

3100099010935

2957

TUGAS AKHIR (NA 1701)

STUDI MENGENAI PELAYARAN LOKAL DAN PELAYARAN PERINTIS PADA RUTE PERINTIS 12 KUPANG-LABUAN BAJO DI PROPINSI NUSA TENGGARA TIMUR

19 AUG 1996

RSPe
387.52
Fad
S-1
1996



Disusun Oleh:

ACHMAD FADJAR
4904100339

JURUSAN TEKNIK PERKAPALAN
FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

1996

PERPUSTAKAAN ITS	
Tgl. Terima	16 SEP 1996
Terima Dari	H
No. Agenda Prp.	6503



JURUSAN TEKNIK PERKAPALAN

FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN ITS

SURAT KEPUTUSAN TUGAS AKHIR (NA 1701)

No. : 14 /PT12.FTK2/M/1996

Nama Mahasiswa : Ahmad Fadjar
Nomor Pokok : 4904.100339
Tanggal diberikan tugas : 14 Maret 1996
Tanggal selesai tugas : 26 Juli 1996
Dosen Pembimbing : 1. Ir. M. Bakri
2.

Raihan / judul tugas akhir yang diberikan :

TUDI MENGENAI PENJALIWALAN PELAYARAN LOKAL DAN PELAYARAN PERINTIS PADA RUTE 12

KUPANG (LABUHAN BAJO) KAWASAN NUSA TENGGARA



sOn



Tembusan :

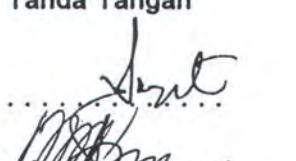
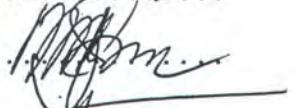
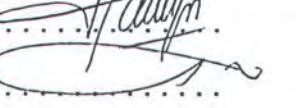
1. Yth. Dekan FTK-ITS.
2. Yth. Dosen Pembimbing.
3. Arsip.

5946468

FAKULTAS TEKNOLOGI KELAUTAN ITS
JURUSAN TEKNIK PERKAPALAN

PROSES VERBAL UJIAN TUGAS AKHIR (NA 1701)

1. Nama mahasiswa : Achmad Fadjdar.....
2. N.R.P. : 4904100339.....
3. Semester : ~~2004~~ / Genap *) 1995. / 1996..
4. Hari / Tanggal : Selasa, 06 Agustus 1996.....
5. Waktu yang disediakan : 90 (sembilanpuluhan) menit
6. Waktu ujian : Pukul . . . 09.00. . . s/d Pukul . 10.30.....
7. Tim penguji :

	N a m a	Tanda Tangan
Ketua	: Ir. Soejitno.....	
Anggota	1. Ir. IGM. Sentosa.....	
	2. Ir. Muhammad Bakri ..	
	3. Ir. Sjariel Widjaja, Ph.D	
	4. Ir. Andjar Suharto ..	

8. Kejadian-kejadian penting selama ujian berlangsung :

9. Perbaikan yang harus dilakukan (maksimum 2 minggu):
- Perlu dilampirkan out / input kebutuhan produk dari kapal dan pelabuhan lainnya.
 - Data : tidak yang perlu misalkan ditarik antara darat, pelajaran dibandingkan bpl fally y lais.
 - Penyempurnaan tabel : yg ada & daftar isi.
 - Penyempurnaan kesimpulan.
 - Penyempurnaan saran.

Surabaya, 06 Agustus 1996
Ketua Tim Penguji


Ir. Soejitno,.....

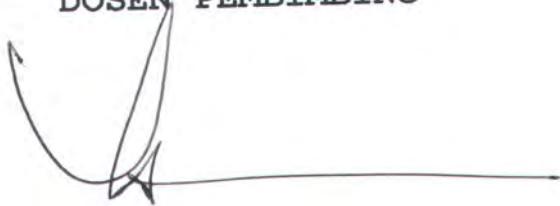
*) = Coret yang tidak perlu

LEMBAR PENGESAHAN

**STUDI MENGENAI PELAYARAN LOKAL
DAN PELAYARAN PERINTIS PADA RUTE
PERINTIS 12 KUPANG-LABUAN BAJO
DI PROPINSI NUSA TENGGARA TIMUR**

MENYETUJUI,

DOSEN PEMBIMBING

A handwritten signature consisting of several loops and a horizontal line extending to the right.

IR. MUHAMMAD BAKRI

NIP. 130286694

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR PETA

ABSTRAK

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang	5
1.2. Tujuan	7
1.3. Batasan Masalah	8
1.4. Metodologi Penulisan	9

**BAB II TINJAUAN KEADAAN ARMADA PELAYARAN PERINTIS DAN
PELAYARAN LOKAL**

2.1. Armada Pelayaran Perintis	11
2.1.1. Karakteristik Angkutan Perintis	12
2.1.2. Keadaan Trayek Armada Perintis	14
2.2. Armada Pelayaran Lokal	18
2.3. Hubungan Armada Perintis dengan Pelayaran Lokal	20
2.4. Keadaan Fasilitas Pelayaran Lokal dan Perintis	25
2.4.1. Fasilitas Alat Angkut	25
2.4.2. Fasilitas Terminal	27
2.4.3. Keadaan Iklim yang Turut Mempengaruhi Trayek Pelayaran	28

