



LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR :
TANGGAL :

**RENCANA INDUK PELABUHAN MAKASSAR
PROVINSI SULAWESI SELATAN**



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI..... 1

1. PENDAHULUAN..... 3

1.1 Latar Belakang..... 3

1.2 Dasar Hukum..... 4

1.3 Lokasi Studi Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar..... 4

2. KONDISI PELABUHAN EKSTING..... 5

2.1 Pelabuhan Makassar..... 5

2.1.1 Kondisi Fisik Pelabuhan Makassar..... 5

2.2 Pelabuhan di Sekitar Makassar..... 15

2.3 Pelabuhan di Sekitar Sebagai Bagian dari *The Greater Port of Makassar*..... 16

3. PROYEKSI PERMINTAAN JASA PELABUHAN..... 17

3.1 Cakupan dan Periodisasi Proyeksi Permintaan..... 17

3.2 Hasil Proyeksi..... 17

4. STRATEGI DAN KEBIJAKAN..... 19

4.1 Strategi..... 19

4.2 Kebijakan..... 19

5. RENCANA PENGEMBANGAN WILAYAH STUDI TERKAIT..... 20

6. RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN..... 24

6.1 Pelabuhan Utama Makassar..... 24

6.2 Pelabuhan Garongkong..... 35

6.3 Pelabuhan Boddia/Galesong..... 44

6.4 USULAN PENETAPAN ZONASI..... 51

7. PERKIRAAN BIAYA PEMBANGUNAN..... 52

8. ANALISA FINANSIAL..... 54

8.1 Metode dan Pendekatan Proyek (Project Financing)..... 54

8.2 Hasil Analisis Finansial..... 54

8.3 Analisis Sensitivitas (*Sensitivity Analysis*)..... 55

9. TINJAUAN LINGKUNGAN..... 56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Lokasi Rencana Induk Pelabuhan Makassar..... 4

Gambar 2.1 Dikr dan Dikp Pelabuhan Makassar (RM Perhubungan Nomor 85 th. 1989)..... 5

Gambar 2.2 Area Kolam Pelabuhan Makassar..... 6

Gambar 2.3 Dermaga Pangkalan Soekarno..... 6

Gambar 2.4 Layout Pelabuhan Makassar Saat Ini..... 7

Gambar 2.5 Terminal Penumpang Pelabuhan Makassar..... 8

Gambar 2.6 Pintu Masuk (*Gate*) Pelabuhan Makassar..... 8

Gambar 2.7 Dermaga di Pangkalan Hatta..... 9

Gambar 2.8 Jembatan Timbang dan Gate di Pangkalan Hatta..... 9

Gambar 2.9 Letak Lokasi Pangkalan Paotere..... 10

Gambar 2.10 Fasilitas Kapal Pandu dan Tunda Pelabuhan Makassar..... 10

Gambar 2.11 Grafik Lalu Lintas Arus Barang Pelabuhan Makassar Tahun 2002 – 2012..... 11

Gambar 2.12 Grafik Lalu Lintas Arus Barang Pelabuhan Makassar Tahun 2002 – 2012..... 11

Gambar 2.13 Grafik Lalu Lintas Arus Peti Kemas di Pangkalan Hatta..... 12

Gambar 2.14 Grafik Kunjungan Kapal Pelabuhan Makassar..... 12

Gambar 2.15 Kondisi Keterbatasan Lahan di Pelabuhan Makassar..... 14

Gambar 2.16 Kemacetan di Sekitar Jalan Pelabuhan Makassar..... 14

Gambar 2.17 Pets Lokasi Pelabuhan di sekitar Makassar..... 15

Gambar 2.18 Kondisi Pelabuhan Awerange saat ini (2012)..... 15

Gambar 2.19 Lokasi Pelabuhan Garongkong..... 15

Gambar 2.20 Grafik Arus Barang Pelabuhan Garongkong 2012..... 16

Gambar 2.21 Lokasi Pelabuhan Galesong..... 16

Gambar 2.22 Kondisi Aktivitas Pelabuhan Galesong..... 17

Gambar 3.1 Proyeksi Total Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Makassar..... 16

Gambar 3.2 Proyeksi Bongkar Muat Peti Kemas..... 18

Gambar 5.1 Peta Rencana Pola Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan..... 21

Gambar 5.2 Rencana Struktur Ruang Wilayah Kota Makassar..... 22

Gambar 5.3 Kawasan Pelabuhan Terpadu..... 22

Gambar 5.4 Rencana Pengembangan Jalur Kereta Api di Sulawesi..... 22

Gambar 5.5 Peta Jalan Raya Penghubung Makassar-Boddia dar Peta Jalan KA di Sulawesi Selatan..... 23

Gambar 6.1 Rencana Penataan Zonasi Pelabuhan Makassar..... 27

Gambar 6.2 Rancangan Dikp dan Dikr Pelabuhan Makassar..... 28

Gambar 6.3 Rancangan Zonasi Perairan dan Dikr Perairan Pelabuhan Makassar..... 29

Gambar 6.4 Rancangan Dikr Daratan Pelabuhan Makassar..... 30

Gambar 6.5 Rencana Pengembangan Pelabuhan Makassar Tahap 1..... 31

Gambar 6.6 Rencana Pengembangan Pelabuhan Makassar Tahap 2..... 32

Gambar 6.7 Rencana Pengembangan Pelabuhan Makassar Tahap 3..... 33

Gambar 6.8 Indikasi Keperluan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) Pelabuhan Utama Makassar..... 34

Gambar 6.9 Rencana Penataan Zonasi Pelabuhan Garongkong..... 37

Gambar 6.10 Rencana Zonasi Perairan Pelabuhan Garongkong..... 38

Gambar 6.11 Rencana Pengembangan Pelabuhan Garongkong Tahap 1..... 39

Gambar 6.12 Rencana Pengembangan Pelabuhan Garongkong Tahap 2..... 40

Gambar 6.13 Rencana Pengembangan Pelabuhan Garongkong Tahap 3..... 41

Gambar 6.14 Rancangan Dikp dan Dikr Pelabuhan Garongkong..... 42

Gambar 6.15 Rancangan Dikr Pelabuhan Garongkong..... 43

Gambar 6.16 Dikp dan Dikr Pelabuhan Boddia/Galesong..... 46

Gambar 6.17 Rencana Penataan Zonasi dan Dikr Pelabuhan Boddia/Galesong..... 47

Gambar 6.18 Rencana Pengembangan Pelabuhan Boddia/Galesong Tahap 1..... 48

Gambar 6.19 Rencana Pengembangan Pelabuhan Boddia/Galesong Tahap 2..... 49

Gambar 6.20 Rencana Pengembangan Pelabuhan Boddia/Galesong Tahap 3..... 50

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Perbandingan Proyeksi /Prediksi Menurut RIP Makassar Tahun 2004 dan Realisasi..... 1

Tabel 2.1 Dermaga di Pangkalan Soekarno..... 6

Tabel 2.2 Lapangan Penumpukan di Pangkalan Soekarno..... 8

Tabel 2.3 Gudang di Pangkalan Soekarno..... 8

Tabel 2.4 Perlatan Bongkar Muat di Pangkalan Soekarno..... 8

Tabel 2.5 Dermaga di Pangkalan Hatta..... 9

Tabel 2.6 Lapangan Penumpukan di Pangkalan Hatta..... 9

Tabel 2.7 Perlatan Bongkar Muat di Pangkalan Hatta..... 9

Tabel 2.8 Dermaga Eksisting di Pangkalan Paotere..... 10

Tabel 2.9 Lapangan Penumpukan di Pangkalan Paotere..... 10

Tabel 2.10 Fasilitas Kapal Pandu dan Kapal Tunda..... 10

Rencana Teknik Perubahan Utama Makassar

2. KONDISI PELABUHAN EKSTING

2.1 Pelabuhan Makassar

Sedikitnya 10 pelabuhan laut di Makassar, Sulawesi Selatan. Pelabuhan Makassar Timur (Pasar) merupakan pelabuhan yang terbesar dan terpadat di Makassar. Pelabuhan Makassar Tengah (Pasar) merupakan pelabuhan yang terbesar dan terpadat di Makassar. Pelabuhan Makassar Selatan (Pasar) merupakan pelabuhan yang terbesar dan terpadat di Makassar.

2.1.1 Kondisi Fasilitas Pelabuhan Makassar

Kondisi fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

A. Kondisi Ruang

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Kondisi Ruang

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Kondisi Ruang

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

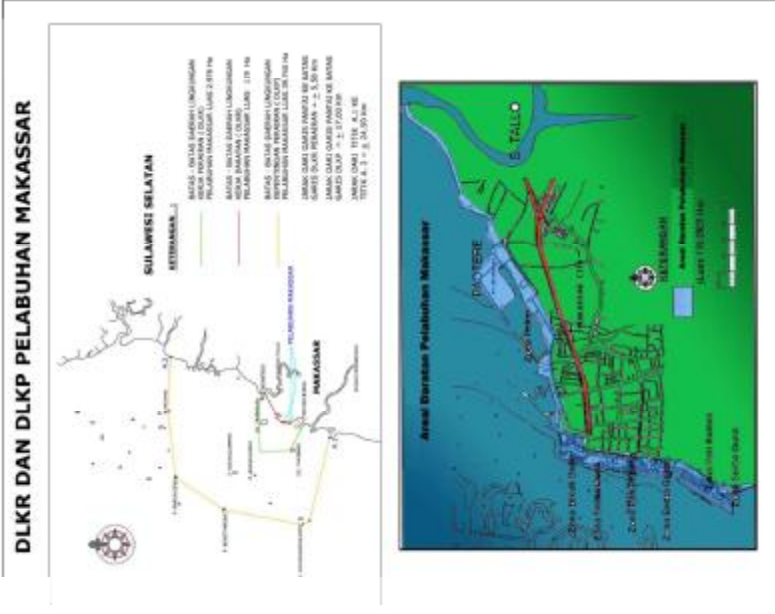
Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Kondisi ruang pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini. Fasilitas pelabuhan Makassar yang terdapat di Makassar, Sulawesi Selatan, pada tahun 2012, dapat dilihat pada tabel berikut ini.



Gambar 2.10. DLKR dan DLKP Pelabuhan Makassar (KEM Perhubungan Nomor 5 th. 1999)

Rencana Indek Pelabuhan Utama Makassar

2.1.2 Kondisi Fasilitas Pelabuhan Makassar

Fasilitas Pelabuhan Makassar antara lain meliputi: kolam pelabuhan, alur pelabuhan, perairan, dok, dermaga/pemecah gelombang, strombo, fasilitas umum, terminal, gudang, dan lain-lain.

A. Kolam Pelabuhan

Luar kolam pelabuhan Makassar adalah 319 Ha dengan kelambatan minimum mencapai 4m DWS dan 4mLWS pada dermaga. Kolam pelabuhan diimpor oleh bangunan pemecah gelombang di sisi barat dan bank daya. Pada Gambar 2.3 berikut dipaparkan areal kolam Pelabuhan Makassar.



Gambar 2.3 Areal Kolam Pelabuhan Makassar

B. Alur Pelayaran, Daratan dan Berkawater

Aur pelabuhan Makassar adalah sepanjang 2,5 mil dan lebar 250 m dengan kedalaman minimum 10 mLWS. Daratan Pelabuhan Makassar adalah 66,66 Ha yang disuguhkan untuk terminal peti kemas, umum dan penumpang. Pelabuhan Makassar juga ditinjau oleh fasilitas berkekuatan air berat dan berat daya dengan panjang mencapai 1.584 m.

C. Terminal / Pangkalan Pelabuhan Makassar

- Pelabuhan Umum Makassar saat ini terdiri dari 3 (tiga) pangkalan utama yakni :
1. Pangkalan Soekarno (pelayaran bag barang-barang general cargo dan penumpang serta barang curah)
 2. Pangkalan Harau dan Sasuarutan (terminal peti kemas, dan multi-sirip)
 3. Pangkalan Pusere (pelayaran logistik-tipe pelayaran rokoak)

1. Pangkalan Soekarno

Pangkalan Soekarno memiliki panjang dermaga 1.310 m dengan kedalaman 9 mLWS. Pangkalan ini diperuntukkan sebagai pelayaran barang-barang general cargo dan penumpang serta barang curah seperti semen, batu bara, tepung terigu, penampungan minyak goreng dan kelapa sawit.

Dermaga

Tabel 2.1 dan Gambar 2.4 berikut ini adalah informasi fasilitas dermaga yang ada di Pangkalan Soekarno.

Tabel 2.1 Dermaga di Pangkalan Soekarno

No Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Drift (m/WR)	Kapasitas (teu/WR)	Dibangun Tahun	Peruntukan
1	100	5,60	31	-3	1.317	Berdakki
2	101	3,30	31	-3	1.317	Konsum & Sumbang
3	102	2,30	31	-3	1.317	Curah
4	103	2,50	31	-3	1.317	Penumpang & Bait
5	104	1,80	31	-3	1.317	Umum & Bait
6	105	1,80	31	-3	1.317	Umum & Bait

Sumber: Dinas Pelabuhan Utama Makassar

Lapangan Penumpukan

Pangkalan Soekarno memiliki lapangan penumpukan seluas 5,64 Ha dengan fungsi untuk menampung barang umum. Kemudian, jika barang peti kemas diangkut dengan mesin seperti terlihat pada Tabel 2.2.

