagai kendala dalam pembangunan. Berbagai usaha ini di sektor produktif yang paling banyak menyerap tenaga kerja adalah sektor pertanian (tanaman pangan, perikanan, perkebunan, kehutanan, peternakan). Karena belum optimalnya pemanfaatan potensi-potensi tersebut, wajar kalau dijumpai belum maksimalnya produktivitas tersebut di atas sesuai dengan apa yang diharapkan.

Berbatasan dengan Samudera Hindia di bagian Barat pelabuhan sebagai prasarana transportasi merupakan salah satu komponen kawasan yang sangat penting bagi perkembangan kegiatan ekonomi wilayah. Dalam hal ini pelabuhan mempunyai peran sebagai simpul atau outlet dari pergerakan orang dan barang dari dan ke kawasan dimaksud dunia luar. Pergerakan barang dan dari kawasan *hinterland* ke dunia luar dan sebaliknya sangat tergantung pada seberapa mampu suatu pelabuhan melakukan pelayanan *intermodality*.

Dalam rangka menunjang aktivitas distribusi barang antar pulau guna memperlancar roda perekonomian tersebut, maka akan disusun Master Plan Pelabuhan Linau yang terletak di daerah Bintuhan Kabupaten Kaur.

Untuk menyesuaikan diri dengan Kebijakan Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah, penyusunan Studi Master Plan ini perlu memperhatikan UU dan Ketentuan Perundangan lain yang ada, antara lain sebagai berikut.

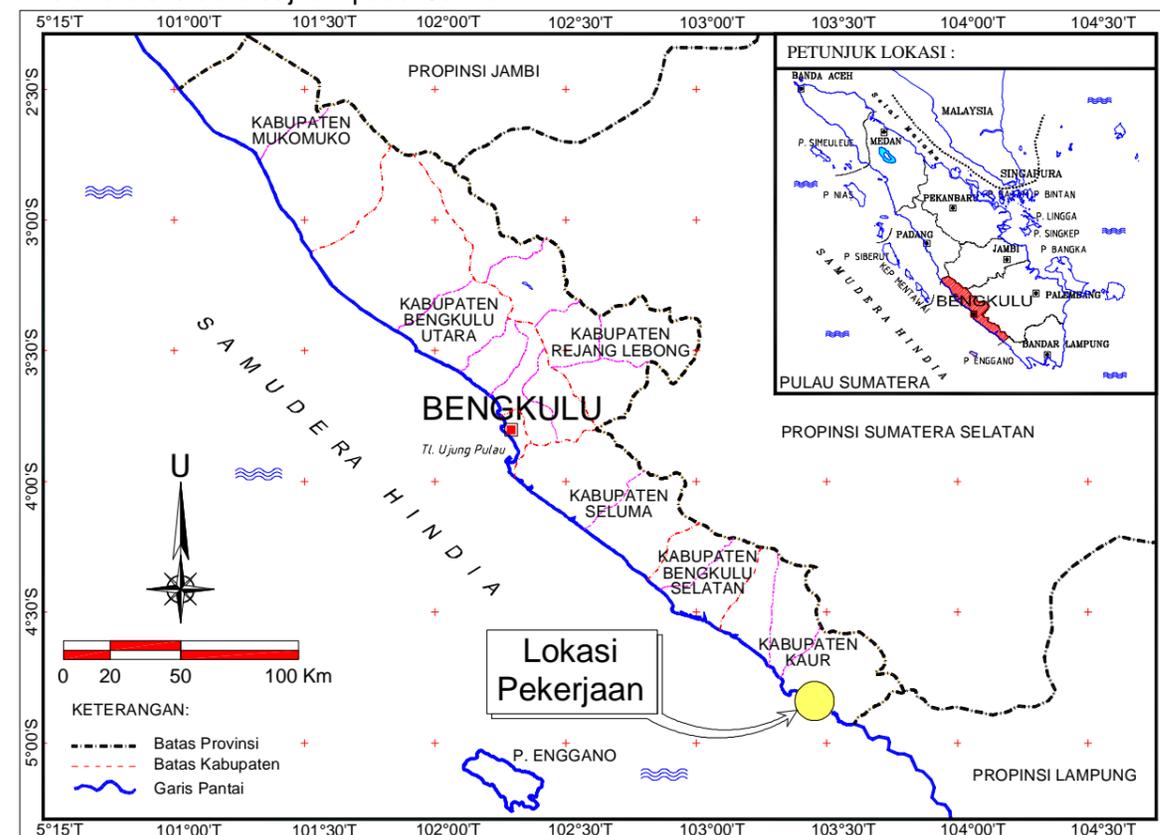
1. UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah
2. UU No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang
3. UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
4. PP No. 47 tahun 1997 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
5. PP No. 69 tahun 2001 tentang Kepelabuhanan
6. PP No. 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
7. KM No. 54 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
8. KM No. 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional
9. KM No.31 tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan.