BAB III KARAKTERISTIK DAERAH

3.1. Identifikasi Wilayah	30
3.2. Keadaan Penduduk Masing-masing Wilayah	45
3.3. Perkiraan Jumlah Konsumsi	49

**BAB IV PENILAIAN TERHADAP ADANYA PELAYARAN PERINTIS
DENGAN PELAYARAN LOKAL YANG SUDAH ADA**

4.1. Kemampuan Angkut Armada Perintis	62
4.2. Peranan Trayek Pelayaran Lokal Sebelum Adanya Perintis	66

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN	69
5.2. SARAN	71

LAMPIRAN

1. LAMPIRAN KONTRAK KERJA	
2. LAMPIRAN DATA ARMADA PENYEGERANGAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel I.1. Pendapatan domestik regional bruto	5
Tabel II.2.1.2.a. Tiga rute perintis	16
Tabel II.2.1.2.b. Tabel silang arus barang dan penumpang	17
Tabel II.2.2.a. Tiga jenis pelayaran	19
Tabel II.2.3.a. Pelayaran perintis dan penyeberangan	22
Tabel II.2.3.b. Jadwal perintis dan penyeberangan	24
Tabel II.2.4.a. Tonnase total seluruh pelayaran	25
Tabel II.2.4.b. Tonnase kapal-kapal pelayaran lokal yang melayari daerah Rute - 12	26
Tabel II.3.2.a. Perkembangan penduduk	46
Tabel II.3.2.b. Jumlah penduduk masing-masing kabupaten	47
Tabel II.3.2.c. Besarnya jumlah penduduk untuk masing-masing wilayah yang dilalui Rute-12	48
Tabel III.3.a. Besar konsumsi	49
Tabel III.3.b. Jumlah konsumsi per kabupaten	50
Tabel III.3.c. Tabel jumlah konsumsi daerah yang dilalui rute 12 per tahun	52
Tabel III.3.d. Tabel jumlah konsumsi per daerah yang telah dikurangi jumlah hasil produksi	53
Tabel III.4.a. Kapasitas rata-rata hasil produksi	56
Tabel IV.1.a. Jarak pelayaran armada penyeberangan dan perintis	63
Tabel IV.2. Kemampuan angkut kapal perintis	65
Tabel IV.4. Besarnya kemampuan angkut armada lokal	68

DAFTAR PETA

	Halaman
Peta I.1. Peta wilayah Nusa Tenggara Timur	6
Peta II.3. Peta trayek pelayaran lokal	23
Peta III.3. Peta distribusi penduduk	51
Peta III. Peta rata-rata hasil produksi	57
Peta IV.1.a. Peta potensi hasil pertanian	64

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT, karena atas berkah dan rahmat-Nya maka Tugas Akhir dengan judul Studi Mengenai Pelayaran Lokal dan Pelayaran Perintis pada Rute Perintis-12 di Nusa Tenggara Timur ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya. Penulisan tugas akhir ini merupakan suatu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana pada jurusan Teknik Perkapalan Fakultas Teknologi Kelautan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.

Dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

- ◆ Bapak Ir. Santoso Tondohartono; Dekan Fakultas Teknologi Kelautan ITS.
- ◆ Bapak Ir. Sujitno; Ketua Jurusan Teknik Perkapalan FTK-ITS.
- ◆ Bapak Ir. Andjar Suharto; Sekretaris Jurusan Teknik Perkapalan FTK-ITS.
- ◆ Bapak Ir. Muhammad Bakri ; Dosen Pembimbing dalam penulisan tugas akhir ini.
- ◆ Bapak Digul Siswanto, MSc.; Dosen Wali penulis.
- ◆ Segenap staf pengajar di Fakultas Teknologi Kelautan atas gemblengannya selama ini.
- ◆ Pimpinan PT. KUAT Surabaya
- ◆ Perwakilan Propinsi Nusa Tenggara Timur di Jakarta
- ◆ Bapak Maman Darmawan, Pimpro Perintis
- ◆ Bapak Ir. Tjuk Sukardiman, Sekretaris Badan Litbang Departemen Perhubungan
- ◆ Yang Tercinta Ibu dan Babe,Yang tersayang Eni, Sidiq, Ayi dan Adi atas semua dorongan dan perhatian yang diberikan selama ini, sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik.
- ◆ Keluarga Taslim Ersam yang telah memberikan dorongan dan perhatian selama ini
- ◆ Igor, Kiki, Ivan,Aca dan Mentulnya, Aad dan seluruh anggota di Kertajaya yang telah menemani dan membantu di saat-saat kritis.
- ◆ Seluruh mahasiswa FTK , angkatan 90 (Rudi cs), Angkatan 91 (Aryo Cs) dan Angkatan 92 (Bagio cs) yang telah menemani dan membantu selama ini .
- ◆ Seluruh staff non pengajar di FTK ITS yang telah membantu
- ◆ RCTI,SCTV yang telah menemani dan menghibur dengan Seri A, Carling Premiere League,Euro 1992 , World Cup 1994, Euro 1996 dan semua acara olahraganya.

Penulis menyadari adanya beberapa kekurangan dalam penulisan tugas akhir ini, oleh sebab itu kritik dan saran membangun sangat diharapkan demi kesempurnaannya. Akhirnya

semoga tugas akhir dapat memberikan manfaat dan tambahan wawasan yang berguna bagi pembaca khususnya dan tanah air tercinta pada umumnya.

Surabaya , Juli 1996

Penulis

ABSTRAK

Armada perintis adalah armada yang disubsidi pemerintah untuk menghubungkan daerah-daerah yang belum berkembang. Untuk kawasan Timur Indonesia yang sedang giat-giatnya dibangun, armada perintis merupakan salah satu tulang punggung perekonomian. Akan tetapi untuk Propinsi Nusa Tenggara Timur, peranan armada perintis tidak seperti propinsi-propinsi lain di kawasan Indonesia Bagian Timur. Dalam operasinya armada perintis di kawasan Nusa Tenggara Timur sering mengalami kekosongan muatan. Hal tersebut sangatlah menarik untuk ditinjau kembali, mengingat subsidi yang diberikan pemerintah cukup besar. Apakah memang armada perintis sudah tidak diperlukan lagi di Nusa Tenggara Timur. Dalam tugas akhir ini akan diadakan penilaian terhadap pelayaran perintis dan pelayaran lokal pada Rute Perintis-12 di Propinsi Nusa Tenggara Timur.

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG

Selama Pembangunan Jangka Panjang Pertama (PJP I) telah banyak keberhasilan yang dicapai, berbagai sektor mengalami pertumbuhan dan peningkatan, perekonomian juga meningkat dengan pertumbuhan rata-rata 5-6% per tahun. Sektor transportasi juga mengalami peningkatan yang ditandai oleh antara lain waktu tempuh yang menurun, frekwensi angkutan meningkat, dan jangkauan pelayanan yang semakin luas, dan hampir semua wilayah berhasil dihubungkan dengan pelayanan transportasi baik secara komersial ataupun secara perintis. Laju tumbuh sektor transportasi selama PJP I mencapai 8,3% per tahun atau diatas rata-rata PDB 5-6% per tahun, hal ini berarti sektor transportasi meningkat dari 2,8 % pada awal menjadi 8,3 % pada akhir PJP I.