Gudang

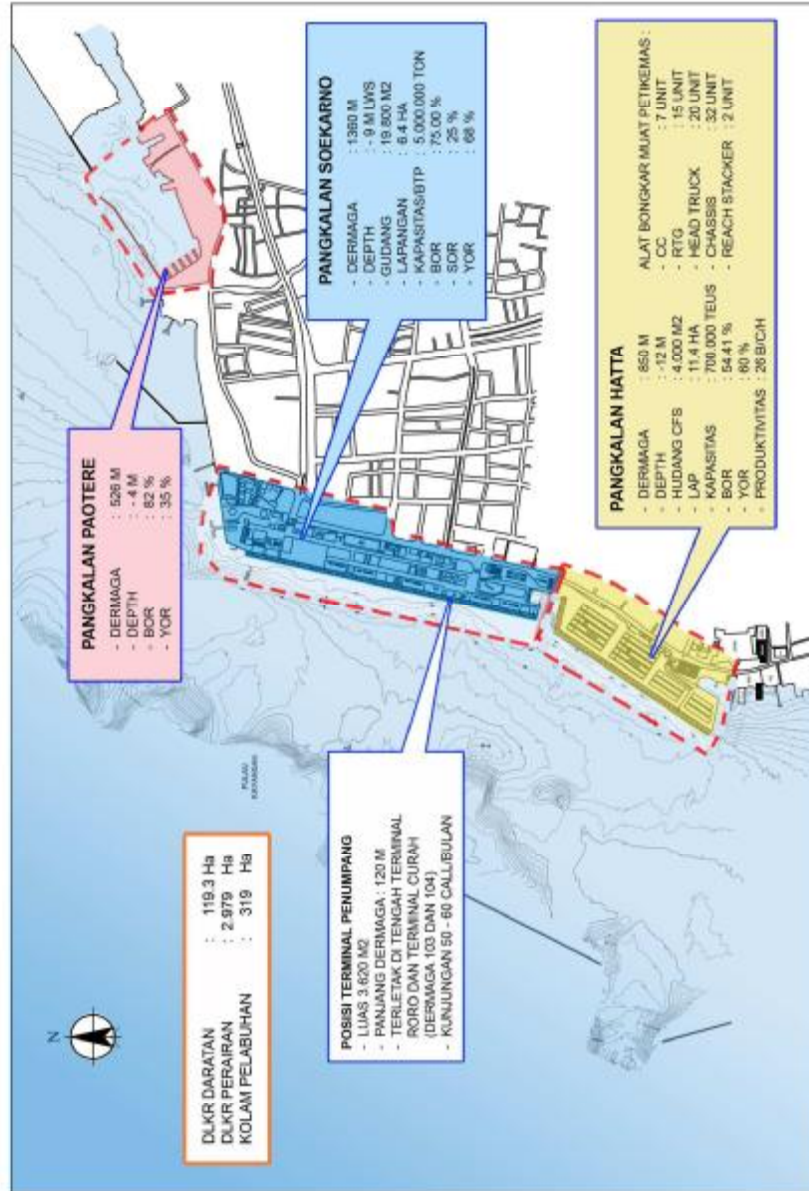
Pangkalan Soekarno memiliki gudang sebagai tempat penyimpanan barang dengan total seluas 23.800 m² yang terdiri dari gudang umum, G5 (Container Freight Station) dan gudang air (gudang B3). Informasi gudang di Pangkalan Soekarno seperti terlihat pada Tabel 2.3.



Sumber: Dinas Pelabuhan Utama Makassar

Gambar 2.3 Dermaga Pangkalan Soekarno

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 2. Layout Pelabuhan Makassar Saat Ini

Sumber : Direntri Pelabuhan Utama Makassar

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

Tabel 2.2 Luapan Penumpukan di Pangkalan Soekarno

No	Lapangan	Luas	Kapasitas (ton/m ²)	Tahun	Kondisi (%)
1.	Ex Gudang 1000	1.254	752	-	60
2.	Ex Gudang 101	1.213	728	1990	50
3.	102	1.930	1.158	1991	60
4.	103	3.374	2.024	1984	60
5.	104	1.017	610	1992	60
6.	105	1.226	730	1992	60
7.	106	925	555	1992	60
8.	Ex Container Yard	21.937	13.162	1985 & 1992	60
9.	Ex Empty Container	3.347	2.008	1991	80
10.	Ex Kargo Ship	8.001	4.801	1995	80
11.	Ex Pasir	8.417	5.050	-	-
12.	Ex Gudang Jumbo	2.800	1.680	-	-

Sumber: PT PELINDO IV Makassar

Tabel 2.3 Ruang di Pangkalan Soekarno

No	Gudang	Luas	Kapasitas (ton/m ²)	Tahun	Kondisi (%)
1.	101	3.800	2.280	1990	75
2.	102	3.800	2.280	1988	75
3.	103	6.000	2.400	1985	70
4.	104	3.800	2.280	1991	75
5.	105	3.800	2.280	1992	75
6.	106	4.000	2.400	1994	80
7.	Gudang Ane Gudang (B1)	650	390	1980	60

Sumber: PT PELINDO IV Makassar

Terminal Penumpang

Pangkalan Soekarno dilengkapi juga dengan gedung terminal penumpang seluas 4.000 m² dan berkapasitas 1.600 orang. Gedung terminal penumpang dibangun pada tahun 1981. Untuk terminal penumpang berada di tengah-tengah pangkalan Soekarno (di antara 102). Demografi juga meliputi kargo-kargo Ro-ro.



Gambar 2.5 Terminal Penumpang Pelabuhan Makassar

Pintu Gerbang (Gate)

Pangkalan Soekarno memiliki 2 pintu gerbang masuk (gate). Gate 1 berfungsi sebagai pintu gerbang masuk kendaraan berat (trailer/truck) berklas di sebelah utara berdasarkan langsung dengan jalan raya menuju jalan TOLL. Sedangkan Gate 2 berfungsi sebagai pintu gerbang masuk bagi penumpang beroda di tengah pangkalan Soekarno.



Gambar 2.6 Pintu Masuk (Gate) Pelabuhan Makassar

Kondisi Peralatan Pangkalan Soekarno

Beberapa jenis peralatan yang ada di Pangkalan Soekarno yang berfungsi untuk memberikan pelayanan barang dan meningkatkan kinerja perubahan seperti terlihat pada tabel 2.4 berikut:

Tabel 2.4 Peralatan Bongkar Muat di Pangkalan Soekarno

NAMA ALAT	QTY	MEKRE	CAP	TAMUJN	KONDISI
MOBILE CRANE	1 UNIT	HR	40 TON	1984	65%
MOBILE CRANE	1 UNIT	HR	25 TON	1984	65%
MOBILE CRANE	1 UNIT	HR	25 TON	1984	80%
REGRIT STOCKER (*)	2 UNIT	KUMBER	40 TON	2012	100%
REGRIT STOCKER (*)	1 UNIT	KUMBER	40 TON	2012	100%
FORKLEF	1 UNIT	TOMI	2 TON	2008	65%
FORKLEF BAT	1 UNIT	KOMATSU	2 TON	1999	65%
HEAD TRUCK	1 UNIT	HRND	40 TON	2010	95%
CHASSIS (*)	1 UNIT	...	40	2010	95%
CHASSIS (*)	2 UNIT	INTRIA	20	1992	65%

Sumber: Kantor Cabang Pelabuhan IV Makassar
 Catatan: ... (*) : Dalam kondisi baik / Sumbatan 2012
 ... (*) : Ditinjau berdasarkan tahun

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

2. Pangkalan Hotta

Pangkalan Hotta dibangun pada tahun 1997, memiliki dermaga pelat kemas panjang 850 m dengan kedalaman minimum -12 m LWS dan dermaga Hamaudin untuk kapal kapal dengan kedalaman -5 sd -12 m LWS.

Dermaga

Dengan kedalaman yang ada dapat melayani kapal-kapal berbobot/maksimal 3.000 TEU's. Pada Tabel 2.5 dan Gambar 2.7 berikut disajikan detail dermaga di Pangkalan Hotta.

Tabel 2.5 Dermaga di Pangkalan Hotta

No	Dermaga	Lebar (m)	Drift (m/WS)	Kapasitas (ton/year)	Peruntukan Tahun
1.	Ceferaker	30	-12	25.500	1997
2.	Hamaudin	210	-12	1.150	1997
					80-10

Sumber : Direktorat Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 2.7 Dermaga di Pangkalan Hotta

Lapangan Pemupukan

Pangkalan Hotta memiliki lapangan pemupukan peti kemas sebesar 11,45 Ha Pada Tabel 2.6 berikut ini di perlihatkan rincian lapangan pemupukan di Pangkalan Hotta.

Tabel 2.6 Lapangan Pemupukan di Pangkalan Hotta

No	Lapangan	Luas	Kapasitas (berth/year)	Tahun	Kondisi (%)
1.	Peti Kemas	75.000	45.000	1997	60
2.	Multi Purpose 1	17.000	10.200	1997	60
3.	Multi Purpose 2	22.466	13.468	1997	60

Sumber : Laporan 25 Pelabuhan Strategis Indonesia

Jembatan Timbang dan Pintu Gerbang (Gate)

Pangkalan Hotta adalah pangkalan khusus untuk melayani kapal peti kemas, namun berfungsi dengan jembatan timbang dan pintu masuk yang menjadi satu asosiasi.



Gambar 2.8 Jembatan Timbang dan Gate di Pangkalan Hotta

Kondisi Peralatan Pangkalan Hotta

Pangkalan Hotta khususnya diperuntukkan untuk melayani kapal peti kemas, namun berfungsi dermaga Multi purpose. Tabel Peralatan di Pangkalan Hotta seperti terlihat pada Tabel 2.7.

Tabel 2.7 Peralatan Beragam Muat di Pangkalan Hotta

Kondisi di Pangkalan Hotta						
NAMA ALAT	QTY	MERK	CAP	TAMBAH	BIDANGSI	
CONTAINER CRANE	2 UNIT	NOELL	80 TON	2001	85%	
CONTAINER CRANE	2 UNIT	BAWASAP	80 TON	2008	75%	
RTGC	5 UNIT	NOELL	80 TON	2001	85%	
RTGC	2 UNIT	MTSUI	80 TON	2000	75%	
RTGC	4 UNIT	MTSUI	80 TON	2011	85%	
REACH STACKER	1 UNIT	KALMAR	80 TON	2000	95%	
REACH STACKER	1 UNIT	FANTUZZI	80 TON	1996	95%	
SIDE LOADER	1 UNIT	TEREX-FANTUZZI	9 TON	2011	95%	
FORKLIFT	2 UNIT	TOYOTA	7 TON	2007	85%	
FORKLIFT	2 UNIT	KOMATSU	2 TON	1999	85%	
HEAD TRUCK	4 UNIT	SHUJI	80 TON	1993	85%	
HEAD TRUCK	4 UNIT	NISSAN	80 TON	1999	75%	
TERMINAL TRACTOR	4 UNIT	OTAWA	40 TON	2010	100%	
TERMINAL TRACTOR	4 UNIT	OTAWA	40 TON	2011	100%	
CHASSIS	4 UNIT	HARADINE	4T	2010	95%	
CHASSIS	4 UNIT	HARADINE	4T	2011	100%	
CHASSIS	4 UNIT	PATRIA	4T	1992	80%	
CHASSIS	4 UNIT	PATRIA	4T	1999	80%	

Sumber : Kantor Cabang Pelabuhan Makassar

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

3. **Pangkalan Pasiree**
 Pangkalan Pasiree merupakan pangkalan yang diperuntukan untuk melayani kapal-kapal layar phinisi, klm, serta pelayanan rayat. Pangkalan ini berlokasi terpisah dengan Pangkalan Suisarno dan Hattis, tetapi berdekatan dengan pangkalan Angkatan Laut support yang dibudhihaskan pada gambar berikut.



Gambar 2.9 Letak Lokasi Pangkalan Pasiree

Dermaga
 Dermaga Pasiree memiliki total panjang dermaga 525,88 m, dengan keselamatan 3 mLWS. Persebaran diperuntukan bagi melayani kapal-kapal pelayaran rayat / kapal kayu.

Tabel 2.8 Dermaga Eksisting di Pangkalan Pasiree

No	Dermaga	Panjang (m)	Lebar (m)	Drift (mLWS)	Kapasitas (ton/m ²)	Tahun	Peruntukan
1	Pasiree I	100	10	-3	1.000	1980	Kapal Rakyat/Rayu
2	Pasiree II	52,36	10	-3	523,60	1981	Kapal Rakyat/Rayu
3	Pasiree III	53	10	-3	530	1980	Kapal Rakyat/Rayu
4	Pasiree IV	52	10	-3	520	1989	Kapal Rakyat/Rayu
5	Pasiree V	33,5	10	-3	335	1989	Kapal Rakyat/Rayu
6	Pasiree VI	33,5	10	-3	335	1989	Kapal Rakyat/Rayu
7	Pasiree VII	33,33	10	-3	333,33	1989	Kapal Rakyat/Rayu
8	Pasiree VIII	33,33	10	-3	333,33	1989	Kapal Rakyat/Rayu
9	Pasiree IX	52,36	10	-3	523,60	1991	Kapal Rakyat/Rayu
10	Pasiree X	33,5	10	-3	335	1991	Kapal Rakyat/Rayu
11	Pasiree XI	50	10	-3	500	1995	Kapal Rakyat/Rayu

Sumber: Ditjen Pelabuhan Utama Makassar

Luasan - resume

Luasan memiliki lapangan penumpukan seluas 7.962m² berfungsi untuk pelayanan barang umum dan pelayanan rayat. Luasan ini diperuntukan untuk melayani penumpang penumpang di Pangkalan Pasiree.

Tabel 2.9 Lapangan Penumpukan di Pangkalan Pasiree

No	Lapangan	Luas (ton/m ²)	Kapasitas (ton/m ²)	Tahun	Indikasi (%)
1	Penumpukan I	1.801	1.083	1986	60
2	Penumpukan II	1.974	1.384	1991	60
3	Penumpukan III	4.187	2.512	1990	60

Sumber: Ditjen Pelabuhan Utama Makassar

D. Kapal Tunda dan Kapal Tunda

Kapal tunda dan kapal tunda berfungsi untuk memberikan jasa kepada kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat dan penanduan untuk bersandar di Pelabuhan Makassar.

