

Republik Indonesia
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Kementerian Perhubungan

**Studi Tentang Strategi Kemitraan
Pemerintah Swasta Baru untuk
Pembangunan dan Pengelolaan
Pelabuhan di Republik Indonesia**

Laporan Akhir
Ringkasan

December 2009

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA)
The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI)
Ides Inc.

**Republik Indonesia
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Kementerian Perhubungan**

**Studi Tentang Strategi Kemitraan
Pemerintah Swasta Baru untuk
Pembangunan dan Pengelolaan
Pelabuhan di Republik Indonesia**

**Laporan Akhir
Ringkasan**

Desember 2009

**Japan International Cooperation Agency
The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI)
Ides Inc.**

Kurs

1 US Dollar=Rp11,000 =¥100

(Per April 2009)

KATA PENGANTAR

Sebagai tanggapan atas permintaan dari Pemerintah Republik Indonesia (selanjutnya disebut sebagai "GOI"), Pemerintah Jepang memutuskan untuk melakukan Studi tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta baru bagi Pembangunan dan Manajemen Pelabuhan di Republik Indonesia dan mempercayakan studi tersebut kepada Japan International Cooperation Agency (JICA).

JICA telah memilih dan mengirimkan sebuah tim studi ke Indonesia tiga kali antara Januari 2009 dan November 2009, yang dipimpin oleh Mr Hidekiho KURODA dari Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) dan terdiri dari OCDI dan IDES Inc.

Tim mengadakan diskusi dengan para pejabat terkait dari GOI dan melakukan survei lapangan yang dilakukan di daerah studi kasus. Setelah kembali ke Jepang, tim melakukan studi lebih lanjut dan menyiapkan laporan akhir ini.

Saya berharap laporan ini akan memberikan kontribusi pada promosi Kemitraan Pemerintah Swasta di sektor pelabuhan dan untuk peningkatan hubungan persahabatan antara kedua negara kita.

Akhirnya, saya ingin menyampaikan penghargaan yang tulus kepada para pejabat yang bersangkutan dari GOI untuk kerjasama yang erat yang diberikan kepada tim.

Desember 2009

Toshiyuki Kuroyanagi
Direktur Jenderal
Bagian Infrastruktur Ekonomi
Japan International Cooperation Agency

SURAT PENGANTAR

Desember 2009

Mr. Toshiyuki Kuroyanagi
Direktur jenderal
Bagian Infrastruktur Ekonomi
Japan International Cooperation Agency

Yang Kami Hormati Mr. Kuroyanagi:

Adalah kebahagiaan saya yang sangat besar dapat menyampaikan Laporan Akhir "Studi tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta Baru bagi Pembangunan dan Manajemen Pelabuhan di Republik Indonesia".

Tim peneliti yang terdiri dari Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) dan IDES Inc., telah melakukan survei di Republik Indonesia selama periode antara Januari 2009 dan November 2009 sesuai dengan kontrak dengan Japan International Cooperation Agency (JICA).

Tim peneliti menyusun laporan ini, yang merumuskan strategi Kemitraan Pemerintah Swasta (Public Private Partnership, selanjutnya disebut sebagai "PPP") untuk mewujudkan pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan yang efektif dan efisien, melalui studi kasus terhadap pelabuhan-pelabuhan model, dan merancang pedoman untuk pasal-pasal dalam UU pelayaran baru No.17/2008 yang berkaitan dengan PPP, melalui konsultasi dekat dengan para pejabat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DGST), Kementerian Perhubungan Pemerintah Indonesia dan pihak berwenang lainnya yang terkait.

Atas nama tim studi, saya ingin menyampaikan penghargaan kepada DGST sepenuh hati dan otoritas lain yang terkait atas kerjasama, bantuan dan keramahan yang tulus kepada tim studi.

Saya juga berterima kasih kepada Japan International Cooperation Agency, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata, dan Kedutaan Besar Jepang di Indonesia untuk saran dan bantuan yang sangat berharga selama studi.

Hormat saya,

Hidehiko KURODA
Ketua Tim
Studi Tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta Baru
untuk Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan
di Republik Indonesia

Daftar Singkatan

A	ADPEL	Port Administration Office (Commercial Ports)
	AMDAL	Environmental Impact Assessment
	APMT	APM Terminals
B	BAPPENAS	National Development Planning Agency
	BCA	Board of Conceding Administration
	BKPM	Investment Coordinating Board
	BOT	Build-Operate-Transfer
	BPS	Central Bureau of Statistics
	BTO	Build-Transfer-Operate
	BUMN	State Owned Enterprise
C	CCT	Concession Clarification Team
	CET	Concession Evaluation Team
	CFS	Container Freight Station
	CMEA	Coordinating Ministry of Economic Affairs
	CPRC	Central Planning & Regulatory Committee
	CY	Container Yard
D	DGH	Director General of Highways
	DGST	Directorate General of Sea Transportation
	DKI	Special Capital City District
	DLKp	Port Interest Area
	DLKr	Port Working Area
	DPR	House of Representatives
	DPW	Dubai Port World
	DWT	Dead Weight Ton
E	EBITDA	Earnings before Interest, Tax, Depreciation & Amortization
G	GBHN	Guidelines for State Policy
	GDP	Gross Domestic Product
	GOI	Government of Indonesia
	GR	Government Regulation
	GRDP	Gross Regional Domestic Product
	GRT	Gross registered Ton

H	HM	Harbormaster
	HPH	Hutchison Port Holdings
I	IDR	Indonesian Rupiah
	IFRS	International Financial Reporting Standard
	IMF	International monetary Fund
	IMO	International Maritime Organization
	IPC	Indonesian Port Corporation
	ISO	International Standard Organization
J	JICA	Japan International Cooperation Agency
	JICT	Jakarta International Container Terminal
K	KAI	Indonesian Railway Corporation
	KANPEL	Port Administration Office (Non-commercial Ports)
	KKPPI	National Committee on Infrastructure Provision
	KM	Ministrial Decree
	KPA	Klang Port Authority
L	LDC	Convention on the Prevention of Maritime Pollution by Dumping of Wastes and other materials
	LIBOR	London Inter-Bank Offered Rate
	LOA	Length Over All
	LPRC	Local Planning & Regulatory Committee
	LSD	Limit State Design
M	MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
	MEPC	Maritime Environment Protection Committee
	MLIT	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
	MOC	Ministry of Communications
	MOF	Ministry of Finance
	MOSOE(C)	Ministry of State Owned Enterprises (Companies)
	MOT	Ministry of Transportation
	MPA	Maritime and Port Authority of Singapore
	MPW	Ministry of Public Works
MTI	PT. Multi Terminal Indonesia	

O	OPRC	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation
P	PA	Port Authority
	PAT	Port Authority of Thailand
	PBD	Performance Based Design
	PELINDO	Indonesian Port Corporation
	PER	Environmental Report
	PFA	Preliminary Financial Analysis
	PMB	Port Management Body
	PMU	Port Management Unit
	PP	Government Regulation
	PPP	Public Private Partnership
	PSA	PSA International Pte. Ltd.
	PSO	Public Service Obligation
	PT	Limited Company
	PTP	Port of Tanjung Pelepas
Q	QGC	Quay Gantry Crane
R	RFP	Request for Proposal
	RFPQA	Request for Prequalification Application
	RKP	National Working Plan
	RMCIP	Risk Management Committee on Infrastructure Provision
	RMU	Risk Management Unit
	Rp	Indonesian Rupiah
	RPA	Regional Port Authority
	RPJM	National Medium-term Development Plan
	RPJP	National Long-term Development Plan
	RTG	Rubber Tired Gantry Crane
S	SEZ	Special Economic Zone
	SME	Small and Medium sized Enterprise
	SOE	State Owned Enterprise
	SPC	Special Purpose Company
T	TBT	Technical Barrier to Trade
	TEU	Twenty-footer Equivalent Unit

	TOC	Terminal Operating Company
	TOU	Terminal Operator Union
	TPK	Container Terminal
U	UU	Law
W	WDI	World Bank Statistics
	WTO	World Trade Organization



Ringkasan Eksekutif

1. Latar Belakang Kajian

1. Pelabuhan utama di Indonesia adalah pelabuhan layanan baik yang telah diinvestasi, dipelihara dan dioperasikan oleh IPC atau pelabuhan peralatan di mana IPC telah menyewakan fasilitas ke perusahaan Stevedoring swasta atau IPC telah membentuk perusahaan patungan dengan operator swasta termasuk perusahaan asing.
2. Akan tetapi pelabuhan telah dioperasikan secara tidak efisien karena kontrak konsesi tertulis dan pengelolaan risiko yang buruk, kurangnya keterampilan manajerial pemerintah pusat pada aspek operasional serta infrastruktur yang tidak memadai mengenai akses ke pelabuhan.
3. Dalam rangka untuk memperbaiki situasi ini, Pemerintah Indonesia mengeluarkan undang-undang pelayaran yang baru pada bulan April 2008 yang menyerukan pengelolaan pelabuhan agar dilakukan apakah oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Pengelola Pelabuhan berdasarkan pada konsep yang pemilik lahan pelabuhan memisahkan manajemen dari operasi.
4. Dengan undang-undang ini, sebuah kerangka kerja yang efektif dan efisien untuk pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan melalui Kemitraan Publik dan Swasta dapat dibangun. Namun di sana, tidak ada alat konkret untuk mewujudkan tujuan utama dari undang-undang.

2. Tujuan Kajian

5. Tujuan dari kajian ini adalah;
 - Untuk merumuskan Kemitraan Publik Swasta (Public Private Partnership, selanjutnya disebut sebagai "PPP") strategi untuk mewujudkan pengembangan pelabuhan, pengelolaan dan operasi yang efektif dan efisien melalui studi kasus tentang pelabuhan-pelabuhan model
 - Untuk merancang pedoman untuk pasal-pasal dalam UU Pelayaran baru No.17/2008 terkait dengan PPP
 - Untuk mentransfer keterampilan dan teknologi yang relevan kepada mitra karyawan yang berhubungan dengan kajian

3. Hasil Studi Kasus

3.1 Studi Kasus tentang Proyek Pembangunan Kembali Tg. Priok

6. Studi menunjuk bagian utara Dermaga III sebagai daerah studi kasus untuk analisa skema PPP dengan memperhitungkan rencana kerja IPC2 dan jadwal pelaksanaan aktual dari kerja-kerja pembongkaran gudang dan seterusnya. Daerah ini memiliki panjang 600 meter dari puncak dermaga III dan 300m lebar dari timur ke barat.
7. Selama pelaksanaan Proyek oleh IPC2, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-Undang Pelayaran baru yang menyatakan bahwa peran IPC2 akan diubah dari pengelola pelabuhan menjadi operator. IPC2 bersikeras bahwa proyek-proyek yang sedang berlangsung tetap berada di bawah kepemilikan IPC2 sementara DGST bersikeras bahwa proyek-proyek baru akan berada di bawah kewenangan Otoritas Pelabuhan yang akan didirikan.



8. Mengingat situasi di atas, dikaji dua jenis skema PPP;

Kasus-1:

- Otoritas Pelabuhan akan membeli Project dari IPC2 pada biaya yang dikeluarkan oleh IPC2 dengan dana dari pemerintah dan kemudian operator terminal (TOC) akan dipilih mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia.
- Kasus-2:
- IPC2 akan terus mengembangkan proyek berdasarkan BOT sementara Otoritas Pelabuhan akan memegang otoritas konsesi sebagai otoritas pemberi jin

9. Evaluasi Skema PPP adalah sebagai berikut;

Terminal dapat mengharapkan permintaan penuh atas kapasitasnya dari tahap awal operasi, dan karena itu menunjukkan kondisi keuangan yang sangat menguntungkan baik bagi operator terminal dan otoritas pelabuhan di bawah skema PPP yang mungkin.

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa dalam hal kondisi pasar yang sehat dan kelanjutan dari operasi yang ada dengan memperluas kapasitas terminal yang sesuai dengan permintaan yang semakin meningkat, tidak ada resiko yang ada dalam proyek. Dengan demikian skema konsesi harus memasukkan kasus yang mungkin apakah perpanjangan periode konsesi untuk pemegang konsesi saat ini atau pelanjutan operasi terminal oleh otoritas pelabuhan itu sendiri.

3.2 Studi Kasus pada Pengembangan Pelabuhan Bojonegara

10. Perkiraan permintaan dari terminal peti kemas Bojonegara akan sekitar 0.8 untuk 0.9 million TEU pada sekitar tahun 2015. Dalam rangka untuk mengatasi situasi ini, perlu dibangun tempat berlabuh terminal peti kemas dengan ukuran 600m x 600m, dan kedalaman air sepanjang sisi -14m dengan pemecah gelombang yang memadai, saluran dan basin untuk terminal-terminal tersebut serta jalan akses menuju pelabuhan pada sekitar 2015.

11. Kemungkinan skema PPP untuk proyek ditetapkan sebagai berikut;

Kasus-1: (Konsesi parsial/ pengembangan bersama)

- Otoritas Pelabuhan menyediakan infrastruktur dasar (pemecah gelombang, saluran dan basin, dinding dermaga, melakukan pekerjaan reklamasi terminal dan menyediakan krane gantry dan jalan akses)
- Operator terminal (Pemegang Konsesi) menyediakan bangunan terminal dan peralatan lain untuk pengoperasian terminal peti kemas termasuk RTGS

Kasus -2: (Konsesi parsial /BOT)

- Otoritas Pelabuhan hanya menyediakan infrastruktur dasar (pemecah gelombang, saluran dan basin, jalan akses dan lain-lain)
- Pemegang konsesi menyediakan semua fasilitas dan peralatan terminal untuk pengoperasian terminal peti kemas.

Kasus -3: (Konsesi Induk)

- Otoritas Pelabuhan memberikan otorisasi untuk mengembangkan, mengelola dan mengoperasikan pelabuhan peti kemas termasuk pemecah gelombang, saluran dan basin dan jalan akses kepada pemegang konsesi
- Pemegang konsesi melakukan investasi di seluruh proyek di bawah skema konsesi induk



12. Evaluasi atas masing-masing skema PPP adalah sebagai berikut;

Dalam kasus-1, perkiraan laporan keuangan baik bagi otoritas pelabuhan maupun pemegang konsesi biasanya cukup baik di seluruh masa konsesi dan dengan demikian ini menunjukkan kemitraan antara publik dan swasta yang masuk akal.

Dalam kasus-2, kondisi keuangan baik bagi otoritas pelabuhan maupun pemegang konsesi tampaknya baik. Namun laporan arus kas menunjukkan, kondisi yang agak parah bagi pemegang konsesi karena diproyeksikan defisit lebih dari \$ 10 juta / tahun selama enam tahun pertama.

Dalam kasus-3, diasumsikan bahwa rasio utang / ekuitas dari pemegang konsesi adalah 70/30 dan dengan demikian untuk kasus konsesi induk, pemegang konsesi akan memerlukan modal saham disetor lebih dari \$ 100 juta yang membuat pemegang konsesi potensial ragu untuk berpartisipasi.

Mengingat hasil studi kasus, dapat dikatakan bahwa untuk pelabuhan lapangan hijau yang memerlukan investasi awal yang sangat besar untuk infrastruktur dasar seperti pemecah gelombang dan saluran, konsesi induk tidak sesuai untuk skema PPP; apakah BOT hanya untuk terminal atau skema pembangunan bersama yang diharapkan.

3.3 Studi Kasus pada Terminal Batubara di Pelaihari

13. DGST sudah memulai pekerjaan konstruksi untuk terminal pengiriman batubara umum di bawah keuangan dan pengawasan sendiri di wilayah Pelaihari, dan merencanakan untuk menyelesaikan terminal pada akhir 2012.

14. Terminal batubara baru yang sedang dibangun oleh DGST harus menarik bagi perusahaan-perusahaan batubara dan kompetitif di antara terminal batubara di sekitarnya. Rencana asli Terminal Pelaihari ditinjau dan diubah dalam hal kemampuan penanganan batubara; khususnya volume penyimpanan dan kapasitas pemuatan dinilai oleh tim studi mengacu kepada terminal-terminal batubara yang berdekatan.

15. Dengan mengasumsikan bahwa sebuah konsorsium industri lokal terbentuk dan menjadi pemegang hak konsesi untuk operasi dan pengelolaan terminal, skema investasi untuk terminal batubara publik pada dasarnya dipahami sebagai berikut; pengembangan dan pembangunan infrastruktur terminal batubara akan ditanggung oleh sisi sektor publik, sementara super-struktur dari terminal dan operasi terminal akan ditanggung oleh pihak swasta. Kemungkinan skema PPP untuk proyek ini adalah sebagai berikut;.