Secara sepintas jika melihat angka-angka yang tertera diatas maka kita akan melihat bahwa pertumbuhan sektor transportasi sudah cukup baik. Bila kita tinjau lebih dalam lagi akan terlihat, bahwa untuk Kawasan Timur Indonesia(KTI) sektor tranportasi masih belum memadai. Memang selama ini pembangunan lebih banyak dilakukan di Kawasan Barat Indonesia (KBB), karena memang lebih banyak penduduknya dan lebih dekat dengan

pusat pemerintahan sehingga memudahkan kontrolnya. Akan tetapi cepat atau lambat daerah-daerah penghasil pangan di KBB akan semakin berkurang lahannya sehingga hasil produksinya berkurang. Menyadari hal tersebut maka pemerintah mencanangkan program pembangunan untuk kawasan KTI, sehingga pembangunan akan lebih merata. Dalam tugas akhir ini daerah yang akan ditinjau adalah Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) . Dimana akan ditinjau kebijaksanaan yang selama ini telah dilakukan pemerintah untuk sektor transportasi, dalam hal ini sektor transportasi laut.

Penjabaran pelaksanaan pembangunan sektor perhubungan selama PELITA V di propinsi NTT yang penekanannya pada aspek pemerataan pembangunan prasarana dan sarana perhubungan. Agar pelayanan jasa perhubungan dapat menjangkau daerah-daerah dan pulau-pulau terpencil di wilayah propinsi NTT.

Dampak hasil pembangunan prasarana dan sarana perhubungan adalah semakin tingginya mobilitas barang dan manusia dari maupun ke propinsi NTT, munculnya daerah-daerah pertanian baru serta peningkatan produksi daerah, adanya perbaikan distribusi pendapatan lingkungan hidup

Dan untuk jasa perhubungan selama kurun waktu PELITA V telah mengalami pertumbuhan rata-rata 9,67% per tahun untuk angkutan barang dan 13,96% per tahun

untuk angkutan penumpang. Keberhasilan ini tidak terlepas dari adanya perbaikan serta peningkatan fasilitas prasarana dan sarana perhubungan karena pertumbuhan propinsi NTT yang merupakan permintaan turunan dari pertumbuhan di sektor perhubungan.

Dengan adanya perkembangan diberbagai bidang prasarana dan sarana perhubungan , semakin bertambahnya minat-minat usaha untuk mengelola dan mengeksplorasi berbagai potensi yang tersedia di propinsi NTT pada beberapa sektor, baik yang berskala kecil, menengah maupun besar.

Daerah Nusa Tenggara Timur adalah daerah kepulauan yang terdiri dari 557 buah pulau. Luas wilayah daratan Nusa Tenggara Timur adalah sebesar $\pm 47.349,9 \text{ Km}^2$, sedangkan luas perairannya adalah sebesar $\pm 200.000 \text{ Km}^2$. Jarak antara daerah paling utara dengan daerah paling selatan adalah 340 km, sedangkan jarak antara daerah/pulau paling barat dengan daerah/pulau paling timur adalah 640km. Karena Nusa Tenggara Timur adalah daerah kepulauan dan jarak antar pulau berjauhan, maka jelas untuk kelancaran pengangkutan baik barang maupun manusia peranan transportasi laut memegang peranan yang penting.

Struktur ekonomi daerah Nusa tenggara Timur berorientasi kepada ekspor, yakni hampir 50% pendapatan daerah berasal dari sektor pertanian. Dan hampir seluruh hasil produksi diekspor. Dengan demikian

apabila keadaan transpor yang menghubungi daerah-daerah pertanian dengan tempat-tempat konsumsi tidak baik maka kegiatan pertanian yang akan menderita karena daerahnya sulit dicapai, sehingga mengalami kesulitan dalam memasarkan hasil produksinya. Dengan melihat struktur ekonomi seperti diatas maka peranan transportasi laut memegang peranan yang penting. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel I.1

Menyadari akan akan pentingnya mengembangkan potensi pembangunan di propinsi NTT, maka Pemda tingkat I propinsi NTT mencanangkan 7 program strategis yang terdiri dari:

- ♦ pengembangan SDM
- ♦ penanggulangan kemiskinan
- ♦ pembangunan ekonomi
- ♦ pengembangan dan pemanfaatan IPTEK
- ♦ pengembangan sistem perhubungan
- ♦ kepariwisataan

Dalam menghadapi berbagai masalah tersebut, dewasa ini pemerintah pusat telah menerapkan suatu kebijaksanaan mengenai diselenggarakannya proyek armada pelayaran perintis, untuk beberapa daerah di Indonesia termasuk Nusa Tenggara Timur. Armada ini mempunyai tugas utama membantu mengembangkan daerah-daerah yang lemah ekonominya dengan jalan melancarkan pengangkutan

dan arus barang , guna meningkatkan hasil produksi setempat, selain membantu roda pemerintahan daerah.

TABEL I.1

**Product Domestic Regional Bruto Nusa Tenggara Timur
Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Yang Berlaku
Tahun 1989 - 1993**

Sektor/Lapangan Usaha	1989	1990	1991	1992	1993
Pertanian	543.419.636	598.271.226	681.640.136	759.577.350	857.205.674
Pertambangan dan Penggalian	6.135.552	7.199.545	8.054.166	9.773.410	11.984.532
Industri	19.921.078	22.447.202	26.341.473	28.790.150	38.727.182
Listrik, Gas dan Air Minum	7.993.227	9.192.302	12.014.695	15.359.773	15.228.196
Bangunan/Konstruksi	39.355.188	44.241.634	50.201.090	60.966.041	71.503.270
Angkutan dan Komunikasi	122.137.496	141.446.194	166.927.413	189.048.170	231.261.017
Perdagangan	87.909.205	105.897.418	128.998.441	156.430.934	186.323.939
Bank dan Lembaga Keuangan	14.005.057	19.876.038	24.757.694	30.532.792	54.607.006
Lainnya					
Sewa Rumah	18.552.091	20.350.436	21.951.155	23.971.974	33.647.088
Pemerintahan	158.753.393	170.831.280	183.551.836	201.173.253	384.525.032
Jasa-jasa	23.254.320	24.076.289	27.524.293	30.964.201	38.733.779
P D R B	1.041.436.243	1.163.829.564	1.331.962.262	1.506.588.048	1.923.746.715