Tabel 2.10 Fasilitas Kapal Tunda dan Kapal Tunda

No	Uraian	Volume	Ket
1.	Kapal Tunda - MP-029 - MP-029 - MP-Lae-Lae Kapal Tunda - Anggapan DC - Saat Penambatan - Asuransi VII	1 Unit 1 Unit 1 Unit 1 Unit 1 Unit 1 Unit	2 x 400 HP 1 x 400 HP 2 x 750 HP



Gambar 2.10 Fasilitas Kapal Tunda dan Tunda Pelabuhan Makassar

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

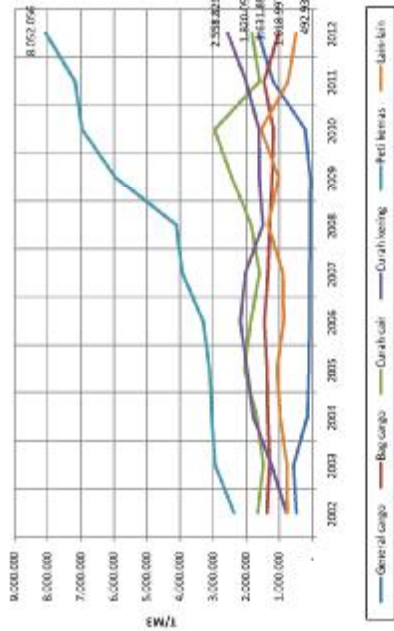
2.1.3 Kondisi Lalu Lintas Anas Barang, Penumpang dan Kunjungan Kapal

A. Area barang Pelabuhan Makassar

Data arus barang/muat barang di Pelabuhan Makassar pada tahun 2002 - 2012, menunjukkan pertumbuhan secara signifikan yang berarti setiap tahunnya kuantitas perikanan yang mencapai 5.052.055 ton (535.000 TLU) pada tahun 2012. Sementara barang dalam bentuk kemasannya semakin berkembang (tabel 2.11).

Tabel 2.11.Lalu Lintas Anas Barang Pelabuhan Makassar Tahun 2002 - 2012

No. Urut	Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	Barang Jempol	483.988	594.930	545.000	324.648	86.338	81.095	11.099	45.044	111.988	1.088.798	1.811.895
2	Barang Kapal	1.371.065	1.293.138	1.240.263	1.370.530	1.444.001	1.343.064	1.201.304	1.118.108	1.110.014	1.401.940	1.818.967
3	Barang Darat	1.053.481	1.482.997	1.878.945	1.053.541	1.051.241	1.088.846	1.845.381	2.438.131	2.954.018	1.936.477	1.831.089
4	Barang Laut	761.850	1.135.236	1.730.251	1.973.234	1.178.446	1.023.925	1.495.816	1.603.165	1.615.216	1.206.372	1.594.019
5	Barang Lain	2.999.215	3.942.526	3.222.766	3.112.765	3.852.526	3.530.730	4.111.241	3.548.733	3.944.697	3.711.248	3.522.276
6	Lain-lain	700.234	718.888	868.800	1.046.033	866.341	881.001	1.380.726	1.044.519	1.534.438	193.658	463.453
TOTAL		7.421.774	8.282.071	8.968.879	9.669.807	9.732.971	9.686.124	10.593.971	12.248.408	14.062.038	14.125.325	15.193.612
Perubahan		11,51%	4,29%	4,81%	4,88%	1,11%	1,87%	11,60%	17,70%	12,84%	10,28%	10,79%

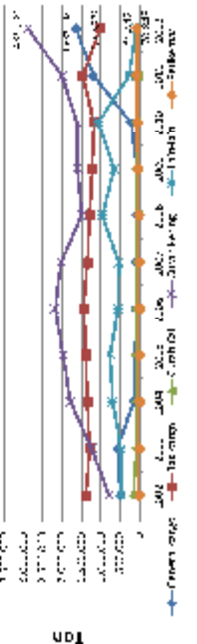


Gambar 2.11.Grafik Lalu Lintas Anas Barang Pelabuhan Makassar Tahun 2002 - 2012

1 Pergerakan Anas

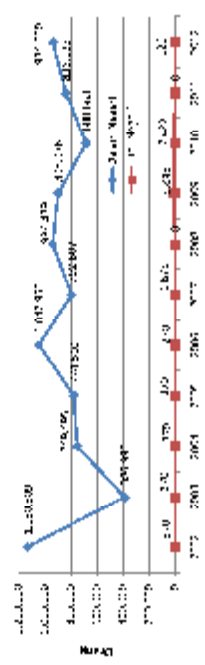
Tabel 2.12.Lalu Lintas Anas Barang Pelabuhan Makassar Tahun 2000 - 2012

Tahun	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2001	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2002	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2003	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2004	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2005	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2006	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2007	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2008	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2009	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2010	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2011	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2012	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000



Tabel 2.13.Lalu Lintas Anas Per 2000 hingga di Pelabuhan Makassar

Tahun	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2001	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2002	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2003	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2004	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2005	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2006	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2007	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2008	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2009	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2010	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2011	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2012	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000



Gambar 2.13.Grafik Lalu Lintas Anas Per 2000 hingga di Pelabuhan Makassar Tahun 2000 - 2012

Rencana Induk Pelaksanaan Eksternal Mahkamah

2.4.4 Kondisi Kinerja Pelaksanaan Makassar

Tabel 2.2.6. Kondisi Pelaksanaan Kapil di Wilayah Makassar 2007-2012

NO	U.S. N.K.	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. Pengadilan	1. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	2. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	3. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	4. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	5. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	6. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	7. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	8. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	9. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	10. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
B. Pengadilan	1. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	2. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	3. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	4. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	5. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	6. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	7. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	8. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	9. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	10. Pengadilan	26	26	27	27	27	27

Tabel 2.2.7. Kondisi Fasilitas Pelaksanaan Makassar 2007-2012

NO	U.S. N.K.	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. Pengadilan	1. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	2. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	3. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	4. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	5. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	6. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	7. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	8. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	9. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	10. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
B. Pengadilan	1. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	2. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	3. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	4. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	5. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	6. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	7. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	8. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	9. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	10. Pengadilan	26	26	27	27	27	27

Tabel 2.2.8. Kondisi Pelaksanaan Kapil di Wilayah Makassar 2007-2012

NO	U.S. N.K.	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. Pengadilan	1. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	2. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	3. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	4. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	5. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	6. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	7. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	8. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	9. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	10. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
B. Pengadilan	1. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	2. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	3. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	4. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	5. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	6. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	7. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	8. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	9. Pengadilan	26	26	27	27	27	27
	10. Pengadilan	26	26	27	27	27	27

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

2.1.5 Identifikasi Permasalahan yang ada di Pelabuhan Makassar

Terdapat beberapa permasalahan yang ada di Pelabuhan Makassar yakni :

A. Kurangnya lahan pengembangan

Back Up area pelabuhan sudah sangat terbatas untuk pengembangan, sehingga membutuhkan lahan baru untuk mengatasi kebutuhan area penumpukan barang (penumpulan pisi kemas, dan area parkir kendaraan kapal). Dibeberapa lahan peti kemas sudah tidak dapat menampung pertumbuhan lagi pada tahun 2017 (melebihi kapasitas maksimum yang ada saat ini).

Keterbatasan lahan pengembangan pelabuhan terutama untuk pengembangan terminal petikemas dan kurangnya ketersediaan lapangan parkir kendaraan dan kapal kapal Ro-ro. Barang berupa kendaraan bermotor (Mobil) banyak parkir memencuri area badan jalan sekitar gudang. Pada Gambar 2.15 memperlihatkan kondisi tersebut.



Gambar 2.15 Kondisi Keterbatasan Lahan di Pelabuhan Makassar

B. Traffic Jam (Kemacetan)

Akses menuju Pelabuhan Makassar sangat terhambat melalui jalan Toll, jalan biasa, kondisi lalu lintas di sekitar Pelabuhan Makassar terutama sering terjadi kemacetan terutama pada waktu-waktu berikut:

1. Pada saat-truk makan siang kantor di sekitar pelabuhan yakni sekitar jam 11.00 – 13.00 WITA, dimana banyak kendaraan pribadi melintas dan mondar-mandir jalan raya pelabuhan menuju rumah makan atau tempat pertemuan di sekitar lokasi pelabuhan (area) dan sekitarnya
2. Pada saat jam pulang kerja kantor di sore hari sekitar jam 16.00 – 19.00, dan
3. Pada saat jam kedatangan kapal penumpang dimana banyak penumpang yang turun dari kapal beralih moda transportasi kendaraan umum di sepanjang jalan raya pelabuhan, sehingga lalu lintas padat dengan banyaknya angkutan umum yang berhenti, bercampur dengan truk-truk yang keluar masuk pelabuhan.

Penyebab kemacetan yang terjadi di Pelabuhan Makassar adalah:

- o Konektivitas jumlah kendaraan yang melintas jalan raya pelabuhan pada saat-saat tertentu (pada saat waktu berangkat-siang dan pada saat waktu pulang kerja pekerja) yang mengakibatkan hambatan terhadap kendaraan lalu lintas truk-truk untuk keluar dan masuk pelabuhan.
- o Kegiatan naik turun penumpang kapal berahin moda transportasi. Lokasi terminal penumpang pelabuhan Makassar saat ini berlokasi di tengah-tengah dan menjadi satu area dengan terminal barang umum / general cargo, barang curah, dan Ro-ro sehingga sangat mengganggu lalu lintas kendaraan di area maupun di jalan raya sekitar pelabuhan.
- o Jalan akses ke kawasan pergudangan terbatas. Kondisi jalan akses dari terminal peti kemas (pangkalan lanta), kendaraan truk hanya bisa melalui satu-satunya jalan raya pelabuhan untuk menuju ke depo-depo

peti kemas maupun kawasan pergudangan. Pengangkutan barang dengan truk akan terhambat jika tidak tersedia atau kepadatan lalu lintas di jalan raya pelabuhan.

Gambar 2.16 Memperlihatkan kondisi kemacetan yang terjadi di Jalan Pelabuhan Makassar



Gambar 2.16 Kemacetan di Sekitar Jalan Pelabuhan Makassar

C. Kegiatan Bongkar Muat Barang dan Penumpang yang Bercampur

Kegiatan B/M barang dan Tarikat kapal tidak optimal dengan adanya kegiatan naik dan turun penumpang yang berada di tengah-tengah dermaga kargo umum / curah di Pangkalan Soekarno. Terminal penumpang di Makassar saat ini berlokasi di tengah-tengah pangkalan Soekarno sehingga bercampur dengan kapal-kapal muat-kapal barang umum / general cargo, kapal curah kering, dan kapal Ro-ro.

Dengan posisi / lokasi terminal penumpang yang berada di tengah-tengah Pangkalan Soekarno, keberadaan B/M barang dan Tarikat kapal tidak optimal dengan adanya kegiatan naik dan turun penumpang yang berada di tengah-tengah dermaga kargo umum / curah di Pangkalan Soekarno. Terminal penumpang di Makassar saat ini berlokasi di tengah-tengah pangkalan Soekarno sehingga bercampur dengan kapal-kapal muat-kapal barang umum / general cargo, kapal curah kering, dan kapal Ro-ro.

D. Operasional Terminal Curah Kering

Saat ini sebagian dermaga Pangkalan Soekarno diperuntukkan bagi kapal-kapal curah kering, baik itu untuk penganjutan, dll maupun curah kering non paku (lemer). Lokasi pabrik dan unit pengangkutan curah kering dermaga saat ini yang relatif berdekatan dengan tidak ideal dari sisi kesekatan lingkungan. Jaminan akses berisiko bercampur debu atau sama lainnya, sehingga perlu dibangun alternatif alternatif terminal curah ini. Tujuan utama untuk memisahkan antara terminal curah kering pangan / pakan dan curah kering non paku guna mencapai kesekatan lingkungan dan produk yang dihasilkan.

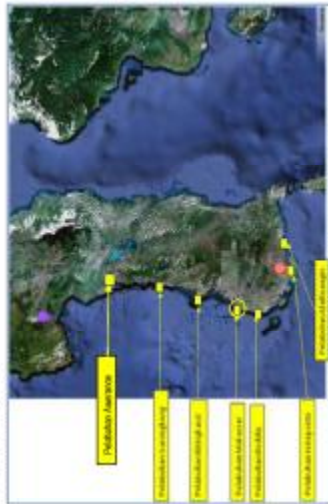
E. Waktu Operasional

Jam kerja operasional di pelabuhan (24 jam sehari) untuk kegiatan / aktifitas bongkar muat tidak optimal / sesuai dengan prinsip kerja di luar terminal pelabuhan Makassar yang menerapkan batasan waktu jam kerja 7 jam sehari, sehingga kegiatan bongkar muat dengan pihak luar tidak optimal / 24 jam sehari.

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

2.2 Pelabuhan di Sekitar Makassar

Beberapa pelabuhan sekitar terencana berstatus sebagai pendukung dan melengkapi kegiatan lalu lintas arus barang dan angkutan kapal maupun sebagai bagian dari pembangunan Pelabuhan Makassar. Pelabuhan-pelabuhan sekitar akan berpotensi sebagai bagian dari the greater port of Makassar Pelabuhan terdekat di sekitar Makassar antara lain adalah:



Gambar 2.17 Peta Lokasi Pelabuhan di sekitar Makassar

1. **Pelabuhan Awerange**, terletak 25 km sebelah utara Kota Baru, yaitu di Kecamatan Soppeng, Raja. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan kelas III yang diresmikan oleh Menteri Perhubungan Pelabuhan UPP Awerange dengan fasilitas pelayanan yang memadai untuk kapal-kapal berjenis < 750 DWT. Pelabuhan Awerange merupakan pelabuhan umum dengan panjang dermaga 70 meter, lebar 8 meter dengan pelataran 40 x 4 meter dan berdimensi kolam sandar 3 meter ini bantukan pelabuhan antar pulau yang banyak dilindungi oleh kapal Rakyat yang mengangkut hasil bumi seperti: beras, hasil peternakan berupa sapi, semen, dan pupuk, serta penumpang. Berjarak tempuh sekitar 125 km dari Makassar.



Gambar 2.18 Kondisi Pelabuhan Awerange saat ini (2012)

2. **Pelabuhan Geroang** Kabupaten Barru sekitar 102 km dari Kota Makassar, dibangun pada tahun 2008. Pelabuhan Geroang merupakan pelabuhan umum yang terlindung oleh Pulau Pentarung di depannya. Kedalaman kolam Pelabuhan Geroang mencapai >20 m LWS, dan kedalaman pada dermaga mencapai < 15 m LWS. Pelabuhan Geroang berstatus sebagai terminal bagi kapal – kapal domestik dan muati barang berukuran besar (35.000 tjd 60.000 DWT). Ukuran dermaga ekisting saat ini 200 m x 20 m dan sedang dalam tahap pembangunan seluas 50m x 20m. Untuk menuju pelabuhan Geroang telah tersedia jalan akses langsung dari Jalan Utama Trans Sulawesi. Jarak antara jalan utama Trans Sulawesi menuju ke lokasi Pelabuhan Makassar adalah sekitar 1,15 km.