Kasus-1

- Otoritas Pelabuhan / DGST menyediakan infrastruktur (reklamasi tanah dan jalan lintas) dengan anggaran akun umum dan operator terminal (persatuan industri pertambangan batubara) menyediakan suprastruktur dan peralatan. Empat puluh persen dana yang diperlukan disediakan oleh pinjaman tanpa-bunga dari pemerintah dan 60% disediakan oleh serikat (rasio utang / ekuitas dianggap sebagai 70/30)
- Skema PPP yang diterapkan adalah konsesi untuk sewa infrastruktur ke operator terminal dengan biaya konsesi.

Kasus -2

- Skema ini sama dengan kasus-1 dengan satu-satunya perbedaan adalah persentase pinjaman tanpa-bunga (20% dan bukannya 40% seperti pada kasus-1).



Kasus -3

- Skema ini sama dengan kasus-1 dengan satu-satunya perbedaan adalah pinjaman (0% dan bukannya 40% seperti pada kasus-1).

Kasus -4

- Semua fasilitas disediakan oleh operator terminal. Empat puluh persen dana yang diperlukan disediakan oleh pinjaman tanpa bunga dari pemerintah dan 60% disediakan oleh operator terminal dengan rasio utang / ekuitas 70/30.
- Skema PPP adalah untuk konsesi; biaya konsesi terdiri dari biaya variabel sebesar pembagian 5% pendapatan dan sewa lahan dan air

16. Evaluasi dari masing-masing skema PPP adalah sebagai berikut;

Laporan keuangan dari kedua kasus, yaitu kasus-1 dan -2 kasus selama masa konsesi menunjukkan kemungkinan manajemen keuangan yang stabil baik bagi otoritas pelabuhan maupun operator terminal, karena jumlah investasi awal yang agak kecil (kurang dari 10% dari total biaya investasi).

Kasus-3 menunjukkan bahwa bahkan dalam kasus tanpa bantuan keuangan pemerintah, pelabuhan dapat berkelanjutan secara finansial. Ketika tidak ada dukungan pemerintah dalam investasi operator terminal, kelangsungan proyek sangat tergantung pada apakah industri skala menengah atau kecil tersebut memiliki kemampuan keuangan yang diperlukan untuk menyiapkan modal disetor.

Dalam kasus-4, 42% (11,5 juta dolar) dari total biaya investasi (sekitar 27,3 juta dolar) harus dibiayai oleh pasar bank yang akan menjadi beban berat ke operator untuk bisnis skala kecil ini.

Ketika bantuan pemerintah dianggap perlu untuk mempromosikan industri tersebut karena alasan politis, penyediaan infrastruktur oleh sektor publik untuk penyewaan prasarana tersebut kepada industri spesifik adalah skema yang tepat, dan superstruktur harus disediakan oleh industri itu sendiri, karena itu dirancang agar sesuai dengan metode penanganan khusus produk industri.

4. Strategi PPP baru untuk Pembangunan, Manajemen dan Pengoperasian Pelabuhan

17. Tujuan dalam memperkenalkan skema kemitraan publik-swasta yang baru ke pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan dapat dikatakan sebagai berikut:

- Meningkatkan efisiensi operasional
- Membuat sistem untuk mengembalikan investasi negara dan untuk meningkatkan pendapatan negara
- Membuat kondisi entitas untuk lebih efisien dan akuntabel dalam pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan
- Membuat skema konsesi pelabuhan yang lebih transparan dan kompetitif yang diterapkan secara konsisten di seluruh negara untuk pengembangan, pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan yang sehat dan efisien secara finansial,

18. Dalam rangka untuk menciptakan sistem yang lebih baik dan dapat diterapkan untuk memperkenalkan kemitraan public swasta yang baru untuk pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan, pertama-tama perlu untuk mendefinisikan kembali peran dan fungsi organisasi terkait yang saat ini terlibat dalam pelaksanaan PPP di sektor pelabuhan, reformasi / mengubah kerangka peraturan dan membuat reformasi kelembagaan dari organisasi terkait untuk promosi PPP.



19. Isu-isu utama yang akan dimasukkan dalam strategi PPP di sektor pelabuhan dijelaskan dalam Studi seperti (1) definisi yang jelas tentang peran, fungsi, wewenang dan tanggung jawab dari pihak yang terkait dengan konsesi pelabuhan, (2) kerangka peraturan yang berkaitan dengan konsesi pelabuhan, (3) kerangka kerja kelembagaan untuk pengawasan dan pengelolaan konsesi pelabuhan, (4) kerangka kerja untuk konsultasi dengan masyarakat maritim, (5) kebijakan dasar dan aturan mengenai lelang dan kontrak pengelolaan konsesi pelabuhan, (6) Aturan dasar di penetapan harga infrastruktur pelabuhan (harga konsesi) dan (7) strategi dan skema pengembangan sumber daya manusia untuk pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan.

5. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang UU Pelayaran No.17/2008

20. Peraturan Pemerintah tentang pelabuhan (selanjutnya disebut sebagai "GR") telah diselesaikan pada 20 Oktober 2009 setelah selama satu tahun musyawarah di antara pihak yang berkepentingan.

21. Undang-undang yang baru menentukan dua kebijakan utama dalam sektor pelabuhan, yang pertama adalah pengenalan suatu badan pengelolaan pelabuhan, dan yang lain adalah promosi partisipasi sektor swasta dalam pembangunan, manajemen dan operasi pelabuhan.

22. Studi ini dimaksudkan untuk memberikan pedoman praktis bagi GR. Dalam rangka untuk mencapai keberhasilan pelaksanaan skema baru di bawah GR baru berdasarkan kepada Undang-Undang pelayaran baru, penyediaan GR mungkin tidak cukup untuk pelaksanaan harian operasi pelabuhan.

23. Pedoman untuk GR yang diusulkan dalam kajian adalah sebagai berikut;

(1) Pedoman untuk GR tentang Pasal 78 dari Undang-Undang Pelayaran tentang Rencana Dasar, Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan

(2) Pedoman untuk GR tentang Pasal 89 dari Undang-Undang Pelayaran tentang Badan Pengelola Pelabuhan

(3) Pedoman untuk GR tentang Pasal 94 dari Undang-Undang Pelayaran tentang Standar Kinerja Operasional

(4) Pedoman untuk GR tentang Pasal 95 dari Undang-Undang Pelayaran tentang Badan Usaha Pelabuhan

(5) Pedoman untuk GR tentang Pasal 99 dari Undang-Undang Pelayaran tentang Konstruksi dan Operasi Pelabuhan.

24. Sebagai perbandingan pedoman untuk hal-hal di atas, Kebijakan dan Prosedur GDST untuk konsesi pelabuhan disusun dan dilampirkan dalam lampiran VI.



Daftar isi

Pendahuluan

I.	Review dan Analisa Kondisi Saat Ini	I-1
1.	Analisa Terhadap Kebijakan dan Regulasi Pada Sektor Pelabuhan	I-1
1.1.	Kebijakan Dasar Bagi Transportasi Kelautan Di Indonesia	I-1
1.2.	Undang-Undang dan Regulasi Utama Tentang Transportasi Laut	I-1
1.3.	Analisa Terhadap Kerangka Kebijakan Dan Peraturan Kemitraan Pemerintah-Swasta (PPP)	I-3
2.	Tinjauan Kebijakan dan Keadaan Saat ini tentang PPP di Pelabuhan D.M.O.	I-5
II.	Studi Kasus Proyek Pembangunan Kembali Tg. Priok	II-1
1.	Keadaan Transportasi Maritim di Daerah Metropolitan Jakarta	II-1
1.1.	Kepentingan Pengguna	II-1
1.2.	Pergerakan Peti kemas Internasional di Indonesia dan Kinerja dari Operator Terminal Peti kemas Raksasa	II-2
2.	Ramalan Permintaan Arus Kargo Pelabuhan di Daerah Metropolitan Jakarta	II-3
2.1.	Ramalan Permintaan untuk Pelabuhan Tg. Priok	II-3
2.2.	Ramalan Permintaan untuk Pelabuhan Bojonegara	II-8
3.	Kondisi pelabuhan Tg. Priok Saat ini	II-9
4.	Tinjauan Rencana Saat Ini	II-9
4.1.	Kajian Pembangunan Pelabuhan-pelabuhan Daerah Metropolitan Jakarta Raya di Republik Indonesia	II-9
4.2.	Rencana Induk Pelabuhan Tg. Priok	II-10
4.3.	Keadaan Saat ini dari Dermaga III	II-10
5.	Usulan Rencana Pembangunan kembali untuk Studi Kasus	II-12
5.1.	Perlunya Pembangunan kembali untuk Penanganan Peti kemas	II-12
5.2.	Studi Kasus Dermaga dan Fasilitasnya	II-12
5.3.	Perbaikan Kapasitas	II-13
6.	Perkiraan Biaya	II-15
7.	Jadwal Pelaksanaan Awal	II-17
7.1.	Rencana Investasi Pembangunan Kembali Dermaga III	II-17
7.2.	Jadwal Pelaksanaan Awal	II-17
8.	Skema PPP yang Mungkin dan Analisa Keuangan	II-17
8.1.	Premis Proyek	II-17
8.2.	Skema PPP yang Mungkin untuk Pemodelan kembali Dermaga III, Pelabuhan Tg. Priok	II-18
8.3.	Kondisi keuangan Otoritas Pelabuhan dan Operator Terminal	II-19



8.4.	Evaluasi Skema PPP	II-20
III.	Studi Kasus Pembangunan Pelabuhan Bojonegara	III-1
1.	Tinjauan Rencana yang Ada	III-1
1.1.	kajian Pengembangan Pelabuhan Metropolitan Jakarta Raya, Republik Indonesia	III-1
1.2.	Rencana Induk dan Kondisi Saat ini pada Pelabuhan Bojonegara	III-2
2.	Rencana Pembangunan yang diusulkan untuk Studi Kasus	III-3
2.1.	Perkiraan Throughput	III-3
2.2.	Studi Kasus Fasilitas untuk Terminal Peti kemas Bojonegara	III-4
2.3.	Studi Kasus Fasilitas Jalan Akses	III-6
2.4.	Studi Kasus Fasilitas Pemecah Gelombang, Saluran dan Basin	III-6
3.	Perkiraan Biaya dari Studi Kasus Fasilitas	III-8
4.	Rencana Investasi dan Pelaksanaan	III-11
5.	Skema PPP yang Mungkin dan Analisa Keuangan	III-14
5.1.	Premis Proyek	III-14
5.2.	Skema PPP yang Mungkin untuk Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Peti kemas Bojonegara	III-15
5.3.	Kondisi keuangan dan Pemegang Konsesi	III-16
5.4.	Evaluasi Skema	III-17
IV.	Studi Kasus pada Terminal Batubara di Pelabuhan	IV-1
1.	Kondisi Industri Pertambangan Batubara di Kalimantan Selatan saat ini	IV-1
2.	Tinjauan Rencana Transportasi Batubara di Kalimantan	IV-1
3.	Rencana Pembangunan yang diusulkan untuk Studi Kasus	IV-3
3.1.	Fasilitas untuk Studi Kasus	IV-3
3.2.	Tinjauan Rencana Asli dan Usulan Rencana Pengembangan	IV-4
4.	Perkiraan Biaya	IV-7
5.	Rencana Pelaksanaan	IV-8
6.	PPP Skema yang Mungkin dan Analisis Keuangan	IV-9
6.1.	Premis Proyek	IV-9
6.2.	Skema PPP yang Mungkin untuk Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Batubara Pelabuhan	IV-10
6.3.	Kondisi keuangan Otoritas Pelabuhan dan Penerima Konsesi	IV-11
6.4.	Evaluasi Skema PPP	IV-12
V.	Strategi PPP Baru untuk Pelabuhan D.M.O	V-1
1.	Usulan Arah Dasar Untuk Strategi PPP Baru Bagi Pelabuhan D.M.O	V-1
1.1.	Latar Belakang	V-1



1.2.	Tujuan	V-1
1.3.	Arah dasar untuk Pembentukan Strategi PPP Baru	V-1
2.	Prinsip-Prinsip Pada Strategi Ppp Baru	V-3
2.1.	Bentuk Dasar Dari PPP Pada Sektor Pelabuhan	V-3
2.2.	Prinsip Kerangka Regulasi	V-5
2.3.	Prinsip Penataan kelembagaan	V-5
2.4.	Prinsip Konsultasi Dengan Komunitas Maritim Dan Pihak Lain	V-7
2.5.	Dana Investasi dan Sistem Penganggaran	V-8
2.6.	Prinsip Atas Penetapan Harga Infrastruktur	V-9
2.7.	Prinsip Aturan untuk Tender dan Kontrak PPP di Sektor Pelabuhan	V-11
2.8.	Prinsip Pengembangan Sumber Daya Manusia	V-11
VI.	Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang UU No.17/2008 Pengiriman	VI-1
1.	Pendahuluan	VI-1
2.	Pedoman untuk Peraturan Pemerintah Tentang Pasal 78 Undang-undang Pelayaran	VI-1
2.1.	Ringkasan G.R. pada Rencana Utama Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan	VI-1
2.2.	Pedoman Penetapan Rencana Utama Pelabuhan	VI-2
2.3.	Pedoman Penetapan dan Pengelolaan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan	VI-5
3.	Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 89 dari Undang-undang Pelayaran	VI-10
3.1.	Ringkasan G.R. atas Badan Pengelolaan Pelabuhan	VI-10
3.2.	Aturan, Regulasi dan Pengelolaan Konsesi Pelabuhan	VI-10
3.3.	Manajemen dan Pengawasan Kontrak Kones	VI-19
4.	Pedoman untuk Peraturan Pemerintah Pasal 94 dari Undang-undang Pelayaran	VI-24
4.1.	Ringkasan G.R. tentang Standar Pelayanan	VI-24
4.2.	Pedoman Pelaksanaan G.R. tantang Standar Kinerja Operasional	VI-24
5.	Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 95 UU Pelayaran	VI-27
5.1.	Ringkasan G.R. tentang Badan Usaha Pelabuhan	VI-27
5.2.	Pedoman Pelaksanaan GR pada Badan Usaha Pelabuhan	VI-28
6.	Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang Pasal 99 Undang-undang Pelayaran	VI-30
6.1.	Ringkasan G.R. tentang Konstruksi dan Operasional Pelabuhan	VI-30
6.2.	Pedoman Peraturan Teknis pada Konstruksi Pelabuhan	VI-31
6.3.	Perlindungan Lingkungan Hidup	VI-34
6.4.	Pedoman Persyaratan Operasional	VI-35

Kesimpulan dan Rekomendasi





Tabel

I. Review dan Analisa Kondisi Saat Ini

II. Studi Kasus Proyek Pembangunan Kembali Tg. Priok

Tabel 1.2-1	Perubahan Historis Throughput Peti kemas yang ditangani di Negara-negara Asia	II-2
Tabel 2.1-1	Tingkat Pertumbuhan PDB menurut Kasus	II-4
Tabel 2.1-2	Total Throughput Peti kemas di Tg. Priok	II-5
Tabel 2.1-3	Ringkasan Tonase Kargo menurut Jenis Paket	II-6
Tabel 2.1-4	Kapasitas Peti kemas Tg. Priok	II-6
Tabel 2.1-5	Alokasi Throughput Peti kemas di Tg. Priok	II-7
Tabel 2.2-1	Ramalan Permintaan Peti kemas untuk Pelabuhan Bojonegara	II-8
Tabel 6.1-1	Perkiraan Biaya Proyek	II-16
Tabel 7.2-1	Jadwal Pelaksanaan Awal dari Dermaga III, Tg. Priok	II-17
Tabel 8.1-1	Biaya Investasi Awal	II-18
Tabel 8.3-1	Kondisi Keuangan Otoritas Pelabuhan dan Operator Terminal	II-19
Tabel 8.4-1	Hasil Analisis Keuangan untuk Kasus-1: Pelabuhan Tg. Priok	II-22
Tabel 8.4-2	Hasil Analisis Keuangan untuk Kasus-2: Pelabuhan Tg. Priok	II-23

III. Studi Kasus Pembangunan Pelabuhan Bojonegara

Tabel 2.1-1	Revisi Perkiraan Throughput	III-4
Tabel 3.1-1	Perkiraan Biaya Proyek dari Pembangunan Pelabuhan Bojonegara (2015;1/2) ..	III-9
Tabel 3.1-2	Perkiraan Biaya Proyek dari Pembangunan Pelabuhan Bojonegara (2015;2/2) ·	III-10
Tabel 4.1-1	Jadwal Pembangunan Pelabuhan Bonjonegara Port dan Pencairan (menuju tahun 2015; 1/2)	III-12
Tabel 4.1-2	Jadwal Pembangunan Pelabuhan Bonjonegara Port dan Pencairan (menuju tahun 2015; 2/2)	III-13
Tabel 5.1-1	Biaya Investasi Awal (Pemerintah + Swasta)	III-14
Tabel 5.3-1	Kondisi Keuangan Otoritas Pelabuhan dan Operator Terminal	III-16
Tabel 5.4-1	Kasus-1 Pelabuhan Bojonegara	III-18
Tabel 5.4-2	Kasus-2 Pelabuhan Bojonegara	III-19
Tabel 5.4-3	Kasus-2 Laporan Pendapatan TOC	III-20
Tabel 5.4-4	Kasus-2 Laporan Arus Kas TOC & Neraca Bojonegara	III-21
Tabel 5.4-5	Kasus-3 untuk Pelabuhan Bojonegara	III-22
Tabel 5.4-6	Kasus-3 Laporan Pemasukan TOC untuk Pelabuhan Bojonegara	III-23
Tabel 5.4-7	Kasus-3 Laporan Arus Kas TOC & Neraca Bojonegara	III-24



