**REKOMENDASI HASIL STUDI/PENELITIAN**

**PUSLITBANG LAUT**

| **NO** | **JUDUL STUDI** | **HASILSTUDI** | **REKOMENDASI** | **DISAMPAIKAN KEPADA** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Studi Masterplan Pelabuhan Laut Larat dan Taniwel** | 1. Permintaan angkutan penumpang dan barang di Pelabuhan Larat dan Taniwel akan meningkat secara linier sesuai pertumbuhan jumlah penduduk dan produksi pertanian. Jumlah kunjungan kapal barang akan meningkat sesuai dengan pertumbuhan permintaan angkutan barang, sementara jumlah kunjungan kapal penumpang akan tetap. 2. Program pembangunan jangka pendek Pelabuhan Larat adalah 3. Reklamasi ke arah laut seluas 100 x 2 m; 4. Pembebasan lahan untuk perluasan terminal penumpang, pembuatan lahan parkir, dan gudang, pada lahan seluas 1.300 m2; 5. Penyiapan lapangan penumpukan seluas 40 m2; 6. Pelebaran jalan akses sepanjang 135 m, ROW 15 m; dan e. Penyediaan SBNP. 7. Program pembangunan jangka menengah Pelabuhan Larat adalah: 8. Pembangunan gudang seluas 50 m2; 9. Pembangunan kantor pelabuhan seluas 170 m2; 10. Penyiapan lahan parkir untuk antar/jemput penumpang seluas 60 m2; dan 11. Penyiapan RTH seluas 120 m2. 12. Rencana Pengembangan Pelabuhan Larat jangka pendek akan difokuskan terhadap penyediaan lahan untuk membangun fasilitas daratan. 13. Rencana pengembangan untuk jangka menengah direncanakan untuk membangun gudang, kantor pelabuhan dan lahan parkir. 14. Pada jangka panjang, BOR Pelabuhan Larat sudah mencapai BOR maksimum yang disarankan UNCTAD sehingga direncanakan untuk menambah panjang dermaga menjadi 177,8 meter. 15. Rencana Pengembangan Pelabuhan Taniwel: 16. Jangka pendek akan difokuskan pada pembangunan fasilitas sisi darat, trestle dan dermaga. 17. Jangka menengah direncanakan untuk membangun kebutuhan kantin, saranatperibadatan dan penyiapan lahan. 18. Jangka panjang, akan dilakukan perluasan sisi daratan dan sarana lain jika dianggap diperlukan. | Rencana pengembangan Pelabuhan Laut Larat dan Taniwel sebaiknya mengacu pada masterplan yang nantinya akan ditetapkan dengan SK Bupati Maluku Tenggara Barat dan Seram Bagian Barat. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Bupati Kabupaten Maluku Tenggara Barat (Sebagai Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Maluku Tenggara Barat untuk Masterplan pelabuhan laut Larat) 3. Bupati Kabupaten Seram Bagian Barat Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Seram Bagian Barat untuk Masterplan Pelabuhan Laut Taniwel |
|  | **Studi Masterplan Pelabuhan Laut Tifure dan Mangga Dua** | 1. Pelabuhan Tifure tidak wajib AMDAL sehingga diwajibkan menyusun UKL-UPL. Namun berdasarkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 14 Tahun 2010 tentang Dokumen Lingkungan Hidup Bagi Usaha Dan/Atau Kegiatan Yang Telah Memiliki Izin Usaha Dan/Atau Kegiatan Tetapi Belum Memiliki Dokumen Lingkungan Hidup, seharusnya pengelola Pelabuhan Tifure menyusun Dokumen Pengelolaan Lingkungan Hidup (DPLH). 2. RencanaPentahapan Pengembangan Pelabuhan Armada Semut, Mangga Dua: 3. Rencana Pengembangan Tahap Pertama (Jangka Pendek 2016-2020) 4. Pembangunan terminal penumpang di lahan reklamasi seluas 486 m2. 5. Pembangunan sebuah trestel sepanjang 6 m. 6. Pembangunan dermaga sepanjang 12 m ke arah utara dan sepanjang 6 m ke arah selatan. 7. Pembangunan jalan akses menuju pelabuhan sepanjang 3 km, ROW 15 m. 8. Pembangunan fasilitas penunjang seperti: kantor administrasi, kantin, tempat ibadah, tempat parkir, taman. 9. Penyediaan SBNP. 10. Rencana Pengembangan Tahap Kedua (Jangka Menengah 2021-2025) 11. Pengembangan terminal penumpang di lahan reklamasi menjadi 540 m2. 12. Pembangunan shelter penumpang seluas 200 m2. 13. Pembangunan perluasan areal kawasan pelabuhan. 14. Penyediaan SBNP. 15. Rencana Pengembangan Tahap Ketiga (Jangka Panjang 2026-2035) 16. Pengembangan terminal penumpang di lahan reklamasi menjadi 702 m2. 17. Perpanjangan dermaga kedatangan sepanjang 6 m dan dermaga keberangkatan sepanjang 8 m. 18. Pembangunan 1 buah trestel. 19. Penyediaan SBNP. | 1. Berdasarkan kajian lingkungan Pelabuhan Tifure dapat diusulkan beberapa rekomendasi sebagai berikut: 2. Pengawasan yang lebih ketat pada waktu naik turun penumpang agar tidak membuang sampah ke laut. 3. Diperlukan penyuluhan dan training untuk menjaga kualitas lingkungan. 4. Disediakan bak sampah di setiap lokasi di kawasan pelabuhan. 5. Semua kapal dilarang membuang sampah sembarangan dan bagi yang melanggar dikenai sanksi berat, sampah tersebut agar dikumpulkan pada bak sampah yang disediakan setiap kapal. 6. Perlu kerja sama dengan instansi atau penanggung jawab kegiatan-kegiatan lain yang terlibat maupun yang terkait dalam rangka mencegah dampak menurunnya kualitas air di areal kerja kepelabuhan. 7. Secara finansial pembangunan pelabuhan Armada Semut Mangga Dua tidak layak untuk dikembangkan, akan tetapi secara ekonomi masih layak. | * 1. Ditjen Perhubungan Laut   2. Walikota Ternate (sebagai Draft Surat Keputusan Walikota Ternate |
|  | **Studi Masterplan Pelabuhan Laut Loleojaya dan Jailolo** | 1. Tahapan pengembangan Pelabuhan Jailolo ke depan dapat dikelompokkan sebagai berikut: 2. **Jangka Pendek (Tahun 2016-2020)**: Optimalisasi arus penumpang dan barang melalui pembangunan jalan lingkar dermaga, Pengembangan lembaga dan SDM Pelabuhan Jailolo. 3. **Jangka Menengah (Tahun 2016-2025)**: Optimalisasi Pelabuhan melalui pemindahan dan perluasan kantor pelabuhan dan ruang peralatan, Optimalisasi gudang dan lapangan penumpukan, Pengembangan dermaga kapal penumpang dan speed boat. 4. **Jangka Panjang (Tahun 2016-2035)**: Perluasan dan pengembangan ruang tunggu penumpang, Pengembangan fasilitas bisnis, tour and travel dan rest area, Penyediaan fasilitas parkir yang memadai. 5. Tahapan pengembangan Pelabuhan Loleo Jaya ke depan dapat dikelompokkan: 6. Jangka Pendek (Tahun 2016-2020) pembuatan pagar pelabuhan dan pembuatan rumah untuk KUPP. 7. Jangka Menengah(Tahun 2016-2025) tidak ada kegiatan pembangunan, 8. Jangka Panjang (Tahun 2016-2035) tidak ada kegiatan pembangunan. | 1. Pelabuhan Jailolo kedepan dapat direncanakan menjadi pelabuhan penumpang dan untuk angkutan barang direncanakan ke pelabuhan Matui, dengan terlebih dahulu jalan aksesnya dibangun. 2. Dengan meninjau kondisi topografi eksisting dan laju pertumbuhan arus penumpang yang meningkat, maka yang menjadi prioritas dalam pengembangan pelabuhan Loleo Jaya adalah pembangunan dermaga dan fasilitas terminal penumpang baik ruang tunggu, jalan akses, tempat parkir dan fasilitas penunjang lainnya. 3. Rencana pengembangan Pelabuhan Loleo Jaya dapat difungsikan sebagai feeder bagi Pelabuhan Ternate | 1. Ditjen Pehubungan Laut 2. Bupati Kabupaten Halmahera Selatan (sebagai Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Halmahera Selatan) 3. Bupati Kabupaten Halmahera Barat (Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Halmahera Barat) |