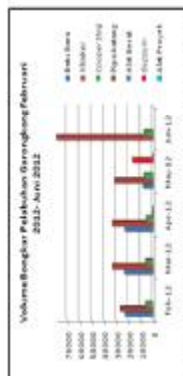
Gambar 2.19 Lokasi Pelabuhan Geroang

Mulai beroperasi pada bulan Februari 2012 melayani bongkar muat barang curah dan kargo lainnya seperti terdapat pada table 2.19 berikut.

Table 2.19 Status Lintas Arus Barang Pelabuhan Geroang 2012

Bulan	Berang	Sarana	Volume	
			Bongkar	Muat
Februari 2012	Batu Bara	Tan	23713	
	Grolier	Tan	26326	
	Grolier 3kg	Tan	4628	
Maret 2012	Batu Bara	Tan	25529	
	Grolier	Tan	23008	
	Grolier 3kg	Tan	8200	24700
April 2012	Batu Bara	Tan	22621	
	Grolier	Tan	23008	
	Grolier 3kg	Tan	3473	
Mai 2012	Pena Bering	Tan	752	
	Batu Bara	Tan	1290	
	Grolier 3kg	Tan	8564	
Juni 2012	Batu Bara	Tan	21238	
	Grolier 3kg	Tan	3411	
	Grolier	Tan	1684	
Juli 2012	Alat Poyah	Tan	133	
	Grolier	Tan	7652	
	Grolier 3kg	Tan	2614	
Agust 2012	Semen	Tan	224509	
	Emas (Gross All)	Tan		11

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 2.20 Grafik Arah Barang Pelabuhan Galesong 2012

1. Pelabuhan Biringkassi (Terminal khusus minyak swasta, PT Bismillah)is barang yang dikasuda di sekitar pertambangan semen dalam bentuk sak/kantong dan semen curah. Bait conveyor dan ship loader adalah fasilitas yang paling utama dipelabuhan ini digunakan untuk mengangkut semen ke kapal.
3. Pelabuhan Boddai / Galesong, berlokasi di Kelurahan Boddai, Kecamatan Galesong, Kabupaten Selayar 25 Km dari Kota Makassar. Pelabuhan Galesong/Boddai memiliki selataman 4,5 m LWS dan perairan ini dipertukarkan sebagai terminal break bulk untuk kapal 2.000 GT dengan panjang 600 m. Pelabuhan Boddai/assai ini memiliki fasilitas dermaga berbentuk 1 (sajajar) trandem dan kapal 20.000 DWT bisa masuk dengan ukuran 100 x 50 m dan samudra seluas 54 m².



Sumber: (Dokumentasi Pelabuhan Makassar)

Gambar 2.21 Lokasi Pelabuhan Galesong

Pelabuhan Boddai/ Galesong adalah pelabuhan umum bagi pelayaran rakyat (Pela) dan kapal-kapal kecil (KEL) kurang dari 2.000 GT, namun kondisi saat ini masih sangat jangkar kapal-kapal yang bersandar.



Gambar 2.22Kondisi Aktivitas Pelabuhan Galesong

Kondisi area area dan Makassar namun sangat seles. Pelabuhan ini memiliki beberapa area yang dapat dipaparkan sebagai berikut:

1. Pelabuhan Biringkassi (Terminal khusus minyak swasta, PT Bismillah)is barang yang dikasuda di sekitar pertambangan semen dalam bentuk sak/kantong dan semen curah. Bait conveyor dan ship loader adalah fasilitas yang paling utama dipelabuhan ini digunakan untuk mengangkut semen ke kapal.
3. Pelabuhan Boddai / Galesong, berlokasi di Kelurahan Boddai, Kecamatan Galesong, Kabupaten Selayar 25 Km dari Kota Makassar. Pelabuhan Galesong/Boddai memiliki selataman 4,5 m LWS dan perairan ini dipertukarkan sebagai terminal break bulk untuk kapal 2.000 GT dengan panjang 600 m. Pelabuhan Boddai/assai ini memiliki fasilitas dermaga berbentuk 1 (sajajar) trandem dan kapal 20.000 DWT bisa masuk dengan ukuran 100 x 50 m dan samudra seluas 54 m².

2. Pelabuhan di Selayar Sebagai Bagian dari The Greater Port of Makassar
 - 1. Pelabuhan Biringkassi (Terminal khusus minyak swasta, PT Bismillah)is barang yang dikasuda di sekitar pertambangan semen dalam bentuk sak/kantong dan semen curah. Bait conveyor dan ship loader adalah fasilitas yang paling utama dipelabuhan ini digunakan untuk mengangkut semen ke kapal.
 - 3. Pelabuhan Boddai / Galesong, berlokasi di Kelurahan Boddai, Kecamatan Galesong, Kabupaten Selayar 25 Km dari Kota Makassar. Pelabuhan Galesong/Boddai memiliki selataman 4,5 m LWS dan perairan ini dipertukarkan sebagai terminal break bulk untuk kapal 2.000 GT dengan panjang 600 m. Pelabuhan Boddai/assai ini memiliki fasilitas dermaga berbentuk 1 (sajajar) trandem dan kapal 20.000 DWT bisa masuk dengan ukuran 100 x 50 m dan samudra seluas 54 m².

2.3. Pelabuhan di Selayar Sebagai Bagian dari The Greater Port of Makassar

2.3.1. Pelabuhan Biringkassi (Terminal khusus minyak swasta, PT Bismillah)is barang yang dikasuda di sekitar pertambangan semen dalam bentuk sak/kantong dan semen curah. Bait conveyor dan ship loader adalah fasilitas yang paling utama dipelabuhan ini digunakan untuk mengangkut semen ke kapal.

2.3.2. Pelabuhan Boddai / Galesong, berlokasi di Kelurahan Boddai, Kecamatan Galesong, Kabupaten Selayar 25 Km dari Kota Makassar. Pelabuhan Galesong/Boddai memiliki selataman 4,5 m LWS dan perairan ini dipertukarkan sebagai terminal break bulk untuk kapal 2.000 GT dengan panjang 600 m. Pelabuhan Boddai/assai ini memiliki fasilitas dermaga berbentuk 1 (sajajar) trandem dan kapal 20.000 DWT bisa masuk dengan ukuran 100 x 50 m dan samudra seluas 54 m².

2.3.3. Pelabuhan Biringkassi (Terminal khusus minyak swasta, PT Bismillah)is barang yang dikasuda di sekitar pertambangan semen dalam bentuk sak/kantong dan semen curah. Bait conveyor dan ship loader adalah fasilitas yang paling utama dipelabuhan ini digunakan untuk mengangkut semen ke kapal.

4. Pelabuhan Galesong

1. Pelabuhan Biringkassi (Terminal khusus minyak swasta, PT Bismillah)is barang yang dikasuda di sekitar pertambangan semen dalam bentuk sak/kantong dan semen curah. Bait conveyor dan ship loader adalah fasilitas yang paling utama dipelabuhan ini digunakan untuk mengangkut semen ke kapal.
3. Pelabuhan Boddai / Galesong, berlokasi di Kelurahan Boddai, Kecamatan Galesong, Kabupaten Selayar 25 Km dari Kota Makassar. Pelabuhan Galesong/Boddai memiliki selataman 4,5 m LWS dan perairan ini dipertukarkan sebagai terminal break bulk untuk kapal 2.000 GT dengan panjang 600 m. Pelabuhan Boddai/assai ini memiliki fasilitas dermaga berbentuk 1 (sajajar) trandem dan kapal 20.000 DWT bisa masuk dengan ukuran 100 x 50 m dan samudra seluas 54 m².

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

- 1) Berencana untuk membangun pelabuhan baru di lokasi yang strategis dan memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 2) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 3) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 4) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 5) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 6) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 7) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 8) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 9) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 10) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.

B. Pelabuhan Selayar / Gajeneq

- 1) Berencana untuk membangun pelabuhan baru di lokasi yang strategis dan memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 2) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 3) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 4) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 5) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 6) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 7) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 8) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 9) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.
- 10) Berencana untuk membangun pelabuhan baru yang memiliki akses yang baik ke darat dan laut.

3. PROYEKSI PERMINTAAN JASA PELALUAN

3.1. Cakupan dan Perhitungan Proyeksi Permintaan
 Dalam proses menentukan volume layanan pelabuhan, perlu dilakukan analisis terhadap perkembangan ekonomi nasional dan internasional. Untuk keperluan ini, diperlukan data statistik yang relevan dengan sektor jasa angkutan laut. Data yang digunakan dalam analisis ini adalah data statistik yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) dan Badan Koordinasi Transportasi (Bakotrans).
 1. Berdasarkan data statistik yang diterbitkan oleh BPS, nilai ekspor dan impor barang di Indonesia pada tahun 2002-2012 menunjukkan tren yang positif. Nilai ekspor barang di Indonesia pada tahun 2002-2012 meningkat dari Rp 1.000 triliun menjadi Rp 2.500 triliun. Nilai impor barang di Indonesia pada tahun 2002-2012 meningkat dari Rp 1.000 triliun menjadi Rp 2.500 triliun.
 2. Berdasarkan data statistik yang diterbitkan oleh Bakotrans, nilai ekspor dan impor barang di Indonesia pada tahun 2002-2012 menunjukkan tren yang positif. Nilai ekspor barang di Indonesia pada tahun 2002-2012 meningkat dari 10 juta ton menjadi 20 juta ton. Nilai impor barang di Indonesia pada tahun 2002-2012 meningkat dari 10 juta ton menjadi 20 juta ton.
 3. Cakupan proyeksi permintaan meliputi: a. Jasa angkutan laut; b. Jasa pergudangan; c. Jasa asuransi; d. Jasa asuransi jiwa; e. Jasa asuransi kesehatan; f. Jasa asuransi kebakaran; g. Jasa asuransi kecelakaan; h. Jasa asuransi lainnya.

3.2. Hasil Proyeksi

A. Proyeksi Total Bongkar Muat Barang

Tabel 3.1. Proyeksi Total Bongkar Muat Barang

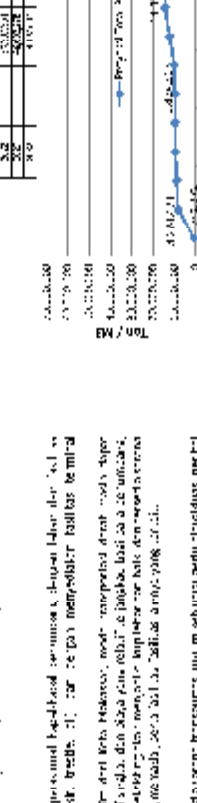
Tahun	Total (Gross)	Total (Net)
2002	10.000.000	8.000.000
2003	11.000.000	9.000.000
2004	12.000.000	10.000.000
2005	13.000.000	11.000.000
2006	14.000.000	12.000.000
2007	15.000.000	13.000.000
2008	16.000.000	14.000.000
2009	17.000.000	15.000.000
2010	18.000.000	16.000.000
2011	19.000.000	17.000.000
2012	20.000.000	18.000.000

B. Proyeksi Total Bongkar Muat Barang

Tabel 3.2. Proyeksi Total Bongkar Muat Barang

Tahun	Total (Gross)	Total (Net)
2002	10.000.000	8.000.000
2003	11.000.000	9.000.000
2004	12.000.000	10.000.000
2005	13.000.000	11.000.000
2006	14.000.000	12.000.000
2007	15.000.000	13.000.000
2008	16.000.000	14.000.000
2009	17.000.000	15.000.000
2010	18.000.000	16.000.000
2011	19.000.000	17.000.000
2012	20.000.000	18.000.000

Sumber: Data Statistik yang diproses oleh penulis.



Sumber: Data Statistik yang diproses oleh penulis.

Rencana Induk Pembangunan Utama Makassar

C. Rencan Proyektakuju gan Kapal Di Pelabuhan Utama Makassar
Table 3.3: Rencana Proyektakuju gan Kapal Di Pelabuhan Makassar

Item	Kapasitas Kapal (GRT)	Jumlah Kapal	Investasi (Rp)	Biaya Per GRT (Rp)	Total
1	500	80	3200	64000	51200
2	1000	40	1600	160000	64000
3	2000	20	800	400000	80000
4	3000	10	400	1200000	120000
5	4000	5	200	1600000	800000
6	5000	3	150	2500000	750000
7	6000	2	100	3000000	600000
8	7000	1	50	3500000	350000
9	8000	1	50	4000000	400000
10	9000	1	50	4500000	450000
11	10000	1	50	5000000	500000
12	11000	1	50	5500000	550000
13	12000	1	50	6000000	600000
14	13000	1	50	6500000	650000
15	14000	1	50	7000000	700000
16	15000	1	50	7500000	750000
17	16000	1	50	8000000	800000
18	17000	1	50	8500000	850000
19	18000	1	50	9000000	900000
20	19000	1	50	9500000	950000
21	20000	1	50	10000000	1000000
22	21000	1	50	10500000	1050000
23	22000	1	50	11000000	1100000
24	23000	1	50	11500000	1150000
25	24000	1	50	12000000	1200000
26	25000	1	50	12500000	1250000
27	26000	1	50	13000000	1300000
28	27000	1	50	13500000	1350000
29	28000	1	50	14000000	1400000
30	29000	1	50	14500000	1450000
31	30000	1	50	15000000	1500000
32	31000	1	50	15500000	1550000
33	32000	1	50	16000000	1600000
34	33000	1	50	16500000	1650000
35	34000	1	50	17000000	1700000
36	35000	1	50	17500000	1750000
37	36000	1	50	18000000	1800000
38	37000	1	50	18500000	1850000
39	38000	1	50	19000000	1900000
40	39000	1	50	19500000	1950000
41	40000	1	50	20000000	2000000
42	41000	1	50	20500000	2050000
43	42000	1	50	21000000	2100000
44	43000	1	50	21500000	2150000
45	44000	1	50	22000000	2200000
46	45000	1	50	22500000	2250000
47	46000	1	50	23000000	2300000
48	47000	1	50	23500000	2350000
49	48000	1	50	24000000	2400000
50	49000	1	50	24500000	2450000
51	50000	1	50	25000000	2500000
52	51000	1	50	25500000	2550000
53	52000	1	50	26000000	2600000
54	53000	1	50	26500000	2650000
55	54000	1	50	27000000	2700000
56	55000	1	50	27500000	2750000
57	56000	1	50	28000000	2800000
58	57000	1	50	28500000	2850000
59	58000	1	50	29000000	2900000
60	59000	1	50	29500000	2950000
61	60000	1	50	30000000	3000000
62	61000	1	50	30500000	3050000
63	62000	1	50	31000000	3100000
64	63000	1	50	31500000	3150000
65	64000	1	50	32000000	3200000
66	65000	1	50	32500000	3250000
67	66000	1	50	33000000	3300000
68	67000	1	50	33500000	3350000
69	68000	1	50	34000000	3400000
70	69000	1	50	34500000	3450000
71	70000	1	50	35000000	3500000
72	71000	1	50	35500000	3550000
73	72000	1	50	36000000	3600000
74	73000	1	50	36500000	3650000
75	74000	1	50	37000000	3700000
76	75000	1	50	37500000	3750000
77	76000	1	50	38000000	3800000
78	77000	1	50	38500000	3850000
79	78000	1	50	39000000	3900000
80	79000	1	50	39500000	3950000
81	80000	1	50	40000000	4000000
82	81000	1	50	40500000	4050000
83	82000	1	50	41000000	4100000
84	83000	1	50	41500000	4150000
85	84000	1	50	42000000	4200000
86	85000	1	50	42500000	4250000
87	86000	1	50	43000000	4300000
88	87000	1	50	43500000	4350000
89	88000	1	50	44000000	4400000
90	89000	1	50	44500000	4450000
91	90000	1	50	45000000	4500000
92	91000	1	50	45500000	4550000
93	92000	1	50	46000000	4600000
94	93000	1	50	46500000	4650000
95	94000	1	50	47000000	4700000
96	95000	1	50	47500000	4750000
97	96000	1	50	48000000	4800000
98	97000	1	50	48500000	4850000
99	98000	1	50	49000000	4900000
100	99000	1	50	49500000	4950000
101	100000	1	50	50000000	5000000