Di samping itu studi ini juga harus dilengkapi dengan data-data mengenai studi-studi terkait yang pernah dilaksanakan sebelumnya.

Tujuan dari Penyusunan Master Plan Pelabuhan Linau adalah untuk mendapatkan kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan Pelabuhan Linau yang baru. Kerangka dasar ini tertuang dalam sebuah rencana pengembangan keruangan yang dijabarkan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan jangka pendek, menengah dan jangka panjang sehingga dapat diwujudkan rencana pemanfaatan areal pelabuhan secara berkualitas, serasi dan optimal, sesuai dengan kebijaksanaan pembangunan serta sesuai dengan kebutuhan pembangunan dan kemampuan daya dukung lingkungan. Hal ini diperlukan untuk menjamin kepastian usaha dan

pelaksanaan pembangunan pelabuhan yang terencana, terpadu, tepat guna, efisien dan berkesinambungan. Kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan pelabuhan ini diwujudkan dalam suatu Rencana Induk (Master Plan) Pelabuhan Linau.

Peta lokasi studi disajikan pada **Gambar 1.1**.

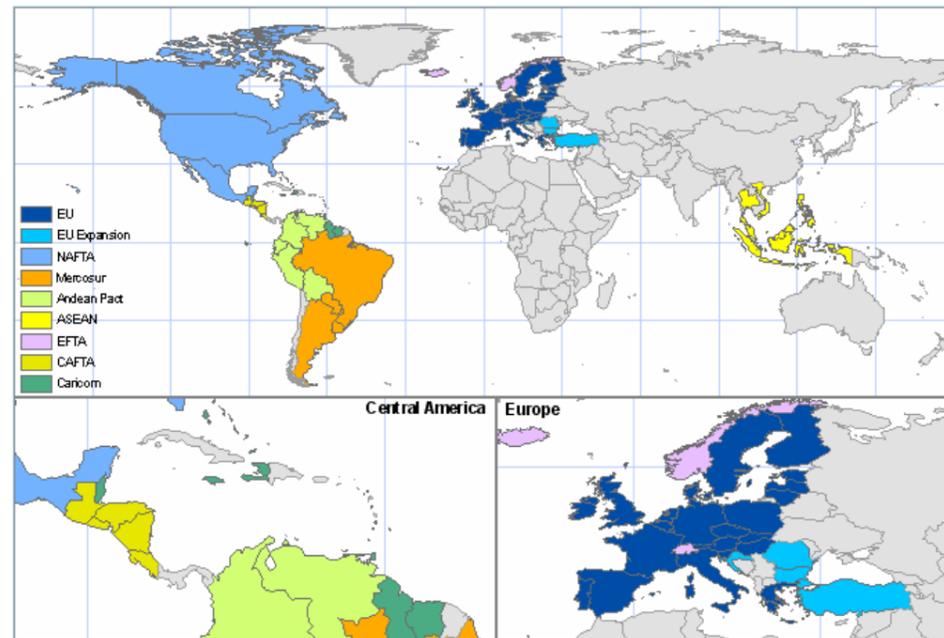


Gambar 1.1 Peta Orientasi Lokasi Pekerjaan

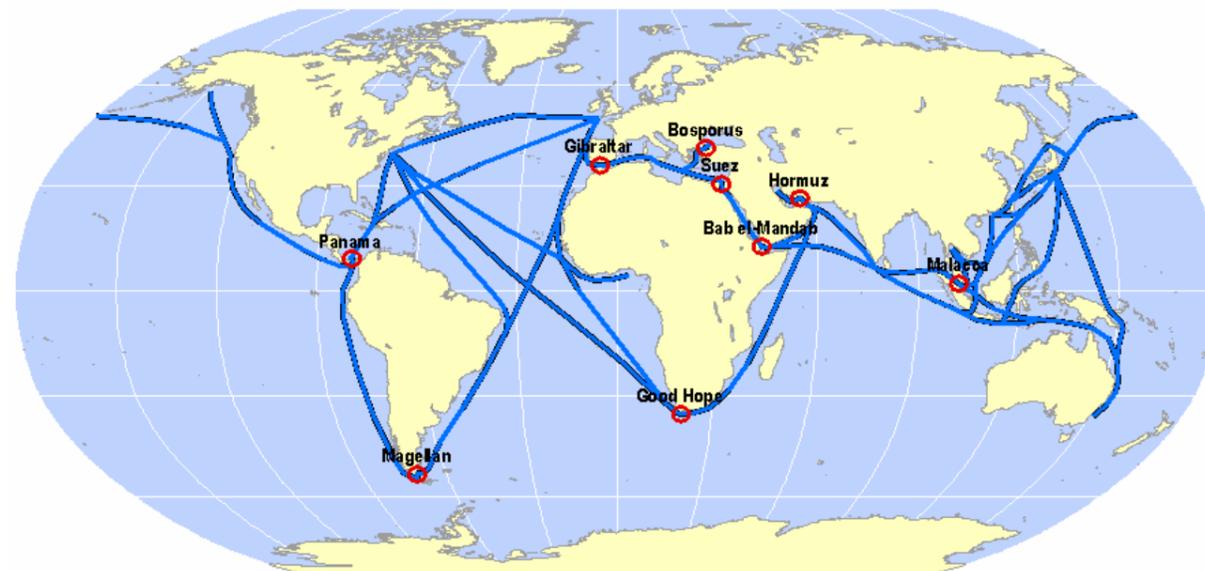
2 Analisis Makro

Pola pelayaran internasional tentu saja sangat dipengaruhi oleh aktivitas perekonomian dan perdagangan di dunia. Aktivitas perekonomian dan perdagangan dunia, baik antar negara secara langsung maupun dibawah jalinan kerjasama antar grup perekonomian menuntut adanya sebuah sistem pendistribusian yang ekonomis, cepat dan efisien. Kebutuhan tersebut sangat menentukan rute pelayaran yang terbentuk. Grup perekonomian yang ada di dunia diperlihatkan pada **Gambar 2.1**, sementara rute pelayaran dunia diperlihatkan pada **Gambar 2.2**.

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



Gambar 2.1 Grup Perekonomian negara-negara di dunia



Gambar 2.2 Rute pelayaran perdagangan dunia

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