|  | **Studi Masterplan Pelabuhan Laut Dama dan Darume** | 1. Kapal Perintis dengan bobot 750 DWT sudah rutin mengunjungi pulau Dama dua kali dalam sebulan, yaitu minggu pertama dan minggu kedua. Saat ini pelabuhan Laut Dama telah memiliki fasilitas eksisting terdiri dari Areal Darat (100 x 96) M2 dan pengadaan tiang pancang baja untuk trestle dan dermaga serta lampu penerangan pelabuhan 2. Rencana Pengembangan Pelabuhan Dama jangka pendek: 3. Pembangunan Area Darat 96 m x 100 m. 4. Pembangunan Trestle 52 m x 6 m. 5. Pembangunan Dermaga 40 m x 10 m. 6. Pembangunan Terminal dan Kantor Pelabuhan 20 m x 10 m. 7. Pembangunan Gudang 22 m x 12 m. 8. Pembangunan Pos Jaga 5 m x 5 m. 9. Tidak ada pengembangan Pelabuhan Dama pada jangka menengah dan jangka panjang. 10. Rencana pengembangan Pelabuhan Darume Jangka Pendek: 11. Pembangunan Area Darat 50 m x 50 m 12. Pembangunan Trestle 66 m x 6 m 13. Pembangunan Dermaga 35 m x 8 m 14. Pembangunan Causeway 102 m x 6 m 15. Pembangunan Terminal Pelabuhan 17.5 m x 10 m 16. Pembangunan Kantor Pelabuhan 15 m x 9 m. 17. Rencana pengembangan Pelabuhan Darume Jangka Menengah: 18. Pembangunan Dermaga 35 m x 8 m 19. Pembangunan Are Darat 50 m x 50 m 20. Pembangunan Gudang 20 m x 10 m 21. Rencana pengembangan Pelabuhan Darume Jangka Panjang adalah Pembangunan Dermaga 70 m x 8m. | 1. Pelabuhan Dama layak untuk dikembangkan, tetapi pada jangka panjang tidak diperlukan lagi pengembangannya. 2. Pengembangan Pelabuhan Darume dapat menagacu pada masterplan yang telah disusun dan ditetapkan oleh Bupati. | * 1. Ditjen Perhubungan Laut   2. Bupati Kabupaten Halmahera Utara (Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Halmahera Utara) |
|  | **Studi Masterplan Pelabuhan Laut Galela dan Bisui** | 1. Kondisi eksisting pelabuhan Bisui: Dermaga sepanjang 70 Meter, lebar dermaga 8 Meter, draft kolam 5 – 6 MLWS, terminal penumpang seluas 210 M2, kantor pelabuhan seluas 72 Meter. Demand untuk angkutan perintis sangat kecil, umumnya menggunakan akses jalan darat menuju pelabuhan Saketa. 2. Usulan program pengembangan pelabuhan adalah sebagai berikut: 3. Untuk program jangka pendek (2016 – 2020), jangka menengah (2016 – 2025) dan jangka panjang (2016 – 2035) Pelabuhan Bisui dinyatakan tidak ada pengembangan. 4. Kebutuhan luas perairan dengan spesifikasi kapal rencana (kapal perintis): panjang kapal 62,80 Meter, lebar kapal 13,20 Meter, draft kapal 4,00 M untuk : alur pelayaran, kolam putar, areal labuh, areal pemanduan dan penundaan kapal, areal keadaan darurat dan areal sandar kapal adalah seluas 18,86 H 5. Usulan program pengembangan pelabuhan Galela adalah sebagai berikut: 6. Untuk program jangka pendek (2016 – 2020) dan jangka menengah (2016 – 2025) pelabuhan Galela dinyatakan **tidak ada pengembangan**, 7. Untuk program jangka panjang (2016 – 2035) dinyatakan dibutuhkan pengembangan dermaga sepanjang **20 Meter**. Sedangkan kebutuhan luas perairan dengan spesifikasi kapal rencana: panjang kapal 81 Meter, lebar kapal 12,70 Meter, draft kapal 4,90 M untuk : alur pelayaran, kolam putar, areal labuh, areal pemanduan dan penundaan kapal, areal keadaan darurat dan areal sandar kapal adalah seluas 26,86 Ha. | Pengembangan Pelabuhan Bisui dan Galela dapat menagacu pada masterplan yang telah disusun dan ditetapkan oleh Bupati. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Bupati Kabupaten Halmahera Utara (Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Halmahera Utara) 3. Bupati Kabupaten Halmahera Selatan (Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Halmahera Selatan) |
|  | **Studi Masterplan Pelabuhan Laut Bicoli dan Tapaleo** | 1. Tahapan pengembangan pelabuhan Bicoli dapat dikelompokkan sebagai berikut : 2. Jangka Pendek (tahun 2016 - 2020) berupa pembangunan causeway, trestel, dan reklamasi/pengadaan lahan, 3. Jangka Menengah (2020-2025) berupa pembangunan dermaga, kantor, fasilitas pendukung, gudang dan lapangan penumpukan. 4. Jangka Panjang (2025-2035) berupa penambahan dermaga, penambahan lahan dan pembangunan gudang B3. 5. Tahapan pengembangan pelabuhan Tapaleo dapat dikelompokkan sebagai berikut : 6. **Jangka Pendek (tahun 2016 - 2020)** berupa pembangunan causeway, trestel, dan reklamasi/pengadaan lahan, 7. **Jangka Menengah (2020-2025)** berupa pembangunan dermaga, kantor, fasilitas pendukung, gudang dan lapangan penumpukan, dan 8. **Jangka Panjang (2025-2035)** berupa penambahan dermaga, penambahan lahan dan pembangunan gudang. | Sebelum dilakukan pengembangan pelabuhan Bicoli dan Tapaleo ini, pekerjaan fisik maka terlebih dahulu perlu dilakukan kajian lingkungan (AMDAL dan/atau UKL/UPL) untuk memperkirakan besarnya dampak dan metode pengelolaannya. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Gubernur Maluku Utara (Draft Surat Keputusan Gubernur Maluku Utara) 3. Bupati Kabupaten Halmahera Tengah (Draft Surat Keputusan Bupati Kabupaten Halmahera Tengah) |
