

LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 89 TAHUN 2013
TENTANG
RENCANA INDUK PELABUHAN TEGAL
PROVINSI JAWA TENGAH

1. PENDAHULUAN

Pelabuhan Tegal merupakan Pelabuhan Pengumpul dengan lokasi di Kelurahan Tegalpatri Kesatuan Tegal Barat yang terletak pada koordinat 109° 12' 00" BT dan 66° 51' 00" LS yaitu di Pantai Utara Jawa Tengah yang dapat oleh Pelabuhan Tanjung Emas Semarang di sebelah Timur dan Pelabuhan Cirebon di sebelah Barat. Saat ini kegiatan utama dari pelabuhan ini bukanlah bongkar muat barang melainkan perbaikan kapal atau *docking* yang mana hal tersebut disebabkan oleh masalah pendangkalan pada alur dan kolam sehingga kapal besar tidak dapat singgah.

Mengingat potensi Kota Tegal dan sekitarnya yang menghasilkan berbagai jenis komoditi yang mencakup hasil industri mesin logam dasar dan elektronika, industri kimia dasar, bensin, tekstil, bawang, pala/walita, kerajinan dan sebagainya serta sebagai sentra industri peternakan di Jawa Tengah, maka dengan adanya Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah, pemerintah daerah setempat berupaya untuk mengembangkan kegiatan operasional bongkar muat Pelabuhan Tegal sebagai upaya meningkatkan kembali Pelabuhan Tegal sebagai Pelabuhan Naga.

Saat ini distribusi komoditi dan kebutuhan dari daerah *hinterland* Pelabuhan Tegal masih didominasi oleh kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Emas, Pelabuhan Cirebon dan Pelabuhan Tanjung Priuk. Padahal beberapa potensi yang berhubungan dengan komoditi dan pemenuhan kebutuhan di *hinterland* Pelabuhan Tegal sangat mengancamikan dapat digunakannya Pelabuhan Tegal sebagai pintu gerbang distribusi barang-barang tersebut.

Melalui Studi Rencana Induk Pelabuhan Tegal ini diharapkan dapat dihasilkan suatu gambaran umum pengembangan Pelabuhan Tegal yang memangkinkan tercapainya tujuan utama dari Pelabuhan Tegal sebagai sarana pelayaran distribusi barang dari dan ke luar *hinterland*.

DAFTAR ISI

1. Pendahuluan.....	Ha.	1
2. Kondisi Eksisting Pelabuhan Tegal		
2.1 <i>Hinterland</i> dan Kondisi Fisik Pelabuhan Tegal.....		2
2.2 Pelabuhan di Sekitar Pelabuhan Tegal.....		4
3. Tinjauan Aspek Kebijakan & Rencana Pengembangan yang Terkait		
3.1 Aspek Hukum		4
3.2 Aspek Ekonomi, Kependudukan dan Sumber Daya Manusia		4
3.3 Aspek Teknis Operasional dan Keselamatan Pelayaran		5
3.4 Aspek Pengembangan Pelayaran dan Kondisi Alam		5
3.5 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota (RTRW-K) Tegal Tahun 2011-2031		5
3.6 Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029		5
4. Analisis Anus Barang, Jumlah Kedatangan Kapal dan Penumpang		
4.1 Realisasi Anus Barang dan Kunjungan Kapal.....		5
4.2 Analisis Proyeksi Bongkar Barang di Pelabuhan Tegal.....		5
4.3 Proyeksi Muat Barang di Pelabuhan Tegal.....		6
4.4 Realisasi dan Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Tegal.....		7
5. Kebijakan dan Rencana Pengembangan Pelabuhan Tegal		8
6. Rencana Induk (<i>Master Plan</i>) Pelabuhan		
6.1 Kapal Rencana Pelabuhan Tegal		9
6.2 Rencana Tahapan Pengembangan		9
7. Kajian Ekonomi dan Finansial.....		17
8. Pokok Kajian Terhadap Lingkungan		
8.1 Kondisi Saat Ini.....		17
8.2 Prakiraan Dampak dan Langkah-Langkah Penanggulangan		17



Gambar 1.1. Peta Area *Hinterland* Pelabuhan Tegal

2. KONDISI EKSTING PELABUHAN TEGAL

2.1 Hinterland dan Kondisi Fisik Pelabuhan Tegal

2.1.1 Hinterland Pelabuhan Tegal

Mengingat lokasi dari Pelabuhan Tegal yang diupit oleh Pelabuhan Cirebon dan Pelabuhan Tanjung Emas, maka daerah yang menjadi *hinterland* Pelabuhan Tegal adalah daerah yang mana memiliki akses jalan darat terdekat terhadap Pelabuhan Tegal apabila dibandingkan dengan kedua pelabuhan yang mengupitnya. Adapun beberapa daerah tersebut mencakup Kabupaten Brebes, Kota dan Kabupaten Tegal, Kabupaten Pemalang, Kabupaten Pekalongan, Kabupaten Bumi Ayu bagian Utara dan Kabupaten Purbalangga bagian utara.

Komoditi utama dari *hinterland* Pelabuhan Tegal adalah industri ternak unggas dan industri pertanian serta beberapa komoditi industri menengah. Adapun kebutuhan utama dominan pada area *hinterland* yang berhubungan dengan komoditinya adalah pakan ternak, pupuk pertanian dan kayu.



Gambar 2.1 *Hinterland* Pelabuhan Tegal

2.1.2 Kondisi Fisik Pelabuhan Tegal

Fasilitas dan Kegiatan Utama

Secara umum Pelabuhan Tegal telah memiliki fasilitas kepelabuhanan yang memenuhi kelengkapan teknis, namun permasalahan sedimentasi mengakibatkan pendangkalan yang cukup besar pada alur dan kolam sehingga kapal yang dapat singgah hanya kapal dengan kedalaman layar maksimum adalah kurang dari 5 m.

Terkait dengan permasalahan di atas, sisi lain dari kegiatan utama Pelabuhan Tegal adalah maraknya perbaikan dan pembuatan kapal (*docking*) yang dilakukan oleh beberapa perusahaan galangan kapal nasional yang mana mampu melayani permasalahan perbaikan kapal sampai dengan kapasitas 5000 DWT serta telah mendapat pengakuan dan kepercayaan dari sebagian besar perusahaan pemilik kapal sehingga tercipta suatu *mainstream* bahwa Pelabuhan Tegal merupakan pusat industri *dock* untuk kapal nasional berukuran kecil sampai sedang. Eksistensi Pelabuhan Tegal sebagai pusat kegiatan *docking* tersebut ditunjang dengan adanya beberapa faktor sebagai berikut:

1. Sumberdaya manusia handal yang telah lama menekuni industri *docking* di Kota Tegal dengan hasil pekerjaan yang terkenal cepat dan baik kualitasnya.
2. Tersedianya beberapa pabrik pembuatan *sparepart* kecil seperti baut dan kumparan mesin pembangkit pada kapal di Kota Tegal.
3. Banyaknya bengkel perbaikan *propeller* kapal yang ada di sekitar lokasi Pelabuhan Tegal.
4. Banyaknya akses jalan darat yang menghubungkan sumber produksi *part* baja sebagai bahan baku pembuatan kapal yang berasal dari Pelabuhan Sunda Kelapa dan PT Krakatau Steel di Cilegon.

Beberapa kapal dengan ukuran besar yang menyinggahi Pelabuhan Tegal mayoritas adalah *Landing Craft Tank* (LCT) yang mana hanya untuk keperluan *docking*, sedangkan kapal yang singgah untuk melakukan bongkar muat didominasi oleh kapal pelayaran rakyat dengan ukuran rata-rata 300 DWT yang mana komoditi bongkar utama adalah kayu, sedangkan komoditi muatnya adalah sembako. Jenis kapal lainnya adalah kapal nelayan samudera ukuran 70 DWT yang mana berkecukupan untuk melakukan pelalangan ikan hasil tangkapannya di TPI yang tersedia di Pelabuhan Tegal.

Dengan kata lain saat ini kegiatan utama di Pelabuhan Tegal adalah kegiatan *docking* kapal. Adapun fasilitas eksisting Pelabuhan Tegal dapat dilihat pada Tabel 2.1 sedangkan gambaran umum dari *layover* Pelabuhan Tegal dapat dilihat pada Gambar 2.2.

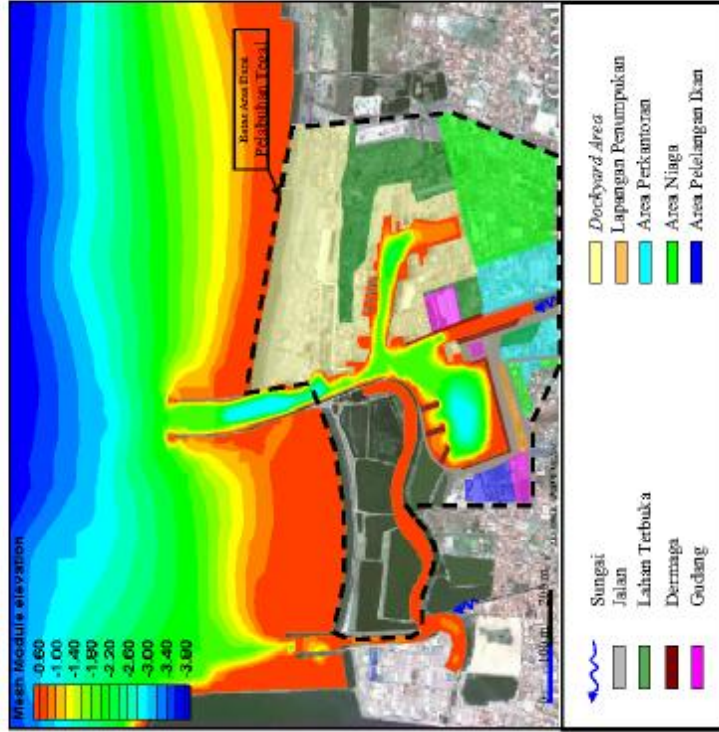
Tabel 2.1 Fasilitas Eksisting Pelabuhan Tegal