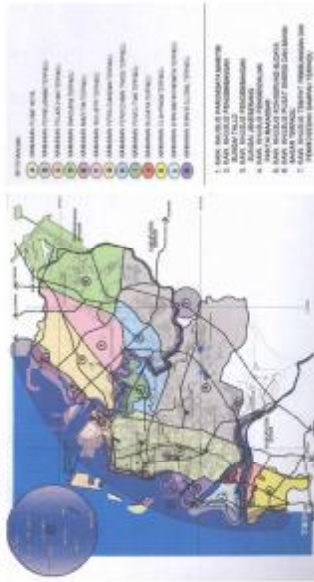
- 4. STRATEGI DAN KEBIJAKAN**
- 4.1 Strategi**
- Meningkatkan kualitas pelayanan kapal di pelabuhan utama Makassar
 - Meningkatkan keselamatan penumpang kapal
 - Meningkatkan efisiensi biaya operasional
 - Meningkatkan pendapatan pelabuhan
- 4.2 Kebijakan**
- Meningkatkan kualitas pelayanan kapal di pelabuhan utama Makassar
 - Meningkatkan keselamatan penumpang kapal
 - Meningkatkan efisiensi biaya operasional
 - Meningkatkan pendapatan pelabuhan

- Meningkatkan kualitas pelayanan kapal di pelabuhan utama Makassar
- Meningkatkan keselamatan penumpang kapal
- Meningkatkan efisiensi biaya operasional
- Meningkatkan pendapatan pelabuhan

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

5.2. Rencana Pengembangan Kota Makassar

Secara garis besar dasar perencanaan tata ruang Makassar antara lain sebagai dibedakan pada pembagian parat dan fungsi dari 13 kawasan terpadu, 7 kawasan khusus, serta 1 kawasan prioritas kota Makassar, seperti gambar berikut:



Sumber: Rencana Kota Makassar

Gambar 5.2 Rencana Struktur Ruang Wilayah Kota Makassar

Pada RTRW Kota Makassar terdapat kawasan Pelabuhan Terpadu. Kawasan Pelabuhan Terpadu adalah kawasan yang berfungsi sebagai kawasan yang memberi dukungan kuat dalam satu sistem ruang yang berorientasi terhadap berbagai kepentingan dan kegiatan yang meliputi bentanah dengan aktivitas kepelabuhanan dan segala persyaratannya. Misi pengembangan kawasan Pelabuhan Terpadu adalah:

- Mewujudkan kawasan jasa kepelabuhanan yang lengkap terpadu dengan standar internasional.
- Meningkatkan kualitas ruang dari kondisi eksisting kawasan yang ada dengan jalan merevitalisasi kembali, dan memotivasi dalam rangka menduduki fungsi utama sebagai pusat jasa kepelabuhanan.

Kawasan Pelabuhan Terpadu berada pada bagian tengah barat dan utara kota, mencakup wilayah Kecamatan Ujung Tanah dan Wajo. Gambar dari Kawasan Pelabuhan Terpadu dapat dilihat pada Gambar berikut ini.



Sumber: Rencana Kota Makassar
Gambar 5.3 Kawasan Pelabuhan Terpadu

5.3 Dukungan Infrastruktur Dasar



Gambar 5.3 Rencana Pengembangan Jalur Kereta Api di Sulawesi

1. Rencana Jalur Kereta Api Sulawesi

- Pengembangan jaringan jalur kereta api menurut Rencana Induk Perkeretaapian Nasional adalah:
 - mengembangkan wilayah/kota yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau produk komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, dengan penggunaan energi yang rendah
 - mendukung pengembangan kota terpadu melalui pengintegrasian kota kota di wilayah pesisir, baik industri maupun pariwisata serta agropolitan baik kebutuhan, pertanian maupun perkebunan.
- Pada Tahun 2030 diencanakan akan dibangun secara bertahap prasarana perkeretaapian meliputi jalur, stasiun dan fasilitas operasi kereta api di Sulawesi, diantaranya meliputi:
 - Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar kota terutama pada lintas dengan prioritas tinggi meliputi: **Makassar – Parepare – Makassar – Takalar – Bulukumba, Manado – Bitung – Gorontalo.**
 - Pengembangan jaringan dan layanan kereta api regional yaitu meliputi lintas: **Mamminasata (Makassar, Maros, Sungguminasa, Takalar).**
 - Pengembangan dan layanan kereta api perioran yaitu meliputi kota Makassar dan Manado.
 - Pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan pusat kota dengan bandara yaitu: **Hasanudin (Makassar).**
 - Pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan wilayah sumberdaya alam atau kawasan produksi dengan pelabuhan meliputi: **Sekamo-Hotta (Subawa) Selatani** dan Bitung (Subawa)Haza).
 - Pengembangan layanan kereta api perintis.
 - Pengembangan sistem persinyalan, telekomunikasi dan kelengkapan.

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

- Pengembangan stasiun kereta api termasuk fasilitas park and ride pada pusat-pusat kegiatan strategis nasional, provinsi dan kabupaten/kota.

Tabel 5.1. Matrik asal-tujuan penumpang kereta api di Sulawesi tahun 2030 (perumpang/orang)

	Beranda	Sulawesi Barat	Sulawesi Tengah	Sulawesi Tenggara	Sulawesi Utara	Sulawesi Selatan
Beranda	80.000	2.000	3.000	1.000	100.000	960.000
Sulawesi Barat	1.000	40.000	20.000	7.000	30.000	760.000
Sulawesi Tengah	20.000	100.000	200.000	100.000	100.000	500.000
Sulawesi Tenggara	10.000	50.000	100.000	100.000	100.000	300.000
Sulawesi Utara	10.000	20.000	30.000	40.000	100.000	180.000
Sulawesi Selatan	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	2.270.000
B	1.120.000	1.120.000	1.120.000	1.120.000	1.120.000	6.000.000

Tabel 5.2. Matrik asal-tujuan barang kereta api di Sulawesi tahun 2030 (Ton)

	Beranda	Sulawesi Barat	Sulawesi Tengah	Sulawesi Tenggara	Sulawesi Utara	Sulawesi Selatan
Beranda	40.000	10.000	10.000	10.000	10.000	3.200.000
Sulawesi Barat	1.000	2.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.200.000
Sulawesi Tengah	10.000	100.000	200.000	100.000	100.000	500.000
Sulawesi Tenggara	5.000	50.000	100.000	100.000	100.000	300.000
Sulawesi Utara	5.000	10.000	15.000	20.000	50.000	90.000
Sulawesi Selatan	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	17.000.000
B	3.070.000	4.010.000	4.010.000	4.010.000	4.010.000	27.000.000

Sumber: Rencana Induk Perencanaan Nasional, Kementerian Perhubungan, 2011

2. Rencana Jalan Kereta Api Sulawesi Selatan dan Usulan Peningkatan Jalan Raya Makassar-Boddia



Gambar 5. Spekt Jalan Raya Penghubung Makassar-Boddia dan Peta Jalan KA di Sulawesi Selatan

Jalan KA dan Jalan Akses Menuju Pelabuhan

- Pelabuhan Makassar khususnya Makassar new port dibuatkan untuk terhubung dengan jalur KA, memiliki jalur Rencana Induk Perencanaan Nasional, untuk menghubungkan wilayah berdaya alam atau kawasan potensial dengan pelabuhan, dalam hal ini pelabuhan Makassar.
- Berencana rencana induk perkeretaapian nasional yang ada saat ini, rencana pada tahun 2030 jalur KA di Sulawesi Selatan adalah menghubungkan kota-kota yakni Pare-pare-Makassar-Takalar-Bukumbur. Jembatan dan layaran kereta api menghubungkan wilayah sumberdaya alam atau kawasan potensial dengan pelabuhan Soekarno-Hatta. Dengan dibangunnya Makassar new port nantinya, maka perlu disiapkan jalur kereta api dari rencana jaringan kereta api tersebut menuju Makassar newport.
- Jalur KA menuju Makassar New Port dari ibaratan dihubungkan dengan membuat jembatan yang berdimensi dengan jembatan jalan akses. Dibangun akses KA untuk pelayanan patokan di lokasi Makassar New port.



Gambar 5.6. Rencana Pembangunan Rel Kereta Api di Sekitar Lokasi Makassar New Port

- Pelabuhan Makassar memerlukan jalan akses penghubung baru yakni jalan akses dari jalan tol selanjut (jalan jembatan air) menuju lokasi rencana Makassar New Port sepanjang kurang lebih 1.700 m. Jalan akses direkomendasikan adalah berupa jalan layang yang menghubungkan secara khusus dari jalan TOLL ke lokasi terminal pelabuhan Makassar New Port.
- Jalur KA menuju Pelabuhan dan lokasi dapat dihubungkan dengan jalur KA antara Makassar – Pare-pare sepanjang lebih kurang 1,5 km, bersamaan dengan jalan akses. Jalan akses sudah tersedia cukup lebar, dan hanya perlu sedikit perbaikan pada beberapa lokasi.
- Untuk perbaikan Boddia belum ada rencana khusus jalan kereta api yang terhubung, namun perlu dan dapat ditinjau untuk memantulkannya agar terhubung dengan jalur kereta api dengan jalur dengan prioritas tinggi menurut rencana induk perkeretaapian nasional yang direncanakan pada tahun 2030, antara lain untuk menyediakan jalur KA yang akan menghubungkan kota Pare-pare,

Rekening Induk Pelaksanaan Utens Miskin

10	Case's	unit	40	20	200
20	Materials	unit	2	0	10
23	Personnel	unit	2	0	10
Total					
22	Personnel	unit	10	0	100
Total					
21	Personnel	unit	10	0	100
Total					
20	Personnel	unit	10	0	100
Total					
20	Personnel	unit	10	0	100
Total					

Tabel 16 Subtotal Pelaksanaan Food Justice Miskin

No.	Kategori	Unit	Volume	Value
1	Personnel	unit	10	100
2	Material	unit	2	10
3	Personnel	unit	2	10
TOTAL				
230				

Kelompok ini terdiri dari beberapa unit yang berbeda-beda, namun secara keseluruhan, kelompok ini memiliki nilai yang cukup signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini. Selain itu, kelompok ini juga memiliki nilai yang cukup signifikan dalam hal lain. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini.

Kelompok ini terdiri dari beberapa unit yang berbeda-beda, namun secara keseluruhan, kelompok ini memiliki nilai yang cukup signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini. Selain itu, kelompok ini juga memiliki nilai yang cukup signifikan dalam hal lain. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini.