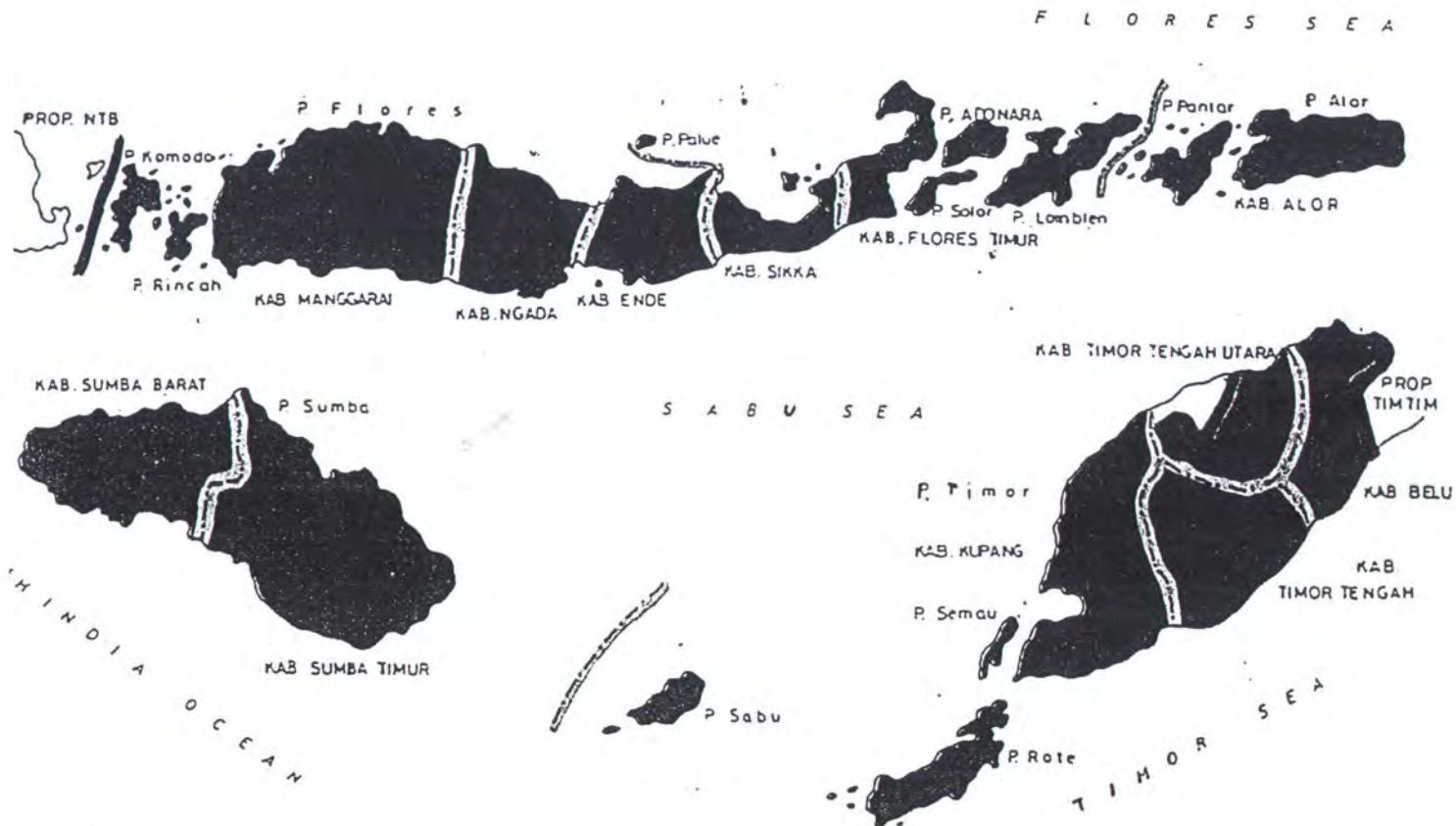
Sumber : Kantor Statistik Propinsi NTT. NTT Dalam Angka 1993

**Product Domestic Regional Bruto Nusa Tenggara Timur
Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan
Tahun 1989 - 1993**

Sektor/Lapangan Usaha	1989	1990	1991	1992	1993
Pertanian	340.863.556	356.998.308	372.126.986	385.429.192	410.177.448
Pertambangan dan Penggalian	3.719.989	4.005.613	4.322.677	4.864.914	5.481.853
Industri	13.059.570	14.051.902	15.161.703	15.719.197	20.130.811
Listrik, Gas dan Air Minum	4.488.409	4.584.143	5.603.698	6.551.057	6.525.331
Bangunan/Konstruksi	23.717.801	25.306.220	27.126.396	30.365.830	32.453.218
Angkutan dan Komunikasi	80.958.537	87.749.968	96.010.095	101.641.185	102.037.179
Perdagangan	56.902.891	64.062.448	70.086.849	78.469.752	86.301.413
Bank dan Lembaga Keuangan	8.867.035	11.435.091	12.870.524	14.566.250	24.738.782
Lainnya					
Sewa Rumah	11.282.911	11.808.770	12.000.726	12.246.861	12.716.636
Pemerintahan	108.767.978	112.787.691	116.926.540	122.391.687	176.378.393
Jasa-jasa	14.877.970	15.094.936	16.160.460	17.038.606	17.856.598
P D R B	667.506.647	707.885.095	748.402.654	789.284.531	900.097.662

Sumber : Kantor Statistik Propinsi NTT. NTT Dalam Angka 1993

**GAMBARAN UMUM
PROVINSI DAERAH TINGKAT I NUSA TENGGARA TIMUR
SKALA : 1 : 2.816.000**

**KETERANGAN :**

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Ibukota Kabupaten
- Ibukota Propinsi