No	Uraian	Satuan	Besaran
1	Kolam Pelabuhan		
	- Luas	Ha	10
	- kedalaman	MLWS	-3
2	Penahan Gelombang Barat		
	a. Penahan Gelombang Barat		
	- Panjang	M2	695
	- Lebar	M	1,40
	- Tinggi	M	1,80
	b. Penahan Gelombang Timur		
	- Panjang	M2	526
	- Lebar	M	1,40
	- Tinggi	M	1,80
3	Alur Pelayaran		
	- Panjang	M	1.000
	- Lebar	M	50
	- Luas	M2	50.000
	- Kedalaman	M	-3

Tabel 2.2 Beberapa Perusahaan Dockyard di Pelabuhan Tegal

No	Nama Perusahaan	Kapasitas
1	PT. Sarana Bahari Shipyard	30 GT - 5000 GT
2	PT. Samudra Marindo Shipyard	30 GT - 1000 GT
3	PT. Pantar Mula Semesta	30 GT - 1000 GT
4	PT. Bina Mina Bhirawa	30 GT - 500 GT
5	CV. Citra Bahari	30 GT - 500 GT
6	PT. Tegal Shipyard Utama	30 GT - 500 GT
7	PT. Sunat Berpantang	30 GT - 300 GT
8	PT. Dyakaria Loyd	30 GT - 100 GT
9	PT. Tiria Raya Mina	30 GT - 100 GT
10	Dok KUD Karya Mina	30 GT - 100 GT
11	H Diklin	30 GT - 100 GT

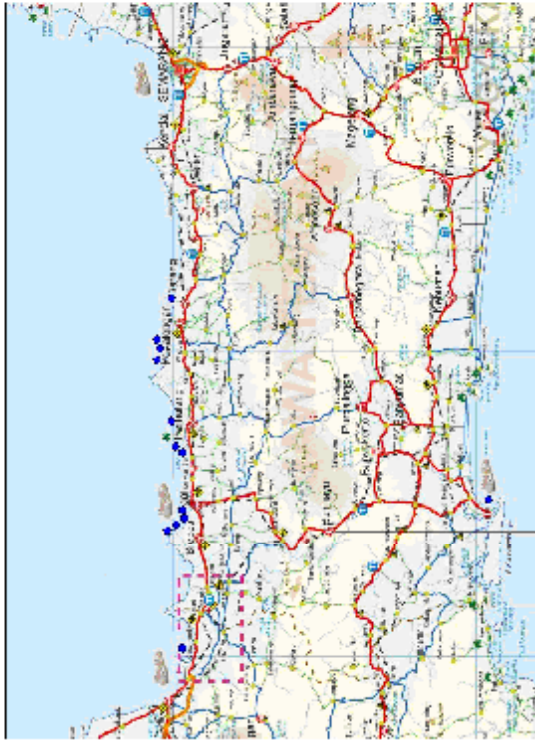
Sumber: PT. Pelindo III Cabang Tegal



Gambar 2.2 Layout Pelabuhan Tegal

4	Tambahan / Dermaga			
	a. Dermaga Beton 1 Tahun 1980			
	- Panjang	M		132
	- Lebar	M		10
	- Tinggi	M		4
	- Luas	Ha		0,132
	- Daya dukung	Ton/M2		2
	- Kedalaman	MLWS		-3
	b. Dermaga 2			
	- Panjang	M		240
	- Lebar	M		10
	- Tinggi	M		3,50
	- Luas	Ha		0,26
	- Daya dukung	Ton/M2		2
	- Kedalaman	MLWS		-3,5
	c. Dermaga Beton Pelayaran rakyat 2 buah tahun 1996			
	- Panjang masing-masing	M		50
	- Lebar masing-masing	M		10
	- Tinggi	M		4
	- Luas keseluruhan 2 buah	Ha		0,1
5	Pinggiran Pelabuhan Tegal / Talud			
	- Panjang	M		1.680
	- Tinggi	M		1,80
	- Kedalaman	MLWS		-3,5
6	Fasilitas Penumpukan			
	a. Gudang Lini 1 Tahun 1953			
	- Panjang	M		30
	- Lebar	M		28
	- Luas	Ha		0,084
	- Daya dukung	Ton/M2		1,50
	b. Lapangan Penumpukan Lini I			
	- Panjang	M		195
	- Lebar	M		14,36
	- Luas	Ha		0,28
	- Daya dukung	Ton/M2		0,5
7	Tanah / Bangunan			
	a. Tanah darat	Ha		112
	b. Bangunan pertokoan tahun 1908	Ha		0,097
	c. Bangunan masjid dan perkantoran tahun 1996	Ha		0,0835
8	Perairan			
	- Kepentingan	Ha		15,472
	- Lingkungan	Ha		12,320
9	TOTAL DARATAN	Ha		113,0365

Sumber: PT. Pelindo III Cabang Tegal



Gambar 2.3 Pelabuhan Lain di Sekitar Pelabuhan Tegal

Pasang Surtut dan Arus
 Waktu tolok : GMT + 07.00
 Sifat Pasut : Harian Ganda

Tinggi air rata-rata pasang purnama 102 cm, dan pada pasang rata-rata. Pada saat pasang purnama maka kecepatan arus pada air pelayaran antara Pelabuhan Tegal mencapai 3,25 m/s dan saat normal adalah 0,31 m/s.

Sedimentasi

Analisis sedimentasi menunjukkan bahwa pada air dan sedimen Pelabuhan Tegal, surut, proses sedimentasi yang sangat besar, hal tersebut disebabkan oleh posisinya yang berada pada jalur sungai sehingga saat musim penghujan sedimen yang dibawa oleh air sungai dalam jumlah besar akan mengendap. Adapun pada saat musim kemarau dimana debit sungai menjadi kecil proses sedimentasi cenderung berada pada daerah muara air yang masih la. Akibatnya disekitar muara sedimen sejajar pantai yang terjebak dan akhirnya mengendap.

Cuaca

Suhu rata-rata di lokasi Pelabuhan Tegal berkisar 28° C dan hujan rata-rata bulan November sampai dengan Maret. Adapun kolam pelabuhan sangat baik karena dari arah barat gelombang karena posisinya yang cenderung seperti teluk. Kondisi takaran udara rata-rata di kawasan pelabuhan ini berkisar antara 1009 mb – 1013 mb sedangkan kelembaban udara berkisar 70% sampai dengan 80%.

Penglihatan

Jarak penglihatan mendatar umumnya baik, dapat mencapai lebih dari 10 Km. Pada saat hujan dan berkabut penglihatan hanya dapat mencapai kurang dari 5 Km.

2.2 Pelabuhan Lain di Sekitar Pelabuhan Tegal

Adapun jumlah pelabuhan yang berada di sekitar Pelabuhan Tegal, sangat banyak yang antara mayoritas merupakan pelabuhan perikanan (PPI), namun selain dari itu pada ini terdapat juga terminal khusus untuk bongkar batubara. Adapun untuk tipe Pelabuhan Naga maka sebagai mana telah disebutkan sebelumnya terdapat Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang. Pelabuhan Cebu dan Pelabuhan Cilacap seperti ditunjukkan pada Gambar 2.3. Pada gambar tersebut PPI dilambungkan dengan notasi lingkaran warna biru sedangkan Pelabuhan Naga dilambungkan dengan gambar kapal.

Tabel 2.3 Beberapa Pelabuhan Lain di Sekitar Pelabuhan Tegal

No	Nama Kabupaten	Nama Pelabuhan
1	Pelabuhan Umum	
	a. Kota Semarang	Pelabuhan Tanjung Emas
	b. Kota Cirebon	Pelabuhan Cirebon
	c. Kota Cilacap	Pelabuhan Cilacap
2	Pelabuhan Perikanan Indonesia	
	a. Kabupaten Cirebon	PPI Gebang
	b. Kabupaten Brebes	PPI Krakahan, PPI Surangetan, PPI Kunir
	c. Kabupaten Tegal	PPI Surodadi
	d. Kota Tegal	PPI Pelabuhan, PPI Jeger, PPI Belatargaja
	e. Kabupaten Pemalang	PPI Tanjungharau, PPI Aser, PPI Mangrove, PPI Karang
	f. Kabupaten Pekalongan	PPI Wonoreto, PPI PPKP Pekalongan, PPI Misa

Sumber: BPS Semarang

3. TINJAUAN ASPIK KIBLAHAK & RENCANA PENGEMBANGAN YANG TERKAIT

3.1 Aspek Teknik

Keluaran Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelabuhan, Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Keperluan dan Prasyarat Daerah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Kawasan Jasa Kosong Wilayah Persepsi Jawa Tengah Tahun 2008-2020 serta Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tegal Tahun 2011 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 412 Tahun 2011 Tentang Rencana induk Pelabuhan Nasional (RPN) maka Pelabuhan Tegal merupakan pelabuhan pengumpul yang dibutuhkan yang perlu untuk perluasan, pemeliharaan dan pemaksimalan. Adapun diperluasnya di kawasan Penyelenggaraan Pelabuhan tersebut ini akan sangat berpengaruh dan dibutuhkan Pelabuhan Tegal. Kondisi geografis yang ada adalah fungsi logistik sebagai salah satu dari oleh Pelabuhan sebagai dasar Hak Penyelenggaraan Lantai (HPL) sehingga model model pelabuhan yang berkembang akan akan tahun 2011 maka lahar pelabuhan tersebut akan direalisasikan kepada Kantor Keresiditan dan Daerah Pelabuhan Kelas IV Tegal.

3.2

Aspek Ekonomi: Kependudukan dan Sumber Daya Manusia
 Berdasarkan data aspek ekonomi, kepadatan dan SDM maka Pelabuhan Tegal merupakan pelabuhan yang sangat baik dan layak, hal tersebut berdasarkan atas kelayakannya dan kelayakannya sebagai pusat industri, pertanian, perikanan dan perikanan. Kebijakan pertumbuhan pemukiman yang berkembang dan terselenggara hasil dari pemukiman sangat penting dalam menyediakan sumber daya manusia yang dapat berlist di area pelabuhan perhubungan Pelabuhan Tegal

3.3 Aspek Teknis Operasional dan Keselamatan Pelayaran

Secara teknis operasional, pelabuhan dan keselamatan pelayaran maka kondisi eksisting Pelabuhan Tegal tergolong memiliki resiko yang tinggi karena arus yang besar pada alur dan kolam saat musim penghujan dan terjadinya sedimentasi yang tinggi, namun dengan terlaksananya rencana pengembangan dan pemeliharaan maka hal tersebut dapat diatasi sehingga Pelabuhan Tegal akan layak secara teknis operasional pelabuhan dan keselamatan pelayaran.