|  | Pengkajian melalui Penelitian Pengembangan Transportasi Laut Untuk Daerah Terpencil dalam Mendukung Upaya Penanggulangan Kemiskinan di Maluku | 1. Untuk mengurangi tingkat keterisolasian kawasan ekonomi kepulauan, faktor aksesibilitas dan akumulasinya yang didefinisikan sebagai faktor konektivitas, menjadi penting dan fundamental serta menjadi faktor determinan tingkat keterisolasian secara ekonomik, perdagangan, termasuk tingkat kualitas sumber daya manusia. 2. Provinsi Maluku, dengan berbagai gugus pulau besar dan kecil, secara umum memiliki tingkat konektivitas yang lebih rendah dari 0,3, yaitu antara 0,15 – 0,2, akibat rendahnya daya dukung aksesibilitas sebagaimana berikut:  * Faktor infrastruktur angkutan laut; * Rendahnya jaringan pelayaran; * Rendahnya tingkat interaksi ekonomi; dan * Relatif tingginya biaya transportasi.  1. Tingkat keterisolasian, terukur paling rendah atau rawan, berada di wilayah kuadran III dan kuadran IV Provinsi Maluku, yaitu yang berada di sekitar Maluku Tenggara, Maluku Tenggara Barat, dan Maluku Barat Daya. | Dalam upaya memacu pertumbuhan ekonomi dan tingkat kesejahteraan masyarakat di wilayah Provinsi Maluku, beberapa rekomendasi dapat diusulkan, antara lain sebagaimana berikut:   1. Berbagai usaha dalam bentuk adaptasi, intervensi serta transformasi dalam jangka pendek, menengah, hingga jangka panjang, perlu dilakukan untuk memperbaiki atau meningkatkan terhadap aksesibilitas infrastruktur, jaringan pelayaran, interaksi ekonomi antar pulau, serta dengan wilayah eksternal lain sekitar, seperti Provinsi Papua, Sulawesi, Nusa Tenggara, dan Maluku Utara, termasuk Jawa, Kalimantan dan Sumatera, secara umum di Indonesia; 2. Berbagai usaha atau program adaptasi dan intervensi atas empat wilayah kuadran Provinsi Maluku dengan berbagai pendekatan yang berbeda-beda, sesuai dengan kebutuhan, kondisi perairan atau alam, serta potensi pengambangannya di masa mendatang. 3. Perlu memadukan rencana induk pembangunan Provinsi Maluku di bidang perkebunan, perikanan, kehutanan, dan sektor-sektor ekonomi lain, yang telah disusun oleh instansi terkait di Provinsi Maluku. | Sebagai bahan rekomendasi kebijakan yang disampaikan kepada:   1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Gubernur Maluku 3. Kadishub Prov. Maluku |
|  | Penelitian Pengembangan Transportasi Laut Dalam Mendukung Pengentasan Kemiskinan di Wilayah Nusa Tenggara Timur | 1. Tingkat kemiskinan di NTT, selain disebabkan oleh potensi daerah yang minus, juga disebabkan banyak daerah yang terisolir, sehingga harga barang-barang menjadi tinggi. 2. Dari aspek kepelabuhanan, ketersediaan fasilitas/ peralatan pelabuhan masih sangat minim, terutama ketersediaan peralatan bongkar muat, sehingga kegiatan bongkar muat menjadi lama, produktivitas pelabuhan dan kapal menjadi kecil. 3. Dari aspek sarana, kondisi dan kunjungan kapal relatif kurang memadai, *round voyage* masih sangat lama berkisar antara 12-21 hari, terutama pada kapal penumpang PT.PELNI dan kapal perintis. 4. Kondisi sarana dan prasarana transportasi laut Provinsi NTT belum sepenuhnya dapat menghubungkan antar wilayah/ pulau yang berada di provinsi tersebut dan dengan wilayah provinsi lain. 5. Aspek SDM, jumlah dan kompetensi SDM bidang kepelabuhan masih rendah, banyak pelabuhan yang tidak mempunyai pegawai tetap, TKBM TKBM dengan produktivitas yang rendah. 6. Aspek keselamatan, banyak beroperasi kapal-kapal yang tidak dapat berlayar pada kondisi musim Barat, ABK kapal yang di bawah standar kompetensi. | 1. Frekuensi kunjungan kapal yang menyinggahi wilayah NTT bisa ditingkatkan untuk mendistribusikan barang ke wiayah NTT. 2. Perlu ditingkatkan ketersedaan fasilitas bongkar muat yang ada di pelabuhan di NTT sesuai dengan permintaan yang ada saat ini. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Gubernur Nusa Tenggara Timur |
|  | Penelitian Pelayanan Kapal Komersial (Kapal Pelni) Untuk Masuk Pada Setiap Wilayah Ibukota Kabupaten/Kota Maluku | 1. Konektivitas antar wilayah di Maluku pada umumnya sudah cukup baik, karena sudah terhubungkan dengan kapal Pelni, kapal penyeberangan dan kapal perintis. Kapal pelni menjadi trayek utama yang didukung oleh kapal perintis sebagai feedernya, sedangkan feeder kapal perintis adalah kapal-kapal kecil yang tahan terhadap gelombang sehingga dapat menjangkau pulau-pulau kecil di wilayah Maluku. 2. Pelayanan kapal Pelni di Maluku dinilai sudah cukup memadai, karena 73% ibukota kabupaten/kota di Maluku sudah terlayani oleh kapal Pelni. Kabupaten di Maluku yang belum disinggahi kapal Pelni ada 3, yakni Kabupaten Maluku Tenggara, Maluku Tengah dan Kabupaten Seram Bagian Barat. Dari pelabuhan yang ada di tiga kabupaten tersebut, Pelabuhan Amahai di Maluku Tengah yang layak diusulkan untuk dapat disinggahi kapal pelni. 3. Pelayanan kapal Pelni yang ada di Maluku belum didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai, seperti ketersediaan dermaga, kapasitas terminal penumpang, tangga naik turun penumpang, ketersediaan air tawar di pelabuhan, penerangan di pelabuhan dan ketersediaan kantor cabang Pelni di pelabuhan. 4. Pelabuhan di Maluku pada umumnya merupakan pelabuhan skala regional dan lokal, sehingga dermaga dan terminal penumpang yang tersedia hanya terbatas. Dermaga yang sudah ada, termasuk pelabuhan pengumpan regional dan pengumpan lokal dapat dimanfaatkan secara optimal untuk melayani kapal feeder dari Pelni atau perintis. 5. Kapal perintis dapat dibangun dengan ukuran yang lebih besar lagi agar mampu berlayar pada cuaca ekstrem dan dapat menyinggahi pelabuhan di Maluku setiap 4-7 hari sekali. Sampai saat ini masih diperlukan tambahan kapal perintis sebanyak 15 kapal untuk dapat melayani pulau-pulau yang ada di wilayah Maluku. | 1. Perlu adanya peningkatan akses jalan di Kabupaten Buru. Di samping itu, akses jalan darat tujuan ke pelabuhan sangat diperlukan di Pulau Kei Besar dan Kepulauan Maluku lainnya, untuk memperlancar kegiatan ekonomi masyarakat setempat via jalur darat maupun jalur laut 2. PT. PELNI dapat mempertimbangkan pengoperasian kapal *Three in One* yang khusus melayani Kepulauan Maluku secara reguler atau tramper serta disesuaikan dengan kebutuhan dan type kapal. 3. Kapal bertenaga surya dengan tipe catamaram dapat diusulkan menjadi feeder kapal perintis di wilayah Maluku. 4. Pelabuhan Saumlaki dapat dijadikan pelabuhan utama untuk disinggahi kapal pelni atau kapal barang secara teratur mengingat potensi gas yang terdapat di sekitar Saumlaki, sehingga muatan balik kapal barang dari pelabuhan yang ada di Jawa tidak kosong. 5. Perlu dilakukan peningkatan infrastruktur pelabuhan seperti pengerukan pada kolam pelabuhan yang mengalami pendangkalan, dan penambahan panjang dermaga agar kapal Pelni bisa sandar dengan aman. 6. Akses transportasi laut di pulau kecil atau pulau terluar di wilayah Maluku perlu segera dibuka untuk meningkatkan konektivitas dan membuka keterisolasian wilayah, terutama wilayah Maluku bagian selatan seperti Maluku Barat Daya, Maluku Tenggara Barat dan Kepulauan Aru. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Gubernur Maluku 3. Kadishub Prov. Maluku 4. PT. Pelni |