- | | | |
|----------------------------|---|----------------------------|
| a. Luas Daratan | : | 47.349,9 Km ² |
| b. Luas Lautan | : | 200.000,0 Km ² |
| c. Penduduk | : | |
| d. Mata pencaharian | : | Pertanian Rakyat |
| e. Pendapatan per Kapita : | | |
| | | Tahun 1992 : Rp. 466.110,- |
| | | Tahun 1993 : Rp. 541.139,- |
- f. Pemerintahan :
- 12 Kabupaten
 - 1 Kota Administratif
 - 114 Kecamatan
 - 47 Perwakilan Kecamatan
 - 1.743 Desa dan Kelurahan

Sehubungan dengan adanya armada perintis ini dalam kenyataannya terjadi beberapa macam masalah, antara lain sering kosongnya armada ini dalam operasinya dan terbatasnya fasilitas pelabuhan untuk melayani armada ini pada daerah-daerah yang harus dilalui,(termasuk daerah-daerah yang tidak mempunyai fasilitas pelabuhan sama sekali). Hal ini perlu mendapat perhatian, karena subsidi yang diberikan oleh pemerintah untuk armada perintis cukup besar. Maka dari itu penulis berharap dengan tugas akhir ini dapat memberi masukan kepada pihak yang berwenang dalam menghadapi masalah tersebut.

I.2 TUJUAN

Tujuan dari tugas akhir ini adalah mengadakan penilaian terhadap keberadaan armada perintis pada rute 12 (Kupang - Labuhan Bajo) pada daerah Nusa Tenggara Timur terhadap keberadaan pelayaran lokal.

Seperti telah disebutkan diatas bahwa dalam operasinya armada perintis sering mengalami kekosongan serta terbatasnya fasilitas pelabuhan pada daerah yang harus disinggahi. Ini dapat kita lihat dari tabel silang arus barang untuk rute 12 (Kupang -Labuhan bajo). Hal tersebut sangat menarik untuk ditinjau kembali, apakah kekosongan armada perintis tersebut terjadi akibat persaingan dengan armada lokal atau

akibat penempatan armada perintis tersebut memang kurang tepat .

Dari hasil studi ini nanti diharapkan akan mampu tercipta suatu sistem transportasi yang lebih baik, sehingga dapat membantu kelancaran roda pemerintahan daerah. Sehingga hasil studi ini dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak pengambil keputusan, baik itu pihak pemerintah pusat ataupun pihak pemerintah daerah.

I.3 BATASAN MASALAH

Dalam pemecahan masalah yang terjadi pada armada pelayaran baik perintis maupun lokal, perlu diambil beberapa batasan dan asumsi untuk mengeliminir permasalahan agar tidak terlalu melebar serta diperoleh hasil analisa yang mendekati keadaan sebenarnya.

Masalah yang akan dibahas adalah:

- ◆ tinjauan terhadap keberadaan armada perintis dan armada lokal pada masa sekarang
- ◆ tinjauan terhadap fasilitas transportasi laut
- ◆ tinjauan terhadap karakteristik daerah yang dilalui

Beberapa pembatasan dan asumsi yang dianggap perlu:

- ◆ Rute yang ditinjau adalah rute 12 yang melayari Kupang-Ndao-Sabu-Raijua-Ende-Maumbawa-Aimere-Waingapu- Waikelo-Labuhan Bajo (pulang-pergi).
- ◆ Sigi-sigi identifikasi data penunjang evaluasi didapatkan hanya melalui sampel data sekunder dari instansi-intansi terkait karena keterbatasan informasi di lapangan.
- ◆ Jenis muatan yang akan ditinjau adalah beras untuk konsumsi penduduk, karena berdasarkan data yang ada merupakan kebutuhan yang paling pokok untuk konsumsi sehari-hari penduduk di propinsi NTT. Sedangkan untuk hasil produksi, jenis muatan yang ditinjau adalah hasil pertanian(kecuali hasil kelautan).

I.4 METODOLOGI PENULISAN

Untuk tercapainya maksud dan tujuan dari tugas akhir ini maka urutan pembahasan dibagi dalam tahap-tahap berikut, yaitu:

- ◆ Tahap pertama : menentukan (identifikasi) tujuan dasarnya (basic goals)
- ◆ Tahap kedua : Tinjauan terhadap keadaan armada perintis dan lokal

Beberapa pembatasan dan asumsi yang dianggap perlu:

- ◆ Rute yang ditinjau adalah rute 12 yang melayari Kupang-Ndao-Sabu-Raijua-Ende-Maumbawa-Aimere-Waingapu-Waikelo-Labuhan Bajo (pulang-pergi).
- ◆ Sigi-sigi identifikasi data penunjang evaluasi didapatkan hanya melalui sampel data sekunder dari instansi-intansi terkait karena keterbatasan informasi di lapangan.
- ◆ Jenis muatan yang akan ditinjau adalah beras untuk konsumsi penduduk, karena berdasarkan data yang ada merupakan kebutuhan yang paling pokok untuk konsumsi sehari-hari penduduk di propinsi NTT. Sedangkan untuk hasil produksi, jenis muatan yang ditinjau adalah hasil pertanian(kecuali hasil kelautan).

I.4 METODOLOGI PENULISAN

Untuk tercapainya maksud dan tujuan dari tugas akhir ini maka urutan pembahasan dibagi dalam tahap-tahap berikut, yaitu:

- ◆ Tahap pertama : menentukan (identifikasi) tujuan dasarnya (basic goals)
- ◆ Tahap kedua : Tinjauan terhadap keadaan armada perintis dan lokal

- ◆ Tahap ketiga : Tinjauan terhadap karakteristik daerah
- ◆ Tahap keempat : penilaian terhadap keadaan armada perintis
- ◆ Tahap kelima : kesimpulan dan saran

Metodologi penulisan yang dipergunakan adalah:

- ◆ Sigi lapangan

Metodologi ini dilaksanakan dengan cara pengumpulan data- data tertulis yang sudah ada serta beberapa wawancara dengan pihak terkait dan berkompeten

- ◆ Analisa data

Data-data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan perhitungan dianalisa untuk dinilai dan untuk selanjutnya dapat ditarik suatu kesimpulan yang merupakan tujuan dari hasil penulisan tugas akhir ini

- ◆ Studi literatur

Yang secara teoritis dapat diperoleh dari kepustakaan maupun dari bahan-bahan perkuliahan , dimana hal ini sangat membantu dalam penyusunan tugas akhir ini nanti.