Dari segi pasokan bahan baku dan energi tersebut, perairan Indonesia memegang peran yang sangat vital dalam aktivitas distribusi. Hal tersebut menegaskan pentingnya peran perairan Indonesia dalam sistem transportasi dan distribusi komoditas global. Sebagai contoh, kebutuhan energi untuk Asia, India, Malaysia, Thailand, Bangladesh ditransportasikan melalui Alur-alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).

Tahun 1997 penambangan batubara mencapai 1,04 trilyun metric ton. 9,98 trilyun metric ton penambangan batubara terdistribusi di Eropa, 44 % di seluruh Rusia, 28% Amerika Utara, 17% Asia, 5% Australia, 5% Afrika, 1% Amerika Selatan. Didunia sendiri terdapat 16 negara pengeksport dan 20 negara pengimpor batubara. Salah satu Negara pengeksport batubara adalah Indonesia.

Dari keseluruhan ekspor batubara sebagian besar didistribusikan ke Asia timur, Cina, Hongkong, ASEAN, India, dan Asia Selatan. Untuk menekan harga batubara dipasaran sehingga dapat bersaing dengan Negara-negara pengeksport batubara yang lain maka diperlukan jalur khusus untuk menekan biaya transportasi batubara. Salah satu Pelabuhan yang strategis adalah Pelabuhan Linau.

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

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

3 Kondisi Eksisting Pelabuhan Linau

3.1 Pelabuhan Linau dalam Hierarki Pelabuhan Nasional

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

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

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

Tatanan Kepelabuhanan Nasional merupakan dasar dalam perencanaan pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian pelabuhan di

seluruh Indonesia, baik pelabuhan laut, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan sungai dan danau, pelabuhan daratan dan pelabuhan khusus yang bertujuan:

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

Penetapan Tataan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud dalam *Pasal 3* dilakukan dengan memperhatikan:

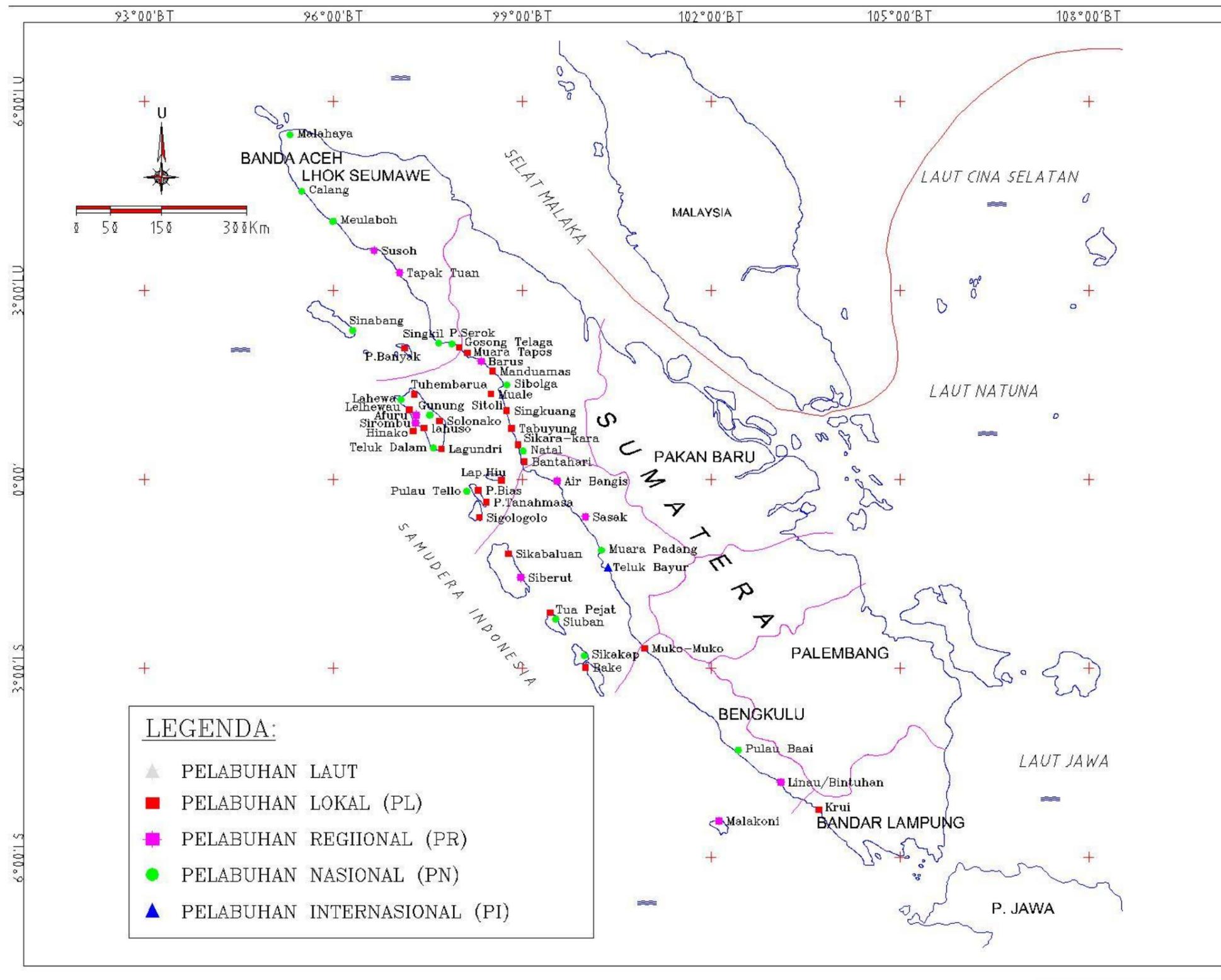
- a) Tata ruang wilayah.
- b) Sistem transportasi nasional.
- c) Pertumbuhan ekonomi.
- d) Pola jalur pelayanan angkutan laut nasional dan internasional.
- e) Kelestarian lingkungan.
- f) Keselamatan pelayaran.
- g) Standarisasi nasional, kriteria dan norma.

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

- a) Berperan sebagai pengumpan angkutan peti kemas nasional.
- b) Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang umum nasional.
- c) Berperan melayani angkutan peti kemas nasional di seluruh Indonesia.
- d) Berada dekat dengan jalur pelayaran nasional ± 50 mil.
- e) Kedalaman minimal pelabuhan -7 m LWS.
- f) Memiliki dermaga multipurpose minimal panjang 150m, mobile crane atau skipgear kapasitas 50 ton.
- g) Jarak dengan pelabuhan nasional lainnya 50 – 100 mil.