|  | Kajian Kelayakan Pengoperasian Pelabuhan Pangkalan Susu sebagai PelabuhanUmum | 1. Kondisi dermaga Ex-Japex Pertamina dari segi konstruksi dapat dikategorikan tidak dapat menjamin keselamatan pelayaran karena telah mengalami kerusakan yang berat khususnya dari konstruksi pondasi dermaga sehingga dapat membahayakan kapal yang bersandar, selain itu lantai dermaga tidak seluruhnya ditutupi beton sehingga dapat mempersulit kegiatan bongkar muat barang seperti general cargo. 2. Berdasarkan dasar hukum dari aspek legal yang selanjutnya dijabarkan menjadi prosedur operasional dapat disimpulkan bahwa kegiatan operasional Pelabuhan Pangkalan Susu secara umum dianggap layak dengan statusnya sebagai Pelabuhan Khusus, untuk aspek operasional sebagai pelabuhan umum memerlukan penyesuaian terlebih dahulu terkait dengan perubahan status pelabuhan. | 1. Berdasarkan tinjauan aspek legal menilai faktor kelayakan berdasarkan dasar hukum yang berlaku, eksistensi Pelabuhan Pangkalan Susu dianggap layak dengan status sebagai Pelabuhan Khusus dalam hierarki Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagai Pelabuhan Pengumpul, 2. Perubahan status pengoperasian dermaga Ex-Japex Pertamina menjadi pelabuhan umum dari aspek legal dianggap layak karena berdasarkan peraturan yang berlaku dalam kondisi aktual perubahan status dari pelabuhan khusus menjadi pelabuhan umum harus melalui proses konsesi untuk selanjutnya dioperasikan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan mekanisme yang ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan terdekat yaitu KSOP Kelas IV Pangkalan Susu. 3. PT. Pertamina (Persero) berkordinasi dengan KSOP Pelabuhan Pangkalan Susu untuk secepatnya membenahi infrastruktur khususnya perbaikan dermaga Ex-Japex untuk mendukung keselamatan pelayaran khususnya untuk keamanan dan keselamatan kapal yang bersandar di dermaga Ex-Japex. 4. KSOP memberikan sosialisasi dan penegasan terkait peraturan dan kewenangannya yang berlaku secara aktual sehingga permintaan perubahan status pelabuhan maupun kegiatan pengoperasian kepelabuhanan oleh pihak yang berkepentingan seperti Pemerintah Daerah dan Badan Usaha Pelabuhan berjalan sesuai dasar hukum yang berlaku. 5. Apabila terdapat kondisi dimana PT. Pertamina (persero) sepakat untuk menyerahkan sebagian lahan dan infrastrukturnya terutama dermaga Ex-Japex Pertamina kepada negara untuk selanjutnya dikonsesikan menjadi kawasan Pelabuhan Umum yang Diusahakan, maka pihak KSOP sebagai regulator memfasilitasi dalam rekomendasi untuk aspek teknis, administratif, dan legal yang diperlukan sesuai dengan kewenangannya. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. KSOP Kelas IV pangkalan susu 3. Dishub Prov. Sumatera Utara |
|  | Pengembangan Kawasan Pelabuhan Container Matui di Kabupaten Halmahera Barat | 1. Pengembangan kawasan pelabuhan container Matui di Kabupaten Halmahera Barat, telah memiliki kesesuaian arah dan kebijakan baik Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Maluku Utara maupun Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Halmahera Barat, serta Rencana Induk Pelabuhan Nasional. 2. Fasilitas pelabuhan Matui, seperti: kantor pelabuhan, terminal penumpang, pagar pembatas banyak yang mengalami kerusakan. 3. Peralatan pendukung untuk menangani kegiatan bongkar muat petikemas belum tersedia. | 1. Perlu dilakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah setempa, terutama untuk membangun Akses jalan dari dan ke Pelabuhan Matui sepanjang ± 4 kilometer yang saat inibelum terbangun. 2. Pengembangan kawasan terkait dengan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan serta kawasan terkait lainnya perlu segera ditindaklanjuti pelaksanaannya. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Bupati Kabupaten Halmahera Barat |
|  | Kajian Pengembangan Pelabuhan Tilamuta di TelukTomini Kabupaten Boalemo, Gorontalo Utara | 1. Pelabuhan Tilamuta mempunyai kedalaman kolam pelabuhan -12 M LWS sangat berpotensial untuk menampung kapal-kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat, disamping berada dalam Teluk, kapal aman dari gelombang. 2. Dari segi biaya lebih murah pengapalan melalui pelabuhan Tilamuta ketimbang bayar ongkos angkut barang ke Gorontalo menenpuh jarak 3 Jam pejalanan darat menuju pelabuhan Gorontalo. 3. Lahan parkir di depan dermaga sangat luas dan sudah tersedia gudang untuk penyimpanan barang sementara dari kapal dan yang akan dimuat ke kapal. 4. Yang menjadi kendala pelabuhan Tilamuta sering terjadi pendangkalan yang disebabkan lumpur yang dibawa oleh arus sungai dari hulu sungai waktu usim banjir, inipun Pak Bupati sudah berusaha untuk merobah aliran muara sungai menembus bukit-bukit kecil sebelah Utara pelabuhan Tilamuta. | 1. Kalau Pelabuhan Tilamuta akan diaktifkan untuk pengapalan barang dari dan ke luar, Kabupaten Boalemo harus menambah fasilitas plabuhan seperti alat bongkar muat kran darat kapasitas 4o Ton, Forklift, dan alat-alat lain untuk menyusun barang di penumpukan dan Truk utuk mengangkut barang ke luar pelabuhan. 2. Perlu dilakukan penambahan sumber daya manusia (SDM) serta pelatihan untuk menangani pelayanan bongkar muat barang dan ke kapal. 3. Perlu dilakukan penataan Pembenahan Gedung Kantor dan Peralatan kantor yang layak. 4. Perlu pengaturan jalur keluar masuk kendaraan dari lapangan parkir di pelabuhan Tilamuta. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Gubernur Gorontalo 3. Bupati Kabupaten Boalemo 4. DishubkominfoKabupaten Boalemo |
