



SMALL RESEARCH

PELABUHAN TANJUNG PERAK

**STUDI PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR
PELABUHAN DI INDONESIA**

**Workshop Small Research
Hotel Borobudur
Jakarta - 30 Juni 2011**

ISEI–Cabang Surabaya

Gambaran Umum Pelabuhan Tanjung Perak Th.2010



Gambaran Umum Pelabuhan Tanjung Perak Th.2010
PTTPS , dibandingkan dengan PT JICT/TPK kOJA(TG PRIOK) dan Singapore

TG.PERAK PORT



FASILITAS POKOK

- ☐ Jumlah Terminal : 6 terminal
- ☐ Kedalaman Kolam : 12 m
- ☐ Panjang Dermaga : 9.055 m
- ☐ Luas Lahan Daratan : 574 ha

**TRAFFIC
(2010)**

- ☐ Kapal : 14.198 units
- ☐ Petikemas (juta) : 2,5 teus

**KINERJA
PETIKEMAS**

- ☐ B/C/H : 26 box
- ☐ B/S/H : 36 box

TG.PRIOK PORT



FASILITAS POKOK

- ☐ Jumlah Terminal : 9 terminal
- ☐ Kedalaman Kolam : 14 m
- ☐ Panjang Dermaga : 10.562 m
- ☐ Luas Lahan Daratan : 604 ha

**TRAFFIC
(2010)**

- ☐ Kapal : 14.478 units
- ☐ Petikemas (juta) : 3,8 teus

**KINERJA
PETIKEMAS**

- ☐ B/C/H : 27 box
- ☐ B/S/H : 41 box

PSA - SINGAPORE



FASILITAS POKOK

- ☐ Jumlah Tambatan : 54 berth
- ☐ Kedalaman Kolam : 16 m
- ☐ Panjang Dermaga : 16 km
- ☐ Luas Lahan Daratam : 600 Ha

TRAFFIC

- ☐ Kapal : ± 140.000 units/thn
- ☐ Petikemas (juta) : 27,6 teus

**KINERJA
PETIKEMAS**

- ☐ B/C/H : 40 box
- ☐ B/S/H : 200 box

Sumber : Pelindo II

Sumber : PSA Institute



PERAN PELABUHAN DI JATIM DALAM KONSTELASI NASIONAL

Kontribusi PDRB Jatim thd PDB Nasional

No	Provinsi	2010	Data Tw I 2011
1.	DKI Jakarta	17,81 %	17,92 %
2.	Jawa Timur	15,41 %	15,55 %
3.	Jawa Barat	14,49 %	14,49 %
4.	Jawa Tengah	8,5 %	8,57 %

Sumber : BPS, 2011, PDRB (ADHK)

Jatim Sebagai Pusat Ekonomi Utama

Jatim sebagai pusat KOLDIP Indonesia Timur



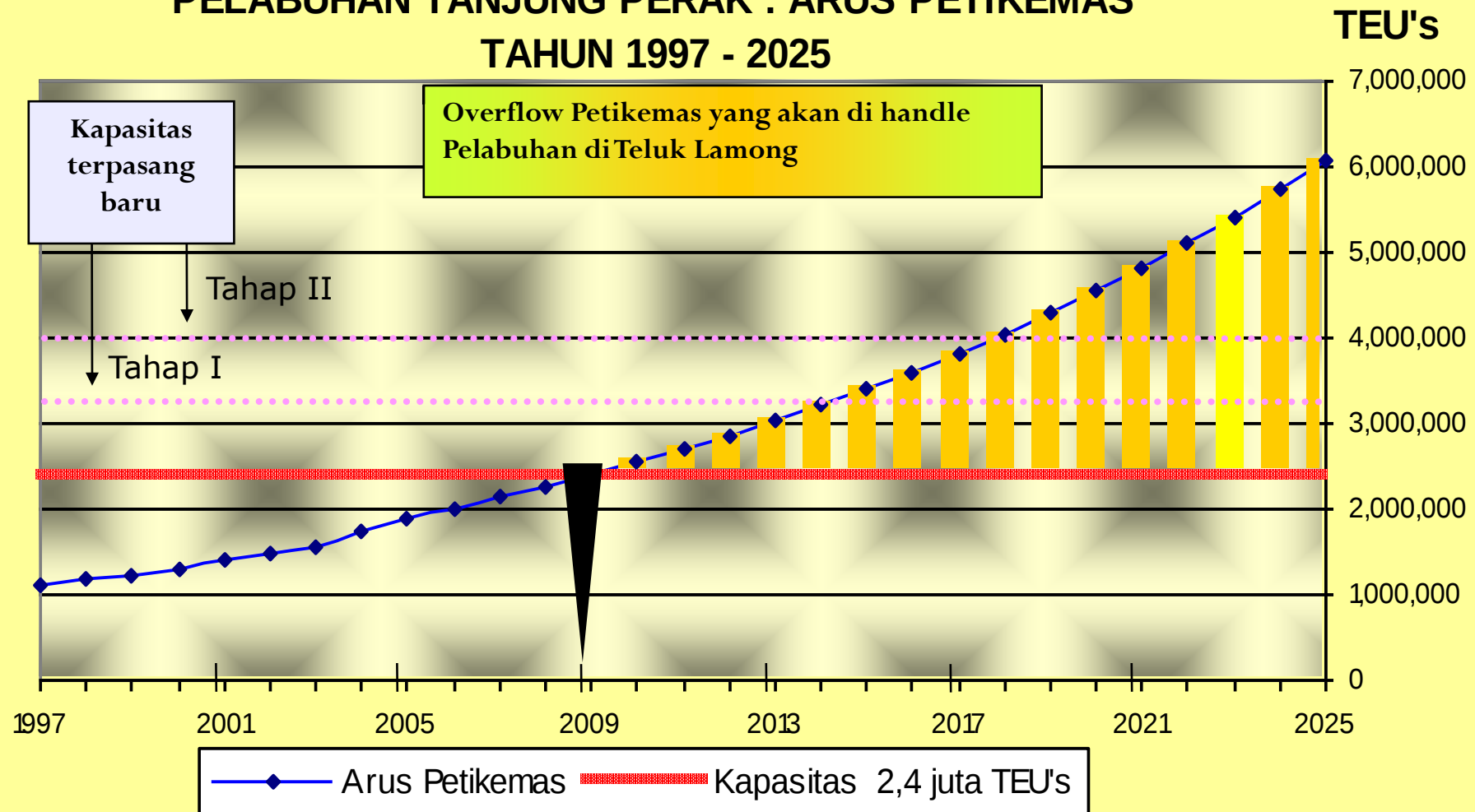
•Jangka Pendek “Dekonsentrasi Ekonomi”