3.4 Aspek Pengembangan Pelayaran dan Kondisi Alam

Posisi Pelabuhan Tegal yang berada di wilayah jalur Pantura yang mana terdapat moda angkutan darat yang sangat baik dan juga banyaknya keberadaan pelabuhan lainnya di sepanjang wilayah tersebut menyebabkan Pelabuhan Tegal memiliki banyak kompetitor sehingga dalam segi aspek pengembangan pelayaran akan dirasa kurang memiliki potensi yang baik untuk berkembang. Oleh karena itu dengan keberadaan Pelabuhan Tegal sebagai pelabuhan pengumpul maka diproyeksikan pelayarannya hanya terbatas pada angkutan barang antar pulau. Adapun dari sisi kondisi alam maka dengan masih banyaknya lahan darat yang belum dikembangkan dan posisi kolam pelabuhan yang terlindung dari serangan gelombang maka Pelabuhan Tegal memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan wilayah daratan maupun perairannya.

3.5 Rencana Tata Ruang Wilayah Kota (RTRW-K) Tegal Tahun 2012

Pada Tata Ruang Wilayah Kota Tegal tahun 2011-2031, telah disebutkan bahwa kawasan Pelabuhan Tegal akan digalakkan kembali pembangunannya guna mewujudkan kembali Pelabuhan Tegal sebagai Pelabuhan Niaga mengingat potensi pelayarannya yang besar. Oleh karena itu area Pelabuhan Tegal akan dikaji dan dikukuhkan lagi tata ruang pengembangannya oleh Pemerintah Kota Tegal. Hal tersebut sesuai dengan dukungan Pemerintah Daerah melalui surat rekomendasi dari Walikota Tegal Nomor 650/003 tanggal 7 April 2010 perihal Rekomendasi RTRW Kota Tegal dan RTRW Provinsi Jawa Tengah.

3.6 Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029

RTRW Provinsi Jawa Tengah terkini telah memuat rencana pembangunan pelabuhan umum di Kota Tegal. Hal tersebut dilakukan sebagai bentuk pengembangan kawasan Tegal sebagai kota bahari yang memiliki potensi pelayaran yang besar bagi sektor industri di *hinterlandnya*, dengan telah mendapatkannya persetujuan Rekomendasi dari Gubernur Provinsi Jawa Tengah No.500/5609 tanggal 1 April 2013 Perihal Kesesuaian Konsep Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tegal dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Tengah.

4. ANALISIS ARUS BARANG DAN JUMLAH KEDATANGAN KAPAL

4.1 Realisasi Anus Barang dan Kunjungan Kapal

Saat ini kondisi realisasi arus barang yang terjadi di Pelabuhan Tegal sangatlah sedikit. Aktifitas bongkar muat barang yang secara reguler berlangsung adalah bongkar ikan dari kapal nelayan samudera yang mana waktu kegiatannya adalah ketika pagi hari. Namun ketika siang hari hampir 97% dari dermaga yang tersedia tidak dilihat adanya aktifitas bongkar muat barang. Kegiatan bongkar barang lainnya yang ada adalah jenis kayu yang mana digunakan untuk kebutuhan perusahaan meubel dan material perbaikan kapal keberadaannya semakin menurun drastis selama 3 tahun terakhir dan tersebut disebabkan pengetahuan masalah *illegal logging* sehingga pasokan kayu dari luar Jawa juga terbatas. Jenis kapal yang biasanya mengangkut kayu dari luar daerah didominasi oleh kapal pelayaran rakyat dan sedikit kapal pelayaran domestik.

Adapun untuk kegiatan muat barang adalah cenderung mempunyai trend naik secara perlahan yang mana secara garis besar terdiri dari barang kargo umum (*general cargo*) yang digunakan sebagai logistik kapal nelayan samudera saat akan kembali melaut.

Realisasi arus kunjungan kapal pada pelabuhan didominasi oleh kapal nelayan samudera yang melakukan kunjungan hampir dua kali dalam seminggu dengan ukuran 55 DWT, disusul oleh kapal pelayaran rakyat pembawa kayu dan pemuat kargo umum berukuran 90 DWT serta kapal pelayaran domestik yang akan melakukan perbaikan atau *docking* berukuran 1000 DWT.

4.2 Analisis Proyeksi Bongkar Barang di Pelabuhan Tegal

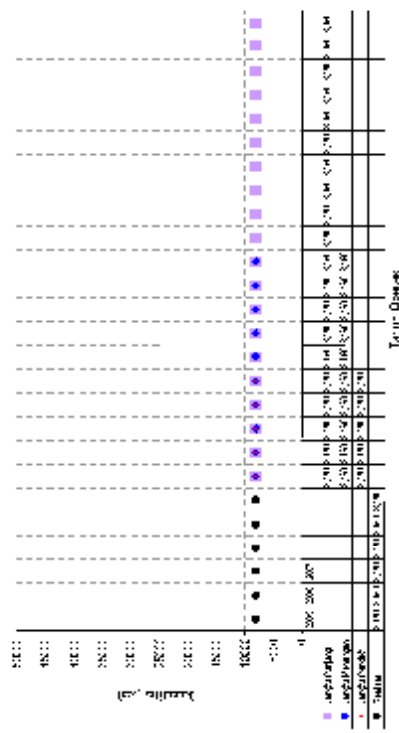
Berdasarkan realisasi bongkar barang eksisting dapat dilihat bahwa jenis barang dominan yang dibongkar di Pelabuhan Tegal adalah kayu dan ikan. Terkait masalah *illegal logging* meskipun terjadi penurunan drastis pasokan kayu dari luar Pulau Jawa, namun berdasarkan informasi yang diperoleh dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tegal, telah terjadi kenaikan lagi namun cukup kecil sehingga diproyeksikan bongkar kayu akan naik 2,70% tiap tahunnya, sedangkan untuk ikan meskipun jumlahnya tergantung pada musim sehingga bersifat fluktuatif namun secara garis besar kenaikan pertahunnya akan mencapai 1,90%.

Potensi bongkar lainnya yang dapat diambil adalah kebutuhan bahan-bahan industri *docking* yang berupa pasir untuk *sandblasting* dan plat baja untuk perbaikan badan kapal yang mana selama ini didatangkan dari Tanjung Priok. Namun terdapat proses ilegal yaitu plat baja tersebut dibawa oleh kapal yang akan diperbaiki itu sendiri dan langsung dibongkar di area *docking* dan tidak dibongkar di dermaga pelabuhan. Oleh karena itu dengan menkemartikan pembangunan terminal khusus barang logistik *docking* maka barang tersebut dapat dijadikan sebagai barang potensi bongkar di Pelabuhan Tegal. Mengingat kebutuhan barang ini tergantung terdapat kapasitas terpasang industri dockyard di Pelabuhan Tegal, maka dengan menkemartikan tidak ada pengembangan kapasitas produksi dapat dikatakan bahwa potensi barang logistik *docking* tersebut akan konstan.

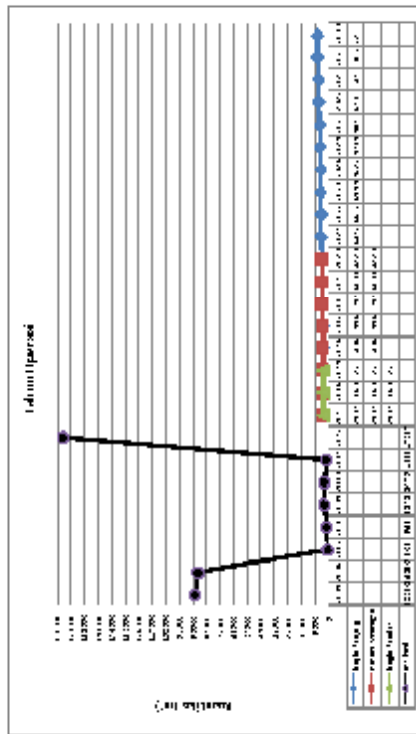
Tabel 4.1 Jenis dan Sumber Data Barang Bongkar di Pelabuhan Tegal

No	Jenis Barang	Sumber Data
1	Kayu	Kantor Pelabuhan Tegal
2	Ikan	Kantor Pelabuhan Tegal
3	Logistik <i>Docking</i>	Indutri <i>Docking</i> di Pelabuhan Tegal

Gambar 4.2 Realisasi dan Proyeksi Anggaran di Pelaksanaan Tegal



Gambar 4.1 Realisasi dan Proyeksi Anggaran Kayu di Pelaksanaan Tegal



4.3 Proyeksi Biaya Bangun di Pelaksanaan Tegal

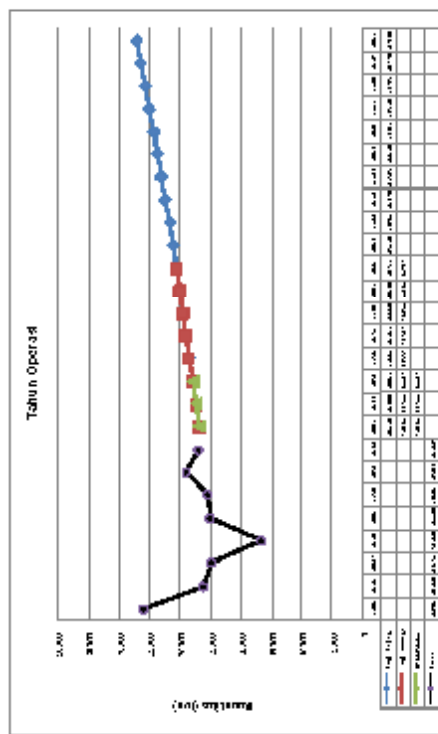
Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa untuk jenis barang yang dirum di Pelaksanaan Tegal saat ini adalah berupa kayu yang akan digunakan di lokasi ini. Biaya yang akan dikeluarkan untuk kayu ini akan meliputi biaya pembelian kayu, biaya angkut, biaya pemrosesan, biaya penyimpanan, biaya pemasaran, biaya administrasi, biaya lain-lain yang akan dikeluarkan. Untuk jenis barang yang dirum ini, biaya yang akan dikeluarkan untuk pembelian kayu ini akan meliputi biaya pembelian kayu, biaya angkut, biaya pemrosesan, biaya pemasaran, biaya administrasi, biaya lain-lain yang akan dikeluarkan. Untuk jenis barang yang dirum ini, biaya yang akan dikeluarkan untuk pembelian kayu ini akan meliputi biaya pembelian kayu, biaya angkut, biaya pemrosesan, biaya pemasaran, biaya administrasi, biaya lain-lain yang akan dikeluarkan.