|  | Kajian Peningkatan Pelayanan Perintis Untuk Wilayah Kepulauan Kabupaten Kota Baru Kalimantan Selatan | 1. Pelayanan perintis di kepulauan kabupaten Kotabaru, secara umum sudah hampir seluruh wilayah dilayani oleh angkutan laut perintis, namun masih perlu ditingkatkan baik itu kapalnya maupun pelayanan trayeknya. 2. Berdasarkan hasil data dari KSOP Kotabaru diperoleh bahwa tipe kapal yang digunakan sebagai kapal perintis bermuatan 350 DWT dan jenis kapal perintis yang beroperasi berupa kapal two in one (barang dan penumpang), namun kalau dilihat kondisi pelayarannya, tipe kapal yang paling cocok untuk daerah wilayah kepulauan Kota Baru Kalimantan Selatan adalah 500 DWT sampai dengan diatas 750 DWT. 3. Masyarakat kepulauan kabupaten Kotabaru mengharapkan kapal perintis yang dapat memberikan rasa aman dan nyaman, karena yang selama ini terdapat di kepulauan kabupaten kotabaru hanya ada 1 (satu) kapal perintis yang peruntukannya adalah kapal kargo, namun hanya karena dorongan kemanusiaan sehingga kapal kargo tersebut digunakan untuk kapal perintis yaitu kapal KM. Delta Sembada. | 1. Berdasarkan kondisi pelayanan angkutan laut perintis di wilayah kepulauan kabupaten Kotabaru Kalimanatan Selatan, perlu adanya penambahan kapal perintis, karena yang ada selama ini hanya 1 (satu) kapal yaitu KM. Delta Sembada yang harus singgah di 6 (enam) pangkalan dan trayek. Hal ini dirasa sangat kurang dimana yang seharusnya perlu adanya pelayaran perintis untuk memperpendek rentang kendali antar wilayah di kepulauan kabupaten Kotabaru dalam memperlancar distribusi arus barang dan jasa. 2. Diusulkan perlu ada penambahan kapal perintis di wilayah kepulauan Kabupaten Kotabaru pada trayek Kotabaru -193 Majene -193- Kotabaru dengan jarak 386 mil dan lama 1 round voyage 2 hari. Diusulkan frekuensinya minimal 50 pertahun. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. Gubernur Kalimantan Selatan 3. Bupati Kabupaten Kota Baru |
|  | Kajian Evaluasi Pembangunan Dermaga Pelayaran Rakyat Pelabuhan Kalianget | 1. Dermaga umum saat ini dikelola oleh PT.Pelindo III kawasan Gresik, dan peruntukannya untuk kapal barang, kapal perintis dan kapal pelra. 2. Berth Occupancy Ratio (BOR) dermaga umum pada tahun 2014 telah mencapai 61% dan diproyeksikan akan terus bertambah. Selain itu kapal-kapal pelra yang sandar di dermaga umum pelayanannya akan terganggu jika datang kapal perintis, karena kapal perintis diprioritaskan untuk sandar. Untuk itu diperlukan penambahan dermaga, dalam hal ini akan lebih baik jika dilakukan pemisahan peruntukan dermaga khusus untuk kapal pelra, dikarenakan kapal pelra cukup banyak yang sandar di Pelabuhan Kalianget, yaitu sekitar 1.836 unit. | 1. Pembangunan dermaga pelra dapat segera dilanjutkan mengingat jika ditnjau dari aspek kemanfaatan, sangat bermanfaat. Selain itu proses pembangunan sudah sampai pada tahap pembangunan trestle dermaga dan pemasangan tiang pancang, yang tentunya sudah menghasbiskan biaya yang tidak sedikit, sehingga jika pembangunan dermaga pelra tidak dilanjutkan maka akan merugikan baik pemerintah maupun masyrakat | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. DPC Pelra Sumenep |
|  | Penelitian Evaluasi Pelabuhan UPT yang Dapat Diusahakan. | 1. Pelabuhan-pelabuhan UPP yang kurang berkembang dapat segera ditingkatkan menjadi Badan Layanan Umum diharapkan pengelolaan pelabuhan-pelabuhan tersebut semakin meningkatkan kinerja pelabuhan masing-masing. 2. Fasilitas pelabuhan pada pelabuhan UPP masih terdapat berupa penambahan fasilitas dermaga terutama pada pengembangan pelabuhan daratan hanya berupa lapangan penumpukan dan penimbunan belum ada sehingga diharapkan pelabuhan UPP dapat dipertimbangkan untuk dievaluasi. 3. Umumnya Alur pelayaran Pelabuhan UPP sudah mengalami pendangkalan sehingga rawan terhadap kapal-kapal masuk di pelabuhan dan berpengaruh pada optimalisasi pelayanan jasa pelabuhan diharapkan dapat dilakukan pengerukan. 4. Dalam wilayah kerja pelabuhan UPP dengan memiliki jarak jangkauan sangat jauh antar pos-pos dan ke lokasi tempat kegiatan pengguna jasa sehingga diperlukan ketersediaan kendaraan operasional. 5. Beberapa Pelabuhan UPP memiliki fasilitas perkantoran dan staf pelabuhan belum memadai dalam menjalankan tugas dan tidak sesuai dengan bidang yang dibutuhkan. | 1. Dalam rangka peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas, maka SDM di UPP dapat mengikuti diklat teknis fungsional yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di tahun-tahun mendatang. 2. Ditjen Perhubungan Laut dapat meningkatkan lagi pembinaan bagi pelabuhan-pelabuhan UPP yang memiliki wilayah kerja terminal khusus dan pelabuhan khusus dimasa yang akan datang sesuai dengan ketentuan dan peraturan yang berlaku terutama memberikan arahan bagi pengguna jasa pentingnya Keselamatan Pelayaran. 3. Pelabuhan-pelabuhan UPP diharapkan melakukan perbaikan atau membuat masterplan dan penentuan DLKp dan DLKr untuk kelengkapan dokumen menjadi Pelabuhan Badan Layanan Umum. 4. Status tanah di wilayah pelabuhan-pelabuhan UPP diharapkan dapat mendapatkan kejelasan atas hak atas status penggunaannya. | 1. Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Penelitian Pengembangan Penyelenggaraan Ujian Keahlian Pelaut di Indonesia | 1. Tingkat kemampuan dean penguji keahlian pelaut dalam skala sangat terbatas 2. Secara signifikan, DPKP sebagai lembaga penyeenggaraan keahlian pelauat tidak memiliki kemampaun dan kematanagnsecara manajemen dan perilaku keorganisasian atau tidak sesuai dengan IMO. | 1. Kemampuan DPKP peru ditingkaykan agar dapat menjalankan tugasnya yang startegis. 2. Perlu mendudukkan DPKP dalam skala organisasi pada level structural yang tepat, sehingga dalam kewenangannya dapat berontribusi dalam menjadikan pelaut yang berkualitas. | Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Penelitian Kebutuhan Fasilitas Kapal Penumpang Berdasarkan Gender | 1. Secara umum indikator fasilitas berdasarkan gender sudah dinilai baik dengan rerata 3,56. Penilaian tertinggi pada fasilitas keselamatan dengan rerata 4,19 dan terendah pada fasilitas komunikasi dengan penilaian cukup baik 2,41. 