•Jangka Panjang “Desentralisasi Ekonomi”

Sumber: MP3EI, 2011

GAMBARAN PERKEMBANGAN ARUS PETIKEMAS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK & TPS

PELABUHAN TANJUNG PERAK : ARUS PETIKEMAS TAHUN 1997 - 2025



Catatan :

- Arus Petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak dan TPS tahun 2009 = 2,368,832 TEU's
 - Kapasitas Petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak dan TPS = $\pm$ 2,4 juta TEU's
- panjang dermaga : 1.450 m' (Existing)

HAMBATAN INFRASTRUKTUR DI PELABUHAN TANJUNG PERAK

Masalah Infrastruktur	Solusi	Biaya	Al ternatif Pembiayaan	INSTANSI
Kedalaman (draft) dan lebar Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) akan menjadi masalah yang besar seiring dengan meningkatnya Arus kapal & berkembangnya Badan Usaha Pelabuhan di sepanjang APBS, disamping itu masalah alur terkait dengan keberadaan pipa kodeco dan kabel PLN ditengah alur 	Pemerintah segera mengalokasikan dana untuk Capital Dreging atau dapat menunjuk badan pengelola dan memberikan konsesi untuk mengelola alur atau chanel seperti di luar negeri (Terusan Suez, Terusan Panama) dalam negeri (alur Banjarmasin), dimana badan tersebut bisa memungut Channel Fee untuk operasionalnya. 	± 1 T	APBN,atau Sistem Konsesi dari pemerintah kpd Pengelola (Public Private Partnership) yg ditunjuk,pemerintah mendapat kontribusi 5% - 10% dari pendapatan bersih setelah pajak Channel Fee. 	KEMEN PEREKONOMI AN, KEMMENHUB PELINDO III
Over Capacity untuk petikemas dan curah kering 	Pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong.  Pembangunan Kalimireng	± 1,6 T (tahap I) ± 2 T	Dana Internal PELINDO III & Tahap II± 1,2T dg sistem PPP <i>Swasta sistem PPP,Common Equity, Preffered Equity, Convertible Debt, Secured Debt</i> 	PELINDO III KEMENHUB

HAMBATAN INFRASTRUKTUR DI PELABUHAN TANJUNG PERAK

Masalah Infrastruktur	Solusi	Biaya	Al ternatif Pembiayaan	INSTANSI
Belum terkoneksi jalur kereta api barang masuk ke daerah lingkungan kerja pelabuhan (DLKr)	Sinergi antara PT KAI dengan operator pelabuhan	...	Dana internal bersama	KemenBUMN, Kemenhub
Belum termanfaatnya tanah PT KAI dan pelabuhan untuk kepentingan operasional pelabuhan	Sinergi antara PT KAI dengan operator pelabuhan	...	Dana internal bersama	KemenBUMN, Kemenhub