BAB II

TINJAUAN KEADAAN ARMADA PERINTIS DAN ARMADA LOKAL

2.1 ARMADA PELAYARAN PERINTIS

Pengertian armada pelayaran perintis adalah suatu subsistem dari sistem angkutan laut nasional yang diselenggarakan oleh pemerintah dengan menunjuk beberapa perusahaan pelayaran, salah satunya adalah PT. KUAT yang juga ikut berperan dalam memperlancar mobilitas manusia dan barang, terutama moda transportasi laut yang teratur.

Dalam pelaksanaan angkutan laut perintis tersebut pemerintah memberikan subsidi operasi kepada armada perintis dari dana APBN, melalui DIP armada perintis pada setiap tahun anggaran dengan :

a. Maksud :

melayani kebutuhan jasa angkutan laut bagi daerah-daerah terpencil dan belum berkembang.

b. Tujuan :

mendorong dan mengembangkan daerah, peningkatan dan pemerataan ekonomi serta menjaga kestabilan politik nasional yang mantap.

c. Sasaran :

Penyediaan pelayanan jasa angkutan laut secara terpadu, tertib, lancar, aman ,nyaman dan efektif (memenuhi faktor keselamatan pelayaran) dalam rangka menunjang:

1. Mobilitas penduduk.
2. Administrasi pemerintahan
3. Pembangunan, perdagangan pada umumnya dan pelayaran perintis pada khususnya, yang pada pelaksanaannya dilakukan secara terpadu dengan sub sistem perhubungan laut dan moda transportasi lainnya sehingga secara bertahap dapat dilayari oleh pelayaran yang bersifat komersil.

2.1.1 KARAKTERISTIK ANGKUTAN PERINTIS

sehubungan dengan pencapaian maksud, tujuan serta sasaran tersebut, maka penyelenggaraan angkutan laut perintis mempunyai tujuan yang berbeda dengan angkutan laut lainnya dan sebagai suatu proyek " Pengadaan Jasa Angkutan " berbeda pula dengan proyek-proyek fisik (bangunan, pengadaan atau pembelian barang) dan proyek jasa lainnya karena :

- ♦ Angkutan laut perintis diselenggarakan oleh pemerintah yang pelaksanaannya berupa subsidi operasi dana APBN.

- ♦ Jenis pelayarannya dilaksanakan secara tetap dan teratur (regular liner service)
- ♦ Pengadaan pekerjaan jasa angkutan laut perintis ini harus dilaksanakan penuh sepanjang tahun/hari kalender (mulai tanggal 1 April tahun berjalan sampai 31 Maret tahun berikutnya) dan berlanjut sampai subsidi mengecil dan mencapai titik impas (break event point)
- ♦ Daerah-daerah operasinya meliputi daerah-daerah yang bereconomii lemah dan terpencil serta jalur pelayaran yang belum komersial
- ♦ Jenis pelayaran yang dibutuhkan adalah kapal yang dapat mengangkut barang dan penumpang serta ukuran kapal relatif kecil dibawah 1000 DWT
- ♦ Selain strategis dalam pemerataan pembangunan nasional juga bersifat lintas sektoral serta multi moda transport dan menghubungkan beberapa daerah atau antar wilayah.

Sedangkan hari operasi dari kapal perintis tersebut adalah:

- 1 Jumlah realisasi hari operasi kapal selama 1 tahun/ 365 hari
- 2 Jumlah hari labuh (port days) yang harus direalisasikan

- a) jumlah hari labuh di pangkalan, target rata-rata ditentukan 3 hari
- b) Jumlah hari labuh di pelabuhan singgah , target rata-rata ditentukan 6 jam.

2.1.2 KEADAAN TRAYEK ARMADA PERINTIS

Rute/trayek armada perintis telah ditentukan sesuai dengan ketentuan yang telah ditentukan oleh Ditjen Perhubungan Laut, dimana usulan trayek didapat dari Pemda kemudian usulan ini diteruskan ke Ditjen Perla. Dari Ditjen perla ini kemudian usulan trayek tersebut dikaji kembali untuk kemudian dibuatkan SK Trayeknya. Untuk daerah NTT telah disusun 3 rute perintis (lihat tabel 2.1.2a).Dalam operasinya armada perintis harus sesuai dengan jadwal dan rute yang telah ditetapkan . Apabila ada penambahan/perubahan trayek harus seijin Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

Untuk melihat bagaimana keadaan angkutan penumpang dan barang kita dapat melihat dari tabel silang arus barang dan penumpang (tabel 2.1.2b).Dari tabel tersebut kita dapat melihat bahwa untuk rute 12 sering terjadi kekosongan baik penumpang maupun barang. Hal tersebut sangat menarik untuk ditinjau kembali, karena bagaimanapun juga tarif angkutan perintis jauh lebih murah daripada angkutan laut lainnya. Selain itu angkutan perintis juga mempunyai jadwal yang teratur,

karena terikat dengan perjanjian kerja(lihat lampiran 1). Dengan kata lain angkutan perintis lebih baik dari dari segi manajemen dan administrasi.

Besarnya subsidi yang diberikan oleh pemerintah untuk biaya operasional 1 buah kapal perintis pada rute/trayek 12 adalah Rp. 1.666.500,- perhari(lihat tabel 2.1.2b) . Subsidi ini diberikan untuk kapal perintis yang melalui rute 12 (Kupang-Labuhan Bajo). Dan subsidi tersebut masih cukup rendah jika dibandingkan anggaran subsidi maksimum sebesar Rp. 2.000.000,-. Untuk lebih jelasnya mengenai aturan pemberian subsidi tersebut bisa dilihat dari perjanjian kontrak kapal perintis pada lampiran.

Sektor tranportasi laut di NTT tidak dilayani oleh angkutan perintis saja, selain armada perintis ada juga pelayaran lokal. Dan pelayaran lokal ini mempunyai armada yang jauh lebih besar dari armada perintis. Untuk melihat bagaimana peranan dari rute 12 ini apakah seimbang/proporsional ditinjau dari segi ekonomi atau sosial, dengan daerah-daerah yang dilayarnya akan dibahas pada pembahasan selanjutnya.