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

Dari **Gambar 3.1** dapat dilihat bahwa Pelabuhan Linau termasuk kedalam kategori pelabuhan regional. Pembangunan Pelabuhan Linau diharapkan dapat berkembang dari pelabuhan regional menjadi pelabuhan nasional dan komoditi utama yang dilayani batubara, CPO, dan hasil-hasil perkebunan daerah hinterland yang lain.



Gambar 3.1 Hierarki peran dan fungsi pelabuhan di pantai barat Sumatera

3.2 Daerah Hiterland

Wilayah Hiterland Pelabuhan Linau meliputi wilayah Kabupaten Kaur, Kabupaten Bengkulu Selatan, Kecamatan Enggano di Kabupaten Bengkulu Utara, Kabupaten Ogan Komering Ulu (OKU) Selatan Provinsi Sumatera Selatan, dan Kabupaten Lampung Barat Provinsi Lampung. Potensi daerah *hiterland* ini dapat dilihat dari sektor pertanian, perkebunan, serta peternakan.

Untuk sektor pertanian komoditas yang paling dominan didaerah *hinterland* adalah padi, sedangkan untuk sektor perkebunan terdapat beberapa komoditas yang dominan seperti kelapa sawit, karet, kopi dan lada. Komoditas kelapa sawit terutama diproduksi didaerah Lampung Barat dan Bengkulu Selatan.

3.3 Fasilitas Pelabuhan Linau

Pelabuhan Linau berada di kota Bintuhan Kabupaten Kaur, Bengkulu. Secara Geografis Pelabuhan ini terletak di 04°50'30" LS dan 103°24'57" BT. Lokasi yang terlindung menjadikan pelabuhan ini sebagai pelabuhan alami. Perairan di sekitar Pelabuhan Linau sendiri sejak pertama kali dibuat yaitu tahun 1993 sampai saat ini, tepatnya tahun 2007 hanya sedikit mengalami pendangkalan. Linau dibatasi oleh Tanjung Linau di sebelah selatan.

Selain keuntungan sebagai pelabuhan alami yang hanya mengalami sedikit pendangkalan, di daerah ini mempunyai kendala dalam pengembangannya di daerah daratan. Daerah daratan Pelabuhan Linau merupakan dataran rendah pesisir, namun daerah sekelilingnya merupakan perbukitan bagian dari Bukit Barisan. Hal itu membuat pengembangan pelabuhan tidak bisa dilakukan secara maksimal di daerah daratan.



Gambar 3.1 Peta Kondisi di sekitar Pelabuhan Linau
Sumber: www.googleearth.com

Pelabuhan Linau Bintuhan merupakan pelabuhan regional yang tidak diusahakan (dikelola oleh pemerintah), Luas lahan eksisting pelabuhan linau adalah 6.4 Ha dengan sarana, prasarana dan fasilitas sebagai berikut:

- Kantor : type 100
- Rumah Dinas : type 50
- Jalan masuk/ keluar : 267,5 x 6 m
- Dermaga : 70 x 8 m, kedalaman -10 MLS
- Trestle : 25 x 4 m
- Lap. Penumpukan : 106 x 80,26 m
- Gudang : 24 x 12,5 m
- Mooring Buoy : 2 unit
- Pagar kawat duri : 2.800 m
- Rumah genset : 16 m²/ unit
- Genset : 1 unit
- Lampu Penerangan : 9 buah
- Rumah pompa : 6 m²
- Pompa air : 2 unit 2 PK
- Reservoir air : Kapasitas 100 ton

3.4 Arus Lalu Lintas Muatan di Pelabuhan Linau

Kegiatan lalu lintas kapal selama periode 1993-2002 dapat dilihat pada tabel 4.1. Kunjungan kapal ke Pelabuhan Linau terjadi penurunan terus menerus. Tercatat pada tahun 1993 yaitu sebanyak 26 ship call dan terus menurun pada tahun 2002 yaitu menjadi 22 ship call/unit. Oleh karena itu perlu adanya pengembangan dan pendataan produk yang dapat dibawa melalui pelabuhan Linau agar fungsi Pelabuhan tersebut dapat normal terlebih dapat meningkat.

Tabel 3.1 Kegiatan Operasional Pelabuhan Linau

KEGIATAN	TAHUN									
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ship Call (unit)	26	25	24	68	47	25	18	27	22	22
GRT (Ton)	21.694	22.723	19.210	55.060	36.918	13.611	32.527	15.900	10	9.24
Bongkar (Ton)	-	-	-	-	-	-	-	13.955	-	-
Muat (Ton)	16.881	19.694	14.067	52.010	38.734	5.661	11.782	-	-	-