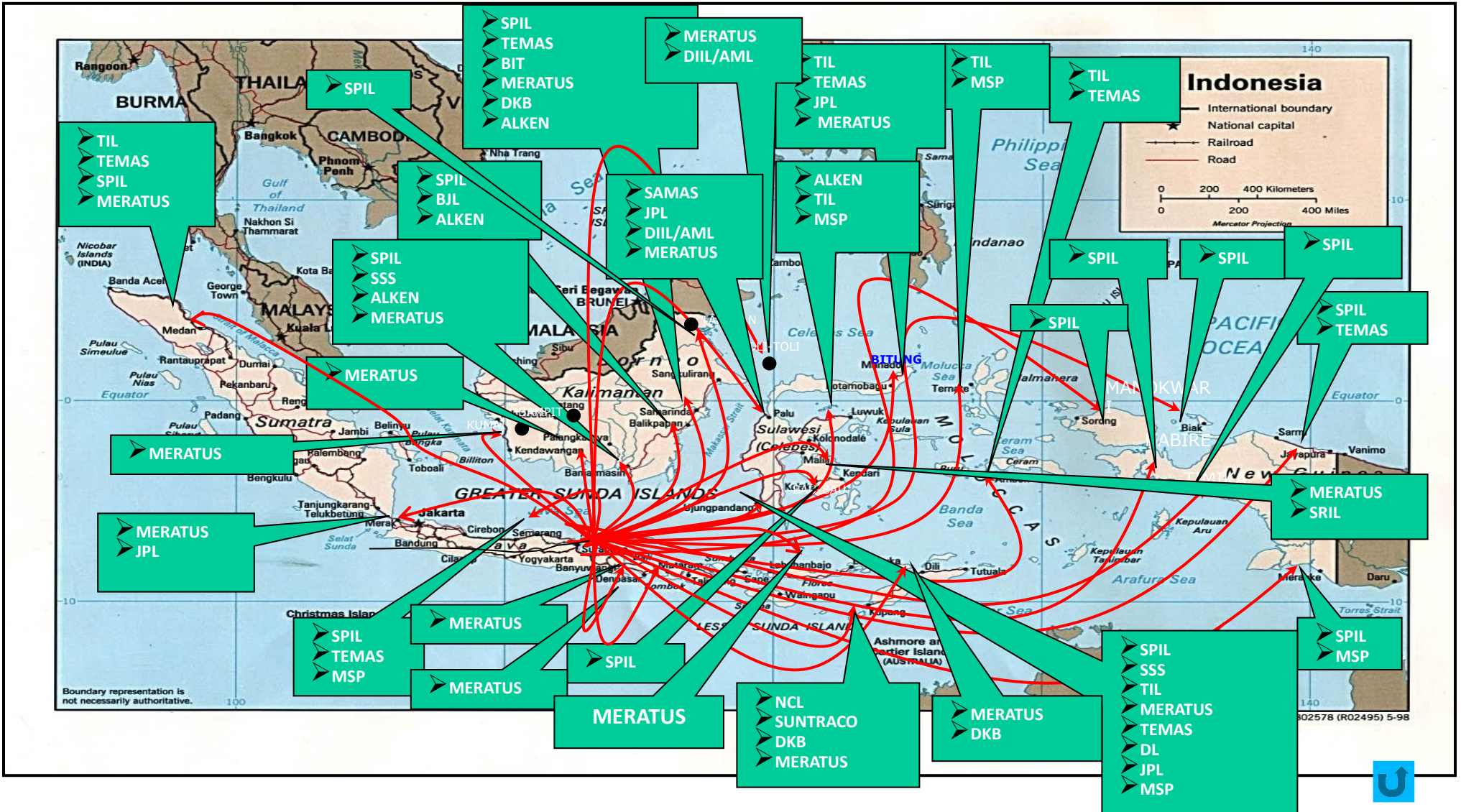
LAMPIRAN

BIAYA JASA PELABUHAN (THC)

- ✓ **BIAYA JASA PELABUHAN** atau biaya utama bongkar muat Peti kemas di Pelabuhan Tanjung Perak untuk international container ship (Samudera) Terminal Handling Charge (THC) per-Box sebesar US.\$109.
- ✓ **Biaya THC** pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak kurang lebih sama, karena merupakan standard