IV. Studi Kasus pada Terminal Batubara di Pelabuhan

Tabel 3.2-1	Usulan Rencana Pembangunan Terminal Pelabuhan (Amendemen Rencana Asli)	IV-5
Tabel 4.1-1	Perkiraan Biaya Pembangunan Terminal Batubara Pelabuhan	IV-7
Tabel 5.1-1	Jadwal Konstruksi Terminal Batubara Pelabuhan dan Pencairannya	IV-8
Tabel 6.1-1	Biaya investasi awal (Pemerintah + Swasta)	IV-9
Tabel 6.3-1	Kondisi Keuangan Otoritas dan Operator Terminal	IV-12
Tabel 6.4-1	Kasus-1 Terminal Batubara	IV-14
Tabel 6.4-2	Kasus-2 Terminal Batubara	IV-15
Tabel 6.4-3	Kasus-3 Terminal Batubara	IV-16
Tabel 6.4-4	Kasus-4 Terminal Batubara	IV-17
Tabel 6.4-5	Kasus-4 Laporan Keuangan Operator Terminal	IV-18
Tabel 6.4-6	Kasus-4 Laporan Arus Kas dan Neraca Operator Terminal	IV-19

V. Strategi PPP Baru untuk Pelabuhan D.M.O

Table 2.1-1	Bentuk PPP Pelabuhan	V-4
-------------	----------------------------	-----

VI. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang UU No.17/2008 Pengiriman

Tabel 3.3-1	Metode Pembaruan	VI-21
-------------	------------------------	-------



Gambar

I. Review dan Analisa Kondisi Saat Ini

Gambar 1.2-1	Undang-undang, Peraturan Pemerintah dan keputusan Menteri Utama Tentang Kebijakan Transportasi Maritim	I-2
Gambar 1.3-1	Alur Pelaksanaan Proyek PPP Pelabuhan di bawah UU Pelayaran Baru	I-4

II. Studi Kasus Proyek Pembangunan Kembali Tg. Priok

Gambar 4.1-1	Rencana Jangka Panjang Pelabuhan Tanjung Priok menuju 2025.....	II-10
Gambar 4.3-1	Tata Letak Fasilitas dermaga konvensional	II-11
Gambar 5.2-1	Lokasi Daerah Studi Kasus	II-12
Gambar 5.3-1	Rencana Tata Letak Fasilitas dari Wilayah Studi Kasus Dermaga 3	II-14

III. Studi Kasus Pembangunan Pelabuhan Bojonegara

Gambar 1.1-1	Rencana Jangka Panjang dari Pelabuhan Bojonegara menuju 2025.....	III-1
Gambar 1.2-1	Pembangunan Berth Tahap Pertama Bagian I.....	III-2
Gambar 2.2-1	Layout dari Terminal Peti kemas Bojonegara.....	III-5
Gambar 2.4-1	Rencana Pembangunan yang diusulkan.....	III-7

IV. Studi Kasus pada Terminal Batubara di Pelaihari

Gambar 3.1-1	Rencana Tata Letak Umum dari Terminal batubara Pelaihari	IV-3
Gambar 3.2-1	Perluasan Lapangan Penampungan Batubara dan Fasilitas Terminal.....	IV-6

V. Strategi PPP Baru untuk Pelabuhan D.M.O

Gambar 1.3-1	Arah Dasar Strategi PPP Baru	V-3
Gambar 2.1-1	Pelayanan di Pelabuhan	V-4
Gambar 2.3-1	Transformasi IPC	V-7

VI. Pedoman untuk Peraturan Pemerintah tentang UU No.17/2008 Pengiriman

Gambar 2.2-1	Prosedur Perencanaan Pelabuhan (dalam kasus pelabuhan utama & pelabuhan nasional).....	VI-5
Gambar 3.2-1	Alokasi Peran dan Fungsi di antara MOT, DGST dan Otoritas Pelabuhan	VI-11
Gambar 3.2-2	Pengaturan Kelembagaan Untuk Pelaksanaan Ppp Di Sektor Pelabuhan.....	VI-13
Gambar 3.2-3	Struktur Otoritas Pelabuhan	VI-14
Gambar 3.2-4	Prosedur Konsesi	VI-18
Gambar 4.2-1	Konsep Dasar Kapasitas CY	VI-25
Gambar 4.2-2	Konsep Dasar Kapasitas Tempat Berlabuh (Apron).....	VI-26
Gambar 6.2-1	Penilaian Kesesuaian dengan Standar Teknis	VI-33



Pendahuluan

1. Pendahuluan

1. Sebagai tanggapan atas permintaan dari Pemerintah Republik Indonesia (selanjutnya disebut sebagai "GOI"), Pemerintah Jepang (selanjutnya disebut sebagai "GOJ") telah memutuskan untuk melakukan Studi untuk Strategi Kemitraan Pememrintah Swasta baru bagi Pembangunan dan Manajemen pelabuhan di Republik Indonesia (selanjutnya disebut sebagai "studi").

2. Oleh karena itu, Japan International Cooperation Agency (selanjutnya disebut sebagai "JICA") lembaga resmi yang bertanggung jawab atas pelaksanaan teknis dan keuangan program kerja sama GOJ, mengirimkan sebuah tim studi persiapan ke Indonesia pada bulan Juli 2008, dan mencapai kesepakatan dengan GOI tentang lingkup studi.

3. JICA mengirimkan sebuah tim skala penuh (selanjutnya disebut "Tim Studi") pada bulan Februari 2009 untuk melakukan Studi. Laporan yang disampaikan kepada pihak Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan oleh Tim Studi adalah sebagai berikut:

•Laporan Pendahuluan	Dikirimkan pada bulan Februari 2009
•Laporan Pertengahan	Dikirimkan pada bulan Juli 2009
•Draft Laporan Akhir	Dikirimkan pada bulan November 2009
•Laporan Akhir	Dikirimkan pada bulan Desember 2009

2. Latar Belakang Studi

4. Pelabuhan utama di Indonesia adalah dalam salah satu bentuk, baik berupa pelabuhan layanan yang telah diinvestasikan, dipelihara dan dioperasikan oleh IPC atau peralatan pelabuhan yang mana IPC menyewakan fasilitas kepada perusahaan Stevedoring swasta atau IPC telah membentuk perusahaan patungan dengan operator swasta termasuk perusahaan asing.

5. Namun pelabuhan-pelabuhan telah, dioperasikan secara tidak efisien akibat kontrak konsesi yang dan pengelolaan risiko dibuat dengan buruk, kurangnya keterampilan manajerial pemerintah pusat pada aspek operasional serta infrastruktur memadai mengenai akses ke pelabuhan.

6. Dalam rangka untuk memperbaiki situasi ini, Pemerintah mengeluarkan undang-undang pelayaran yang baru pada bulan April 2008 yang meminta pengelolaan pelabuhan dilakukan baik oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Pengelola Pelabuhan berdasarkan pada konsep pemilik pelabuhan memisahkan manajemen dari operasi..

7. Dengan undang-undang ini, sebuah kerangka kerja untuk pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan yang efektif dan efisien melalui Kemitraan Pemerintah dan Swasta dapat dibangun. Namun, tidak ada alat konkret untuk mewujudkan tujuan utama dari dari undang-undang tersebut.

3. Wilayah Studi

8. Kajian meliputi seluruh negara dan situs studi kasus adalah Bojonogara, Tg. Priok dan daerah Kintap.



4. Tujuan Studi

9. Tujuan studi adalah sebagai berikut:

- Untuk merumuskan strategi Kemitraan Pemerintah Swasta (Public Private Partnership, selanjutnya disebut sebagai "PPP") untuk mewujudkan pengembangan, pengelolaan dan operasi pelabuhan yang efektif dan efisien melalui studi kasus pelabuhan-pelabuhan model.
- Untuk merancang pedoman untuk pasal-pasal dalam Undang-Undang Pelayaran baru Nomor 17 tahun 2008 berkaitan dengan PPP
- Untuk mentransfer keterampilan yang relevan dan teknologi kepada mitra karyawan yang berhubungan dengan Studi

5. Kerangka Studi

10. Dalam rangka untuk mencapai tujuan yang disebutkan di atas, Studi akan meliputi hal-hal berikut:

5.1. **Tinjauan kembali dan Analisa Kondisi yang ada dari Pengembangan, Pengelolaan dan Operasi Pelabuhan**

5.2. **Perumusan strategi PPP bagi Pengembangan, Pengelolaan dan Operasi Pelabuhan**

5.3. **Studi kasus pada Pelabuhan-Pelabuhan Model**

- Studi kasus pada pelabuhan yang menangani peti kemas
- Studi kasus pada pelabuhan yang menangani kargo masal
- Umpan balik hasil pemeriksaan dalam model pelabuhan untuk strategi PPP

5.4. **Penyusunan Pedoman Detil untuk Artikel Terkait PPP di Undang-Undang Pelayaran Baru Nomor 17 Tahun 2008**

6. Jadwal kerja dan Diagram Alir Studi

11. Jadwal kerja ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1 Jadwal Kerja

Bulan Studi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bulan Kalender	2009											
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Kerja di Indonesia		■	■	■			■	■	■		■	
Kerja di Japan	□				□	□				□	□	
Laporan		△ IC/R					△ IT/R				△ DF/R	△ F/R
Seminar		△								△		

IC/R: Laporan Pendahuluan IT/R: Laporan Pertengahan
DF/R: Draft Laporan Akhir F/R: Laporan Akhir



7. Organisasi Pelaksana

Tim Studi JICA

12. Tim Studi terdiri dari para ahli yang tercantum di bawah ini:

Tenaga ahli	Tugas
Mr.Hidehiko KURODA	Ketua Tim/Administrasi Pelabuhan /Kemitraan Pemerintah Swasta-1
Mr.Naota IKEDA	Ketua Sub-Tim /Rencana Pelabuhan
Mr.Akira KOYAMA	Ketua Sub-Tim /Rencana Pelabuhan
Mr.Hiroshi KATO	Perkiraan Permintaan/Analisa Ekonomi
Mr.Masayuki FUJIKI	Pengelolaan dan Operasi Pelabuhan
Mr.Teruki ETO	Kemitraan Pemerintah Swasta-2/Perjanjian Konsesi
Mr.Nobuhide MIYAWAKI	Analisa Keuangan Konsesi
Mr.Michiharu NOSE	Keuangan Pengelolaan Terminal/Operasi
Mr.Atsushi SATO	Perkiraan Biaya dan Disain (Kerja Sipil)
Mr.Keiichiro TORII	Perkiraan Biaya dan Disain (Peralatan handling)
Mr.Kazutoshi KASHIMA	Rencana Konstruksi/ Rencana Investasi
Mr.Tadahiko KAWADA	Koordinasi
Mr.Satoshi HARADA	Koordinasi

Mitra dan Gugus Tugas

13. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan (selanjutnya disebut sebagai "DGST" dan "MOT"), berfungsi sebagai lembaga mitra Tim Kajian. DGST membentuk komite pengarah yang terdiri oleh para pejabat dari lembaga berikut.

- MOT
- BAPPENAS
- Pelindo II dan III (Selanjutnya disebut sebagai "IPC2" dan "IPC3")
- MOSOE
- Pemerintah Propinsi Terkait

14. Komite ini dipimpin oleh Direktur Jenderal DGST. DGST juga mendirikan sebuah gugus tugas terkait dengan serangkaian lokakarya yang dipimpin oleh Direktur dari DGST (atau kepala Sub Direktorat Pengembangan Pelabuhan).

8. Komposisi Laporan

15. Laporan akhir Studi ini terdiri dari Laporan Utama (termasuk lampiran-lampiran) dan Ringkasan Laporan.

9. Kegiatan di Indonesia

16. Tim Studi mengadakan serangkaian lokakarya dan dua seminar selama studi di Indonesia dengan kerjasama gugus tugas agar dapat mentransfer teknologi yang diperlukan secara efektif dan efisien. Catatan kegiatan di Indonesia adalah sebagai berikut:



Tabel 2: Lokakarya dan Seminar yang diadakan di Indonesia

Tanggal	Kegiatan
14-Feb-09	Seminar tentang Konsesi Pelabuhan
27-Mar-09	Strategi PPP Baru
13-Jul-09	Studi Kasus dan Strategi PPP Baru
14-Jul-09	Strategi PPP Baru
16-Jul-09	Diskusi tentang Draf Peraturan Pemerintah
28-Jul-09	Analisa Keuangan dan Poin Perjanjian Konsesi
30-Jul-09	Standar Perencanaan Pelabuhan
4-Agustus-09	Standar Perencanaan Pelabuhan dan Documen yang dibutuhkan untuk Rencana pelabuhan Buku Besar Fasilitas Pelabuhan
11-Agustus-09	Ketentuan Model mengenai Premis Lahan Pelabuhan dan Wilayah Perairan Pelabuhan Kualifikasi untuk Operator Terminal
18-Agustus-09	Ketentuan Model mengenai Premis Lahan Pelabuhan dan Wilayah Perairan Pelabuhan Standar Kinerja
25-Agustus-09	Standar teknis untuk Konstruksi Fasilitas Pelabuhan Pedoman untuk Promosi PPP
1-Sept-09	Pedoman untuk PPP dan Analisa Resiko pada Konsesi Pelabuhan
8-Sept-09	Diskusi tentang Peraturan Pemerintah
15-Sept-09	Pedoman Pelaksanaan Peraturan Pemerintah
4-Nop-09	Seminar tentang Strategi PPP Baru



I. Review dan Analisa Kondisi Saat Ini

1. Analisa Terhadap Kebijakan dan Regulasi Pada Sektor Pelabuhan

1.1. Kebijakan Dasar Bagi Transportasi Kelautan Di Indonesia

1. Transportasi laut memegang peranan penting di Negara kepulauan seperti Indonesia. Dengan demikian transportasi laut harus terus diperbaiki untuk mendukung pembangunan ekonomi Indonesia yang berkelanjutan. Pada transportasi laut, pelayaran dan pelabuhan adalah sector esensial dan kebijakan dasar bagi kedua sektor diatur dalam undang-undang pelayaran (UU No. 17/2008).

2. Setiap kebijakan bagi pelayaran dan pelabuhan selanjutnya diatur dalam Peraturan Pemerintah (PP) dan kemudian Keputusan Menteri (KM). Karena undang-undang pelayaran telah diperbarui belum lama ini (2008), maka regulasi pendukungnya seperti PP dan KM sampai saat ini masih dalam proses pembuatan ketika laporan ini dibuat (Nov. 2009). Akan tetapi Peraturan Pemerintah tentang pelabuhan No. 61/Oktobre 20/2009 untuk undang-undang pelayaran yang barutelah ditanda-tangani oleh Presiden dan sejalan dengan itu Keputusan Menteri yang diperlukan akan dibuat.

A. Pelabuhan

3. Kebijakan dasar bagi pembangunan pelabuhan adalah untuk memperluas fasilitas pelabuhan dan memasang peralatan yang dibutuhkan agar dapat memenuhi kebutuhan di masa datang dan potensi daerah, memelihara kapasitas terpasang agar mencukupi kebutuhan.