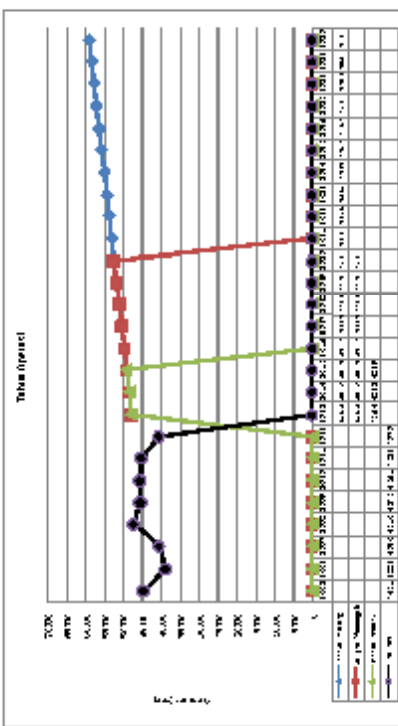
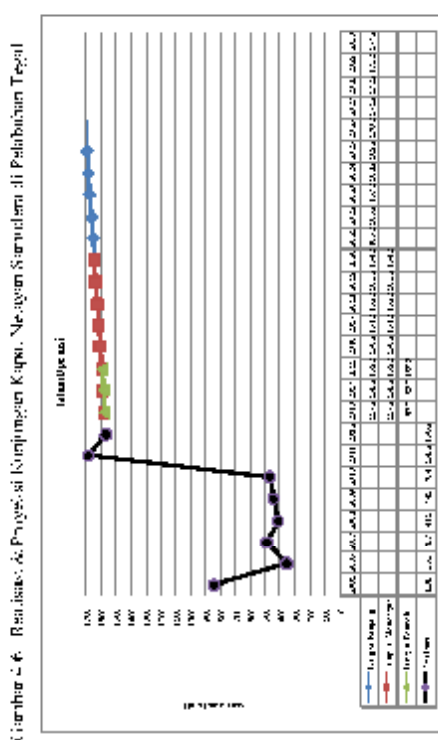
Apabila dilihat kembali untuk Pelaksanaan Tegal dikemudian, maka untuk jenis barang yang dirum ini akan meliputi biaya pembelian kayu, biaya angkut, biaya pemrosesan, biaya pemasaran, biaya administrasi, biaya lain-lain yang akan dikeluarkan. Untuk jenis barang yang dirum ini, biaya yang akan dikeluarkan untuk pembelian kayu ini akan meliputi biaya pembelian kayu, biaya angkut, biaya pemrosesan, biaya pemasaran, biaya administrasi, biaya lain-lain yang akan dikeluarkan.

Adapun besarnya biaya yang akan dikeluarkan untuk jenis barang yang dirum ini akan meliputi biaya pembelian kayu, biaya angkut, biaya pemrosesan, biaya pemasaran, biaya administrasi, biaya lain-lain yang akan dikeluarkan.

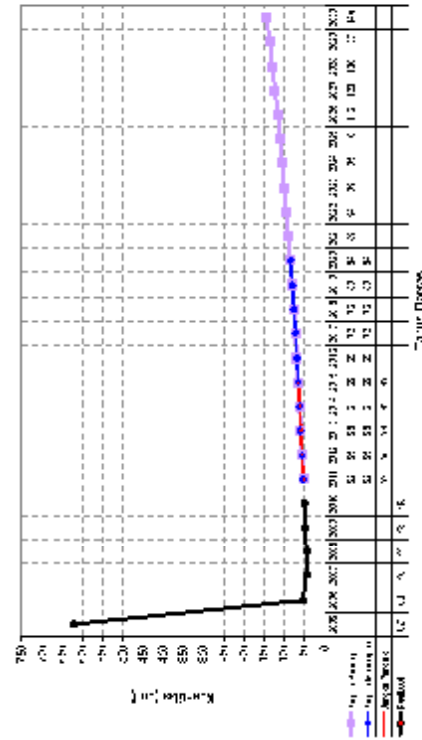
Tabel 4.3 Jenis dan Sumber Data Barang Kayu di Pelaksanaan Tegal

No	Jenis Barang	Sumber Data
1	Kayu Hutan	Perintah III Gubernur Tegal
2	Kayu Hutan	Perintah III Gubernur, Studi Kelayakan Perintah Tegal

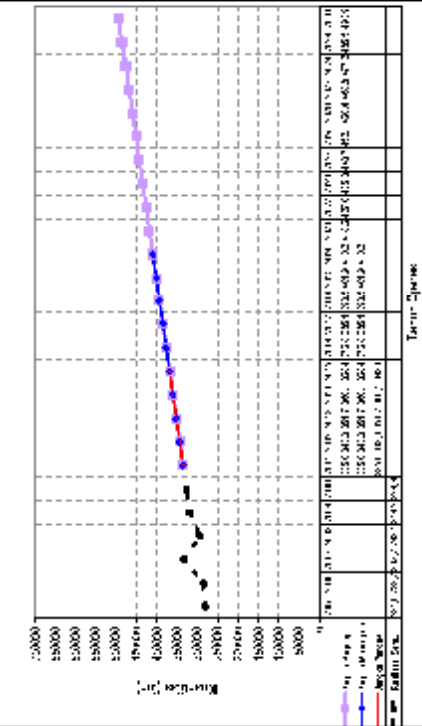




Gambar 4.4 Realisasi dan Proyeksi Kinerja Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Tegay



Gambar 4.5 Realisasi dan Proyeksi Kinerja Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Tegay

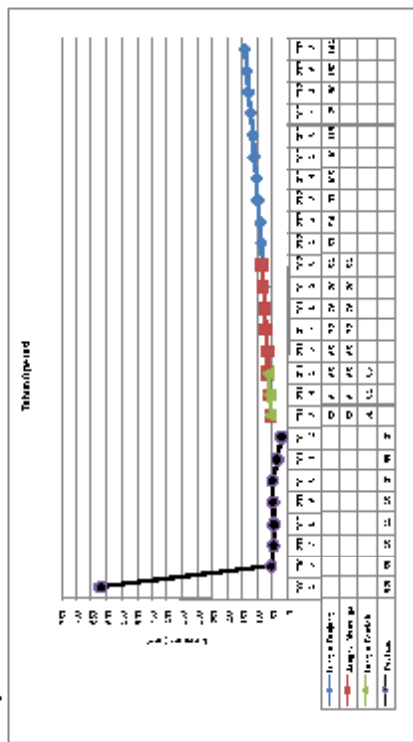


Gambar 4.6 Realisasi dan Proyeksi Kinerja Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Tegay

Adapun untuk proyeksi kinerja pegawai kapal selam yang 1000 DWT direncanakan akan selesai di tahun 2013. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah akan terus meningkatkan pembangunan yang berkaitan dengan kapal selam yang akan dibangun dan perawatannya.

Realisasi dan Proyeksi Kinerja Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Tegay. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah akan terus meningkatkan pembangunan yang berkaitan dengan kapal selam yang akan dibangun dan perawatannya.

1000 DWT tidak dapat dilakukan setiap tahunnya sehingga 17% kapal yang rusak akan disekang.



Gambar 4.10 Realisasi & Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal 1000 DWT di Pelabuhan Tegal Kota Kepulauan Pasuruan

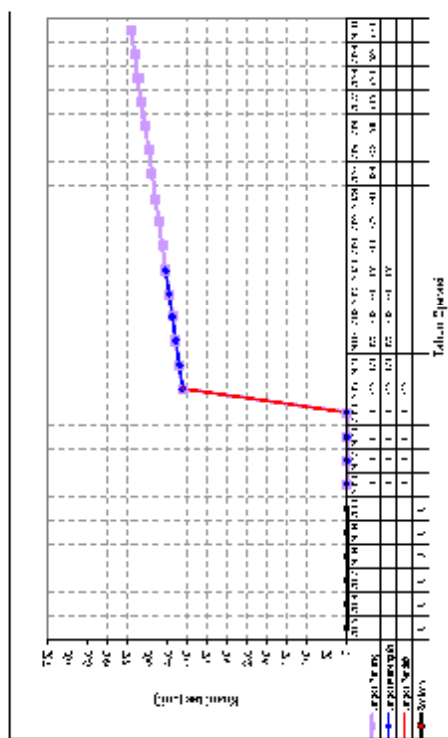
5. RELEVANSI DAN RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN TEGAL

Faktor dengan pertimbangan kondisi strategis di Pelabuhan Tegal yang akses sangat dapat disediakan baik untuk fasilitas dasar kapal-kapal maupun pelayanan dasar tidak hanya untuk keperluan teknis namun juga pelayanan teknis yang dilakukan oleh perusahaan. Untuk itu maka diperlukan studi analisis teknis yang dilakukan oleh perusahaan dan kelola perusahaan kelola analisis pengujian dan perbaikan kapal berdaya di atas 1000 ton. Untuk itu maka diperlukan studi analisis teknis yang dilakukan oleh perusahaan dan kelola perusahaan kelola analisis pengujian dan perbaikan kapal berdaya di atas 1000 ton. Untuk itu maka diperlukan studi analisis teknis yang dilakukan oleh perusahaan dan kelola perusahaan kelola analisis pengujian dan perbaikan kapal berdaya di atas 1000 ton.