**SERVICE PERUSAHAAN PELAYARAN ANTAR PULAU/DOMESTIK
ROUTE DARI / KE SURABAYA**

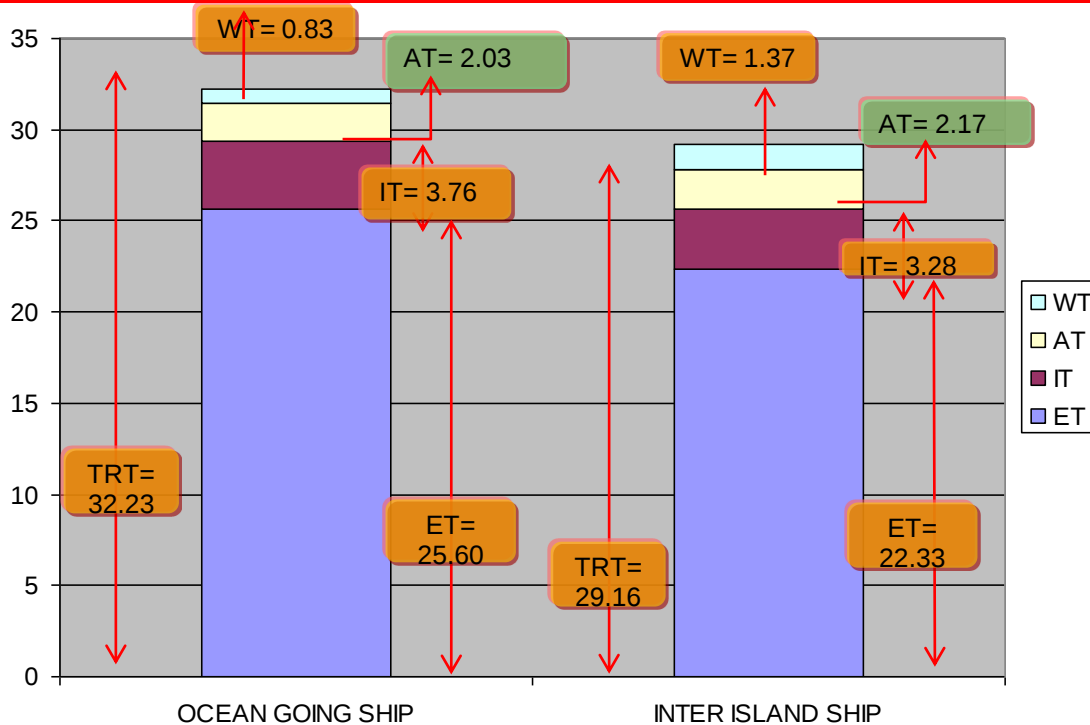


SERVICE PERUSAHAAN PELAYARAN ANTAR PULAU/DOMESTIK ROUTE DARI / KE SURABAYA

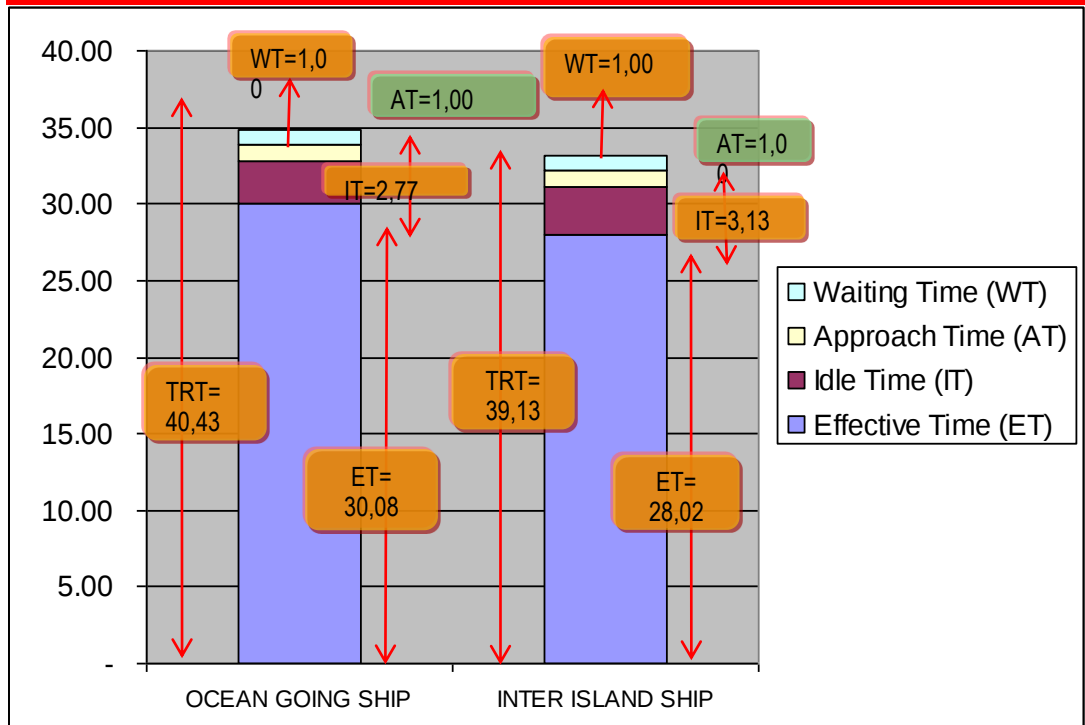
Rute Tujuan	Jumlah Persh. Pelayaran	Rute Tujuan	Jumlah Persh. Pelayaran
Medan	4	Timika	1
Jakarta	2	Jayapura	2
Semarang	3	Merauke	2
Banyuwangi	1	Kupang	4
Benoa, Bali	1	Banjarmasin	4
Bau Bau	1	Palangkaraya	1
Kumai	1	Balikpapan	3
Tarakan	1	Samarinda	6
Toli Toli	2	Malili	2
Ternate	2	Ujung Pandang	8
Bitung	4	Ambon	2
Palu	4	Larantuka	2
Sorong	1	Labuhanbajo	1
Nabire	1	Luwuk	3
Manokwari	1		