2. Berdasarkan observasi di lapangan, faktor keselamatan pada saat naik dan turun kapal dinilai kurang untuk ibu-ibu yang menggendong anak bayi, orang tua, dan anak-anak. Adanya Garbarata tentunya merupakan peningkatan pelayanan yang sangat baik. 3. Persepsi terhadap aspek-aspek kebutuhan gender sudah dinilai baik dengan rerata 3,56. Tertinggi pada aspek keamanan dengan penilaian 3,65 dan terendah pada aspek keselamatan dengan penilaian 3,45. 4. Berdasarkan aspek keamanan, umumnya penumpang kurang setuju bila dilakukan segregasi berdasarkan gender. 5. Permasalahan pemenuhan fasilitas berdasarkan kebutuhan gender terutama terjadi pada saat kapal mengangkut penumpang dalam kondisi padat penumpang (melebihi kapasitas), karena 4 indikator (keselamatan, kenyamanan, keamanan, dan kemudahan) tidak sesuai harapan dan standar pelayanan minimum untuk 5 fasilitas kapal yakni akomodasi, keselamatan, medis dan sanitari, ruang publik, dan komunikasi. 6. Survey indikator dari berbagai aspek sudah terpenuhi dengan baik, namun ada beberapa harapan dari penumpang, khususnya dalam kenyamanan saat embarkasi dan debarkasi, diharapkan ada prioritas untuk penumpang perempuan, anak-anak dan manula untuk lebih didahulukan. Demikian pula dengan kenyamanan dalam ruang kapal/kabin sudah memenuhi standar pelayanan fasilitas kapal penumpang, hanya memerlukan manajemen dari pihak Pelni untuk mengatasi penumpang kapal berdasarkan fasilitas gender. | 1. Pengaturan jadwal dan rute yang tepat, terutama pada hari-hari besar akan meminimalisasi kelebihan penumpang dari kapasitas standar. Hal ini akan meningkatkan persepsi penilaian terhadap fasilitas akomodasi dan ruang publik. 2. Adanya petugas cleaning service yang setiap saat membersihkan fasilitas sanitari perlu terus dipertahankan 3. Agar diperhatikan jalur masuk utuk porter, anak-anak, penyandang difabel, manula dan ibu hamil, sebaiknya pintu masuk dipisahkan. Dalam hal pengaturan ini sebaiknya melibatkan tentara dan angkatan laut. 4. Pihak pengelola (PT. Pelindo, PT. Pelni dan Syahbandar) perlu memperbaiki sistem embarkasi dan debarkasi dengan memberikan prioritas terhadap penumpang perempuan, lansia, anak, dan disabilitas. 5. Perlu koordinasi yang baik dan berkesinambungan antara Pelni dan Pelindo karena pemenuhan 5 fasilitas kapal (akomodasi, ruang publik, medis dan sanitari, keselamatan, komunikasi) berdasarkan kebutuhan gender untuk 4 indikator (keselamatan, kenyamanan, keamanan, kemudahan), terkait erat dengan embarkasi dan debarkasi. 6. Pihak pemerintah perlu mengevaluasi kembali terkait pembukaan pintu kamar kapal-kapal kelas, yang sekarang menjadi non kelas, karena hal ini berpotensi menimbulkan gangguan keselamatan dan keamanan terhadap penumpang. Hal ini untuk meningkatkan fasilitas kapal berdasarkan kebutuhan gender. | 1. Ditjen Perhubungan Laut 2. PT. Pelindo 3. PT. Pelni |
|  | Penelitian Model Sistem Logistik Dalam Mendukung Konektivitas Infrastruktur Transportasi Laut Di Provinsi Maluku Utara | 1. Padi, jagung dan kedelai menjadi komoditi dominan di beberapa kluster di Maluku Utara, namun belum mampu mengakomodasi total kebutuhan logistik di Provinsi Maluku Utara. 2. Pada umumnya barang logistik untuk kebutuhan masyarakat Maluku Utara adalah defesit kecuali ikan. Barang tersebut didatangkan dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, kecuali susu dari Tanjung Priok Jakarta, Beras dari Makassar, Semen dari Biringkasi dan Makassar dan Minyak Tanah dan LPG dari Wayame Ambon. Pelabuhan Tujuan, umumnya ke Ternate dan sebagian barang logistik langsung ke pelabuhan lokal di Tobelo, Sanana, Labuha, selanjutnya dari keempat pelabuhan tersebut disebarkan ke Sofifi,   Jailolo, Rum, Subaim, Gebe dan Bobong.   1. Jaringan prasarana dan pelayanan transportasi di Provinsi Maluku Utara terhadap kesediaaan moda transportasi relatif baik untuk menjangkau seluruh ibu kota Kabupaten. Interkoneksi antar kabupaten dalam distribusi logistik cenderung baik. Moda transportasi laut masih dominan. 2. Peti kemas jenis reefer atau cold storage belum dapat dilayani di pelabuhan Ternate karena jaringan power supply untuk mendukung fasilitas tersebut belum tersedia meskipun ruang lapangan penumpukan telah dialokasikan untuk peti kemas jenis tersebut. 3. Secara umum barang logistik masuk ke Provinsi Maluku Utara melalui Pelabuhan Ternate, Tobelo, Labuha dan Sanana kemudian terdistribusi ke kabupaten disekitarnya berdasarkan biaya angkutan termurah dari empat pelabuhan tersebut ke lokasi tujuan. Barang dari Ternate sebagian besar terdistribusi ke Soasiu, Jailolo dan Weda, Barang masuk dari Tobelo terdistribusi ke Daruba dan Maba, Barang yang masuk dari Labuha terdistribusi ke sebagian Sanana dan barang yang masuk di Sanana terdistribusi ke Bobong. 4. Rantai pasok yang panjang menyebabkan mahalnya beberapa jenis barang. Disparitas harga barang merupakan konsekuensi dari biaya angkut, kapasitas angkut tiap moda dan jarak antar wilayah supply dan demand. Karakteristik Provinsi Maluku berupa wilayah kepulauan menyebabkan pemilihan jenis angkutan multimoda dari angkutan laut kemudian beralih ke darat dan penyeberangan menjadi faktor utama kondisi tersebut. Selain itu, biaya buruh di pelabuhan (berkisar 39,28% contohnya semen) juga berdampak pada meningkatnya biaya distribusi yang dibebankan kepada konsumen. | 1. Perlunya optimalisasi waktu bongkar muat barang di Pelabuhan Ternate dan Tobelo, pengembangan Pelabuhan Sanana dan Labuha sehingga dapat dilakukan aktivitas bongkar muat barang jenis petikemas. 2. Peningkatan kinerja B/M dipelabuhan Ternate dan Tobelo dengan optimalisasi waktu kerja buruh dan pengembangan dermaga baru di Pelabuhan Ternate agar tidak terjadi tumpang tindih antara aktivitas penumpang dan barang. 