4. Untuk mencapai target-target ini partisipasi sektor swasta juga diperkenalkan dalam kebijakan untuk mencapai tujuan-tujuan berikut ini:

- Meningkatkan kapasitas pelabuhan nasional
- Membantu pemerintah dari hambatan investasi yang tinggi
- Import standar tinggi dalam pengoperasian yang efisien melalui kompetisi yang fair

B. Pelayaran

5. Kebijakan dasar untuk pembangunan pelayaran adalah sebagai berikut:

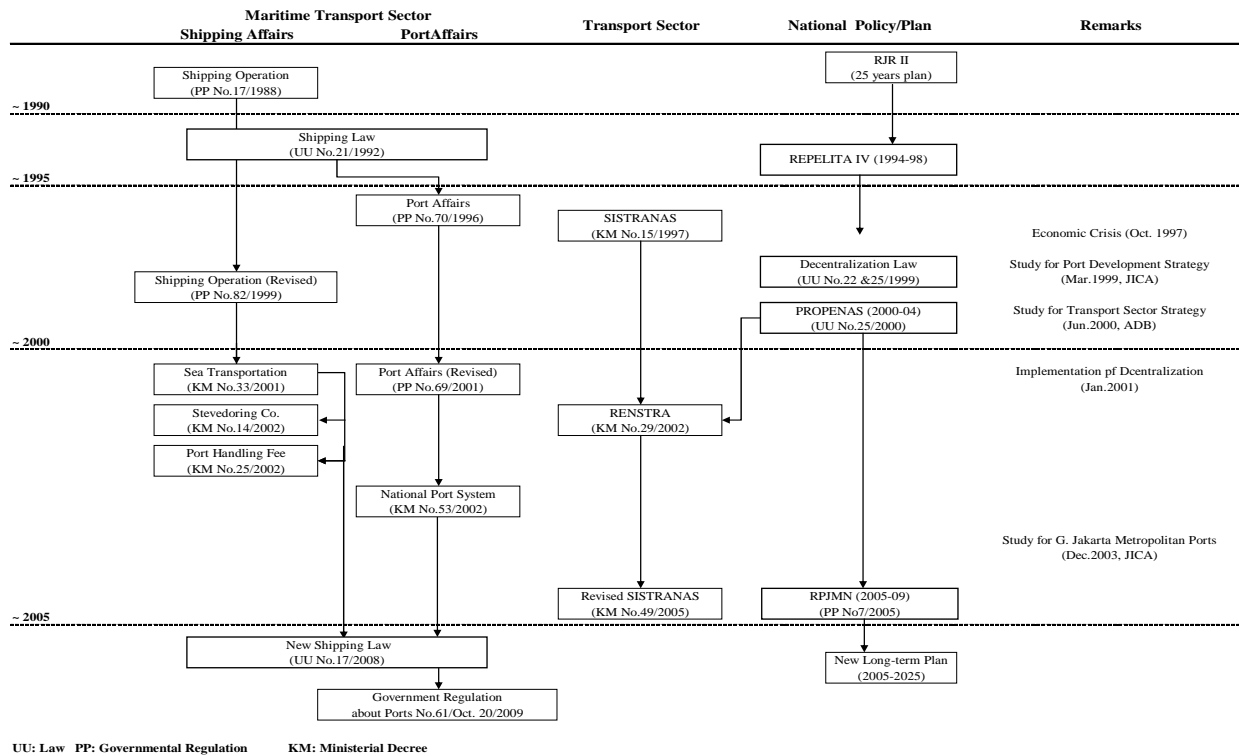
- Mempromosikan pelayaran nasional baik untuk transportasi laut domestic maupun internasional dan mengurangi ketergantungan terhadap kapal asing
- Mengamankan ketersediaan yang cukup atas layanan transportasi antar-pulau untuk mengkover seluruh wilayah negara Indonesia, khususnya bagian timur Indonesia.

1.2. Undang-Undang dan Regulasi Utama Tentang Transportasi Laut

6. Undang-undang/peraturan utama tentang transportasi laut dimuat pada gambar 1.2-1 yang memuat kebijakan/rencana nasional dan strategi sektor transportasi secara keseluruhan sebagai rujukan. Undang-undang/peraturan ini akan direvisi sejalan denganundang-undang pelayaran yang baru, sepanjang masa studi ini dan akan dikaji secara hati-hati selama kajian ini dilakukan. Sampai revisi mereka selesai, peraturan yang ada tetap berlaku sepanjang tidak ada kontradiksi dengan undang-undang pelayaran yang baru. Peraturan pemerintah yang paling penting adalah peraturan Pemerintah tentang Angkutan di Perairan (PP No. 82/1999) dan Peraturan Pemerintah tentang Kepelabuhanan (PP No.69/2001). Prinsip umum dari peraturan pemerintah ini disarikan di bawah.



Studi Tentang Strategi Kemitraan Pemerintah Swasta Baru untuk Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan di Republik Indonesia



Gambar 1.2-1 Undang-undang, Peraturan Pemerintah dan keputusan Menteri Utama Tentang Kebijakan Transportasi Maritim

A. Peraturan Pemerintah tentang (PP No.70/1996 and PP No.69/2001)

7. Sejalan dengan undang-undang Otonomi (UU No.19/25/1999), pemerintah mengeluarkan revisi Peraturan Pemerintah untuk Kepelabuhan (PP No.69/2001, selanjutnya disebut dengan "Peraturan Kepelabuhan"). Ketentuan utama dalam Peraturan Kepelabuhan adalah sebagai berikut:

- Sistem Pelabuhan Nasional yang terdiri dari aktivitas, peran, fungsi dan klasifikasi pelabuhan baru ditetapkan oleh Menteri Komunikasi
- Sistem Pengambilan Keputusan dari lokasi pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan, dan Wilayah Kerja Pelabuhan & Wilayah Kepentingan Pelabuhan dengan tanggung jawab pemerintah pusat/local dan pengelola pelabuhan.
- Dasar-dasar pembangunan dan pengoperasian pelabuhan publik/khusus
- Aktivitas dan pelayanan yang diberikan pada pelabuhan publik/khusus
- Dasar-dasar system tariff seperti jenis, struktur dan klasifikasi.

B. UU Pelayaran Baru (No.17/2008)

8. Pada UU pelayaran yang baru, tipe pelabuhan diatur sebagai a. pelabuhan laut dan b. pelabuhan sungai dan danau (Pasal 71 (1)) dan selanjutnya pelabuhan laut secara hirarki diklasifikasikan ke dalam a. Pelabuhan Utama b. pelabuhan pengumpul; dan pelabuhan pengumpan.

9. Undang-undang pelayaran yang baru juga mengatur system pelabuhan nasional sebagai berikut:



10. Sistem Kepelabuhan Nasional harus diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan kepelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara (Pasal 67(1)) dan,

11. Sistem Kepelabuhan Nasional merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam (Pasal 67(2)) dan,

12. Sistem Kepelabuhan Nasional memuat a. peran, fungsi, jenis, dan hierarki pelabuhan, b. Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan c. lokasi pelabuhan (Pasal 67(3)).

13. Perbedaan tipikal kerangka kebijakan dari undang-undang pelayaran yang baru dan lama terletak pada aturan terhadap badan pengelola pelabuhan yang bertujuan untuk memisahkan peran antara regulator dan operator dalam pengembangan dan pengelolaan pelabuhan.

1.3. Analisa Terhadap Kerangka Kebijakan Dan Peraturan Kemitraan Pemerintah-Swasta (PPP)

A. Kondisi Saat Ini

14. Pedoman dasar pada proyek kemitraan pemerintah-swasta (PPP) di Indonesia dalam penyediaan infrastruktur diatur dalam Keputusan Presiden No. 67, Tahun 2005. Substansi dari keputusan itu adalah;

- PPP harus dilakukan berdasarkan prinsip adil, terbuka, transparan, dan bersaing, yang saling menguntungkan kepada kedua belah pihak pemerintah dan swasta.
- Nilai dan/atau kelayakan proyek PPP harus dievaluasi oleh pemerintah dengan cara yang tepat sebelum pengambilan proyek.
- Segala resiko harus ditanggung oleh pihak yang dapat mengelola resiko secara lebih baik dengan biaya yang lebih rendah dari yang lainnya. Skema pembagian resiko harus ditetapkan setelah perjanjian bersama tercapai.
- Dukungan pemerintah hanya terbatas pada proyek yang memiliki kemanfaatan sosial namun secara fiskal tidak layak.
- Partner PPP harus diseleksi melalui lelang kompetitif.
- Proyek PPP dapat diusulkan oleh entitas swasta; akan tetapi, tender proyek harus dilakukan di bawah keadaan yang bersaing ketika proyek disetujui oleh pemerintah.
- Tarif proyek PPP harus berdasarkan besar pembayaran kembali dari biaya modal untuk proyek juga profit yang wajar atas investasi.
- Proyek PPP harus dikerjakan dengan kontrak konsesi atau dengan pemberian hak usaha.

15. Di antara peraturan dan keputusan ini, Peraturan Menteri keuangan No. 38/PMK.01/2006 adalah peraturan inti, bersama dengan Peraturan Presiden No. 67/2005, untuk percepatan pembangunan infrastruktur yang membutuhkan dukungan pemerintah untuk mendorong PPP dan meningkatkan investasi dalam penyediaan infrastruktur di Indonesia. Peraturan Menteri Keuangan ini mengatur perintah dan tata cara pelaksanaan bagi kontrol dan pengelolaan resiko penyediaan infrastruktur pada proyek PPP di Indonesia oleh Menteri dengan memberikan dukungan pemerintah.

16. Resiko dalam konteks pelaksanaan proyek PPP untuk penyediaan infrastruktur di Indonesia dikategorikan sebagai resiko politik, resiko proyek dan resiko permintaan dalam peraturan.

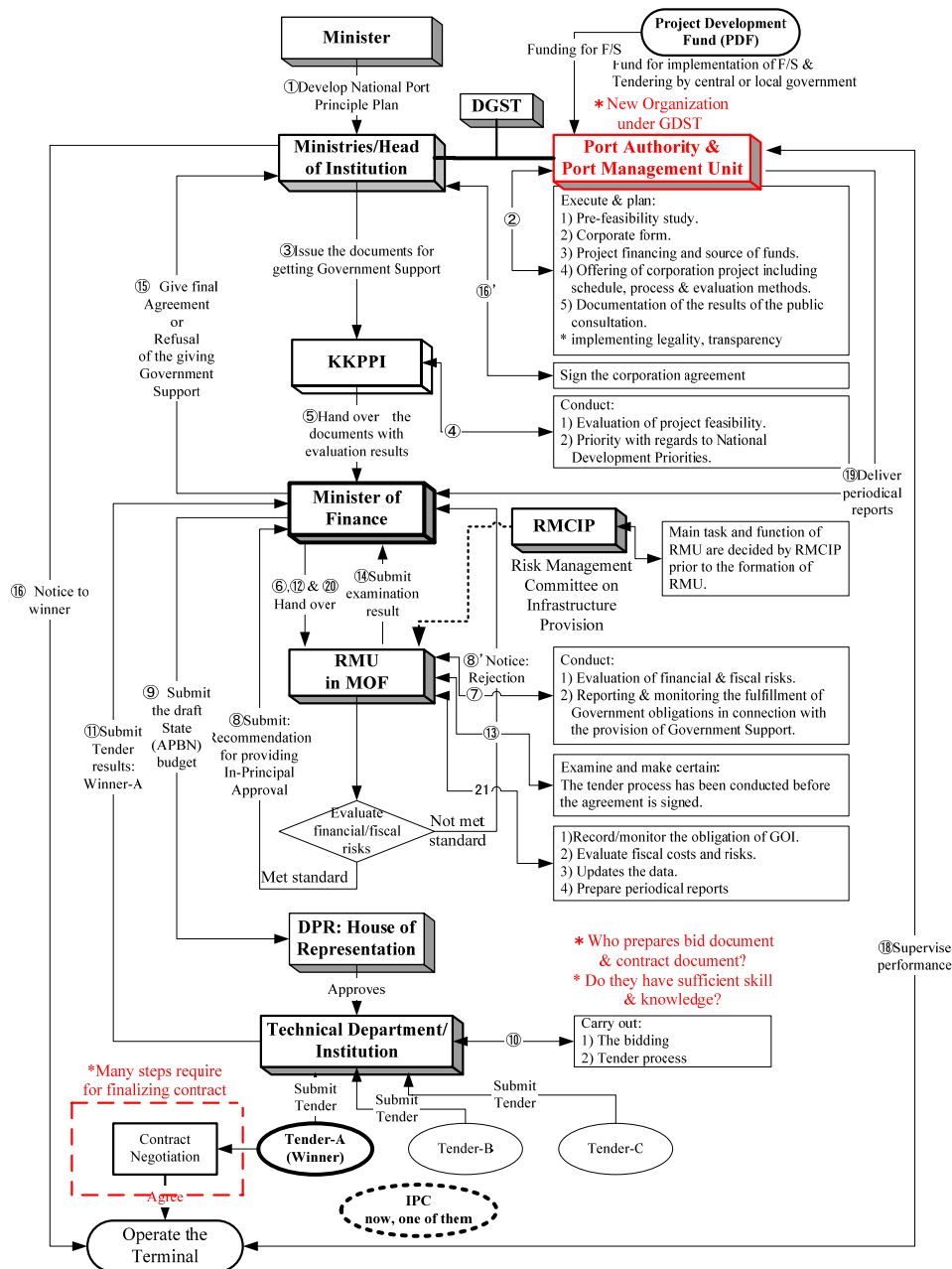


17. Gambar 1.3-1 menunjukkan alur dasar pelaksanaan proyek-proyek PPP pelabuhan.

B. Status Revisi

18. KKPI dan Unit Manajemen Resiko (RMU) telah menangani banyak usulan proyek PPP penyediaan infrastruktur dalam kaitannya dengan sektor energi dan jalan sejak organisasi didirikan pada akhir tahun 2006. Beberapa proyek melalui skema BOT di bawah Peraturan ini telah mendapat persetujuan akhir. Di sisi lain, kesepakatan akhir belum tercapai untuk beberapa proyek menurut seorang petugas RMU karena undang-undang yang ditetapkan dalam Peraturan ini terlalu umum untuk diterapkan pada proyek-proyek yang diusulkan oleh berbagai sektor.

Implementation Flow of Port PPP Projects under the New Shipping Law
and Presidential Regulation No.67/05 & Ministry of Finance Regulation No.38/PMK.01/06



Gambar 1.3-1 Alur Pelaksanaan Proyek PPP Pelabuhan di bawah UU Pelayaran Baru



2. Tinjauan Kebijakan dan Keadaan Saat ini tentang PPP di Pelabuhan D.M.O.

19. Di sektor pelabuhan, IPC bertanggung jawab atas manajemen dan operasional pelabuhan, juga menjadi pemilik dari fasilitas pelabuhan, dan berbagai model PPP telah diterapkan.

20. Salah satu cara adalah dengan menyewakan fasilitas untuk perusahaan bongkar-muat (Stevedoring) swasta untuk waktu singkat (5 tahun) untuk pengoperasian terminal konvensional; tipe kedua adalah menyerahkan terminal peti kemas internasional kepada perusahaan patungan antara IPC dan operator terminal asing (parsial konsesi); jenis ketiga adalah mengoperasikan terminal peti kemas internasional oleh kontrak operasi gabungan dengan operator terminal asing, sementara jenis lain yang mengakibatkan kegagalan tender adalah konsesi total (Master).

(i) Konsesi Parsial pada Perusahaan Patungan (JICT & Tg. Perak)

21. Kesepakatan konsesi dari JICT dibuat antara pihak-pihak, tanpa pelaksanaan tender terbuka maupun menerima rencana bisnis apa pun, tetapi berdasarkan kontrak usulan dari HPH dan oleh karena itu beberapa syarat dan ketentuan dari perjanjian unilateral dapat ditemukan dalam perjanjian ini.

22. Permasalahan lain adalah menyangkut biaya konsesi. Menurut persetujuan dari JICT, 10% dari pendapatan kotor dibayarkan kepada IPC2 sebagai royalti dan 14,8% dari laba bersih perusahaan (JICT) setelah pajak dibayar untuk HPH sebagai biaya manajemen kantor pusat serta biaya pengetahuan teknis.

23. Permasalahan lain menyangkut perilaku monopoli JICT dan KOJA, yang mana keduanya dioperasikan oleh IPC2 dan HPH, menangani 2,7 juta TEUs peti kemas internasional pada tahun 2008, setara dengan 86% dari semua peti kemas internasional yang ditangani di pelabuhan.

24. Karena tidak adanya kompetisi di pelabuhan, tarif penanganan untuk peti kemas di terminal JICT / KOJA ini lebih tinggi dari pelabuhan-pelabuhan tetangga, kecuali Singapura; dan di pelabuhan ini produktivitas operasional kapal lebih rendah dari standar internasional.

25. IPC memainkan peran baik sebagai otoritas pemberi ijin maupun mitra konsesi perusahaan patungan dan adalah alami jika IPC cenderung mengejar keuntungan sebesar-besarnya daripada melindungi kepentingan umum.

(ii) Operasi Bersama –KOJA-

26. Koja CT adalah perusahaan operator bersama antara IPC2 dan HPH saat ini.

27. Royalti/biaya konsesi dibayarkan dimuka dengan faktor perkiraan tarif dan volume yang akan ditangani di terminal.

28. Sebagian besar nilai yang dapat dihitung diasumsikan tanpa bukti yang berkesesuaian dan sangat sulit untuk mengevaluasi kelayakan kinerja operasional bahkan setelah operasi karena kurangnya definisi yang jelas tentang metode audit termasuk metode akuntansi kinerja keuangan kedua belah pihak.