KINERJA PELAYANAN TG.PERAK



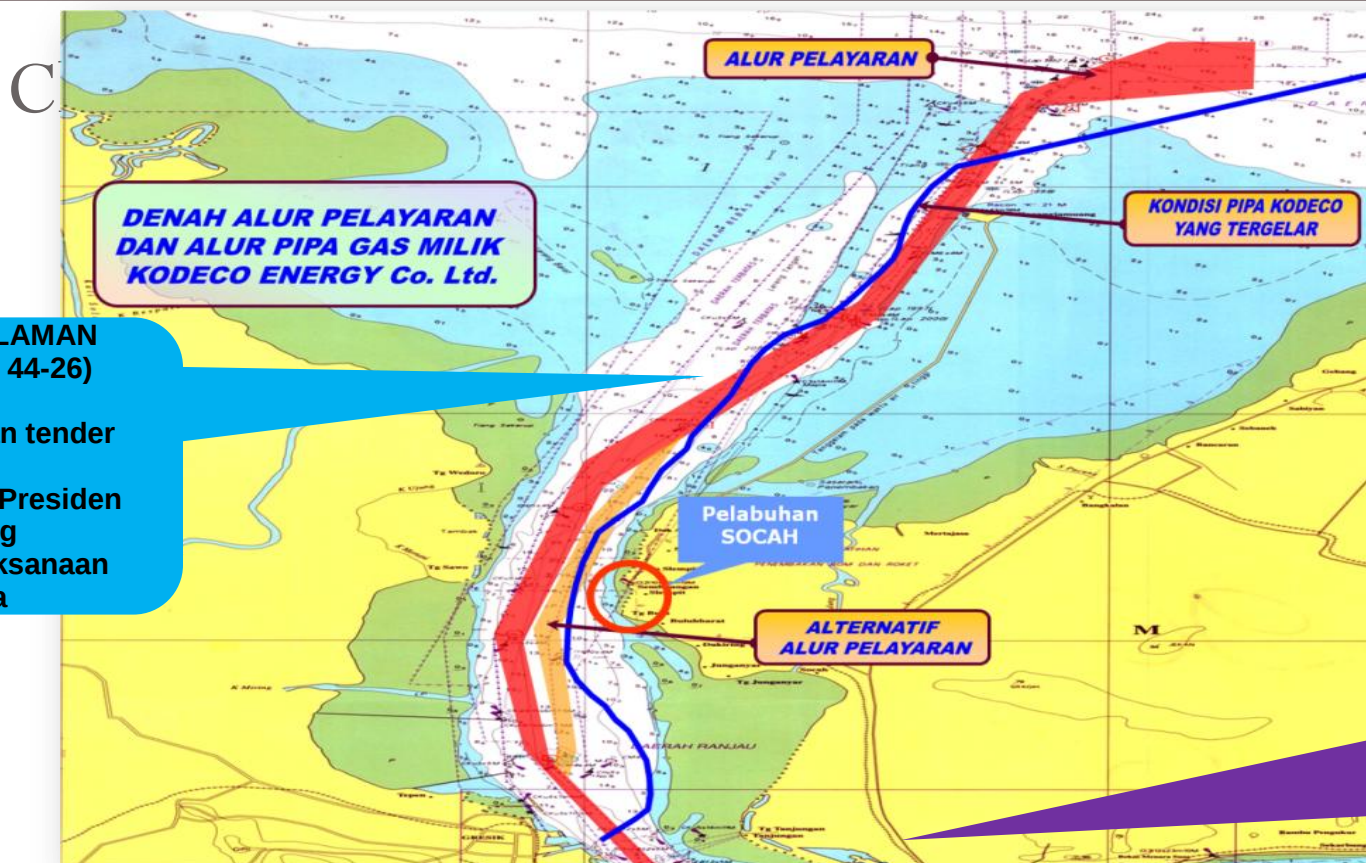
KINERJA PELAYANAN TG.PRIOK



Keterangan :

- **Turn Round Time** adalah Jumlah waktu kapal selama berada di pelabuhan, mulai dari waktu labuh (*anchorage*) sampai dengan lepas tali (*unberthing*);
- **Waiting Time** adalah Jumlah waktu tunggu kapal untuk mendapat pelayanan pandu dan tambat;
- **Idle Time** adalah Jumlah waktu kegiatan B/M yang terbuang akibat faktor kerusakan peralatan B/M, trucking dan lapangan / gudang yang tidak siap, cuaca buruk, dsb.
- **Efective Time** adalah Jumlah waktu untuk kegiatan B/M dari kapal ke dermaga/sebaliknya, mulai dari buka/tutup palka, istirahat, pergantian shift kerja sampai dengan kegiatan B/M selesai.

- Peningkatan Lebar Akses Alur Pelayaran dari 100 M menjadi 200 M.
- Pendalaman Alur Pelayaran dari – 9.5 ke -12 M , dan dari -14 M ke 16 LWS.
- Pemindahan PIPA gas KODECO , yang bisa mengganggu keselamatan dan kelancaran Pelayaran



REALISASI PENDALAMAN
PIPA (crossing 2 kp 44-26)
baru 20%

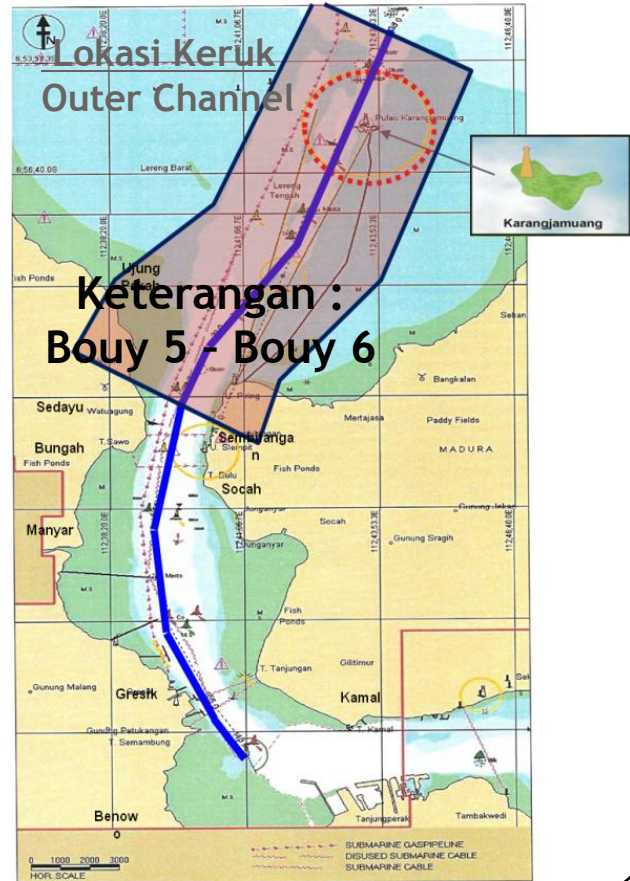
- Sedang dilakukan tender tahap II
- Perlu dukungan Presiden untuk mendorong percepatan pelaksanaan pendalaman pipa

Lokasi Kabel PLN

Posisi Gresik : 7° 10' 0,33" LS
113° 39' 50,46" BT
Posisi Madura : 7° 9' 11,85" LS
113° 41' 26,1" BT
Tegangan : 150 KV
Jenis kabel : Oil Filled Submarine Cable
Diameter : 151 mm
Berat : 58.500 Kg/Km
Kondisi : tertanam 2 m dibawah dasar laut

No.	Uraian	Rencana Pengembangan
1	<u>Kondisi Fisik:</u> Panjang Lebar Kedalaman	- 25 Nm, - 200 m - 13 M LWS
2	Volume Maintenance Dredging	2,3 Juta M3 / tahun
3	<u>Kecelakaan:</u> Tabrakan	Nihil
4	<u>Kemampuan Pelayanan :</u> Skema trafik	Dua Jalur
5	Management Model	- Public Private Partnership - Channel fee
6	Biaya Perawatan	non Pemerintah
7	Kapasitas Trafik	59.000 gerakan kapal/tahun