Tabel 17 Subtotal Pelaksanaan Food Justice Miskin

No.	Kategori	Unit	Volume	Value
1	Personnel	unit	10	100
2	Material	unit	2	10
3	Personnel	unit	2	10
TOTAL				
230				

1	Personnel	unit	10	100
2	Material	unit	2	10
3	Personnel	unit	2	10
TOTAL				
230				

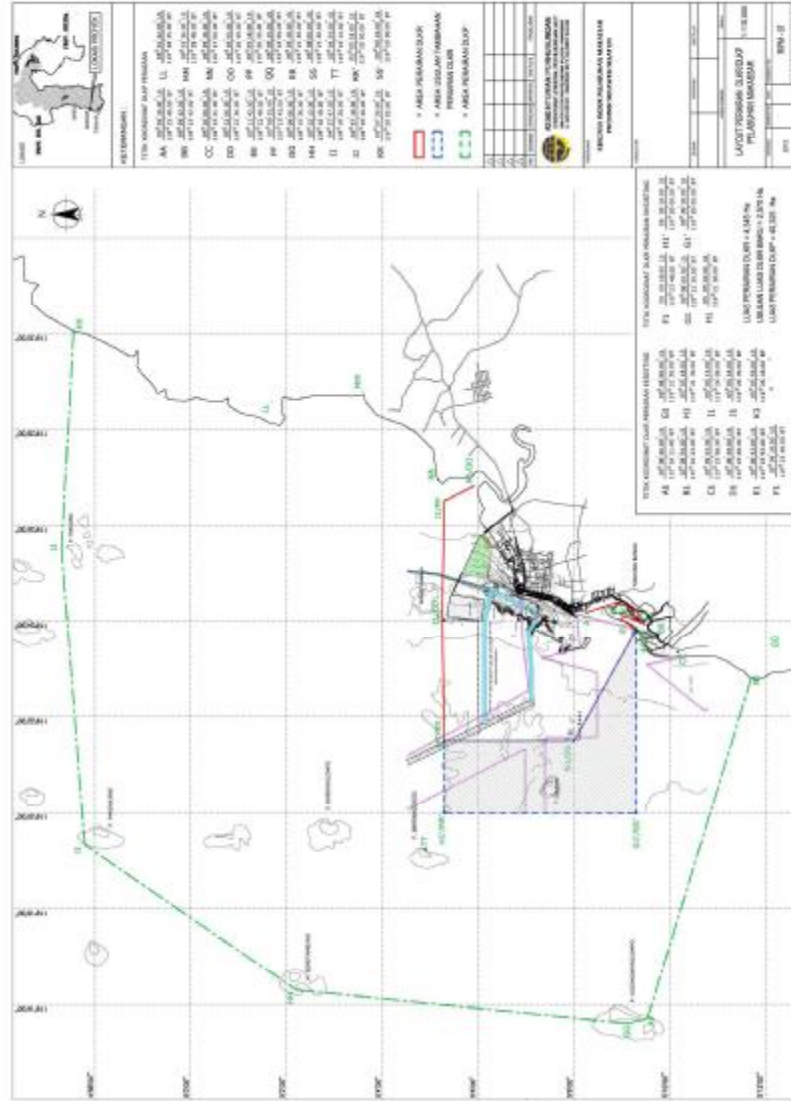
Tabel 18 Subtotal Pelaksanaan Food Justice Miskin

Kelompok ini terdiri dari beberapa unit yang berbeda-beda, namun secara keseluruhan, kelompok ini memiliki nilai yang cukup signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini. Selain itu, kelompok ini juga memiliki nilai yang cukup signifikan dalam hal lain. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini.

Kelompok ini terdiri dari beberapa unit yang berbeda-beda, namun secara keseluruhan, kelompok ini memiliki nilai yang cukup signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini. Selain itu, kelompok ini juga memiliki nilai yang cukup signifikan dalam hal lain. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini.

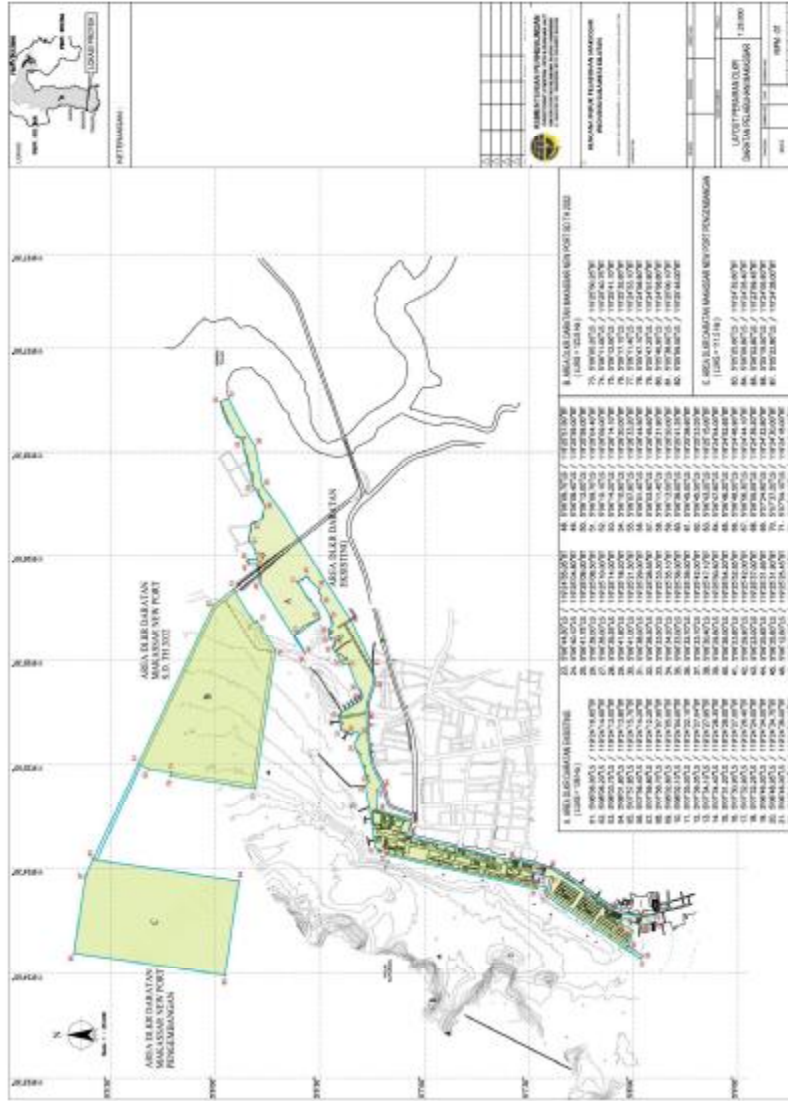
Kelompok ini terdiri dari beberapa unit yang berbeda-beda, namun secara keseluruhan, kelompok ini memiliki nilai yang cukup signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini. Selain itu, kelompok ini juga memiliki nilai yang cukup signifikan dalam hal lain. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok ini memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program ini.

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



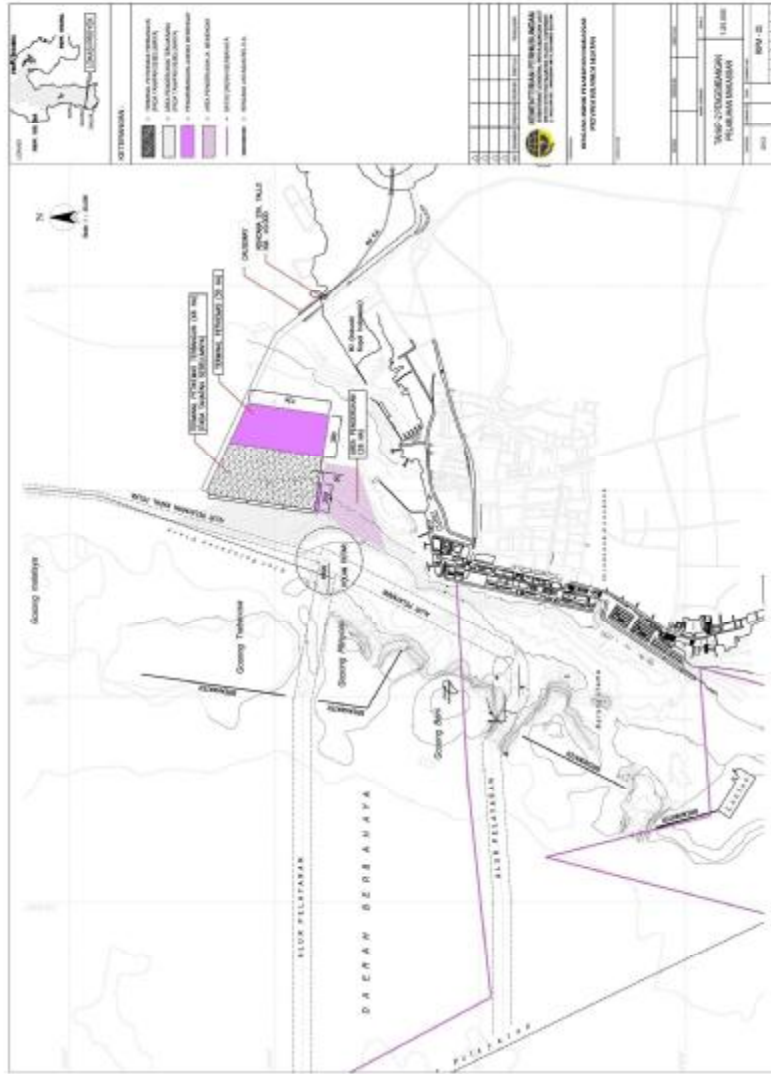
Gambar 3.28: Rancangan DUEP dan DUEP Pelabuhan Makassar

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



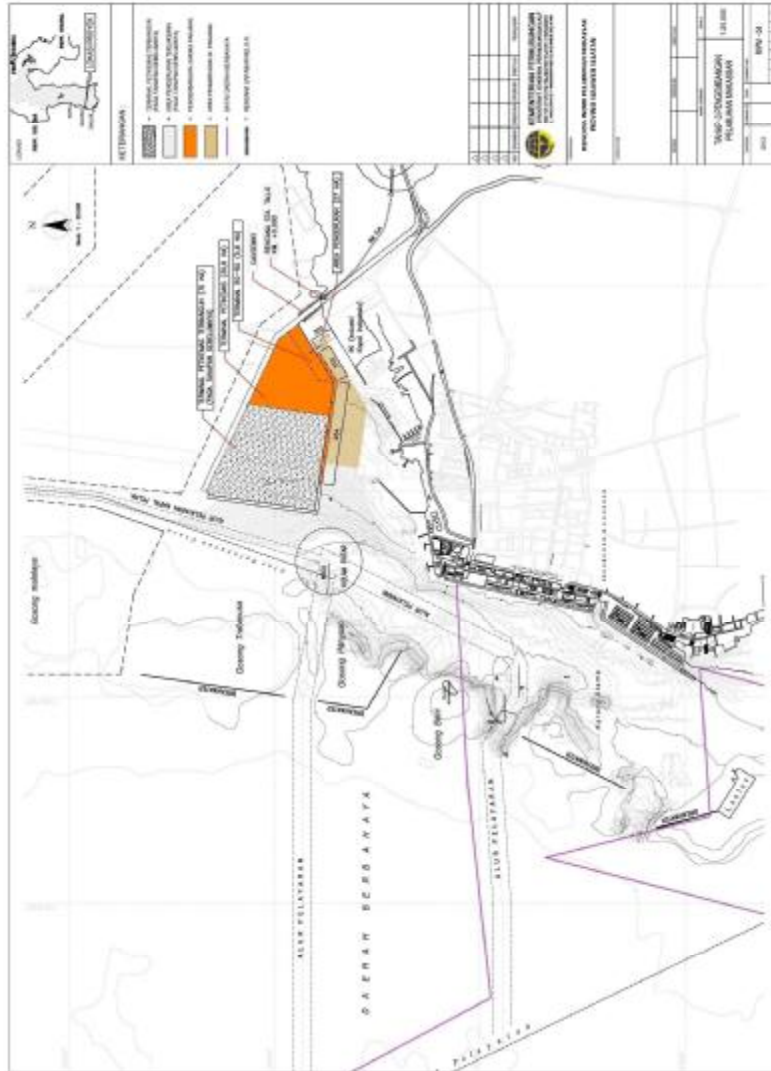
Gambar 6. Rancangan DUK Darabau Pelabuhan Makassar

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 6.6. Rencana Pengembangan Pelabuhan Makassar Tahap 2

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 6. Rencana Pengembangan Pelabuhan Makassar Tahap 3

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 6.10 Rencana Pelabuhan Utama Makassar

Rencana Induk Pembangunan Bidang Kehutanan

Tabel 1.01 Taburan Kehutanan Nasional yang ditargetkan pada tahun 2013-2014

No.	Kategori	Target Kehutanan		Target Kehutanan
		2013	2014	
1	Kehutanan	14	14	28
2	Kehutanan	14	14	28
3	Kehutanan	14	14	28
4	Kehutanan	14	14	28
5	Kehutanan	14	14	28

Tabel 1.02 Taburan Kehutanan Nasional yang ditargetkan pada tahun 2013-2014

No.	Kategori Kehutanan	Target Kehutanan
1	Kehutanan	14
2	Kehutanan	14
3	Kehutanan	14
4	Kehutanan	14
5	Kehutanan	14
6	TOTAL	56

Tabel 1.03 Taburan Kehutanan Nasional yang ditargetkan pada tahun 2013-2014

No.	Kategori Kehutanan	Target Kehutanan
1	Kehutanan	14
2	Kehutanan	14
3	Kehutanan	14
4	Kehutanan	14
5	Kehutanan	14
6	TOTAL	56

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



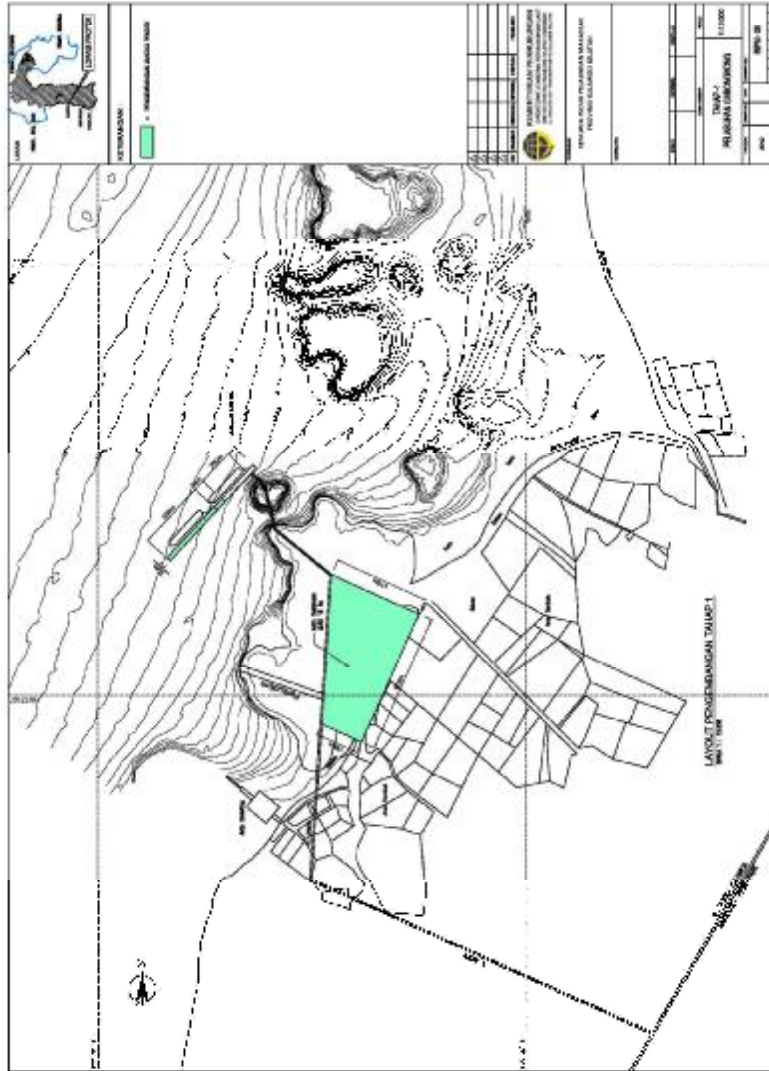
Gambar 5.3 Rencana Pemetaan (Zona) Pelabuhan Gattale