(iii) Konsesi Total –Pelabuhan Bojonegara-

29. Perusahaan Patungan (JVC) harus mengembangkan dan mengoperasikan fasilitas di seluruh tahapan pembangunan (tahap pertama sampai tahap 3) dan itu berarti tidak ada kompetisi dalam hal penyediaan pelayanan operasional pada pengguna pelabuhan / terminal di dalam pelabuhan karena



JVC akan mengoperasikan semua fasilitas oleh mereka sendiri sebagai mana praktik HPH di pelabuhan Tg. Priok.

30. Selain itu, JVC wajib membangun semua infrastruktur dan superstruktur serta pembelian peralatan penanganan peti kemas yang diperlukan untuk pengoperasian terminal termasuk fasilitas non-profit yang mengakibatkan sebuah beban dan risiko berlebihan terhadap pemegang konsesi.

31. Sekali Pelabuhan Tg. Priok dikembangkan sesuai dengan rencana yang disahkan oleh Departemen Perhubungan, sebagian besar fasilitas peti kemas dan curah di pelabuhan Bojonegara dapat mengalami risiko permintaan mengingat potensi permintaan di Daerah Metropolitan Jakarta.

32. Akibatnya, total 8 peserta tender, termasuk AP Moller Terminal, Stevedoring Service of America (SSA), PSA International dan ICTSI menyatakan minatnya dalam proyek, namun hanya PSA yang pada akhirnya membuat sebuah proposal. PSA telah meminta IPC2 dalam negosiasi untuk membangun infrastruktur dasar, seperti pemecah gelombang, saluran navigasi kapal, *Turning Basin* dan jalan akses ke / dari pelabuhan dengan anggaran Pemerintah.

33. Oleh karena itu, IPC2 menawarkan untuk memperpanjang jangka kontrak dari 30 tahun menjadi 50-60 tahun sebagai insentif karena baik Pemerintah maupun IPC2 tidak memiliki cukup dana untuk membangun infrastruktur sendiri, namun negosiasi gagal.



II. Studi Kasus Proyek Pembangunan Kembali Tg. Priok

1. Keadaan Transportasi Maritim di Daerah Metropolitan Jakarta

1.1. Kepentingan Pengguna

34. Survei wawancara dilakukan dari bulan Maret 2009 sampai Juli 2009. Tujuan dari survei adalah untuk mencari tahu apa jenis kebutuhan logistik entitas swasta dan apa jenis layanan pelabuhan yang mereka butuhkan. Informasi yang diperoleh melalui survei wawancara akan berfungsi sebagai sumber pengetahuan dasar bagi pembentukan studi kasus untuk kemitraan pemerintah-swasta dalam pembangunan pelabuhan.

35. Survei Wawancara ini menargetkan operator kawasan industri, perusahaan manufaktur, perusahaan angkutan truk dan pergudangan, perusahaan perkapalan dan organisasi bisnis. 46 perusahaan / organisasi dari 132 perusahaan menanggapi wawancara survei dengan memuaskan.

(i) Fasilitas di Pelabuhan Tanjung Priok

36. Lebih dari sembilan puluh persen dari total 47 responden mengeluh tentang kekurangan dalam hal keadaan peralatan penanganan kargo di pelabuhan saat ini. Sebagian besar responden mengharapkan bahwa pelabuhan akan meningkatkan jumlah peralatan modern yang tersedia, untuk menyediakan layanan yang lebih canggih dalam mengurangi waktu tunggu untuk pemuatan / pembongkaran kargo.

37. Masalah besar lain ditunjukkan oleh pengguna pelabuhan adalah kondisi jalan di sekitar daerah pelabuhan. Mereka menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas di jalan terjadi setiap hari di dalam / di sekitar pelabuhan, dan pembangunan jalan akses langsung ke Pelabuhan Tanjung Priok adalah sebuah keharusan.

(ii) Institusi

38. Walaupun sudah ada beberapa perbaikan terbaru dalam layanan kepabeanan, namun masih banyak pengguna pelabuhan yang mengeluhkan tentang praktek-praktek kepabeanan.

(iii) Biaya Layanan Pelabuhan

39. Ada dua pendapat berlawanan tentang layanan pelabuhan saat ini dari pelabuhan Tanjung Priok;

- Secara umum, biaya layanan pelabuhan dianggap cukup layak
- Saat ini, layanan pelabuhan Tanjung Priok menjadi stagnan, sehingga dibutuhkan alternatif pembangunan pelabuhan lain

(iv) Pelabuhan Bojonegara

40. Secara umum, pengembangan pelabuhan Bojonegara telah diantisipasi oleh mayoritas orang-orang yang berada dalam lingkaran yang terkait dengan pelabuhan, tetapi mereka berharap usaha yang lebih terkoordinasi antara lembaga pemerintah dan perusahaan swasta.

(v) Strategi PPP

41. Orang-orang pada umumnya optimis mengenai kemitraan pemerintah-swasta karena pelayanan di Tg. Priok akan menjadi lebih efisien dengan diperkenalkannya skema PPP.



42. Kemitraan pemerintah-swasta akan mempercepat pembangunan proyek-proyek infrastruktur di Indonesia. Pendanaan jangka panjang proyek-proyek infrastruktur skala besar tidaklah mudah. Akibatnya, reformasi pemerintahan diperlukan agar sektor swasta tertarik melakukan investasi di sektor infrastruktur.

1.2. Pergerakan Peti kemas Internasional di Indonesia dan Kinerja dari Operator Terminal Peti kemas Raksasa

43. Tabel 1.2 1 memperlihatkan secara historis pertumbuhan dan posisi sekarang dari throughput peti kemas di negara-negara Asia selama periode 2000-2007. Pada tahun 2000, pelabuhan Indonesia menangani 3,86% dari total throughput dari seluruh wilayah Asia tidak termasuk Jepang, tetapi pada tahun 2007 sumbangannya turun menjadi 1,92%. Alasan menurunnya sumbangan ini sebagian tampaknya datang dari ketidaktepatan statistik peti kemas, namun pertumbuhan throughput luar biasa negara-negara berkembang juga berkontribusi terhadap kecenderungan ini.

44. Pelabuhan-pelabuhan penghubung terkenal dunia menangani pengiriman peti kemas dan pelabuhan raksasa yang berfungsi sebagai pintu gerbang ke masing-masing negara terletak di sekitar Indonesia.

45. Operator raksasa telah tertarik pada daerah ini karena 20 dari dunia 30 pelabuhan utama dalam hal volume penanganan peti kemas adalah fokus di Asia.

46. Karena pengembangan dan/atau pengoperasian terminal peti kemas tidak lagi dapat dipertahankan tanpa sumber daya keuangan dan kemampuan operasional operator raksasa, Hutchison Port Holding, APM Terminals, PSA dan sebagainya telah meningkatkan volume penanganan peti kemas dan situasi oligopolistik telah muncul dengan cepat.

Tabel 1.2-1 Perubahan Historis Throughput Peti kemas yang ditangani di Negara-negara Asia

(Unit: TEU)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Taiwan	10,510,762	10,425,733	11,605,254	12,086,734	13,029,492	12,791,429	13,102,015	13,722,313
H.K.						22,601,630	23,538,580	23,998,449
Singapore	17,096,036	15,572,677	16,986,010	18,441,000	21,329,100	23,192,200	24,792,400	27,932,000
S. Korea	9,030,174	9,287,221	11,719,502	13,049,534	14,363,194	15,113,275	15,513,935	16,640,091
Philippines	3,031,548	3,090,952	3,324,796	3,468,471	3,676,456	3,633,559	3,676,133	3,834,616
China	40,984,361	44,726,085	55,717,490	61,898,336	74,725,444	67,245,263	84,810,503	104,559,291
Thailand	3,178,779	3,387,071	3,799,093	4,232,685	4,847,000	5,115,213	5,574,490	6,200,425
Indonesia	3,797,948	3,901,761	4,539,884	5,176,982	5,369,297	5,503,176	4,316,296	4,481,378
Malaysia	4,642,428	6,224,913	8,751,567	10,210,145	11,510,931	12,197,750	13,419,053	14,872,837
India	2,450,656	2,764,757	3,208,384	3,916,814	4,332,863	4,982,092	6,141,148	7,372,467
Sri Lanka	1,732,855	1,726,605	1,764,717	1,959,354	2,220,525	2,455,297	3,079,132	3,381,693
Vietnam	1,189,796	1,290,555	1,771,992	1,904,949	2,273,056	2,537,487	2,999,646	3,937,066
Pakistan	774,943	878,892	965,610	787,559	1,269,373	1,686,355	1,776,939	1,935,882
Total (I)	98,420,286	103,277,222	124,154,299	137,132,563	158,946,731	179,054,726	202,127,838	232,868,508
Increase %	5.8%	4.9%	20.2%	10.5%	15.9%	12.7%	12.9%	15.2%
Japan	13,129,864	13,127,144	13,501,421	15,055,696	16,436,146	17,055,082	18,469,710	19,008,326
Increase %	11.3%	0.0%	2.9%	11.5%	9.2%	3.8%	7.1%	2.9%
Total (II)	111,550,150	116,404,366	137,655,720	152,188,259	175,382,877	196,109,808	220,402,036	251,876,834
Increase %	6.4%	4.4%	18.3%	10.6%	15.2%	11.8%	12.4%	14.3%

Source: Containerisation International

Remarks: Total (I) is Asian Total excluding Japan. Total (II) is All Asian Total including Japan.



2. Ramalan Permintaan Arus Kargo Pelabuhan di Daerah Metropolitan Jakarta

2.1. Ramalan Permintaan untuk Pelabuhan Tg. Priok

A. Kerangka Sosio-Ekonomi

47. Dalam Studi JICA 2003, tiga (3) skenario digunakan dalam kerangka sosio-ekonomi dari Indonesia dan mitra perdagangannya.

48. Setelah krisis ekonomi yang terjadi pada musim gugur 2008, Dana Moneter Internasional menanggapi dengan cepat dengan merilis sebuah revisi prediksi ekonomi masa depan. World Economic Outlook UPDATE memperkirakan dampak ekonomi dan mengungkapkan pembaruan tingkat pertumbuhan PDB tiap ekonomi hingga 2010. Memang benar bahwa kerangka ekonomi di masa depan sangat tidak pasti, tetapi pandangan yang dikeluarkan oleh IMF adalah yang paling dapat diandalkan sejauh ini.

49. Setelah tahun 2010, Tim Studi JICA tidak dapat menemukan alasan untuk alternatif kerangka ekonomi untuk penggunaan jangka panjang dalam studi JICA tahun 2003. Asumsi tingkat pertumbuhan PDB Indonesia dan mitra perdagangan menurut kasus ditampilkan pada Tabel 2.1-1. Tingkat pertumbuhan bagi kasus tinggi ditetapkan 0,5 persen lebih tinggi, dan untuk kasus rendah adalah 0,5 persen lebih rendah, masing-masing dibandingkan dengan kasus dasar.



Tabel 2.1-1 Tingkat Pertumbuhan PDB menurut Kasus

High Case

Year	2008	2009	2010-2012	2013-2025	2026-2030
Indonesia	5.4%	4.5%	6.5%	5.5%	4.5%

Year	2008	2009	2010	2011-2012	2013-2030
United States	1.1%	-1.6%	1.6%	3.2%	2.2%
Euro area	1.0%	-2.0%	0.2%	2.8%	1.8%
JAPAN	-0.3%	-2.6%	0.6%	2.5%	1.5%
ASEAN-5	5.4%	2.7%	4.1%	6.5%	5.5%

Basic Case

Year	2008	2009	2010-2012	2013-2025	2026-2030
Indonesia	5.4%	4.5%	6.0%	5.0%	4.0%

Year	2008	2009	2010	2011-2012	2013-2030
United States	1.1%	-1.6%	1.6%	2.7%	1.7%
Euro area	1.0%	-2.0%	0.2%	2.3%	1.3%
JAPAN	-0.3%	-2.6%	0.6%	2.0%	1.0%
ASEAN-5	5.4%	2.7%	4.1%	6.0%	5.0%

Low Case

Year	2008	2009	2010-2012	2013-2025	2026-2030
Indonesia	5.4%	4.5%	5.5%	4.5%	3.5%

Year	2008	2009	2010	2011-2012	2013-2030
United States	1.1%	-1.6%	1.6%	2.2%	1.2%
Euro area	1.0%	-2.0%	0.2%	1.8%	0.8%
JAPAN	-0.3%	-2.6%	0.6%	1.5%	0.5%
ASEAN-5	5.4%	2.7%	4.1%	5.5%	4.5%



B. Ramalan Kargo Peti kemas

50. Sebuah model regresi diaplikasikan untuk meramalkan permintaan pelabuhan masa depan dengan mempertimbangkan PDB mitra dagang yang diberi bobot untuk kargo ekspor dan PDRB dari daerah belakang (hinterland) pelabuhan Tg. Priok untuk kargo impor.

51. Di bawah tiga kerangka sosial ekonomi, throughputs peti kemas diramalkan. Total tonase dan jumlah peti kemas dari perdagangan internasional dalam target tahun untuk kasus dasar dihitung pada sekitar 43,1 juta ton atau 4,9 juta TEU pada 2025, dan sekitar 68,8 juta ton atau 8,3 juta TEU pada 2025.

52. Di sisi lain, lalu lintas domestik diramalkan dengan cara yang sama seperti lalu lintas internasional. Regressor yang diterapkan adalah PDB nasional untuk memuat peti kemas dan PDRB dari daerah belakang (hinterland) untuk pembongkaran kontainer.

53. Menghasilkan volume kontainer antarpulau yang ditangani di pelabuhan Tg. Priok untuk kasus dasar diperkirakan sekitar 16 juta ton atau 1,6 juta TEU pada tahun 2015, dan sekitar 32 juta ton atau 3,3 juta TEU pada 2025.

54. Total throughputs peti kemas di pelabuhan Tg. Priok, yang terdiri dari peti kemas internasional dan peti kemas domestik, dirangkum dalam Tabel 2.1-2.

Tabel 2.1-2 Total Throughput Peti kemas di Tg. Priok

Basic Case

	International Total		Domestic Total		Grand Total	
	Ton ('000)	TEU ('000)	Ton ('000)	TEU ('000)	Ton ('000)	TEU ('000)
2008	30,674	3,147	7,048	838	37,721	3,985
2015	43,148	4,885	15,879	1,660	59,027	6,544
2025	68,754	8,345	31,760	3,329	100,514	11,674
2030	83,716	10,287	40,672	4,266	124,388	14,553

C. Ramalan Permintaan kargo dari Jenis Paket Lain

55. PT Pelindo II (IPC II) menyiapkan beberapa jenis statistik kargo, dan salah satu dari statistic tersebut berfokus pada jenis paket kargo. Tonase kargo yang ditangani di dermaga konvensional dipisahkan menurut jenis paket, yang dikategorikan ke dalam lima (5) kelompok: Kargo umum, Kargo Kantong (Bag), Kargo Curah Cair (Liquid Bulk), Kargo Curah Kering (Dry Bulk), dan Peti kemas.

56. Hasil tonase kargo masa depan menurut jenis paket berdasarkan statistik kargo pelabuhan Tg. Priok diringkas dalam Tabel 2.1-3. Persentase tonase kargo peti kemas dari total tonase kargo terus meningkat dan akan mencapai sekitar 70% pada 2025, sementara saat ini sekitar 56%. Kontainerisasi pengiriman antar pulau saat ini masih prematur, tetapi perubahan menuju kontainerisasi pada akhirnya akan terwujud dengan kemajuan pembangunan infrastruktur dan industrialisasi perekonomian lokal.



Tabel 2.1-3 Ringkasan Tonase Kargo menurut Jenis Paket

Basic Case		(Unit: '000 Ton)			
Year	2008	2015	2025	2030	
Container (Tg. Priok)	38,897	62,382	100,514	124,388	
General C. + Bag C.	10,862	11,159	13,323	14,538	
Liquid Bulk	7,985	10,000	10,000	10,000	
Dry Bulk	12,094	14,600	20,614	24,437	
Total	69,838	98,141	144,451	173,363	

D. Kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok

57. Kapasitas Tg. Priok diperkenalkan di Studi JICA 2003. Kapasitas dermaga dan halaman dihitung pada asumsi bahwa saluran navigasi diperlebar dan lalu lintas dua arah diwujudkan

58. Menurut laporan statistik IPC, tempat berlabuh konvensional termasuk MTI menangani tidak hanya kargo domestik tetapi juga kargo internasional. Pada kenyataannya, tempat berlabuh ini telah menangani 446.000 TEU peti kemas internasional serta 838.000 TEU peti kemas domestik pada tahun 2008.