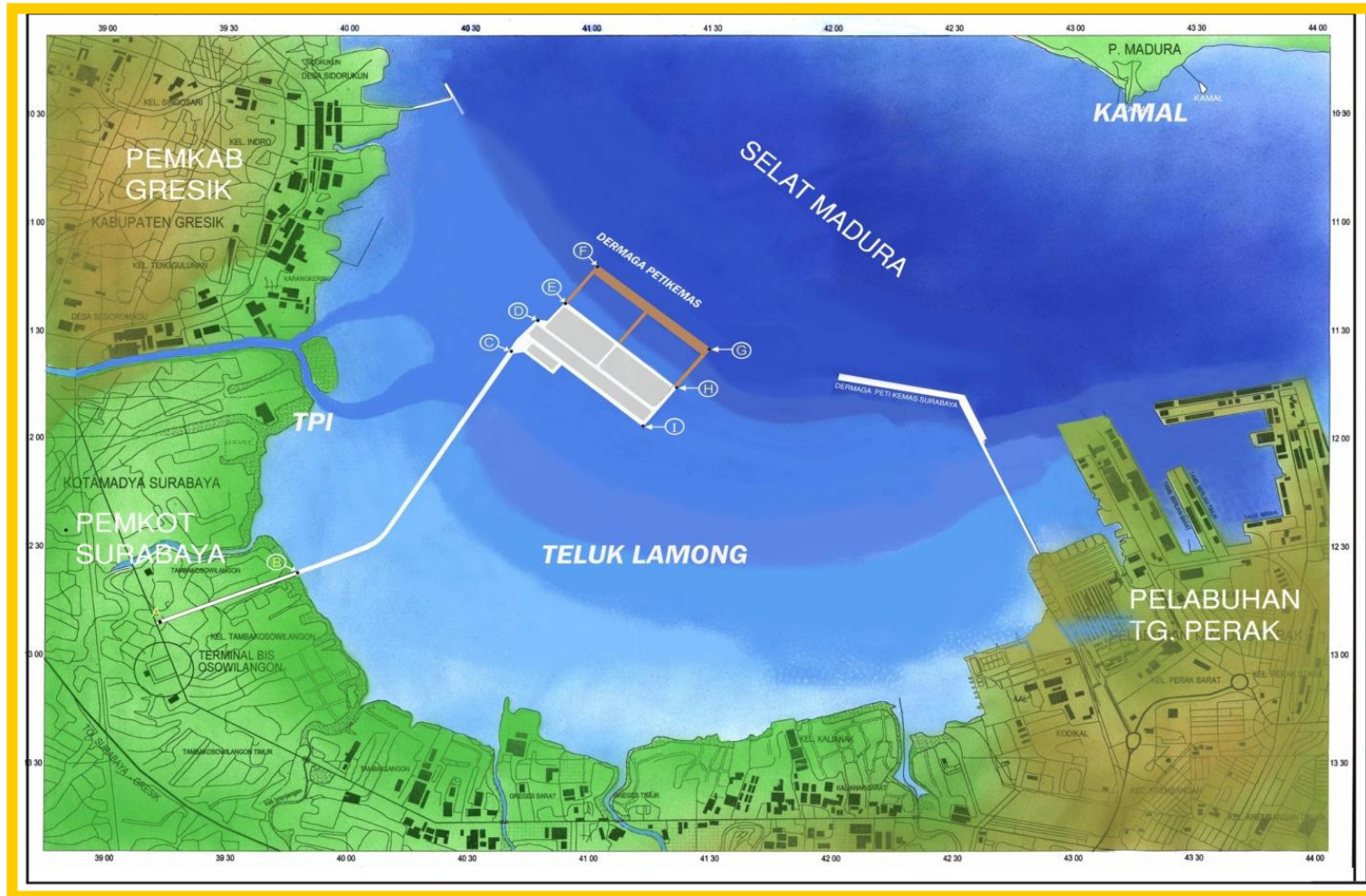
Potensi kapal petikemas yang mengangkut > 2000 Teus dengan draft > 12 m harus mengurangi muatannya untuk dapat masuk ke Tg.Perak



Potensi kapal / *Bulk Carrier* yang mengangkut muatan curah kering 80.000 ton dengan draft > 12 m harus mengurangi muatannya untuk dapat masuk ke Tg.Perak