TABEL 2.1.2.A

1	2	3	4	5	6	7	8
9.	K U P A N G	R-13	KUPANG-72-NDAO-64-SABU-24-RAIJUA-105-ENDE- 38-MAUM 1.258 BAWA-26-AIMERE-138-WAINGAPU-84- WAIKELO-78-LABUHAN: BAJO-78-WAIKELO-84-WAINGAPU-138-AIMERE-26-MAUMBAWA: -38-ENDE-105-RAIJUA-24-SABU-64-NDAO-72-KUPANG.	500 DWT / GT 325 COASTER	14 HARI	26 VOY	
		R-14	KUPANG-124-KALABAHİ-72-MARITAIM-34-DILI-44-LIRANG- 783 82-KISAR-48-WETAR-48-KISAR-100-DILI-34-MARITAIM-72: -KALABAHİ-125-KUPANG.	500 DWT / GT 325 COASTER	12 HARI	30 VOY	
		R-15A	KUPANG-124-LARANTUKA-12-MANANGA/SOLOR-6-WAIWERANG- 876 28-LEWOLEBA-40-BALAURING-68-BARANUSA-45-KALABAHİ - 108 -DILI-58 -ATAPUPU-64-KALABAHİ-45-BARANUSA -68- BALAURING-40-LEWOLEBA-28-WAIWERANG-6-MANANGA/SOLOR: -12-LARANTUKA-124-KUPANG.	--\/ 500 DWT / > GT 325 COASTER	12 HARI	--\/ 15 > VOY	
		R-15B	KUPANG-194-MAUMERE-37-PALUE-27-MARAPOKOT-57-REO-52: -LABUHAN BAJO-76-BIMA-76-LABUHAN BAJO-52-REO-57-MA: RAPOKOT-27-PALUE-37-MAUMERE-194-KUPANG.	--/	12 HARI	--/	
10.	D I L I	R-16	DILI-95-COM-95-DILI-91-OEKUSI-85-KALABAHİ-65- 1.592 WAIWERANG-97-REO-192-BONERATE-66-TANAHJAMPEA-37- SELAYAR-68-UJUNG PANDANG / BIRINGKASI PP.	750 DWT / GT 480 COASTER	18 HARI	20 VOY	
		R-17	DILI-95-COM-95-DILLI-58-ATAPUPU-36-OEKUSI-235-LEWO 1.916 LEBA-190-CALABAI-50-BADAS-199-MENENG/SURABAYA PP.	750 DWT / GT 480 COASTER	20 HARI	18 VOY	

TABEL 2.1.2.B

2.2 ARMADA PELAYARAN LOKAL

Armada pelayaran lokal untuk daerah NTT pada umumnya untuk keperluan distribusi dan akumulasi. Dengan demikian pelayaran lokal berfungsi sebagai alat penghubung antara pelabuhan mainport dengan pelabuhan outport. Disamping itu pelayaran lokal juga berfungsi untuk melayani kebutuhan angkutan (feeder service) bagi pelayaran dalam negeri di pelabuhan samudera.

Dalam trayek pelayaran lokal ini, pelayaran Dalam Negeri dan pelayaran rakyat yang turut ambil bagian ternyata cukup besar andilnya dalam mengatasi hubungan antar pulau. Walaupun dalam operasinya kelancarannya sangat dipengaruhi oleh musim. Selain pelayaran Dalam negeri dan pelayaran rakyat transportasi antar pulau untuk daerah NTT juga dilayani oleh Armada penyeberangan ASDP. Armada penyeberangan tersebut ternyata juga mempunyai andil yang cukup besar dalam mengatasi hubungan antar pulau. Maka untuk melihat bagaimana peranan pelayaran lokal untuk daerah NTT, perlu dilihat ketiga jenis pelayaran tersebut. (lihat tabel 2.2a)

TABEL 2.2.A

Jenis pelayaran	Jumlah tonase (dwt)	Sistem pelayaran
Pelayaran Rakyat	1,800	Tramper
Armada Penyeberangan	4,800	Liner (Trayek)
Pelayaran Dalam Negeri	900	Tramper
Pelayaran perintis	500	Liner (trayek)

Kalau dilihat sistemnya, sesuai dengan ketetapan Dirjen Perla maka rute untuk pelayaran lokal adalah pelayaran trumper. Dimana yang termasuk dalam sistem tersebut adalah pelayaran dalam negeri dan pelayaran rakyat. Hal ini dilakukan untuk menarik minat pengusaha pelayaran, selain juga disebabkan pengaruh iklim. Iklim mempunyai pengaruh pada pelayaran lokal, karena sebagian besar kapal-kapal pelayaran lokal mempunyai tonase kecil. Sedangkan untuk kapal-kapal penyeberangan mempunyai jadwal dan rute yang tetap, walaupun frekwensinya masih sangat sedikit.

Sehingga untuk daerah NTT ternyata ada tiga sistem trayek pelayaran lokal yaitu sistem trayek tramp, sistem trayek khusus untuk armada perintis dan sistem trayek khusus penyeberangan. Sehingga bisa dilihat secara sepintas terjadi persaingan untuk mencari muatan yang cukup ketat. Karena selain pelayaran lokal khusus untuk daerah NTT, masih ada kapal-kapal lain dari pelayaran dalam negeri yang melayari daerah NTT. Oleh sebab itu untuk pembahasan selanjutnya masalah dibatasi hanya untuk rute/trayek 12 Kupang - Labuhan Bajo.

2.3 HUBUNGAN ARMADA PERINTIS DENGAN PELAYARAN

LOKAL

Bila kita lihat dari tabel 2.3.a dan peta 2.3, maka ternyata tidak ada persamaan rute baik itu antara

armada perintis dengan pelayaran dalam negeri, maupun dengan armada penyeberangan. Akan tetapi ada beberapa pelabuhan yang dilalui oleh armada perintis maupun oleh armada penyeberangan. Kita juga bisa melihat bahwa angkutan laut yang lebih terjadwal adalah angkutan yang dibiayai oleh pemerintah, baik itu armada perintis maupun armada penyeberangan (tabel 2.3.b).