59. Mungkin dapat menganggap throughputs yang ada kontainer internasional yang ditangani di tempat berlabuh konvensional termasuk MTI (446.000 TED) sebagai bagian dari kapasitas peti kemas internasional di pelabuhan Tg. Priok. Maka, kapasitas peti kemas internasional Tg. Priok akan mencapai 4,1 juta TEU setelah saluran tersebut diperbaiki.

60. Demikian pula, tempat berlabuh konvensional termasuk MTI menangani 838.000 TEU peti kemas domestik pada tahun 2008, yang jauh lebih besar daripada perkiraan kapasitas kontainer domestik dalam laporan tahun 2003, yaitu 485.000 TEU.

61. Tim Studi JICA memperkirakan bahwa tambahan kapasitas 700.000 TEU bisa ditambahkan ke kapasitas yang ada dengan menyusun ulang dan mengembangkan terminal peti kemas khusus domestik dan meningkatkan efisiensi operasional di dermaga konvensional yaitu Dermaga I, Dermaga II, Dermaga III dan Nusantara.

62. Kapasitas penanganan peti kemas di pelabuhan Tg. Priok diringkas dalam Tabel 2.1-4, di bawah kondisi saluran yang akan ditingkatkan. Akibatnya, kapasitas peti kemas internasional akan menjadi sekitar 4,1 juta TEU dan untuk domestik sekitar 1,5 juta TEU.

Tabel 2.1-4 Kapasitas Peti kemas Tg. Priok

		2003 Report Capacity	Throughput in 2008	Revised Capacity
International	JICT & Koja	3,643	2,715	3,643
	Conventional		446	446
Domestic	Conventional (Existing)	485	838	838
	Conventional (to be converted)			700
Total	Total	4,128	3,999	5,627

Remarks: Capacity is quoted from 2003 Report and revized by JICA Study Team 2009



E. Ramalan Permintaan Peti kemas untuk Tg. Priok

63. Mengenai peti kemas internasional, diperkirakan bahwa throughput peti kemas akan mencapai kapasitas maksimum di sekitar tahun 2012. Setelah itu, arus lebih peti kemas akan membutuhkan fasilitas dan ruang. Oleh karena itu, pembangunan pelabuhan Bojonegara sangat mendesak.

64. Di sisi lain, mengenai peti kemas domestik, pelabuhan Tg. Priok diharapkan untuk terus mengakomodasi peti kemas antar-pulau di terminal konvensional di mana kapasitasnya diperkirakan sekitar 1,5 juta TEU.

65. Kemungkinan besar permintaan lalu lintas peti kemas antar-pulau akan mencapai kapasitas maksimum dari dermaga konvensional di sekitar tahun 2015. Setelah dermaga konvensional jenuh dengan peti kemas antar-pulau, langkah-langkah mendasar dan drastis akan diperlukan untuk menangani peti kemas secara efektif dan efisien..

66. Hasil peramalan permintaan kontainer, yang dianggap sebagai kapasitas penanganan peti kemas dari pelabuhan Tg. Priok diringkas dalam Tabel 2.1-5.

Tabel 2.1-5 Alokasi Throughput Peti kemas di Tg. Priok

Basic Case			(Unit TEU)		
	Total Demand	International after 2012	Tg. Priok		
			Sub Total	Throughput	
				International	Domestic
1991	736,370		736,370	717,563	18,807
1992	866,717		866,717	841,640	25,077
1993	1,054,152		1,054,152	1,012,690	41,462
1994	1,270,094		1,270,094	1,193,115	76,979
1995	1,630,320		1,630,320	1,479,721	150,599
1996	1,606,797		1,606,797	1,466,356	140,441
1997	1,908,716		1,908,716	1,721,876	186,840
1998	1,897,961		1,897,961	1,754,636	143,325
1999	2,118,224		2,118,224	1,909,267	208,957
2000	2,313,272		2,313,272	2,076,181	237,091
2001	2,248,802		2,248,802	2,049,884	198,918
2002	2,568,926		2,568,926	2,212,017	356,909
2003	2,758,809		2,758,809	2,310,017	448,792
2004	3,187,055		3,187,055	2,621,087	565,968
2005	3,330,395		3,330,395	2,706,776	623,619
2006	3,370,729		3,370,729	2,735,774	634,955
2007	3,691,918		3,691,918	2,925,990	765,928
2008	3,984,290		3,984,290	3,146,732	837,558
2009	4,303,470		4,303,470	3,373,038	930,432
2010	4,658,437		4,658,437	3,612,490	1,045,948
2011	5,034,702		5,034,702	3,866,308	1,168,394
2012	5,433,543	4,135,356	5,387,187	4,089,000	1,298,187
2013	5,785,852	4,373,014	5,501,838	4,089,000	1,412,838
2014	6,155,777	4,622,556	5,622,221	4,089,000	1,533,221
2015	6,544,198	4,884,574	5,748,624	4,089,000	1,659,624
2016	6,952,040	5,159,694	5,881,346	4,089,000	1,792,346
2017	7,380,274	5,448,569	6,020,705	4,089,000	1,931,705
2018	7,829,920	5,751,888	6,167,032	4,089,000	2,078,032
2019	8,302,048	6,070,373	6,320,675	4,089,000	2,231,675
2020	8,797,783	6,404,783	6,482,000	4,089,000	2,393,000

Remarks

: Figures in bold in the column of int'l throughput refer to the capacity of Tg.Priok.

: Figures in bold in the right most column refer to the over capacity situation.



2.2. Ramalan Permintaan untuk Pelabuhan Bojonegara

67. Diperkirakan bahwa permintaan kargo peti kemas internasional akan melebihi kapasitas pelabuhan Tg. Priok pada tahun 2012. Wajar bahwa kelebihan peti kemas dianggap sebagai potensi permintaan bagi pelabuhan Bojonegara. Kelebihan arus peti kemas akan mencapai sekitar 800 ribu TEU pada tahun 2015. Potensi permintaan pelabuhan Bojonegara dapat dilihat pada Tabel 2.2-1.

Tabel 2.2-1 Ramalan Permintaan Peti kemas untuk Pelabuhan Bojonegara

Basic Case	(TEU)
	Bojonegara Throughput International
2010	-
2011	-
2012	46,355
2013	284,014
2014	533,556
2015	795,574
2016	1,070,694
2017	1,359,569
2018	1,662,889
2019	1,981,374
2020	2,315,783



3. Kondisi pelabuhan Tg. Priok Saat ini

68. Pelabuhan Tg. Priok adalah pelabuhan terbesar dan menangani hampir setengah dari total throughput peti kemas di Indonesia. Pelabuhan ini menangani total 3.280.000 peti kemas pada tahun 2006, peringkat 25 di antara pelabuhan penanganan peti kemas dunia. Karena jumlah tempat berlabuh tidak memadai untuk menampung kapal-kapal peti kemas berukuran besar, layanan pengiriman terbatas pada pelayanan pengumpanan dan / atau intra pengiriman di wilayah Asia.

69. Kapasitas penanganan kontainer, bagaimanapun, telah mencapai batas karena kurangnya jendela tempat berlabuh. Selanjutnya, terminal peti kemas JICTII dan MTI, yang awalnya dikembangkan untuk menangani kargo umum dan kemudian diubah menjadi terminal kontainer, kekurangan stok halaman untuk penyimpanan peti kemas dan kapal-kapal peti kemas yang terpaksa merapat di arah keluar karena sempitnya basin di depan. Selain itu, umur peralatan penanganan yang sudah tua menghambat efisiensi operasi penanganan peti kemas secara serius.

70. IPC menghancurkan gudang-gudang di tempat berlabuh konvensional dan mengubah mereka untuk menangani kontainer. Akan tetapi, meskipun jika upaya-upaya tersebut diwujudkan, kapasitas pelabuhan akan dicapai kembali dalam waktu dekat.

4. Tinjauan Rencana Saat Ini

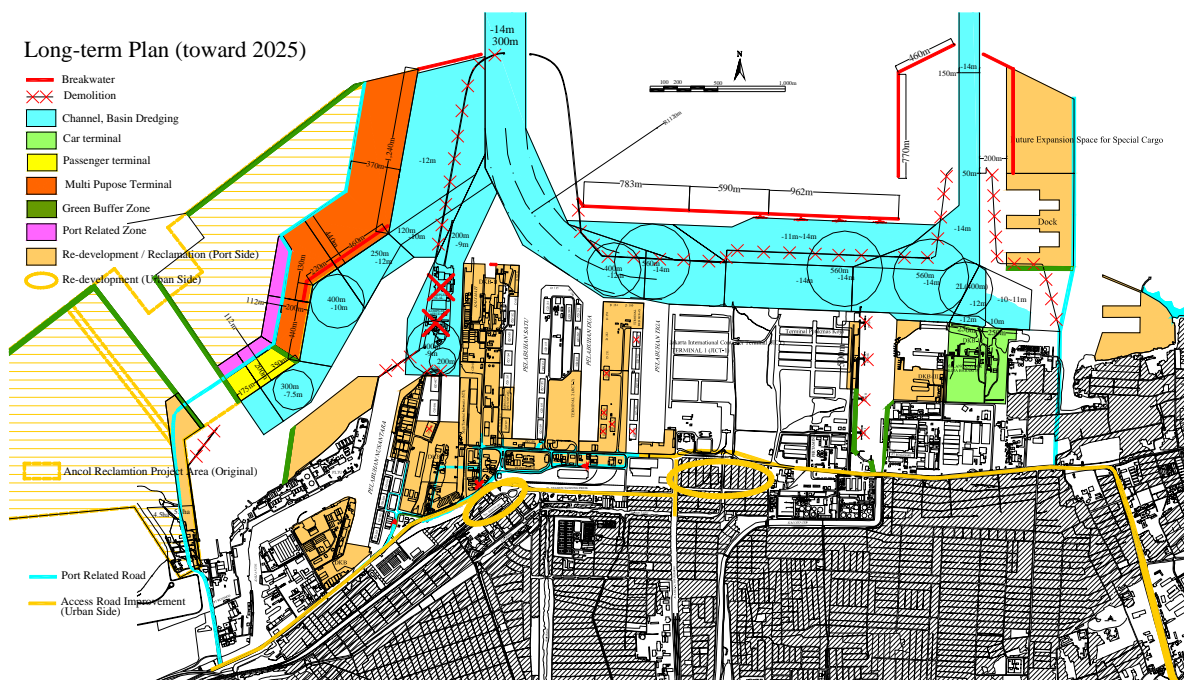
4.1. Kajian Pembangunan Pelabuhan-pelabuhan Daerah Metropolitan Jakarta Raya di Republik Indonesia

71. JICA melaksanakan Studi bagi Pelabuhan-pelabuhan Daerah Metropolitan Jakarta Raya di Republik Indonesia dari tahun 2002-2003. Rencana jangka panjang pelabuhan Tg. Priok menuju 2025 ditunjukkan pada 4.1-1. Tujuan dari Studi, antara lain, adalah:

- Untuk menyiapkan strategi pembangunan pelabuhan yang terdiri dari konsep pembangunan termasuk peran sebagai pelabuhan hub peti kemas internasional / regional, sistem administrasi/ manajemen, pengenalan skema privatisasi, dan sebagainya (target tahun 2025);
- Untuk menyiapkan rencana induk untuk pembangunan komprehensif / administrasi pelabuhan Tg. Priok dan Bojonegara, mempertimbangkan pembagian fungsional yang tepat antara dua pelabuhan (target tahun 2025);
- Untuk mempersiapkan rencana pembangunan jangka pendek / administrasi untuk Pelabuhan Tg. Priok dan pelabuhan Bojonegara (target tahun 2012);

72. Berdasarkan konsep proyek yang ditunjukkan di bawah ini, tata letak fasilitas dan rencana penggunaan lahan menuju 2025 diusulkan oleh Tim, sementara beberapa proyek direkomendasikan untuk dikembangkan dalam jangka pendek menuju 2012;

- Konsep Proyek:
 - Perbaiki kondisi Navigasi (dalam hal kapasitas & keselamatan)
 - Pembangunan terminal mobil
 - Re-organisasi penggunaan lahan pelabuhan yang ada
 - Pengembangan kawasan pelabuhan baru untuk mengakomodasi kebutuhan masa depan dengan tepat
 - Perbaiki jalan di dalam dan sekitar daerah pelabuhan
 - Perbaiki lingkungan



Gambar 4.1-1 Rencana Jangka Panjang Pelabuhan Tanjung Priok menuju 2025

4.2. Rencana Induk Pelabuhan Tg. Priok

73. Menteri Perhubungan mengeluarkan peraturan tentang Rencana Induk pelabuhan Tg. Priok pada 15 November 2007. Arah dasar dari Rencana Induk pelabuhan Tg. Priok ini sejalan dengan rencana induk dari Studi untuk Pengembangan oleh Studi JICA 2003 dijelaskan di bagian sebelumnya.

74. Dalam Rencana Induk, peran dan fungsi pelabuhan Tg. Priok didefinisikan sebagai Pelabuhan Hub Internasional dan sebuah pusat logistik di ASEAN, yang keduanya adalah slogan-slogan yang tercantum dalam Studi JICA 2003.

4.3. Keadaan Saat ini dari Dermaga III

A. Struktur Dermaga Yang Ada

75. Dermaga III dibangun pada tahun 1912 sedemikian rupa sehingga timur dan barat dinding dermaga dibangun dengan caisson beton dan wilayah antara kedua sisi caisson diisi dengan pasir.

B. Keadaan Saat ini dari Dermaga III

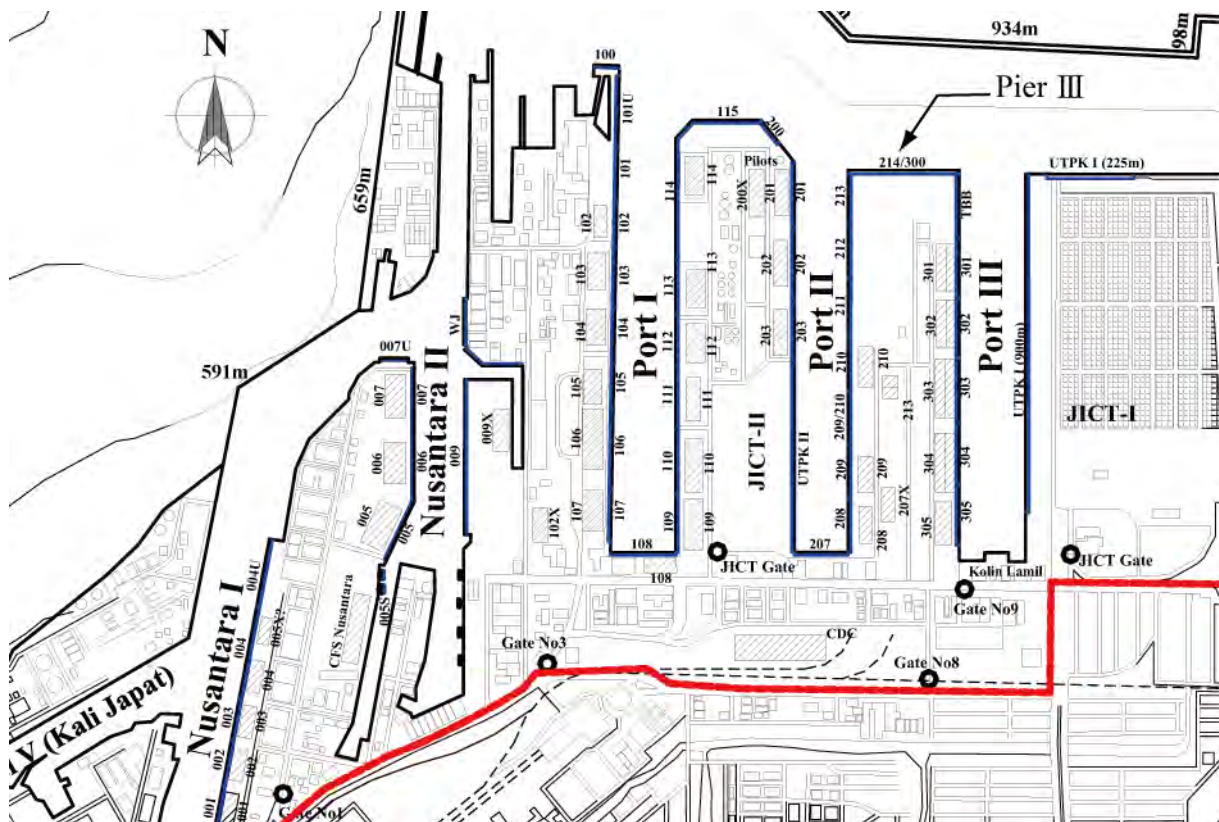
76. Dermaga III pada awalnya dibangun untuk menangani kargo umum perdagangan internasional dan ekspor skrap massal. Baru-baru ini, untuk menghadapi peningkatan lalu lintas kontainer, beberapa tempat berlabuh (berth) telah dikonversi untuk menangani peti kemas dan gudang juga telah dihancurkan untuk lapangan penyimpanan kontainer.