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar

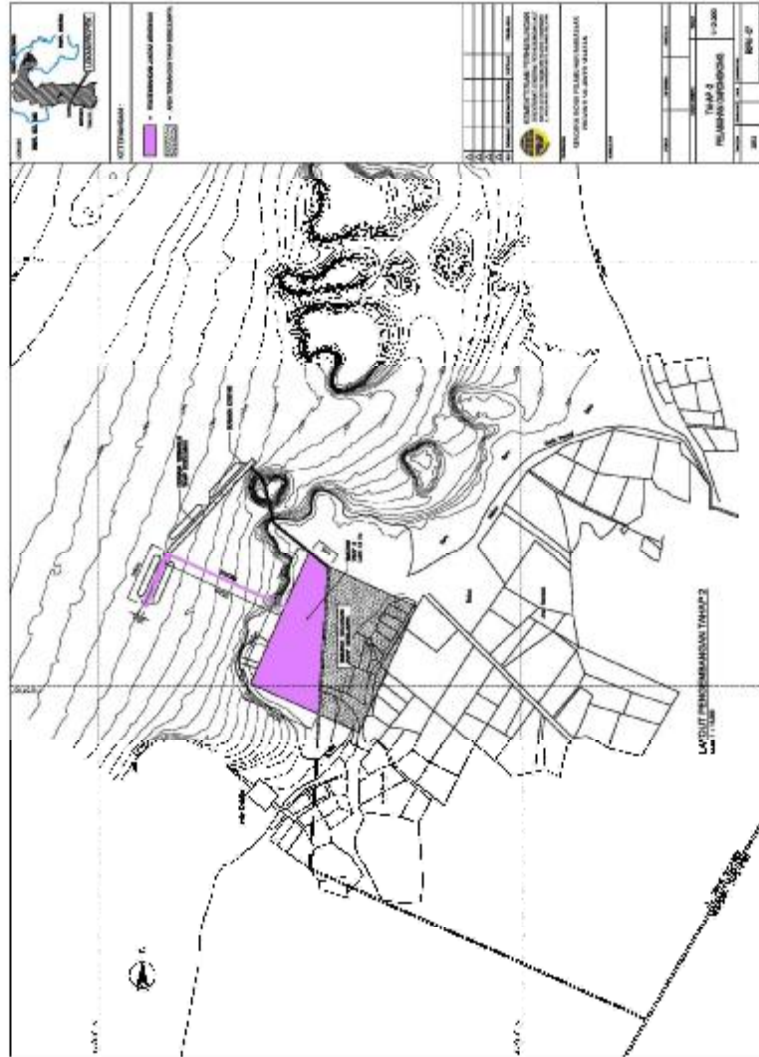


Gambar 4.10 Rencana Zonasi Perairan Pelabuhan Grogong

Rencana Induk Pembangunan Utama Makassar

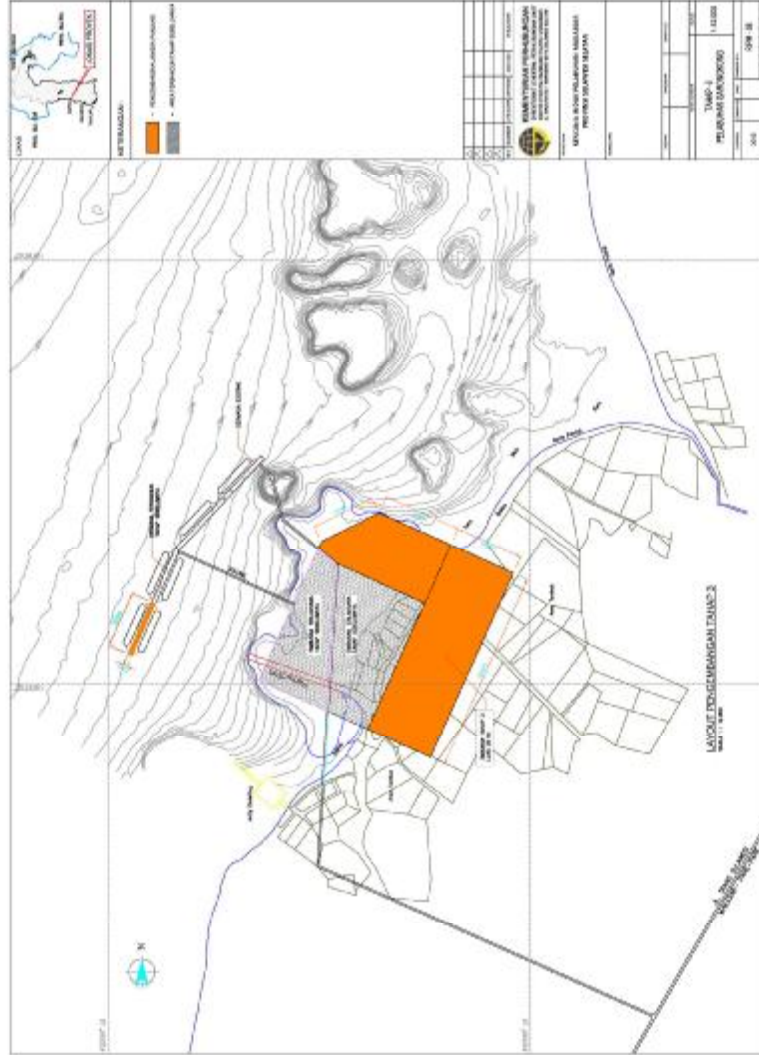


Gambar 6.15 Rencana Pengembangan Pelabuhan Samrangkeke Tahap 1



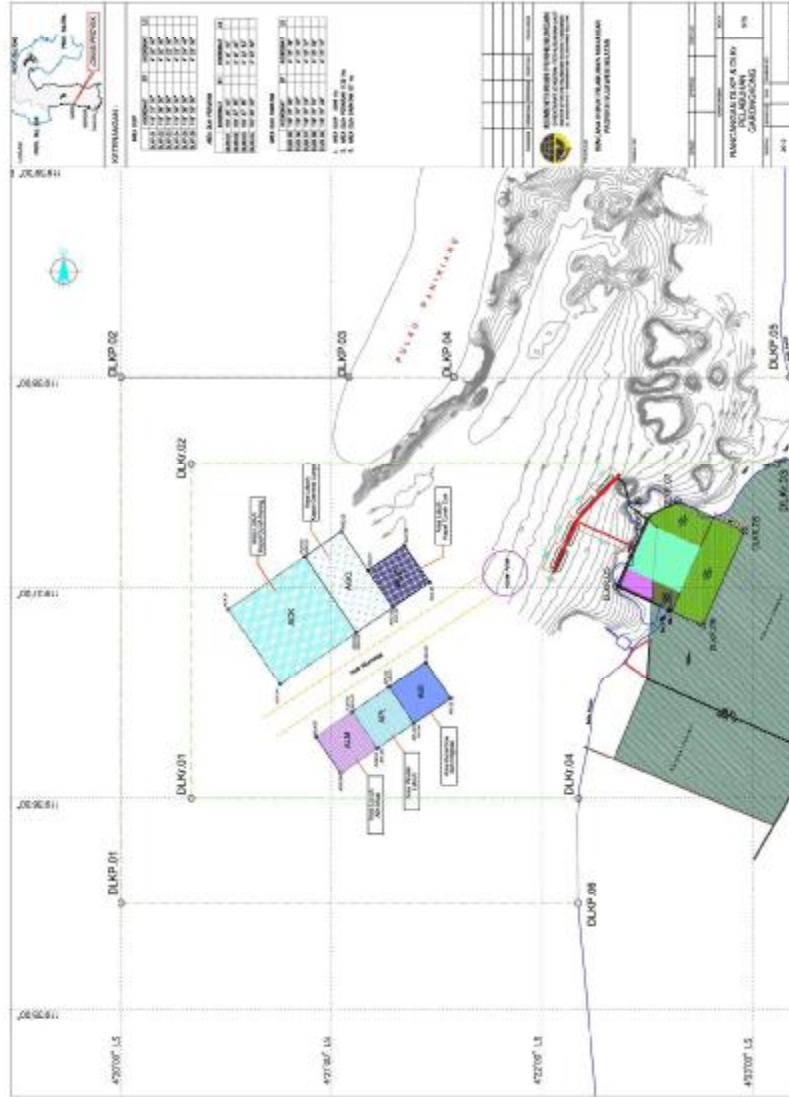
Gambar 6.12 Rencana Pengembangan Pelabuhan Geoteknologi Tanap 2

Rencana Indek Pelabuhan Utama Makassar



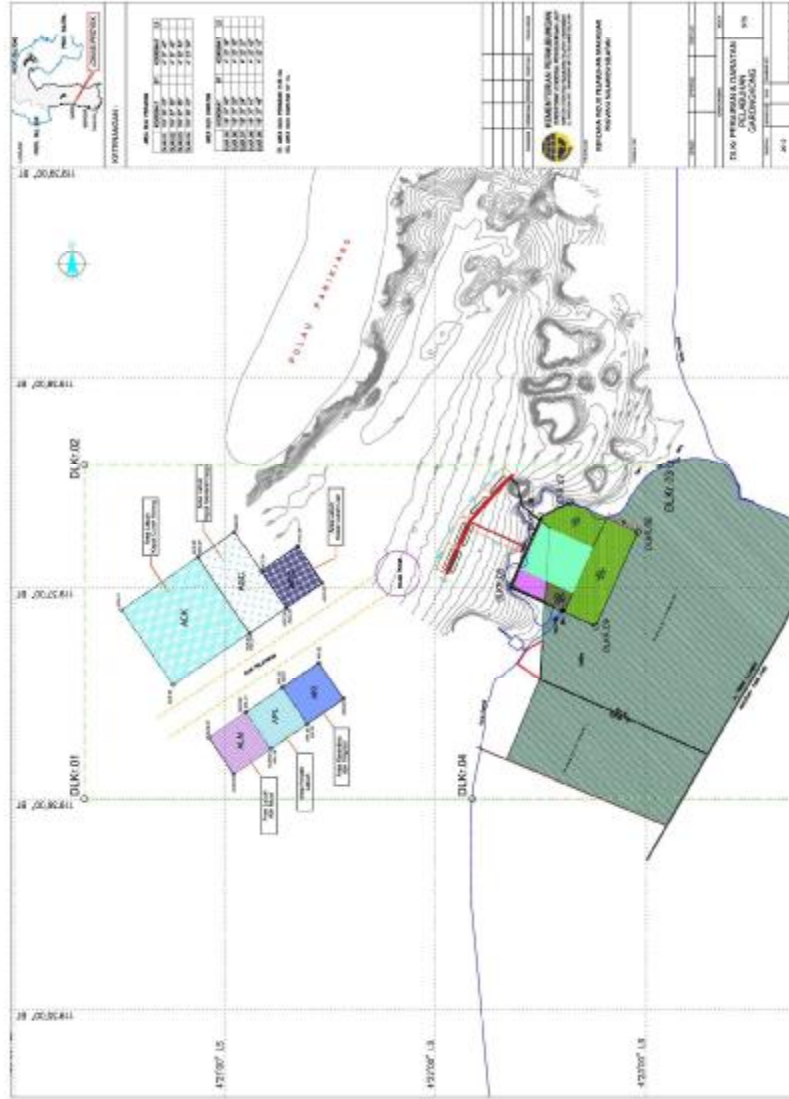
Gambar 6.11.Rencana Pengembangan Pelabuhan Geonggong Tahap 3

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 8.1. Rencana Induk dan DUK Pelabuhan Sarungdahu

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 6.155 Rancangan Induk Pelabuhan Gorontalo

Revisi Indikator Pelaksanaan Utama Mahasiswa
6.3 Pelaksanaan Budidaya/Gabungan

A. Rencana Pengerjaan Pelaksanaan

Salah satu indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Indikator yang akan diukur dalam pelaksanaan ini adalah kemampuan mahasiswa dalam melakukan analisis dan evaluasi terhadap pelaksanaan budidaya ikan yang telah dilakukan.