3. Alternatif pembangunan gudang-gudang barang logistik sebagai buffer stock di Ternate, Sofifi, Tobelo dan Labuha untuk menjamin ketersediaan barang logistik pada waktu-waktu tertentu (khususnya pada saat kondisi cuaca tidak menguntungkan untuk aktivitas pelayaran). 4. Meningkatkan kualitas dan kapasitas jalan nasional penghubung Jailolo – Tobelo, Jailolo – Weda dan Weda – Maba untuk melayani angkutan peti kemas. 5. Menyiapkan daya listrik untuk kebutuhan peti kemas jenis reefer di Pelabuhan Ternate. 6. Mengembangkan peti kemas ukuran 1/3 Teus untuk mengakomodasi kebutuhan daerah yang tidak terlalu besar permintaanya untuk setiap barang, sehingga bisa 1 peti kemas ukuran 1 Teus dapat memuat 3 jenis logistik yang berbeda seperti Beras, Gula pasir dan Semen. Dimensi dari peti kemas ini berarti 2 x 2,5 x 2,5 m, relatif cocok untuk konektivitas di jalan dengan menggunakan truk yang lebih kecil. 7. Pengembangan jaringan transportasi laut Short Sea Shipping (SSS) di Pulau Halmahera, Pulau Taliabu dan Kepulauan Sula untuk menjamin distribusi logistik didaerah yang tidak terjangkau kapal pelayaran reguler. 8. Singkronisasi program antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah daerah dalam pengembangan infrastruktur transportasi laut yang mendukung distribusi logistik ke seluruh wilayah Maluku Utara. | 1. Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Penelitian Optimalisasi Jaringan Angkutan Laut di Indonesia | 1. Jika pertumbuhan demand barat dan timur tidak meata, maka jaringan yang optimal adalah point to point. Point to point yang dilakukan oleh swasta didukung oleh sub feeder yang dapat disubsidi oleh Pemerintah seperti angkutan perintis. 2. Jika ingin menerapkan jaringan multiport, pada prinsipnya dibutuhkan subsidi silang dari perusahaan pelayaran yang melayani pergerakan yang besar kepda pelayaran yang volumenya rendah. Namun, perlu kontrol dari Pemerintah 3. Pelayaran domestic pda jalur trunk saat ini sudah bersifat bebas dan sudah diserahkan ke swasta. 4. Jaringan trunk merupakan jaringan point to point dan sudah bersifat komesial, sedangkan sub feeder diselenggarakan oleh Pemerintah. 5. Jaringan angkutan laut belum didukung oleh ketersediaan infrastruktur yang memadai, dan belum terintegrasinya simpul pelabuhan dengan hinterlandnya. | 1. Perlu ada peningkatan muatan di KTI untk mengurangi biaya transport, sehingga diperlukan juga pelayanan angkutan laut yang regular dan reliable. 2. Untuk memperbaiki ketidakseimbangan muatan, maka dapat dilakukan dengan mengembangkan pelabuhan hub internasional di KTI. 3. Perlu adanya kelembagaan yang terintegrasi untuk pelaksanaan program tol laut. | Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Penelitian Pengembangan Angkutan Air dalam Mendukung Pengembangan Kawasan MIFFE di Merauke. | 1. Penyediaan Dermaga Sungai/Tambatan Perahu beserta fasilitas penunjangnya yang mampu melayani kapal yang sesuai karakteristik sungai. 2. Pengembangan jalur angkutan sungai dilakukan di sepanjang Sungai Maroo, Sungai Kumbe, Sungai Bian, Sungai Buraka, Sungai Muli/Selat Kimaam, dan Sungai Digul/Distrik Muting. 3. Pengembangan simpul-simpul angkutan sungai dalam bentuk infrastruktur pelabuhan/dermaga/tambatan perahu, dilakukan pada indikasi lokasi sentra-sentra produksi pangan dan energi di Kawasan MIFEE, dan pada simpul-simpul persinggungan dengan jaringan transportasi darat berbasis jalan raya. 4. Perencanaan simpul-simpul sebagai rest area dengan fungsi transit terpadu dilengkapi fasilitas pendukung (parkir, wisata, komersial, taman). 5. Mengembangkan simpul transportasi sungai dan jalur angkutan sungai dengan kapasitas besar dari simpul-simpul KSPP ke Pelabuhan Merauke. | 1. Kondisi Fisik Sungai dipertahankan sehingga tetap memenuhi persyaratan fisik sungai yang dapat digunakan sebagai jalur transportasi angkutan sungai. 2. Penyediaan jenis dan ukuran Kapal disesuaikan dengan karakteristik sungai dengan kapasitas muat yang cukup untuk mengakomodir bangkitan transportasi berupa pergerakan penumpang dan barang, termasuk potensi unggulan wilayah. 3. Regulasi dan manajemen operasional yang baik dari pemerintah dan penyelenggara jasa transportasi yang dapat menjadi perangsang bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan air. | Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Penelitian Standar Kapal dan Alur Pelayaran Pada Simpul Jaringan Trayek Utama (Trunk Route). | 1. Dari hasil analisis MST melalui pendekatan jarak, sebagai representasi efektivitas dan efisiensi, serta pelabuhan utama di Indonesia sebagai kandidat pelabuhan-pelabuhan yang akan dilintasi rute jaringan trayek utama (trunk route), diperoleh jaringan yang menghubungkan semua pelabuhan utama di Indonesia dengan total jarak minimum dan dua skenario sebagai berikut: 2. Total jarak jaringan minimum yang menghubungkan semua pelabuhan utama di Indonesia, adalah sebesar 7,386.00 NM; 3. Skenario I : Lintasan atau rute menggunakan Pelabuhan Kuala Tanjung dan Pelabuhan Bitung yang diperankan sebagai pelabuhan hub internasional Indonesia dan ujung dari lintasan rute jaringan trayek utama (trunk route), dengan susunan rute Pelabuhan Kuala Tanjung – Batam – Tanjung Priok – Tanjung Perak – Makassar – Bitung, dan panjang lintasan sebesar 2,699.00 NM | 1. Sebaiknya Pemerintah segera menetapkan letak pelabuhan hub internasional Indonesia, baik pada pintu keluar ekspor dan impor Indonesia di sisi barat maupun timur; 2. Sebaiknya Pemerintah melakukan revisi Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, terkait dengan klausul tentang adanya pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri, sehingga konsep azas cabotage dapat diterapkan secara konsekuen. | 1. Ditjen Laut Perhubungan |