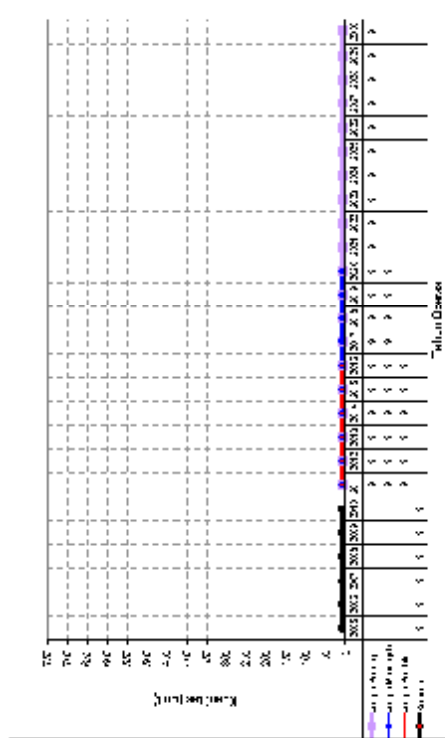
Tabel 5.1 Deskripsi Kegiatan Eksisting di Pelabuhan Tegal

No	Jenis Fasilitas	Detail Kegiatan
1	Air dan Koaal	Ilmu yang digunakan oleh kapal berdaya 500 T setiap area adalah
2	Duraage	Berkas kapal pelayanan dasar dan pelayanan pendukung yang menunjang waktu untuk melau dan perbaikan kapal yang kegiatan
3	Grudang	Pelayanan sebagai: area pelayanan peruk yang tidak mungkin
4	Tanjung	Salah satu kegiatan kapal-kapal di Pelabuhan Tegal dan Gudang
5	TPI dan Pabrik	Terdapat sebagai: kegiatan kapal-kapal yang tidak mungkin
6	Area Niaga	Terdapat sebagai: kegiatan kapal-kapal yang tidak mungkin

Sumber: Angkasa dan Kapal-kapal di Pelabuhan Tegal



Gambar 4.9 Realisasi & Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal General cargo 1000 DWT di Pelabuhan Tegal



Gambar 4.9 Realisasi & Proyeksi Jumlah Kunjungan Kapal General cargo 1000 DWT di Pelabuhan Tegal

Melalui analisis kondisi-kondisi kapal-kapal produksi industri di Pelabuhan Tegal, maka dengan demikian diperlukan studi analisis teknis yang dilakukan oleh perusahaan dan kelola perusahaan kelola analisis pengujian dan perbaikan kapal berdaya di atas 1000 ton.

Tabel 6.1 Kapal Rencana di Pelabuhan Tegal

No	Jenis Kapal	Tonase	Barang Bongkar	Barang Muat
1	Kapal Pelayaran Domestik	1000 DWT	-	Kargo Umum
2	Kapal Pelayaran rakyat	90 DWT	Kayu	Kargo Umum
3	Kapal Nelayan Samudera	55 DWT	Ikan	Kargo Umum
4	Tongkang Logistik <i>Decking</i>	1000 Ton	Pasir <i>Sand Blasting</i>	-

Sumber: *Analisa Konsulten*

6.2 Rencana Tahapan Pengembangan

Rencana pentahapan pengembangan lahan daratan pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 6.2 sampai dengan Gambar 6.6 sedangkan rencana penempatan sarana bantu navigasi pelayaran dapat dilihat pada Gambar 6.7.

Tabel 6.2 Rencana Kebutuhan Perairan

No	Parameter Kapal	Satuan	General cargo	Pelayaran rakyat	Tongkang	Nelayan	Total (Ha)
a	Area Sandar	m ²	2646	450	1029	144	0,4269
b	Area Labuh Tunggu	m ²	5829	0	1029	0	0,6858
c	Area Alih Muat	m ²	17871	0	0	0	1,7871
d	Area Kapal Mati	m ²	17871	0	0	0	1,7871
e	Area Keadaan Darurat	m ²	35897	0	0	0	3,5897
	Belayar	m ²	35897	0	0	0	3,5897
f	Pengerukan Alur dan Kolam Baru	m ³					313.185
g	Pembangunan <i>Breakwater</i>	m					250

Sumber: *Analisa Konsulten*

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa sedimentasi pada alur pelayaran dan kolam Pelabuhan Tegal merupakan masalah utama yang memicu timbulnya masalah lain yang berakhir pada tidak berfungsinya Pelabuhan Tegal sebagaimana mestinya. Fakta lain yang dapat diungkap adalah tidak terfungsinya ketersediaan biaya pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan sebagaimana seharusnya.

Selain itu, mengingat keberadaan lahan di Daerah Lingkungan Kerja (DLK) Pelabuhan Tegal yang sebagian besar masih merupakan HPL Pelindo III secara legal akan berdampak pada terhambatnya proses pembangunan fasilitas pelabuhan yang akan dilakukan oleh pihak Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tegal, sehingga pembangunan fasilitas pelabuhan di lahan yang bukan merupakan HPL Pelindo III merupakan hal penting yang harus direalisasikan.

Mengacu pada daerah yang menjadi HPL Pelindo III di Pelabuhan Tegal maka untuk merealisasikannya adalah dengan melakukan reklamasi untuk membuka lahan baru sebagai titik awal pembangunan fasilitas daratan dan perairan yang akan dikelola oleh pihak Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tegal. Untuk pengembangan lahan daratan Pelabuhan Tegal dapat dilihat pada Tabel 5.2.

Tabel 5.2 Pengembangan Tata Guna Lahan Daratan Pelabuhan Tegal

No	Tahapan	Lingkup Kegiatan	Total
1	Jangka Pendek (2011-2015)	Reklamasi Pertama (13.520 m ²)	1,352 Ha
2	Jangka Menengah (2011-2020)	- Dermaga general cargo (35m x 8m) - Trestle <i>General cargo</i> (40m x 6m) - Kantor Pelabuhan (300m) - Gudang <i>Genaset</i> (120m ²) - Gudang <i>General cargo</i> (400m ²) - Fasilitas Layanan BBM Kapal (360m ²) - Fasilitas Layanan Air Kapal (360m ²) - Fasilitas Pengolahan Limbah (360m ²) - Pengukuhuan Area Pengembangan (3155m ²)	0,028 Ha 0,024 Ha 0,03 Ha 0,012 Ha 0,04 Ha 0,036 Ha 0,036 Ha 0,036 Ha 0,3155 Ha
3	Jangka Panjang (2011-2030)	- Pembangunan Talud (405m) - Reklamasi Ke Dua (33.360m ²) - Pengukuhuan Area Pengembangan (30.810m ²)	0,0405 Ha 3,336 Ha 3,081 Ha