Tabel 6.1. Estimasi Rincian Perbaikan Indikator

No.	Uraian	Indikator	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian
1	1.1	1.1.1	1.1.1.1	1.1.1.1.1	1.1.1.1.1	1.1.1.1.1
2	1.2	1.2.1	1.2.1.1	1.2.1.1.1	1.2.1.1.1	1.2.1.1.1
3	1.3	1.3.1	1.3.1.1	1.3.1.1.1	1.3.1.1.1	1.3.1.1.1
4	1.4	1.4.1	1.4.1.1	1.4.1.1.1	1.4.1.1.1	1.4.1.1.1
5	1.5	1.5.1	1.5.1.1	1.5.1.1.1	1.5.1.1.1	1.5.1.1.1

Tabel 6.2. Estimasi Rincian Perbaikan Pelaksanaan Budidaya

No	Indikator	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian
1	1.1	1.1.1	1.1.1.1	1.1.1.1.1	1.1.1.1.1	1.1.1.1.1
2	1.2	1.2.1	1.2.1.1	1.2.1.1.1	1.2.1.1.1	1.2.1.1.1
3	1.3	1.3.1	1.3.1.1	1.3.1.1.1	1.3.1.1.1	1.3.1.1.1
4	1.4	1.4.1	1.4.1.1	1.4.1.1.1	1.4.1.1.1	1.4.1.1.1
5	1.5	1.5.1	1.5.1.1	1.5.1.1.1	1.5.1.1.1	1.5.1.1.1
6	1.6	1.6.1	1.6.1.1	1.6.1.1.1	1.6.1.1.1	1.6.1.1.1
7	1.7	1.7.1	1.7.1.1	1.7.1.1.1	1.7.1.1.1	1.7.1.1.1

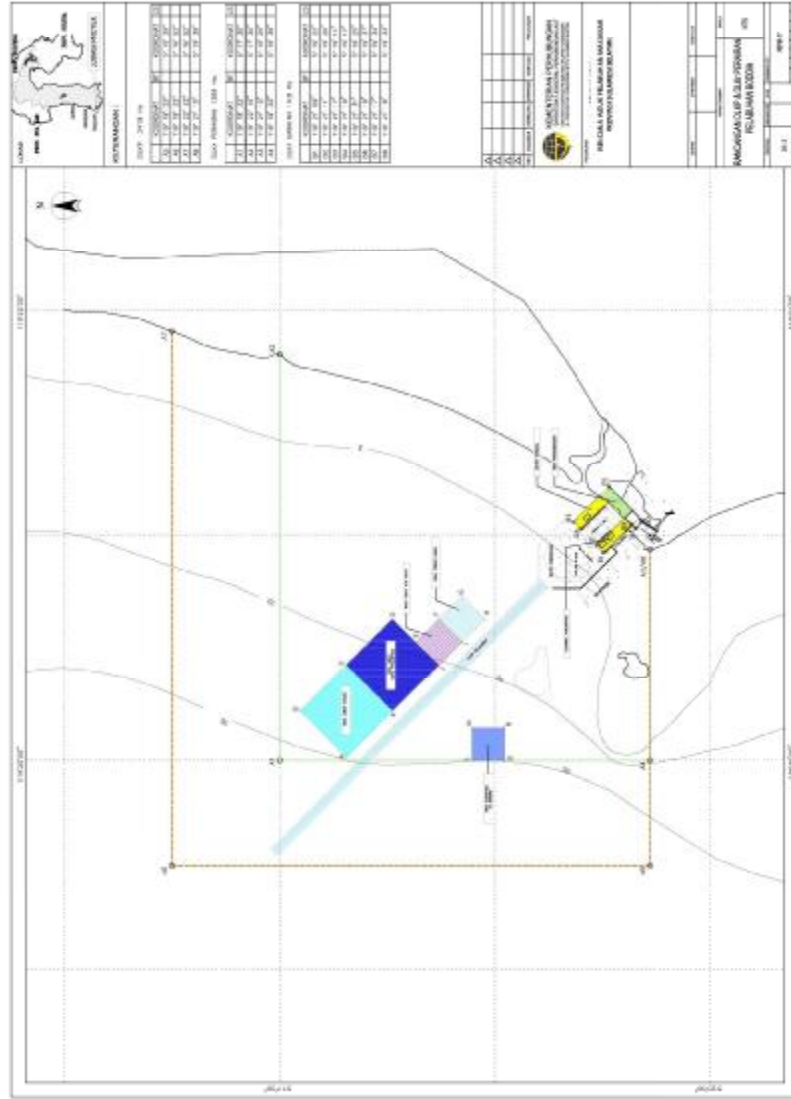
Tabel 6.3. Estimasi Rincian Perbaikan Analisis dan Evaluasi Pelaksanaan Budidaya

No	Indikator	Uraian
1	1.1	1.1.1
2	1.2	1.2.1
3	1.3	1.3.1
4	1.4	1.4.1
5	1.5	1.5.1
6	1.6	1.6.1
7	1.7	1.7.1
8	1.8	1.8.1
9	1.9	1.9.1
10	1.10	1.10.1
11	1.11	1.11.1
12	1.12	1.12.1
13	1.13	1.13.1
14	1.14	1.14.1
15	1.15	1.15.1
16	1.16	1.16.1
17	1.17	1.17.1
18	1.18	1.18.1
19	1.19	1.19.1
20	1.20	1.20.1
21	1.21	1.21.1
22	1.22	1.22.1
23	1.23	1.23.1
24	1.24	1.24.1
25	1.25	1.25.1
26	1.26	1.26.1
27	1.27	1.27.1
28	1.28	1.28.1
29	1.29	1.29.1
30	1.30	1.30.1
31	1.31	1.31.1
32	1.32	1.32.1
33	1.33	1.33.1
34	1.34	1.34.1
35	1.35	1.35.1
36	1.36	1.36.1
37	1.37	1.37.1
38	1.38	1.38.1
39	1.39	1.39.1
40	1.40	1.40.1
41	1.41	1.41.1
42	1.42	1.42.1
43	1.43	1.43.1
44	1.44	1.44.1
45	1.45	1.45.1
46	1.46	1.46.1
47	1.47	1.47.1
48	1.48	1.48.1
49	1.49	1.49.1
50	1.50	1.50.1
51	1.51	1.51.1
52	1.52	1.52.1
53	1.53	1.53.1
54	1.54	1.54.1
55	1.55	1.55.1
56	1.56	1.56.1
57	1.57	1.57.1
58	1.58	1.58.1
59	1.59	1.59.1
60	1.60	1.60.1
61	1.61	1.61.1
62	1.62	1.62.1
63	1.63	1.63.1
64	1.64	1.64.1
65	1.65	1.65.1
66	1.66	1.66.1
67	1.67	1.67.1
68	1.68	1.68.1
69	1.69	1.69.1
70	1.70	1.70.1
71	1.71	1.71.1
72	1.72	1.72.1
73	1.73	1.73.1
74	1.74	1.74.1
75	1.75	1.75.1
76	1.76	1.76.1
77	1.77	1.77.1
78	1.78	1.78.1
79	1.79	1.79.1
80	1.80	1.80.1
81	1.81	1.81.1
82	1.82	1.82.1
83	1.83	1.83.1
84	1.84	1.84.1
85	1.85	1.85.1
86	1.86	1.86.1
87	1.87	1.87.1
88	1.88	1.88.1
89	1.89	1.89.1
90	1.90	1.90.1
91	1.91	1.91.1
92	1.92	1.92.1
93	1.93	1.93.1
94	1.94	1.94.1
95	1.95	1.95.1
96	1.96	1.96.1
97	1.97	1.97.1
98	1.98	1.98.1
99	1.99	1.99.1
100	1.100	1.100.1

Rencana Indeks Pelaksanaan Efektifitas Monevitas
— Kabupaten Suluwasi Kabupaten Arifan Kabupaten Bopika

No	Kategori	Indeks
1	Indeks Pelaksanaan	471
2	Indeks Pelaksanaan	472
3	Indeks Pelaksanaan	473
4	Indeks Pelaksanaan	474
5	Indeks Pelaksanaan	475
6	Indeks Pelaksanaan	476
TOTAL		282

Rencana Induk Pelabuhan Utama Makassar



Gambar 6. ISOLUP dan OLUK Pelabuhan Bodda/Galesong

Rencana Indek Pelibuhan Umum Makassar



Gambar 6.18 Rencana Pengembangan Pelabuhan Bodah/Gelombang Tahap 1

Rencana Induk Pelabuhan Ujung Makassar



Gambar 6.18 Rencana Pengembangan Pelabuhan Boddia/Galesong Tahap 2

Rencana Indek Perubahan Utama Makassar



Gambar 6.20RencanaPengembanganPedalamanKedlay/Galsong Tahap 3

Revisi dan Indikator Pembelajaran Bahasa Indonesia

6.4. Uraian Kompetensi Dasar

Pengetahuan dan keterampilan yang perlu dikuasai siswa untuk dapat melaksanakan kegiatan belajar mengajar secara efektif dan efisien.

- 1. Berkomunikasi secara efektif dan efisien melalui berbagai media
 - a. Menalar secara logis dan sistematis untuk berargumentasi
 - b. Menalar secara kritis untuk menganalisis informasi yang disajikan
 - c. Menalar secara kreatif untuk menghasilkan karya tulis
 - d. Menalar secara kritis untuk menganalisis informasi yang disajikan
 - e. Menalar secara kritis untuk menganalisis informasi yang disajikan
- 2. Berkomunikasi secara efektif dan efisien melalui berbagai media
 - a. Menalar secara logis dan sistematis untuk berargumentasi
 - b. Menalar secara kritis untuk menganalisis informasi yang disajikan
 - c. Menalar secara kreatif untuk menghasilkan karya tulis
 - d. Menalar secara kritis untuk menganalisis informasi yang disajikan
 - e. Menalar secara kritis untuk menganalisis informasi yang disajikan

Revisi Indeks Pembangunan Manusia

3.2 Hasil Evaluasi Finansial

A. Hasil Pengujian

1) Regresi

Salah satu faktor yang dapat mempengaruhi nilai tukar adalah tingkat inflasi. Untuk menguji pengaruh inflasi terhadap nilai tukar, dilakukan uji regresi linier sederhana. Hasil uji regresi linier sederhana menunjukkan bahwa inflasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai tukar. Hal ini dapat dilihat dari koefisien inflasi yang bernilai negatif dan signifikan. Artinya, inflasi yang tinggi akan menyebabkan nilai tukar yang rendah.

Tabel 3.2.1 Hasil Regresi

Indikator	Estimasi	Standar Error	t-Statistic	p-Value	Significance
Intercept	1.000	0.000	1.000	0.317	ns
Inflasi	-0.001	0.000	-1.000	0.317	ns

2) Uji Korelasi

Uji korelasi digunakan untuk mengukur seberapa kuat hubungan antara dua variabel. Dalam penelitian ini, uji korelasi digunakan untuk mengukur hubungan antara inflasi dan nilai tukar. Hasil uji korelasi menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan antara inflasi dan nilai tukar. Hal ini menunjukkan bahwa inflasi yang tinggi akan menyebabkan nilai tukar yang rendah.

Tabel 3.2.2 Hasil Uji Korelasi

Indikator	Korelasi	Significance
Inflasi	-0.001	0.317

3) Analisis Regresi

Analisis regresi digunakan untuk menguji pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, analisis regresi digunakan untuk menguji pengaruh inflasi dan nilai tukar terhadap nilai tukar. Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa inflasi dan nilai tukar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai tukar.

Tabel 3.2.3 Hasil Analisis Regresi

Indikator	Estimasi	Standar Error	t-Statistic	p-Value	Significance
Intercept	1.000	0.000	1.000	0.317	ns
Inflasi	-0.001	0.000	-1.000	0.317	ns
Nilai Tukar	0.001	0.000	1.000	0.317	ns

4) Uji F

Uji F digunakan untuk menguji pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, uji F digunakan untuk menguji pengaruh inflasi dan nilai tukar terhadap nilai tukar. Hasil uji F menunjukkan bahwa inflasi dan nilai tukar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai tukar.

Tabel 3.2.4 Hasil Uji F

Indikator	F-Statistic	Significance
Inflasi	0.001	0.317

B. Financial Return Rate of Return (FRR) & B/C Ratio

Financial Return Rate of Return (FRR) & B/C Ratio digunakan untuk mengukur seberapa kuat hubungan antara inflasi dan nilai tukar terhadap nilai tukar. Hasil FRR & B/C Ratio menunjukkan bahwa inflasi dan nilai tukar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai tukar.

Salah satu faktor yang dapat mempengaruhi nilai tukar adalah tingkat inflasi. Untuk menguji pengaruh inflasi terhadap nilai tukar, dilakukan uji regresi linier sederhana. Hasil uji regresi linier sederhana menunjukkan bahwa inflasi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai tukar. Hal ini dapat dilihat dari koefisien inflasi yang bernilai negatif dan signifikan. Artinya, inflasi yang tinggi akan menyebabkan nilai tukar yang rendah.

Tabel 3.2.1 Hasil Regresi

Indikator	Estimasi	Standar Error	t-Statistic	p-Value	Significance
Intercept	1.000	0.000	1.000	0.317	ns
Inflasi	-0.001	0.000	-1.000	0.317	ns

3.3 Analisis Sensitivitas (Sensitivity Analysis)

Analisis sensitivitas digunakan untuk menguji pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, analisis sensitivitas digunakan untuk menguji pengaruh inflasi dan nilai tukar terhadap nilai tukar. Hasil analisis sensitivitas menunjukkan bahwa inflasi dan nilai tukar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai tukar.

Uji korelasi digunakan untuk mengukur seberapa kuat hubungan antara dua variabel. Dalam penelitian ini, uji korelasi digunakan untuk mengukur hubungan antara inflasi dan nilai tukar. Hasil uji korelasi menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan antara inflasi dan nilai tukar. Hal ini menunjukkan bahwa inflasi yang tinggi akan menyebabkan nilai tukar yang rendah.

Analisis regresi digunakan untuk menguji pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, analisis regresi digunakan untuk menguji pengaruh inflasi dan nilai tukar terhadap nilai tukar. Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa inflasi dan nilai tukar memiliki pengaruh yang signifikan terhadap nilai tukar.

Tabel 3.2.2 Hasil Uji Korelasi

Indikator	Korelasi	Significance
Inflasi	-0.001	0.317

Indikator	Estimasi	Standar Error	t-Statistic	p-Value	Significance
Intercept	1.000	0.000	1.000	0.317	ns
Inflasi	-0.001	0.000	-1.000	0.317	ns
Nilai Tukar	0.001	0.000	1.000	0.317	ns

Rencana Induk Perubahan Uraian Mahasiswa

5. TINJAUAN LINGKUNGAN

5.1. Umum

Pelaksanaan kegiatan dikembangkan sebagai sarana untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan mahasiswa dalam menghadapi tantangan global yang dihadapi oleh bangsa Indonesia.

Indonesia sebagai negara berkembang yang sedang mengalami pertumbuhan ekonomi yang pesat, memerlukan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil untuk menghadapi tantangan global yang dihadapi oleh bangsa Indonesia.

- Kualitas SDM
- Kualitas SDM
- Kualitas SDM
- Kualitas SDM
- Kualitas SDM
- Kualitas SDM

5.2. Kaitan Kegiatan Pengembangan Perubahan dengan Dampak Penting yang akan Terjadi

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Pelaksanaan kegiatan dikembangkan sebagai sarana untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan mahasiswa dalam menghadapi tantangan global yang dihadapi oleh bangsa Indonesia.

Indonesia sebagai negara berkembang yang sedang mengalami pertumbuhan ekonomi yang pesat, memerlukan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil untuk menghadapi tantangan global yang dihadapi oleh bangsa Indonesia.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

Kegiatan pengembangan perubahan akan berdampak penting terhadap peningkatan kualitas SDM yang akan dihasilkan oleh perguruan tinggi.