|  | Konsep Penguatan Konektivitas Angkutan Barang Melalui Laut Antar KBI dan KTI. | a. Hasil analisis menunjukkan bahwa sampai dengan tahun 2020 alternatif jaringan angkutan petikemas dapat dibuat dalam 4 rute, yaitu :  - Rute 1 Belawan – Tanjung Priuk – Tanjung Perak – Makassar – Bitung  - Rute 2 Belawan – Tanjung Priuk – Tanjung Perak – Makassar - Sorong  - Rute 3 Belawan – Tanjung Priuk – Tanjung Perak – Makassar - Ambon  - Rute 4 Belawan – Batam - Tanjung Priuk – Tanjung Perak – Makassar  b. Ukuran kapal yang optimal melayani rute-rute di atas, yaitu pada rute utama kapasitas kapal 1500 Teus, rute feeder 500 Teus dan rute subfeeder 300 Teus.  c. Ukuran kapal optimal untuk melayani setelah tahun 2020 pada rute utama kapasitas kapal 1500 Teus, rute feeder 1000 Teus dan rute subfeeder 500 Teus.  d. Pada rute subfeeder mengingat daya beli masyarakat masih rendah perlu mendapat subsidi angkutan agar harga yang dibayar oleh masyarakat pada subfeeder paling tidak sama dengan masyarakat pada pelabuhan feeder. | 1. Peningkatan kapasitas Pelabuhan khususnya pelabuhan feeder dan sub feeder perlu peningkatan panjang dermaga kedalaman dan fasilitas bongkar muat disesuaikan dengan kapasitas kunjungan kapal petikemas; 2. Simpul transportasi perlu interkoneksi dengan pelabuhan melalui pembangunan jalan akses kereta api ke pelabuhan; 3. Peningkatan kemampuan produksi kapal dan sebaran industri maritim yang berdekatan dengan pelabuhan feeder dan sub feeder; 4. Perlu dorongan dari pemerintah pada pelabuhan-pelabuhan feeder dan sub feeder untuk meningkatkan produksi yang berpotensi di daerahnya sehingga terjadi keseimbangan muatan antara barang yang dibongkar dan di muat agar dapat menekan biaya transportasi; 5. Peningkatan kompetensi SDM melalui pendidikan vokasi pelayaran,pelatihan dan sertifikasi operator, perencanaan dan manajemen transportasi laut maritim serta peningkatan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Bidang Logistik dan Transportasi Laut; 6. Membangun Jaringan Teknologi Informasi dan Komunikasi yang handal di pelabuhan dan penggunaan TIK dalam transaksi logistic; 7. Regulasi dan kebijakan yang mendukung dalam penyediaan infrastruktur dan layanan transportasi laut; 8. Peningkatan Koordinasi Lintas Sektoral dan penguatan kelembagaan yang ada sekarang ini. | 1. Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Kajian Analisis Pelabuhan Diusahakan oleh PT. (Persero) Pelindo IV yang Merugi dan Diusulkan untuk Dikelola Oleh Pemerintah. | 1. Pelabuhan Ende dan Pelabuhan Ipi secara fisik kedua dermaga tersebut serta trestlenya mengalami kerusakan yang cukup parah dan menurut responden keberadaan pelabuhan Ende berada di bawah standard, ini mengambarkan bahwa pelabuhan Ende secara rata-rata mendekati penilai buruk. Penilaian yang paling rendah diberikan pada fasilitas pelabuhan karena kapasitas dan peralatan yang ada dianggap belum memadai. 2. Agar Pelabuhan Ende dan Ippi berkembang lebih pesat dan dapat mendorong perekonomian di NTT, pelabuhan tersebut dikembalikan pengelolaanya kepada Kementerian Perhubungan, sehingga dana pengembangan pelabuhan bisa berasal dari APBN. | 1. Dalam pengelolaan dan pengembangan pelabuhan Ende dan Ippi kedepan agar direncanakan sumber anggaran dan bentuk kerjasama yang sesuai antara pemerintah dan swasta dalam bentuk konsesi. 2. Penentuan lokasi pengembangan pelabuhan Ende dan Ippi disesuakan dengan rencana induk pelabuhan. | 1. Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Kajian Kewenangan Statutori Kapal Berbendera Indonesia Yang Berlayar Ke Luar Negeri. | Alternatif yang terbaik adalah Kewenangan pemeriksaan dan sertifikasi statutori yang bukan aspek klas sementara tetap berada di Ditjen Perhubungan Laut, dengan pertimbangan sebagai berikut :   1. Ditjen Perhubungan Laut saat ini telah memiliki SDM yang cukup memadai; Marine Inspector sebanyak 793 orang yang tersebar di 325 UPT termasuk 8 Atase Perhubungan di seluruh dunia. Disamping itu, Marine Inspector tersebut memiliki berbagai kualifikasi keahlian sesuai dengan tingkatannya (Marine Inspector Type A, Type B, dan Radio). Namun beberapa perbaikan sebagaimana telah disampaikan perlu dilakukan untuk perubahan kinerja yang jauh lebih baik. 2. PT. (Persero) BKI sampai saat ini kurang memiliki Marine Inspector dalam jumlah yang memadai terutama yang memiliki kualifikasi sebagai pelaut yang berpengalaman. Disamping itu, PT. (Persero) BKI hanya memiliki 17 Kantor Perwakilan dan 1 (satu) kantor cabang di Singapura. Namun, Kemenhub perlu melakukan pembinaan agar BKI menjadi RO yang kuat independen. | * 1. Kementerian Perhubungan tetap memberikan kewenangan pemeriksaan dan sertifikasi statutori yang telah dilimpahkan selama ini kepada PT. (Persero) BKI baik secara full dan partial otorisasi.   2. Pemerintah harus melakukan empowering terhadap PT. (Persero) BKI untuk mengklaskan kurang lebih 12 ribu kapal berbendera Indonesia yang wajib klas yang berlayar di dalam negeri.   3. Ditjen Perhubungan Laut sebaiknya memberikan tugas tambahan kepada PT. (Persero) BKI untuk melaksanakan monitoring dan pengawasan 33 terhadap pelaksanaan fungsi-fungsi statutory (klasifikasi) yang telah didelegasikan oleh pemerintah kepada Badan Klasifikasi Asing.   4. PT. (Persero) BKI harus didorong untuk mengembangkan rules untuk kapal-kapal domestik non konvensi (Non Convention Vessel Standard/NCVS). | 1. Ditjen Perhubungan Laut |
|  | Kajian Pelabuhan UPT Yang Dapat Diusahakan Dengan Model Badan Layanan Umum (BLU). | 1. Dalam rangka meningkatkan produktifitas dan pelayanan kepada masyarakat Pengelolaan Unit Penyelenggara Pelabuhan baiknya dikelola dengan pola Badan Layanan Umum (BLU). 2. Tidak semua satker yang memiliki PNBP bisa menjadi satker BLU. Ada beberapa persyaratan agar satker yang memiliki PNBP bisa menjadi satker BLU yaitu: 3. Persyaratan Substantif; 4. Persyaratan Teknis; 5. Persyaratan Administratif. 6. Berdasarkan PNBP masing-masing UPP diatas maka dalam rencana pembentukan BLU Pelabuhan sesuai dengan persyaratan teknis untuk BLU dibidang penyedia barang dan jasa dipersyaratkan PNBP diatas Rp. 10 Milyar pertahun, sehingga bila menggunakan kriteria ini maka dapat di bentuk BLU Pelabuhan. | 1. Unit Penyelenggara Pelabuhan yang PNBP belum mencapai 1 Miliar diharapkan dapat meningkatkan pendapatannya dimasa depan agar dapat bergabung dengan UPP lainnya untuk membentuk satu BLU baru. 2. UPP yang PNBP sudah mencapai 1 miliar diharapkan dapat meningkatkan pendapatannya lagi menjadi 10 miliar agar dapat menjadi BLU sendiri. | 1. Ditjen Perhubungan Laut |