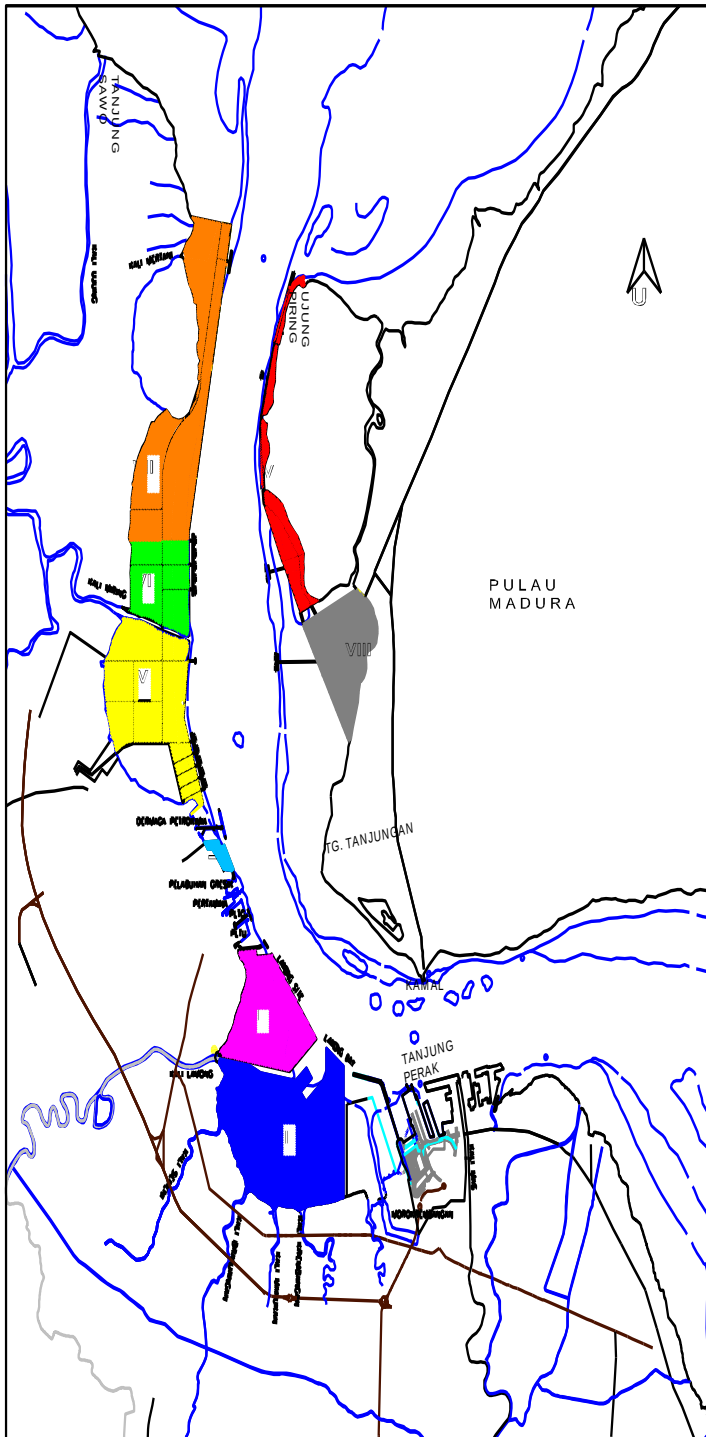
PENGEMBANGAN PELABUHAN TANJUNG PERAK



Spesifikasi Umum

Panjang tambatan	: 600 M (bertahap)
Panjang Trestel/ causeway	: 2.500 M
Kapasitas tampung	: 2 unit kapal
Kapasitas trougput	: 3,1 juta ton





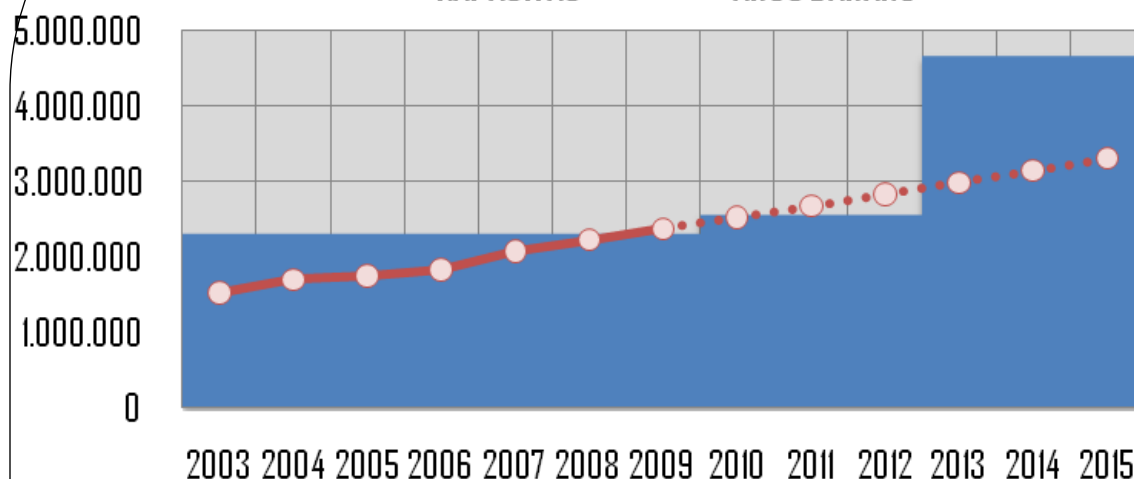
PENGEMBANGAN PELABUHAN TANJUNG PERAK

NO.	PROGRAM	BIAYA (2011-2014)	SUMBER DANA
1	Pengembangan APBS	1,7T	APBN / SWASTA
2	Pemb. Pel. Tel. Lamong	2,8 T	SWASTA
3	Pemb Kalimireng	2 T	APBN /SWASTA