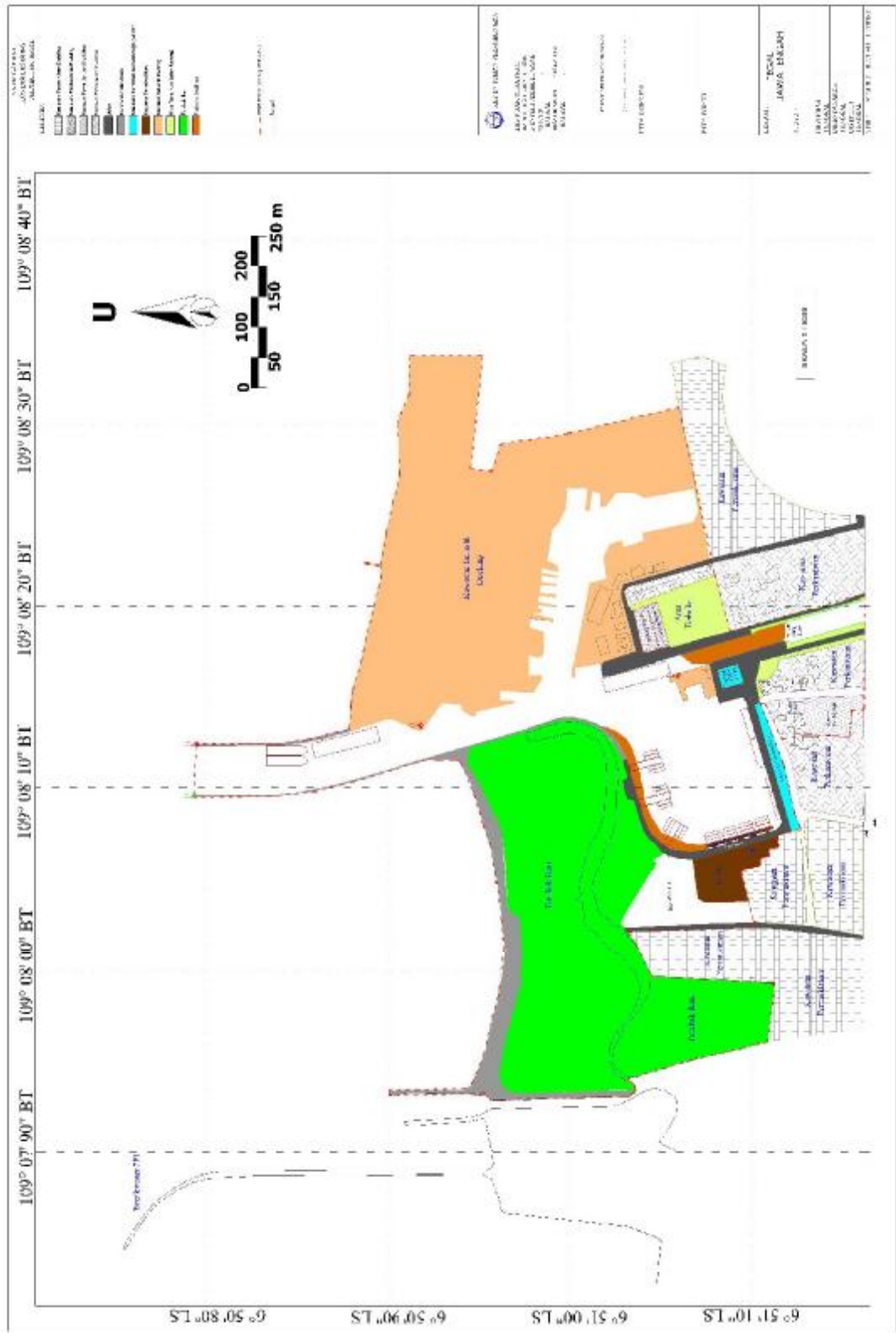
Sumber: *Analisa Konsulten*

6. RENCANA INDUK (MASTER PLAN) PELABUHAN

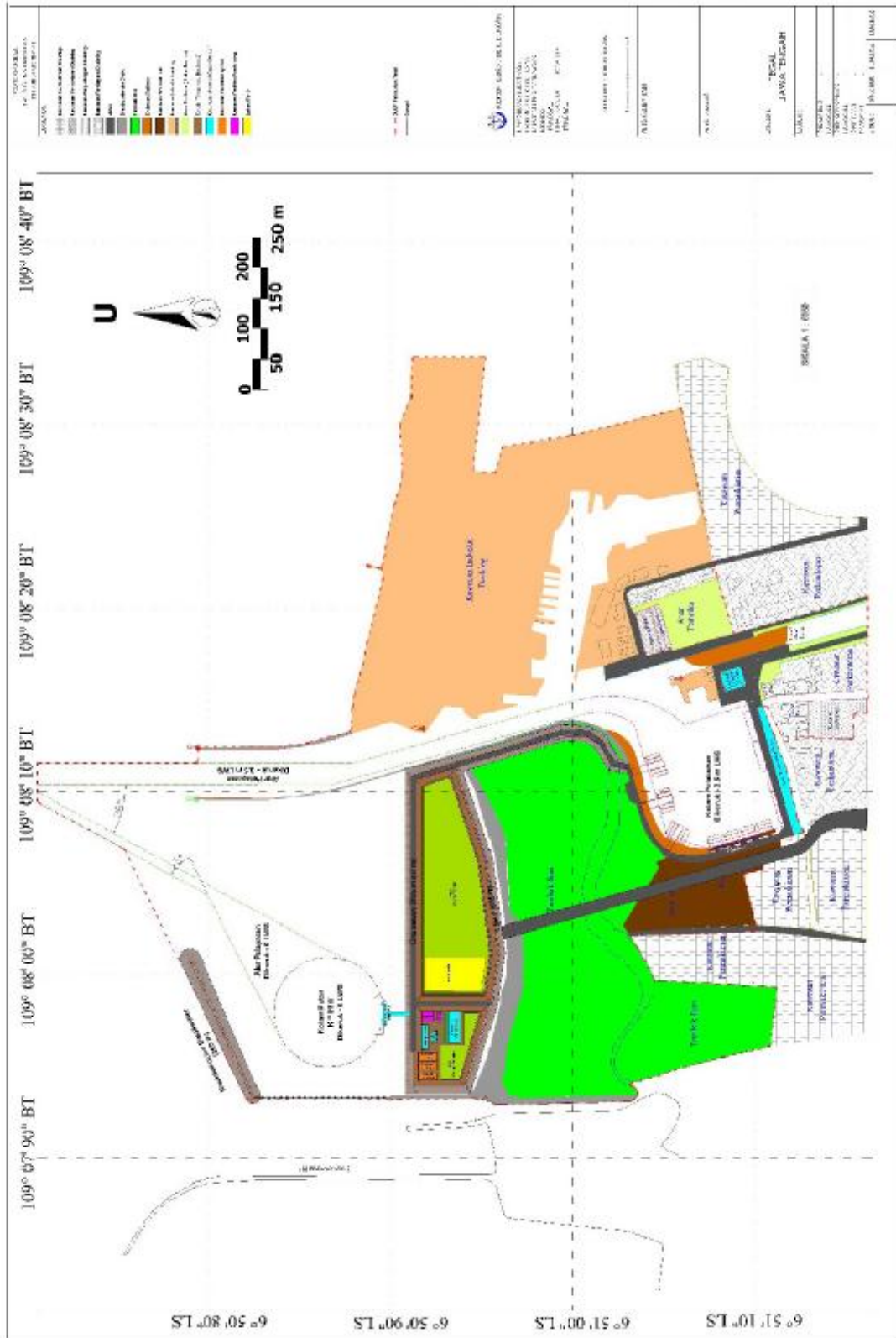
6.1 Kapal Rencana Pelabuhan Tegal

Terkait rencana pengembangan sebagaimana diraikan sebelumnya maka pada Rencana Induk Pelabuhan Tegal ditentukan jenis dan komoditi kapal rencana yang akan dilayani sebagaimana disajikan pada Tabel 6.1.

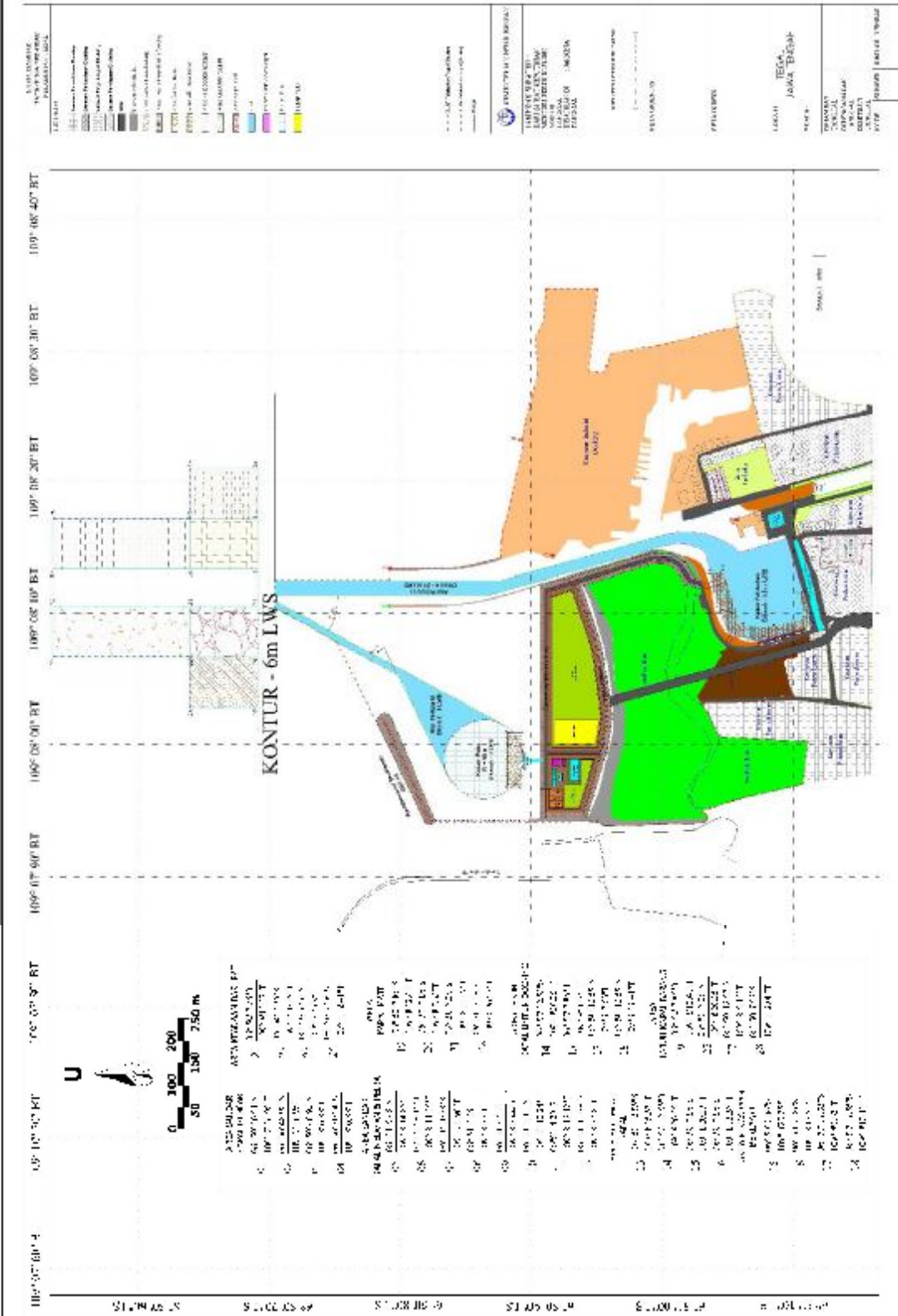
Rencana Induk Palabuhan Tegal, Provinsi Jawa Tengah



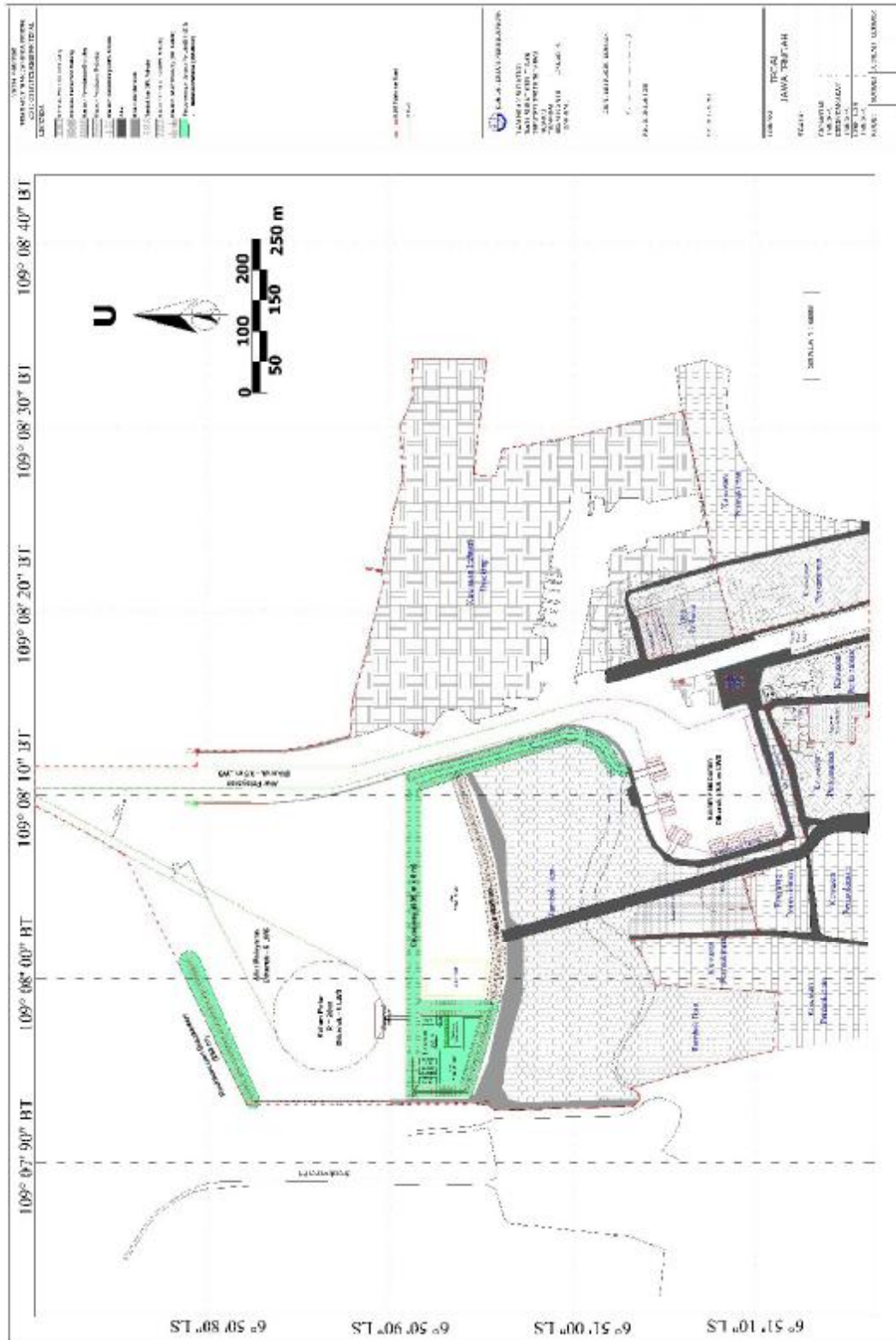
Rencana Induk Pelabuhan Tegal, Provinsi Jawa Tengah