77. Berdasarkan rekomendasi dari Studi JICA 2003, IPC2 mulai membuat rencana pembangunan kembali dari Dermaga III untuk mengubahnya menjadi sebuah terminal penanganan peti kemas dengan menghancurkan beberapa gudang. IPC2 juga memperluas bagian atas Dermaga III untuk mengembangkan tempat berlabuh peti kemas internasional sebagai tempat berlabuh No.214/300 dengan kedalaman di samping tempat berlabuh sedalam 14m.



78. IPC2 telah mengembangkan tempat berlabuh (berth) 301/302 untuk menangani peti kemas antar-pulau dengan menghancurkan gudang 301/302 dan menginstal krane derek, dimana dasar yang diperkuat kembali dengan pipa baja tumpukan sampai ke kedalaman -30m melalui struktur caisson yang ada. IPC2 juga berencana untuk memperluas wilayah penanganan kontainer ke tempat berlabuh 303.

79. Karena kontrak operasional dari pengoperasian terminal di tempat berlabuh 301/302 antara IPC 2 dan operator swasta saat ini, dijadwalkan akan berakhir pada bulan Agustus 2010, maka pekerjaan konstruksi akan dijalankan dan dijadwalkan akan selesai pada tahun 2011. IPC II, yang akan membiayai proyek itu sendiri, berencana untuk mengoperasikan bagian dari Dermaga III ini sebagai terminal peti kemas internasional mulai tahun 2012.



Gambar 4.3-1 Tata Letak Fasilitas dermaga konvensional



5. Usulan Rencana Pembangunan kembali untuk Studi Kasus

5.1. Perlunya Pembangunan kembali untuk Penanganan Peti kemas

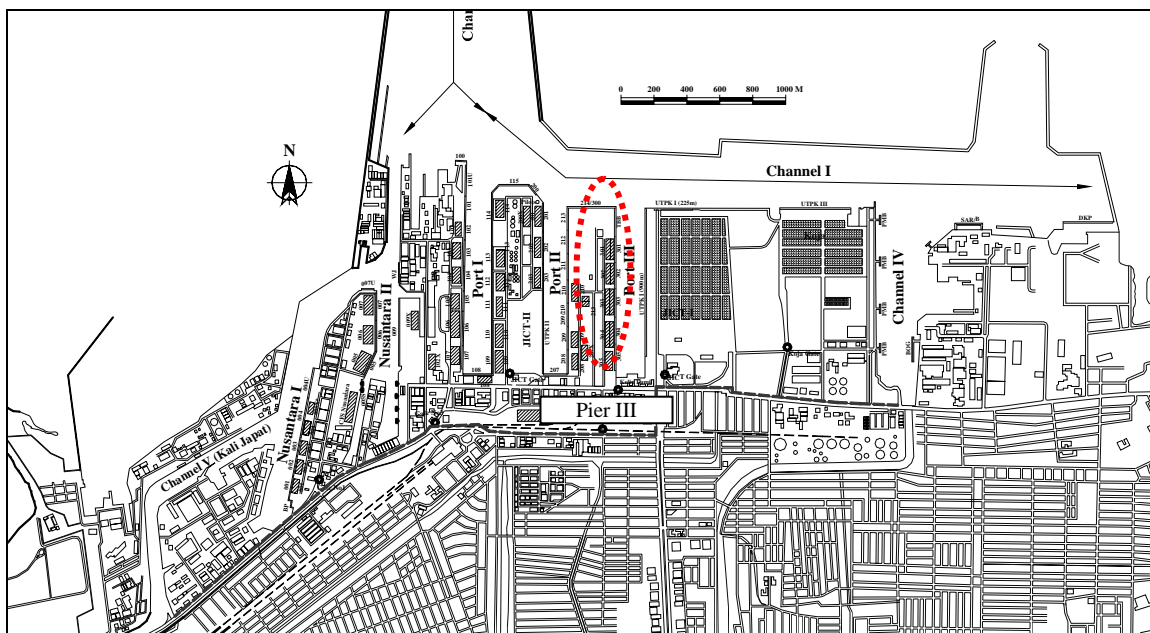
80. Kemungkinan bahwa lalu lintas peti kemas antar-pulau akan terus tumbuh sebagai dampak kegiatan ekonomi yang berkembang di pulau-pulau. Diperkirakan, seperti yang dijelaskan sebelumnya, bahwa volume peti kemas antar-pulau yang ditangani di Tg. Priok akan mencapai sekitar 16 juta ton atau 1,7 juta TEU pada tahun 2015, dan sekitar 32 juta ton atau 3,3 juta teu pada 2025.

81. Pertumbuhan yang cepat arus peti kemas antar-pulau di Pelabuhan Tg. Priok itu secara meyakinkan mempengaruhi baik operasi pelabuhan dan penggunaan lahan kawasan pelabuhan..

82. Peningkatan kapasitas untuk penanganan peti kemas antar-pulau harus diberi prioritas pertama. terminal peti kemas khusus antarpulau harus dikembangkan dalam rangka untuk mengakomodasi peningkatan lalu lintas peti kemas antar-pulau.

5.2. Studi Kasus Dermaga dan Fasilitasnya

83. Tim JICA menunjuk separuh bagian utara Dermaga III sebagai daerah studi kasus untuk analisis skema PPP dengan memperhitungkan rencana kerja IPC2 dan jadwal pelaksanaan aktual dari kerja-kerja menghancurkan gudang dan seterusnya. Daerah ini memiliki panjang 600 meter dari puncak Dermaga III dan lebar 300m dari timur ke barat.



Gambar 5.2-1 Lokasi Daerah Studi Kasus

84. Ujung utara Dermaga III akan dimanfaatkan sebagai terminal peti kemas internasional. Dalam studi kasus, sebuah tempat berlabuh dengan panjang 300 m dan lapangan penyimpanan selebar 200 m akan digunakan sebagai terminal impor dan ekspor.

85. Tepi laut timur dari Dermaga III termasuk tempat berlabuh 303, yang menghadap ke JICT, akan dimanfaatkan sebagai tempat berlabuh peti kemas khusus antar-pulau. Gudang 303 akan dihancurkan dan rel yang sudah ada akan diperpanjang ke selatan sepanjang 50m. Direncanakan ukuran kapal yang direncanakan untuk kapal peti kemas antar-pulau diatur sekitar 10.000 GT dengan rancangan 8,4m mempertimbangkan skala tempat berlabuh dan studi sebelumnya.



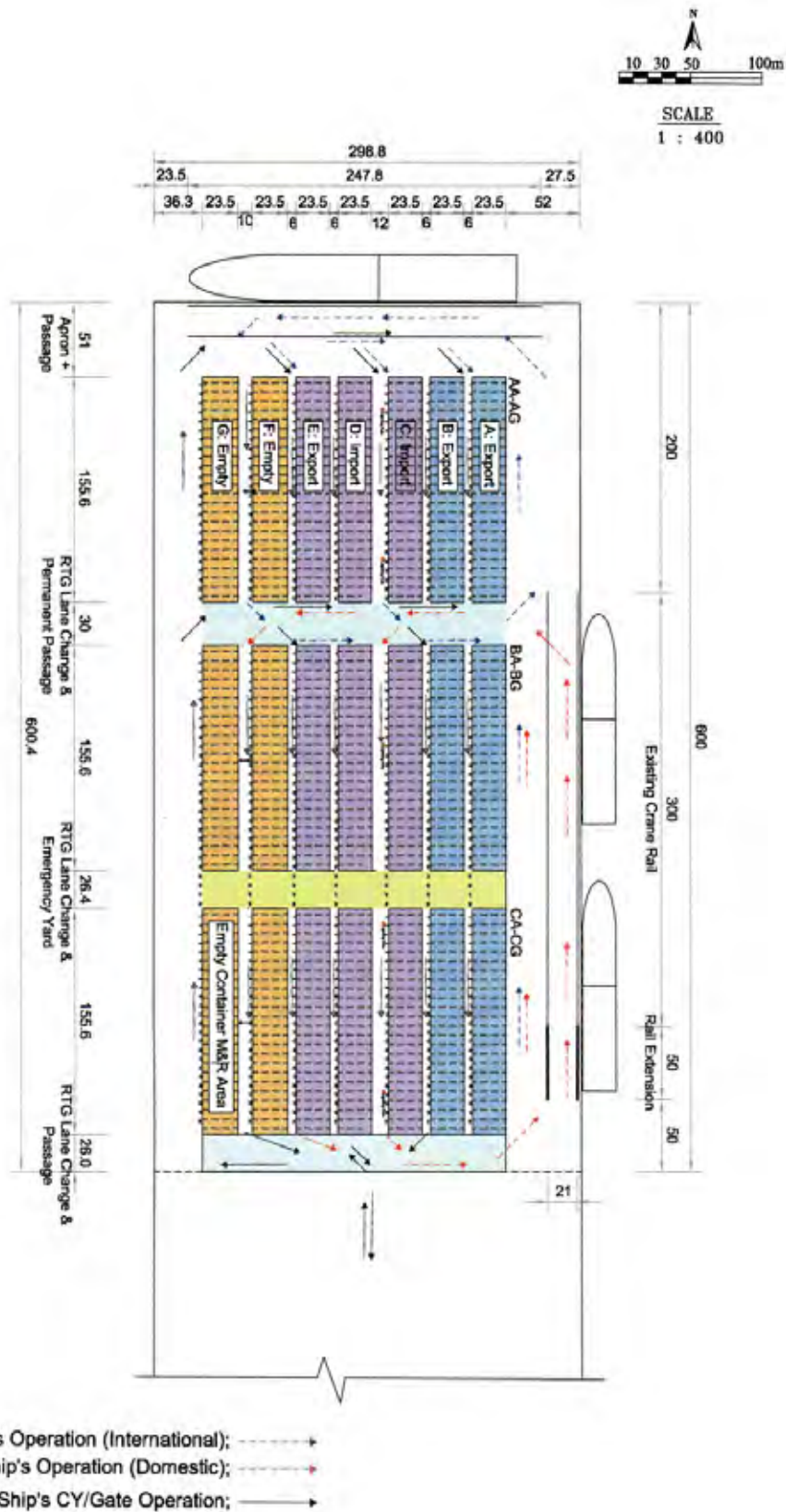
86. Peralatan penanganan kargo yang diperlukan untuk pembangunan kembali Dermaga III adalah sebagai berikut;

- Krane Derek Quay: 6 unit (akan dikover oleh krane yang ada), dan lain-lain.

5.3. Perbaikan Kapasitas

87. Dengan pembangunan kembali terminal peti kemas khusus antar-pulau di daerah studi kasus, diperkirakan bahwa ruang penyimpanan dan peralatan penanganan yang dipertimbangkan, 300.000 TEU dari peti kemas antar-pulau akan ditangani selain 200.000 TEU peti kemas internasional di ujung dermaga tempat berlabuh. Daerah selatan setengah dari dermaga III adalah hampir sama dengan daerah studi kasus. Oleh karena itu, total kapasitas 600.000 TEU untuk peti kemas antar-pulau dapat dicapai.

88. Ketika langkah-langkah di atas diambil, hasil peningkatan kapasitas akan memenuhi permintaan realisasi di sekitar tahun 2015, tapi tidak sesudahnya. Untuk mengatasi permintaan setelah tahun 2015, lebih terminal peti kemas khusus antar pulau diperlukan. Tata letak yang direncanakan pada wilayah studi kasus ini ditunjukkan pada gambar 5.3-1.



Gambar 5.3-1 Rencana Tata Letak Fasilitas dari Wilayah Studi Kasus Dermaga 3



6. Perkiraan Biaya

A. Biaya Pemeriksaan dan Pengumpulan Informasi

89. Proyek pembangunan kembali Dermaga III dari pelabuhan Tg. Priok tersebut rencananya akan dilakukan, seperti yang disebutkan di atas, dengan penguatan dan peningkatan fasilitas yang ada, dan akan dicapai dengan kerja-kerja sipil relatif berskala kecil.

90. Untuk melaksanakan estimasi biaya kerja penguatan dan kerja perbaikan tersebut, informasi mengenai program-program perbaikan dan catatan kontrak aktual dalam beberapa tahun terakhir dikumpulkan dari kantor proyek. Kantor proyek yang dikunjungi oleh Tim Study adalah sebagai berikut.

- i) IPC2, Cabang Tanjung Priok (Divisi Teknis)
Proyek pembangunan kembali Dermaga II (Dermaga 114, Dermaga 115) dan Dermaga III
- ii) Pelabuhan Perikanan Jakarta
Proyek Rehabilitasi dan Peningkatan atas Pelabuhan Perikanan Jakarta (November 2008)

B. Biaya Proyek

91. Biaya proyek untuk pembangunan kembali Dermaga III di Pelabuhan Tg. Priok diperkirakan sebagai mana ditampilkan pada Tabel 6.1 1.



Tabel 6.1-1 Perkiraan Biaya Proyek

Description	Unit	Quantity	Local Portion (1,000 Rupiah)		Foreign Portion (1,000 Rupiah)		Remarks
			Unit Price	Amount	Unit Price	Amount	
1. General Cost (GC)				3,169,002		2,080,601	Total 4 % of the DC
(1) Mobilization / Demobilization	I.s.	1		792,250		520,150	1.0 % of the DC
(2) Temporary Work Yard	I.s.	1		1,188,376		780,225	1.5 % of the DC
(3) Benchmark and Preparation Works	I.s.	1		792,250		520,150	1.0 % of the DC
(4) Testing Laboratory	I.s.	1		316,900		208,060	0.4 % of the DC
(5) Submittals	I.s.	1		79,225		52,015	0.1 % of the DC
2. Quay and Apron				20,050,000		13,140,000	600 m
(1) Demolition Works	I.s.	1		6,336,000		1,584,000	Existing cranes (2), warehouse (150 x 55 m ²)
(2) Crane Rail Extension	m	50	2,500	250,000	1,500	150,000	2 x 50 m x 300 USD/m
(3) Piling for Crane Rail Support	m	660	3,000	1,980,000	2,500	1,650,000	5-meter interval x 30 m depth, 5.5 million Rp/m
(4) Apron Pavement	m ²	31,200	360	11,232,000	240	7,488,000	W:52 m x L:600 m, 50 USD/m ²
(5) Quay Accessories	unit	14	18,000	252,000	162,000	2,268,000	Fender, Bollard, etc.(15 m interval for 200 m)
3. Container Yard				57,795,039		38,530,026	
(1) Pavement for Container Stacking Area	m ²	76,789	540	41,465,844	360	27,643,896	
(2) Pavement for Passages	m ²	9,251	360	3,330,187	240	2,220,125	50 USD/m ²
(3) Access Road Reinforcement	m ²	4,000	360	1,440,000	240	960,000	Gate House / Container Yard, L: 400 m x W:10 m
(4) Utility Facilities	I.s.	1		11,559,008		7,706,005	Power supply, lighting, drainage, etc.
4. Buildings				1,380,000		345,000	
Gate House	m ²	375	3,680	1,380,000	920	345,000	25 m x 15 m, 400 USD/m ²
Direct Construction Cost (DC)				79,225,039		52,015,026	Total of 2.+ 3.+4.
5. Total Construction Cost (TC)				82,394,041		54,095,627	TC = GC + DC
6. Project Related Expenses							
(1) Administration Cost	I.s.	1		823,940		540,956	1 % of TC
(2) Engineering Fee (EF)	I.s.	1		4,943,642		3,245,738	6% of TC
Total Project Related Expenses (PE)				5,767,583		3,786,694	9,554,277
7. Total Project Cost				88,161,623		57,882,321	Sum of 5.+ 6.
VAT (10 %)				8,816,162		5,788,232	14,604,394



7. Jadwal Pelaksanaan Awal

7.1. Rencana Investasi Pembangunan Kembali Dermaga III

92. Sumber keuangan dari pembangunan kembali Dermaga III akan ditanggung oleh IPC2, dan prosedur anggaran untuk proyek akan dimulai dari tahun 2009.

93. Setelah diundangkannya Undang-undang Pelayaran baru dan Peraturan Pemerintahnya (PP), IPC2 akan kehilangan status sebagai otoritas pemberi ijin. Oleh karena itu, skema PPP adalah kasus di mana otoritas pelabuhan baru akan menjadi otoritas pemberi ijin.

7.2. Jadwal Pelaksanaan Awal

94. Dengan asumsi bahwa konstruksi akan dimulai setelah Agustus 2010 ketika kontrak saat ini antara OJA dan IPC2 akan dihentikan dan pembangunan kembali terminal peti kemas akan mulai operasional mulai awal tahun 2012, jadwal pelaksanaan awal dari dermaga III akan ditampilkan pada tabel 7.2-1.