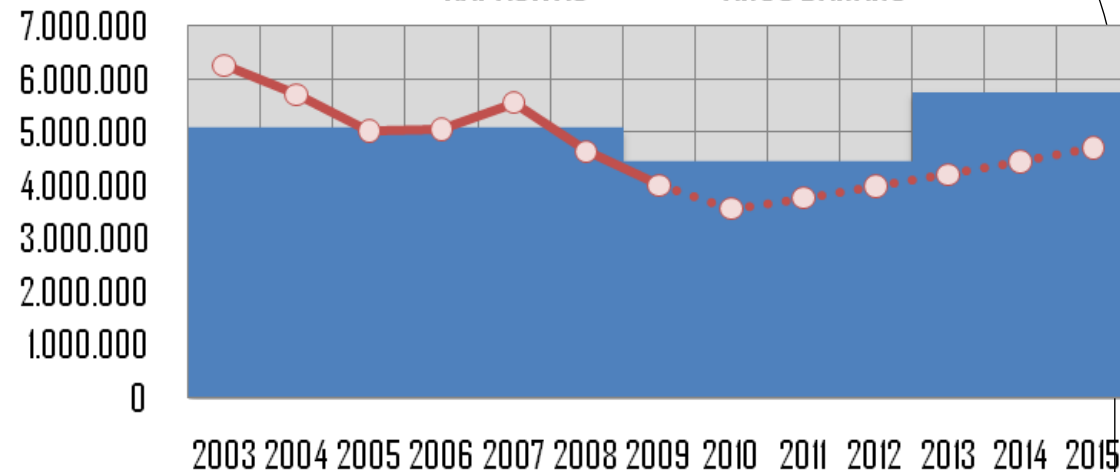
ARUS PETIKEMAS

KAPASITAS ARUS BARANG



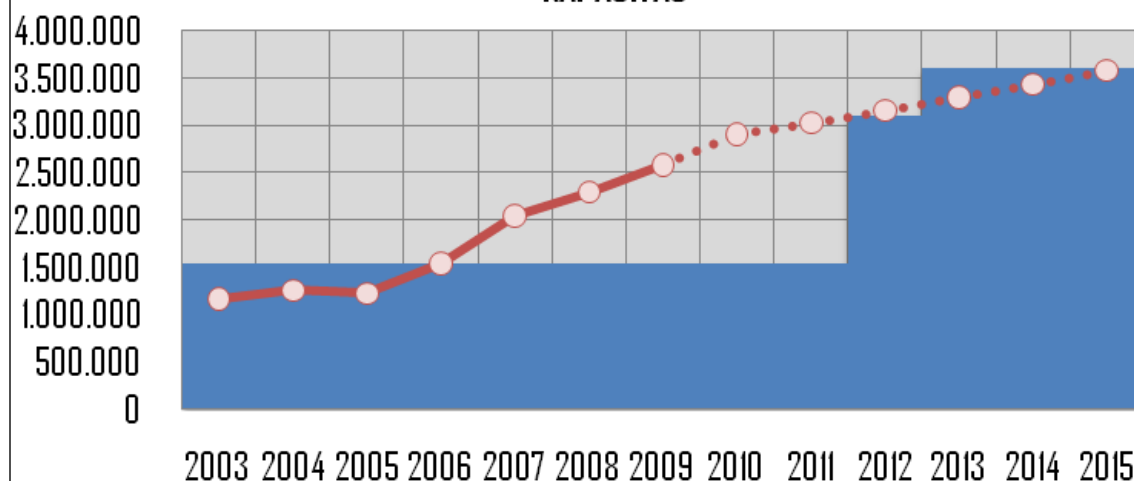
ARUS BARANG GENERAL CARGO

KAPASITAS ARUS BARANG



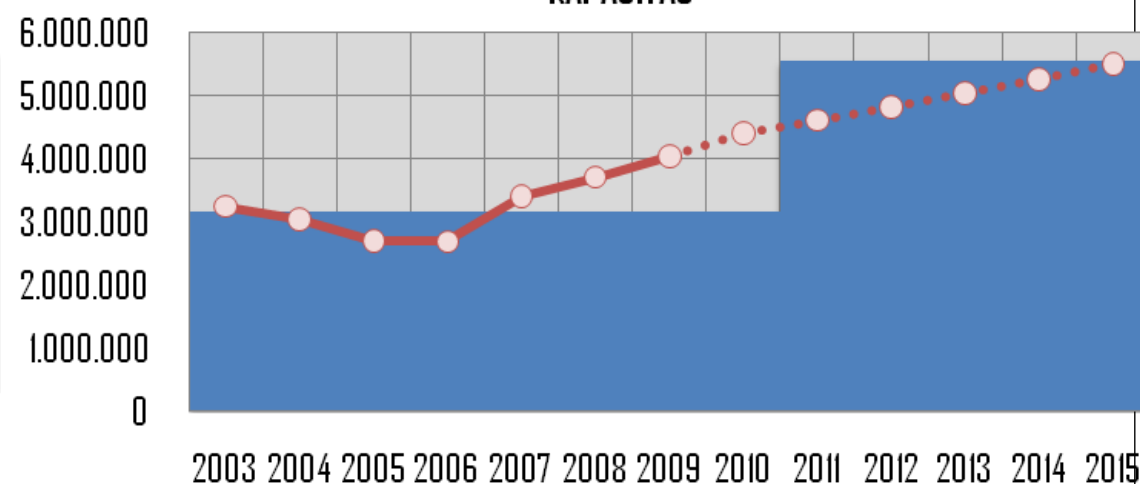
ARUS BARANG CURAH CAIR (NON BBM PERTAMINA)

KAPASITAS



ARUS BARANG CURAH KERING

KAPASITAS



Kesimpulan :

Memperhatikan kondisi tersebut diatas, pembangunan Teluk Lamong harus segera dilaksanakan agar tidak terjadi waktu tunggu kapal (*waiting time*) untuk bongkar yang cukup lama dan terjadinya kongesti di Pelabuhan Tg. Perak

Kinerja Pelayanan Barang di Pelabuhan Tanjung Perak Tahun 2010

Jenis Barang	Satuan	Luar Negeri	Dalam Negeri
General Cargo	T/G/J	58	20
Bag Cargo	T/G/J	38	28
Curah Kering	T/G/J	101	75
Curah Cair	T/G/J	60	27
Unitized	T/G/J	53	34

**BIAYA TENAGA KERJA BONGKAR MUAT (TKBM) atau
30% DARI OPP/OPT Tarif jual**

Kondisi persaingan tidak sehat dalam usaha Bongkar-Muat dapat terjadi karena dalam Pelaksanaan **hanya dikuasai** oleh satu pihak saja, yaitu :

Koperasi TKBM berdasarkan SKB (Surat Keputusan Bersama) 3 (tiga) Menteri yaitu Menteri Perhubungan, Menteri Ketenagakerjaan dan Menteri Koperasi Nomor IM.2/HK.601/PHB-89 dan Nomor INS.03/MEN/89 **tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi TKBM di tiap pelabuhan sebagai pengganti Yayasan Usaha Karya (YUKA)** tertanggal 14 Januari 1989. SKB tersebut mengatur bahwa semua kegiatan usaha Bongkar-Muat dijalankan oleh koperasi. (note: T/G/J = Ton per gang per Jam)



*Government Fee
dari Net Revenue sesuai
kesepakatan*



TERIMA KASIH

**TIM SMALL RESEARCH
INFRASTRUKTUR PELABUHAN
ISEI CABANG SURABAYA**