Rencana Induk Pelabuhan Tegal, Provinsi Jawa Tengah

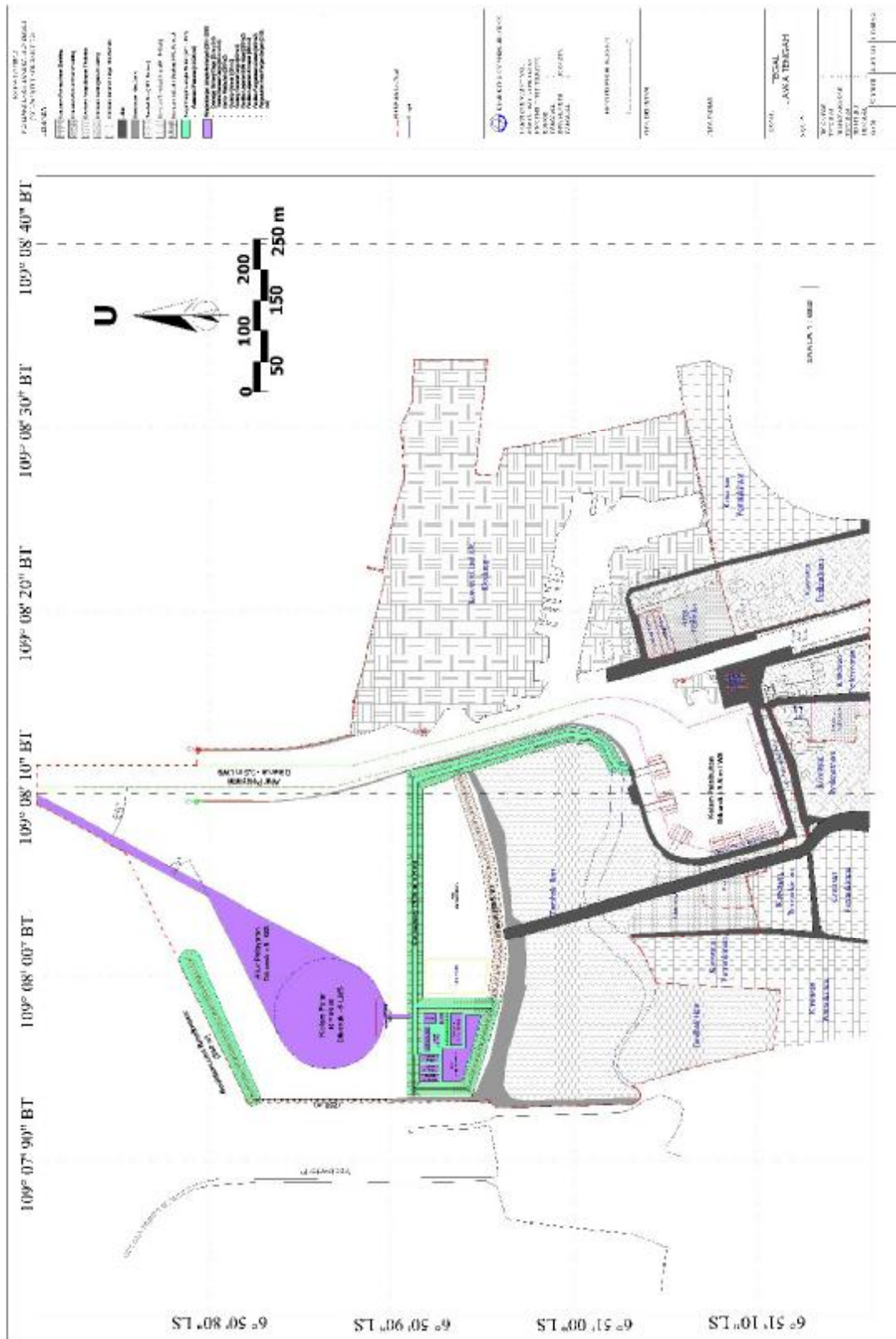


Gambar 6.3 Rencana Tata Guna Perairan Pelabuhan Tegal



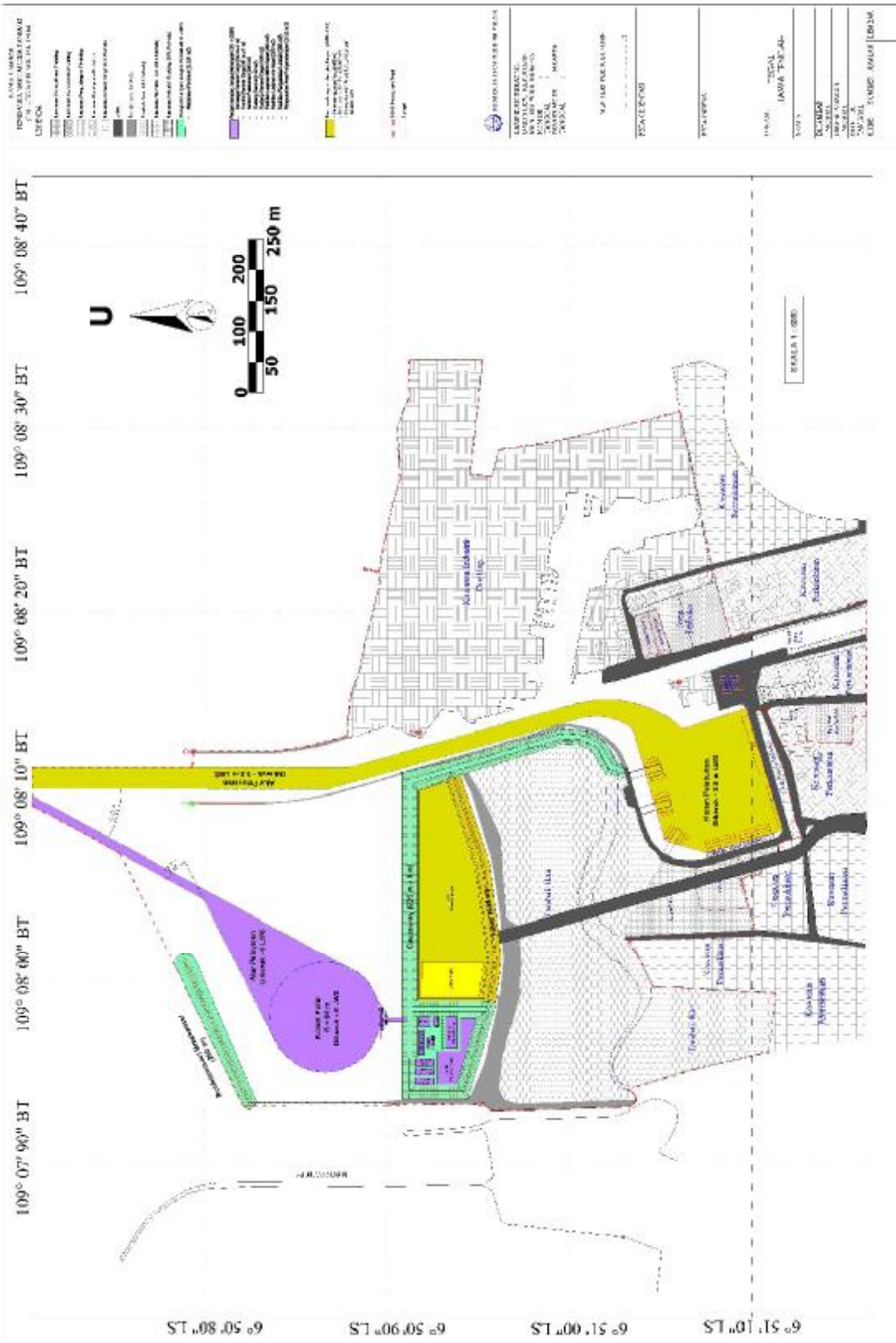
Gambar 6.5 Rencana Pengembangan Tesis Cuna Lahan Daratan Jangka Pendek Pelabuhan Tegal