Tabel 7.2-1 Jadwal Pelaksanaan Awal dari Dermaga III, Tg. Priok

Description	Unit	Quantity	2009	2010	2011	2012	2013
Process of Finance			■	■			
Survey / Detailed Design			■	■			
Tender Process / Contractor Selection				■			
Construction (Quay 200 m)				■	■		
Construction (Apron 400 m and Yard; PT OJA)					■	■	
Operation of PIER 3						■	■
1. Quay Improvement (200 m)							
(1) Apron Pavement	m ²	10,400		■			
(2) Fender and Bollard	unit	14		■			
2. Quay Improvement (400 m)							
(1) Demolition Works	l.s.	1			■		
(2) Crane Rail Extension	m	50			■		
(3) Piling for Crane Rail Support	m	660			■		
(4) Apron Pavement	m ²	20,800			■		
3. Container Yard							
(1) Pavement for Container Stacking Area	m ²	76,789			■		
(2) Pavement for Passages	m ²	9,251			■		
(3) Access Road Reinforcement	m ²	4,000			■		
(4) Utility Facilities	l.s.	1			■		
4. Buildings							
Gate House	m ²	375		■			
Fences	m	300		■			

8. Skema PPP yang Mungkin dan Analisa Keuangan

8.1. Premis Proyek

A. Biaya Investasi Awal

95. Biaya investasi awal diperkirakan sebagai mana dimuat dalam Tabel 8.1 1.



Tabel 8.1-1 Biaya Investasi Awal

	Item	Total Cost '000 US\$
	Construction Cost for Tanjung Priok	31,621
	1. General Cost	477
	2. Quay and Apron	3,031
	3. Container Yard	9,027
	4. Buildings	157
	5. PA Equipment (used)	18,930
	7. Price Escalation	632
	TJP Total Construction Cost	32,254
	8. Engineering Fee	1,897
	Total Construction Cost & Consulting Services	34,151
	9. Interest During Construction (IDC)	-
	TJP Total Direct Project Cost-1	34,151
	6. Physical Contingency	3,415
	TJP Total Direct Project Cost	37,566
	10. Equipment (other than PA equipment) inc. VAT	23,656
	11. Local Cost (Administration Cost + VAT)	3,788
	TJP Total Project Cost	65,010

Notes. 1US\$=100Yen, 1US\$=11,000Rp

B. Biaya Operasional dan Manajemen

96. Pengawasan dari otoritas Pelabuhan dan operator terminal dijadwalkan dan biaya manajemen dan operasional diperkirakan.

C. Tarif dan Iuran

97. Tarif dan iuran diambil dari tingkat saat ini untuk dijadikan pertimbangan.

D. Perkiraan Skala Usaha

98. Kapasitas maksimum terminal diasumsikan sebagai 500.000 TEU / tahun, mempertimbangkan skala terminal dan perkiraan jenis kapal dan produktivitas terminal juga diasumsikan.

8.2. Skema PPP yang Mungkin untuk Pemodelan kembali Dermaga III, Pelabuhan Tg. Priok

A. Perkiraan Produktivitas Pelabuhan

99. Selama pelaksanaan proyek oleh IPC2, pemerintah Indonesia telah menetapkan Undang-Undang Pelayaran baru yang mengatur bahwa peran IPC2 akan diubah dari manajemen pelabuhan menjadi operator. Status agung IPC2 sebagai pemilik proyek dari terminal yang ada termasuk proyek rehabilitasi mereka, tidak jelas dalam peraturan pemerintah saat ini.

100. IPC2 bersikeras bahwa proyek-proyek yang sedang berlangsung tetap terus di bawah kepemilikan IPC2 sementara DGST bersikeras bahwa proyek-proyek baru akan berada di bawah kewenangan Otoritas Pelabuhan yang akan didirikan.

101. Mengingat situasi di atas, dua jenis skema PPP dianggap memungkinkan;



(i) Kasus-1:

- Otoritas Pelabuhan akan membeli proyek dari IPC2 pada biaya yang dikeluarkan oleh IPC2 dengan dana dari pemerintah dan kemudian operator terminal (TOC) akan dipilih mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- Skema PPP akan diterapkan pada konsesi fasilitas terminal untuk jangka 20 tahun kepada TOC dan TOC akan membeli peralatan tambahan untuk operasi.

(Lamanya masa konsesi harus diputuskan berdasarkan pada penilaian keuangan di bawah kondisi konsesi yang relevan seperti investasi awal, investasi ulang untuk pembaruan peralatan dan fasilitas, kewajiban pemeliharaan dan biaya konsesi dan lain-lain. Periode 25-30 tahun atau lebih adalah umum, bagaimanapun, mengenai proyek pembangunan kembali Dermaga III, durasi masa konsesi Kasus-1 dan kasus-2 ditetapkan selama 20 tahun. Hal ini mengingat masa pakai yang diatur dari aset yang sudah terpakai karena proyek ini merupakan bentuk peningkatan untuk tempat berlabuh dan lapangan yang ada.)

(ii) Kasus-2:

- IPC2 akan terus mengembangkan proyek berdasarkan BOT sementara Otoritas Pelabuhan akan memegang otoritas konsesi sebagai otoritas pemberi ijin
- Otoritas Pelabuhan sebagai wakil Pemerintah memegang kepemilikan pelabuhan air dan lahan darat pelabuhan

8.3. Kondisi keuangan Otoritas Pelabuhan dan Operator Terminal

102. Untuk keperluan analisis keuangan, kondisi keuangan Otoritas Pelabuhan dan Operator Terminal ditetapkan seperti ditunjukkan pada Tabel 8.3-1.

Tingkat diskon dari semua kasus ditetapkan sebagai berikut;

Otoritas Pelabuhan:	0,0% (tingkat suku bunga dana pemerintah)
Operator Terminal:	10,5% (dihitung dari tingkat suku bunga pasar (15,0%)Indonesia dan rasio utang-ekuitas (70:30))

(Salah satu kriteria untuk mengevaluasi kelayakan finansial dari proyek adalah bahwa FIRR yang merupakan salah satu indikator keuangan harus melebihi tingkat diskonto.)



Tabel 8.3 -1 Kondisi Keuangan Otoritas Pelabuhan dan Operator Terminal

Case-1	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
1. Cost Allocation	rehabilitation costs of pier III including equipment under use	cost for additional equipment
2. Financial Resource	Government fund (repayment from the year of terminal operation for its principal for 20 years term)	70% from bank (15% interest loan term 10 years) and 30%=\$71.mill from its equity
3. Tax and Duties	non tax	20 % income tax
4. Maintenance	Maintenance Dredging	Facilities and equipment maintenance
5. Depreciation	facilities and equipment of P.A.	additional equipment
6. Concession Fee	Fixed fee for facilities equivalent to repayment to Government + variable fee of 5% revenue share + land rent and water rent	
7. Renewal cost for equipment	bank loan	bank loan
Case-2	Port Authority	Terminal Operator (Concessionaire)
1. Cost Allocation	no initial investment	all the project cost
2. Financial Resource	not applicable	70% from bank (15% interest loan term 10 years) and 30%=\$20mill from its
3. Tax and Duties	not applicable	same as case-1
4. Maintenance	same as case-1	same as case-1
5. Depreciation	not applicable	all the facilities and equipment
6. Concession Fee	15% revenue share + land and water rent	
7. Renewal cost for equipment	not applicable	bank loan

8.4. Evaluasi Skema PPP

A. Tabel Indikator keuangan dan Laporan keuangan untuk evaluasi konsesi

103. Mengenai kelangsungan hidup keuangan konsesi, kesehatan keuangan dari keseluruhan proyek adalah pertama-tama dianalisis dengan mengevaluasi indikator keuangan seperti Debt Service Coverage Ratio (DSCR), Return on Net Fixed Asset, Rasio Operasi dan lain-lain dan Financial Internal Rate of Return (FIRR) untuk menentukan apakah indikator-indikator ini memenuhi kriteria.

104. Selanjutnya, keadaan keuangan operator akan dianalisis melalui masa konsesi dengan menggunakan Laporan Keuangan seperti Laporan Pendapatan, Arus Kas dan Neraca.

105. Laporan keuangan tidak dimasukkan dalam kasus bahwa situasi keuangan operator memuaskan (misalnya situasi keuangan operator menjadi normal pada 5 tahun dari tanggal dimulainya operasi). Namun dalam kasus yang masing-masing indikator keuangan menunjukkan nilai numerik yang tidak biasa / ekstrem, laporan keuangan akan dimasukkan.

106. Dengan menganalisis efek ke kondisi konsesi seperti biaya konsesi, pajak dan biaya publik lainnya, investasi wajib dan seterusnya selama masa konsesi dengan menggunakan laporan keuangan, dapat ditetapkan kondisi yang layak untuk konsesi.

107. Dalam kasus proyek pembangunan kembali Dermaga III, hasil analisis keuangan menunjukkan bahwa kondisi keuangan kedua kasus relatif baik dan oleh karena itu tabel indikator keuangan yang dimasukkan dalam laporan.



B. hasil Evaluasi

108. Pelabuhan Tg. Priok telah menjadi pelabuhan komersial yang dominan di Indonesia yang diistimewakan dengan pengirim dan penerima barang terkonsentrasi, menghadap ke area metropolitan dan dengan demikian permintaan terhadap pelabuhan terus meningkat. Dalam konteks ini, tidak ada risiko komersial. Proyek ini membutuhkan biaya investasi lebih sedikit dibandingkan dengan proyek lain karena sifat rehabilitasi fasilitas yang ada dan karena itu tidak melibatkan risiko proyek.

109. Terminal dapat mengharapkan permintaan penuh untuk kapasitasnya dari tahap awal operasi, dan karena itu menunjukkan kondisi keuangan yang sangat menguntungkan baik bagi operator terminal maupun otoritas pelabuhan di bawah skema PPP yang mungkin.

110. Alasan utama yang mengakibatkan kondisi keuangan yang menguntungkan untuk kasus-1 terletak pada sumber daya keuangan bagi otoritas pelabuhan yang bergantung pada dana pemerintah dengan pinjaman tanpa bunga dan biaya investasi awal yang agak sedikit(Lihat Tabel 8.4-1).

111. Sedangkan dalam kasus-2, diasumsikan bahwa IPC2 akan menginvestasikan 30% dari biaya proyek dari ekuitas sendiri diuntungkan dengan status BUMN yang diakui kredibilitasnya oleh bank. Dengan demikian jumlah kecil biaya investasi awal, akan mengarah pada kondisi keuangan IPC2 yang menguntungkan(Lihat Tabel 8.4-2).

112. Dari analisis ini, dapat dikatakan bahwa dalam kasus di mana kondisi pasar agak diuntungkan dan pelanjutan operasi yang ada dengan memperluas kapasitas terminal serupa sesuai dengan permintaan yang semakin meningkat, sehingga tidak ada resiko yang terlibat dalam proyek.

113. Mempertimbangkan situasi seperti ini sebagai studi kasus ini, skema konsesi harus mencakup kasus yang mungkin baik berupa perpanjangan masa konsesi bagi pemegang konsesi saat ini atau pelanjutan operasi terminal oleh otoritas pelabuhan itu sendiri..



Tabel 8.4-1 Hasil Analisis Keuangan untuk Kasus-1: Pelabuhan Tg. Priok

		OUTPUTS																				
Year of No.4-6 Q. Crane added		2012																				
Concession Fee		1st Prd	2nd Prd	3rd Prd										1000\$								
Fixed		1,121	1,121	1,121										RTG Rental (from 2022)								
Variable		5,358	5,253	5,161										GT Crane lease (from 2022)								
					0									1,787								
TOC	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)		Financial Indicators																			
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		8.00%	0.00%	38.13%	40.74%	43.84%	33.80%	36.38%	39.95%	44.43%	33.29%	36.54%	37.33%	31.69%	29.03%	34.82%	38.16%	20.10%	16.91%		
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.00	0.68	0.68	0.69	0.70	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.00	0.62	0.62	0.62	0.62	0.62	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63	0.67	0.68	0.68	0.68	0.68	0.68	
	LOAN REPAYMENT CAPACITY																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	1.70	1.87	1.97	2.08	1.64	1.75	1.87	2.02	1.53	1.68	1.52	2.98	2.24	2.44	2.32	1.27			
			concessionn fee rate (fixed) 100% concession fee rate (variable) 20%																			
			total concession fee/revenue 0% 35% 35% 35% 35% 35% 35% 35% 35% 35% 35% 35% 35% 39% 39% 39% 39% 39% 40%																			
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)		75.38%																			
			Financial Indicators																			
	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)		2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045		
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		8.00%	18.73%	21.03%	24.03%	20.88%															
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.80	0.80	0.80	0.81																
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.68	0.68	0.68	0.68																	
LOAN REPAYMENT CAPACITY																						
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		1.05	1.14	1.22	1.48																	
FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN																						
		36.9%																				
		concessionn fee rate (fixed) 100% 100% 100% 100% concession fee rate (variable) 20% 20% 20% 20%																				
		total concession fee/revenue 40% 40% 40% 40%																				
MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)		75.38%																				
Retained Earnings Total		60,816	(\$1,000)																			
PA	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)		Financial Indicators																			
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		1.59%	0.00%	19.78%	21.12%	22.68%	24.50%	26.66%	29.25%	32.43%	36.50%	41.72%	9.19%	10.03%	10.46%	10.93%	11.45%	12.01%	12.64%		
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.00	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.27	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31		
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.00	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02		
	LOAN REPAYMENT CAPACITY																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		0.00	2.61	4.95	4.94	4.93	4.91	4.90	4.89	4.89	4.88	4.87	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28		
			Financial Indicators 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045																			
	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																					
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)		1.59%	13.34%	14.13%	15.02%	16.03%															
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)		0.31	0.31	0.31	0.31																
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)		0.02	0.02	0.02	0.02																
	LOAN REPAYMENT CAPACITY																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)		1.28	1.28	1.28	1.27																
Retained Earnings Total		153,390	(\$1,000)																			
FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN		17.9%																				



Tabel 8.4-2 Hasil Analisis Keuangan untuk Kasus-2: Pelabuhan Tg. Priok

		2012			OUTPUTS																	
Year of No.4-6 Q. Crane added	2012	1st Prd	2nd Prd	3rd Prd																		
Concession Fee																						
Fixed	0	0	0	0																		
Variable	4,086	4,007	3,957																			
					1000\$	1000\$																
					Used RTG, Tractor&Chassis Rental	0	RTG Rental (from 2022)	0														
					Used GT Crane lease	0	GT Crane lease (from 2022)	0														
TOC	Financial Indicators				2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																					
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				8,00%	0,00%	15,19%	16,51%	18,13%	16,85%	18,82%	21,50%	25,19%	23,89%	28,84%	7,78%	7,09%	7,25%	7,80%	8,26%	7,36%	7,28%
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)					0,00	0,66	0,66	0,66	0,68	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,75
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)					0,00	0,45	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,47	0,47	0,47	0,47
	LOAN REPAYMENT CAPACITY																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)					0,00	3,22	3,38	3,36	3,33	2,88	2,89	2,87	2,86	2,47	2,49	1,02	1,31	1,26	1,26	1,23	1,12
	concessionn fee rate (fixed)					0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	concessionn fee rate (variable)					15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	
	total concession fee/revenue					0%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	
	MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)				74,50%																	
	Financial Indicators				2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																					
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				8,00%	7,86%	8,55%	9,39%	9,49%													
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)					0,75	0,75	0,75	0,75													
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)					0,47	0,47	0,47	0,47													
	LOAN REPAYMENT CAPACITY																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)					1,07	1,07	1,07	1,13													
FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETURN				14,9%																		
concessionn fee rate (fixed)					0%	0%	0%	0%														
concessionn fee rate (variable)					15%	15%	15%	15%														
total concession fee/revenue					17%	17%	17%	17%														
MAXIMUM CONCESSION FEE RATE NPV(Profit/Revenue)				74,50%																		
Retained Earnings Total				121,798																		
				(\$1,000)																		
PA	Financial Indicators				2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																					
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				1,59%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)					0,00	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	
	Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)					0,00	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	
	LOAN REPAYMENT CAPACITY																					
	Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Financial Indicators				2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
	PROFITABILITY (Net Operating Income/ Net Fixed Assets)																					
	Rate of Return on Net Fixed Assets (Criterion: over %)				1,59%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%													
	OPERATIONAL EFFICIENCY																					
	Operating Ratio (Criterion: under 0.7- 0.75)					0,03	0,03	0,03	0,03													
Working Ratio (Criterion: under 0.5- 0.6)					0,03	0,03	0,03	0,03														
LOAN REPAYMENT CAPACITY																						
Debt Service Coverage Ratio (Criterion: over 1.0)					0,00	0,00	0,00	0,00														
Retained Earnings Total				102,499																		
				(\$1,000)																		
FINANCIAL INTERNAL RATE OF RETRUN																						