Rencana Induk Pelabuhan Tegal, Provinsi Jawa Tengah



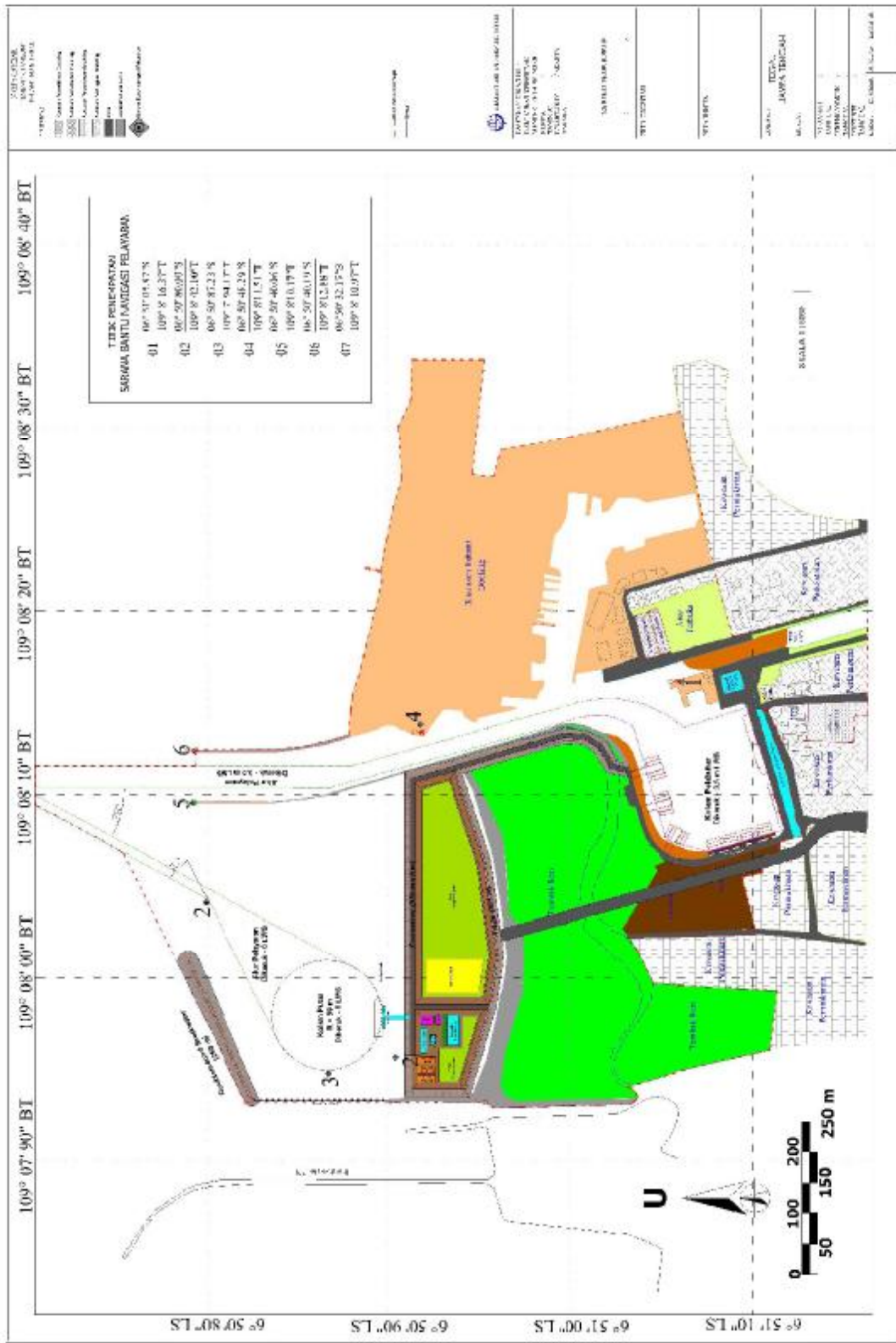
Gambar 6.6 Rencana Pengembangan Tata Gas Lahas Daratan Jangka Menengah Pelabuhan Tegal

Rencana Induk Pelabuhan Tegal, Provinsi Jawa Tengah



Gambar 6.4 Rencana Pengembangan Tata Guna Lahan Daratan Jangkà Panting Pelabuhan Tegal

Rencana Induk Pelabuhan Tegal, Provinsi Jawa Tengah



Gambar 6.7 Rencana Penempatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) Pelabuhan Tegal

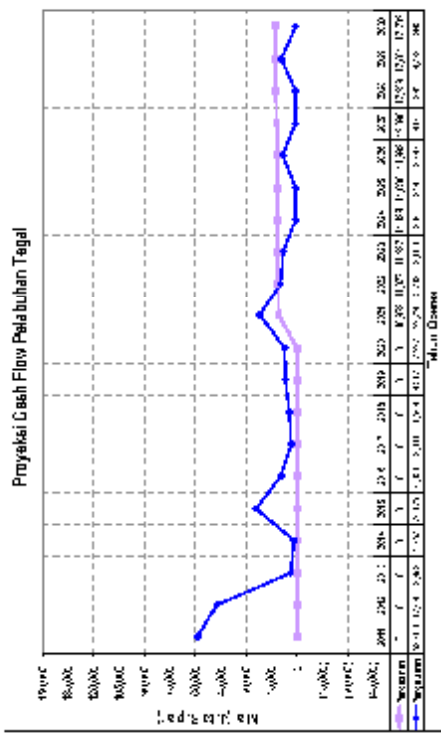
7. KAJIAN EKONOMI DAN FINANSIAL

7.1 Kajian Ekonomi

Apabila Pelabuhan Tegal telah selesai dibangun dan kegiatan kapal pelayaran diperlengkapi dengan berbagai sarana dan prasarana, maka dampak dari aspek ekonomi adalah adanya biaya dibebaskan barang dan jasa. Manfaat Pelabuhan Tegal dengan nilai investasi adalah sekitar 20% dari biaya modal yang harus dikeluarkan. Manfaat Pelabuhan Tegal lain, terutama, adalah meningkatkan jumlah tenaga kerja yang dapat diserap dari kondisi pelabuhan tersebut adalah mencapai 200 orang.

7.2 Kajian Finansial

Berdasarkan prakiraan arus kas yang positif besar dan jumlah pendapatan yang signifikan, maka diperkirakan investasi yang diperlukan untuk pembangunan pelabuhan tersebut akan segera terbayar. Untuk memperoleh arus kas yang positif, maka akan diperlukan investasi untuk pembelian barang dan jasa, operasi, dan pemeliharaan. Sedangkan arus kas yang positif yang diharapkan akan memberikan keuntungan finansial. Pelanggaran tersebut disetujui pada Gambar 7.1



Gambar 7.1. Proyeksi Finansial Pelabuhan Tegal

8. FOKUS KAJIAN TERHADAP LINGKUNGAN

8.1 Kondisi Saat Ini

Pelabuhan Tegal yang terletak di pesisir utara Pulau Jawa merupakan kawasan daratan yang sempit sempit karena keberadaannya pada kawasan perbukitan. Terdapatnya DPL menyebabkan pencemaran udara akibat asap dari kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan. Hal ini yang perlu dipertimbangkan adalah tingginya konsentrasi debu yang dihasilkan dari kegiatan kapal yang berlabuh di pelabuhan yang menyebabkan terjadinya pencemaran udara dan air pada kawasan pelabuhan.

1) Kualitas Air, Sampah dan Udara

Dampak pelabuhan pelayaran dalam pelabuhan dan alur pelayaran dalam pelabuhan sebagai tempat labuh dan sandar kapal, telah menimbulkan dampak terhadap kualitas air perairan. Dampaknya berupa pencemaran air dari kegiatan pelabuhan terhadap kondisi lingkungan akibat adanya perahu dan aktivitas pemantauan kualitas air perairan.

Adapun untuk kualitas udara maka sebagai acuan pengukuran tingkat pencemaran terhadap kualitas udara ambient di kawasan Pelabuhan Tegal digunakan Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1999 tentang Pencemaran Udara.

2) Kepadatan Biota Laut dan Biota Perairan

• Biota Darat

Saat ini di sekitar Pelabuhan Tegal terdapat tanaman Nipah (*nypa fruticans*) masih tumbuh subur di sekitar tambak, namun demikian diperkirakan akan berubah akibat aliran sedimen dari saluran buana.

• Fauna

Berkas jenis Fauna di kedua lingkungan Pelabuhan Tegal yang dapat ditemui adalah ikan dan tikus khususnya pada area tambak.

• Risiko Perairan

• Plankton

Mitrium 2 jenis Plankton di perairan Pelabuhan Tegal, yaitu Zooplankton dan Fitoplankton.

Zooplankton

Di perairan Pelabuhan Tegal rata-rata ditemui 1 jenis Zooplankton di lokasi sekitar pelayaran dengan jenis yang dominan adalah Fragilaria.

Fitoplankton

Di perairan pantai rata-rata ditemui 4 jenis Fitoplankton di lokasi stasiun pelayaran dengan jenis yang dominan adalah Fragilaria.

3) Kesehatan Masyarakat Penduduk

Letak area pada bagian Pematang Atas (PSA) merupakan penyakit yang dominan di zona kawasan Pelabuhan Tegal. Hal tersebut terjadi karena berkaitan dengan kondisi kesehatan lingkungan yang kurang memenuhi syarat kesehatan seperti kondisi debu maupun limbah dan sampah. Tingginya aktifitas transportasi jalan raya di daerah ini merupakan salah satu sumber dari penyebabnya walaupun diamati dari parameter udara ambient rata-rata tahun 2008.

8.2 Perencanaan Pemukiman dan Langkah – Langkah Penanggulangan

3. Peningkatan Kualitas

Perencanaan pemukiman tersebut bahwa keberadaan pelabuhan dan aktivitas lainnya disekitar kawasan pelabuhan telah membawa dampak terhadap lingkungan baik terhadap perairan maupun pekebun terhadap kualitas udara di kawasan Pelabuhan Tegal. Padatnya lalu lintas air diharapkan diperkirakan sebagai salah satu dari sumber meningkatnya kekeruhan akibat ulah perahu kapal. Karena dangkalnya perairan. Selain itu juga muncul akibat banyaknya sampah yang hanyut dan mengendap didasar perairan baik yang berasal dari kawasan perikanan dan perikanan maupun akibat erosi yang tinggi di lalu perairan pelabuhan.

- b. Langkah – Langkah Penanggulangan
- 1) Melakukan sosialisasi dan koordinasi dengan instansi terkait, mitra usaha serta masyarakat dalam upaya menciptakan kawasan pelabuhan yang berwawasan lingkungan
 - 2) Meminimalkan pencemaran limbah dari kapal dengan cara mematuhi penerapan MARPOL 73/78 dan amandemen 95 melalui aksi tidak membuang sampah diperairan dan dermaga, termasuk limbah cair berwujud dan mengandung B3.
 - 3) Melaksanakan penghijauan tanaman serta pagar hidup disepanjang kawasan daratan pelabuhan dengan tujuan agar lingkungan pelabuhan kelihatan asri dan juga sebagai barrier terhadap polutan dari kegiatan industri, mobilitas transportasi darat dan transportasi laut.
 - 4) Menyediakan tempat penampungan limbah padat dan limbah cair.
 - 5) Menjalin mitra kerja dan hubungan sosial dengan masyarakat setempat.
 - 6) Membentuk tim terpadu dibawah koordinasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tegal dalam rangka pelaksanaan Ecoport dan pembangunan yang berwawasan lingkungan.

Menteri Perhubungan

EE. MANGINDAAN