Armada perintis juga memiliki misi sosial dalam penentuan rute/trayeknya dan tarifnya. Sehingga daerah-daerah yang jarang dikunjungi oleh kapal pelayaran lokal kini bisa didatangi oleh armada perintis dengan misi sosial. Begitu juga daerah-daerah yang tidak bisa didatangi oleh kapal-kapal pelayaran lokal akibat iklim, kini bisa didatangi oleh armada perintis yang mempunyai bobot yang lebih besar. Hal ini perlu menjadi pemikiran lebih lanjut, karena jangan sampai kedatangan armada perintis justru merugikan pelayaran lokal non perintis.

Untuk masalah tersebut akan dibahas pada pembahasan selanjutnya. Karena bagaimanapun juga subsidi yang diberikan pemerintah tidak akan berlangsung selamanya. Sehingga jangan sampai nanti setelah subsidi dihentikan, daerah-daerah yang dilalui hanya yang menguntungkan.

**TABEL SILANG ARUS BARANG DAN PENUMPANG
MENURUT PELABUHAN ASAL DAN TUJUAN PADA TRAYEK R - 12
TAHUN ANGGARAN 1994/1995**

ASAL	TUJUAN	KUPANG		NDAO		SABU		RAIJUA	
		Penumpang	Barang	Penumpang	Barang	Penumpang	Barang	Penumpang	Barang
		94/95	94/95	94/95	94/95	94/95	94/95	94/95	94/95
Kupang				23	0	71	0	0	0
Ndao		104	0			6	0	0	0
Sabu		75	0	0	0			0	0
Raijua		0	0	0	0	13	0		
Ende		0	0	0	0	0	0	0	0
Aimerc		5	0	0	0	0	0	0	0
Waingapu		28	0	0	0	20	0	3	0
Maumbawa		0	0	0	0	0	0	0	0
Waikelo		0	0	0	0	0	0	0	0
Labuan Bajo		0	0	0	0	12	0	0	0
Jumlah		212	0	23	0	122	0	3	0

**TABEL SILANG ARUS BARANG DAN PENUMPANG
MENURUT PELABUHAN ASAL DAN TUJUAN PADA TRAYEK R – 12
TAHUN ANGGARAN 1994/1995**

**TABEL SILANG ARUS BARANG DAN PENUMPANG
MENURUT PELABUHAN ASAL DAN TUJUAN PADA TRAYEK R - 12
TAHUN ANGGARAN 1994/1995**

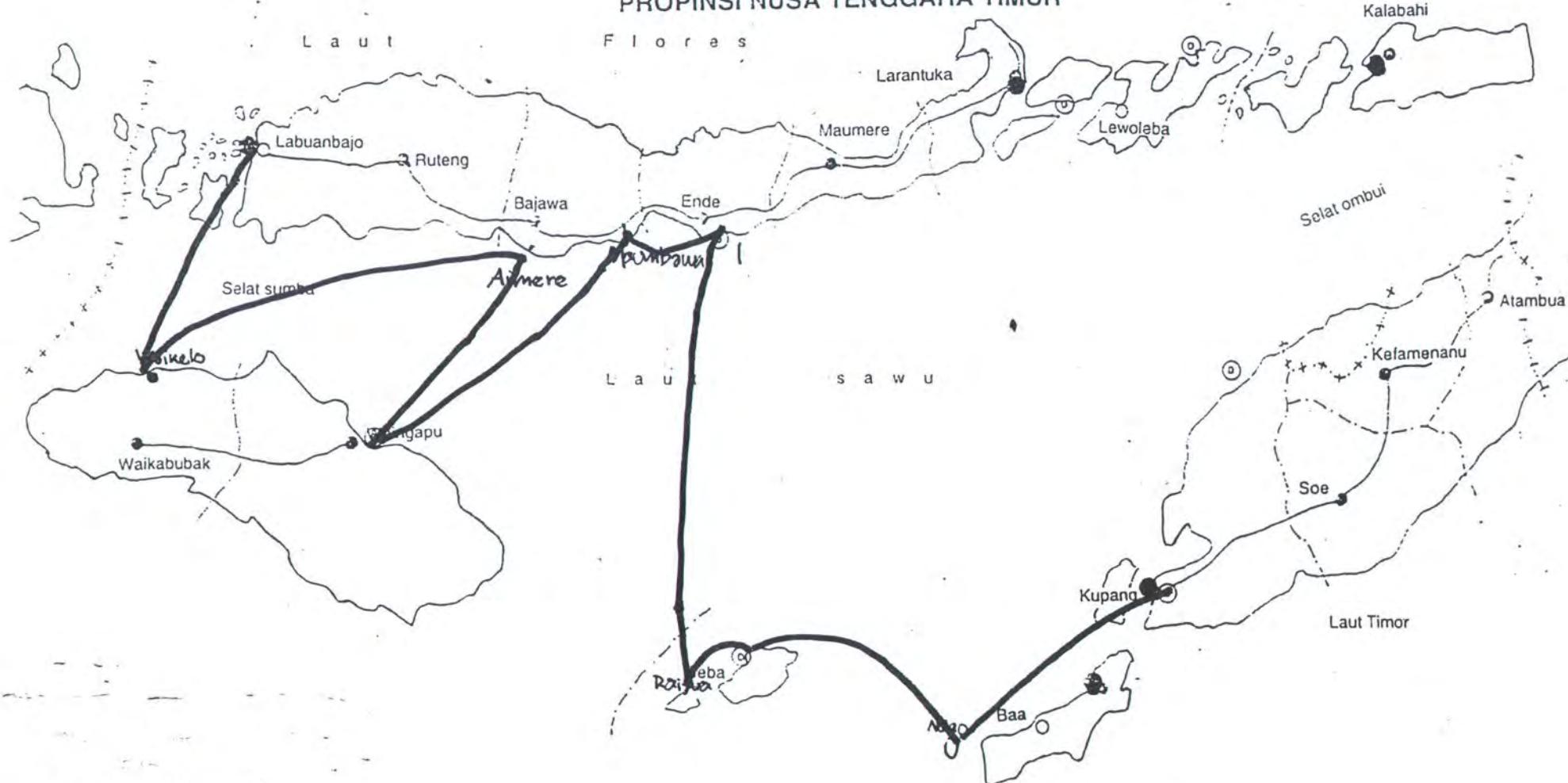
ASAL	TUJUAN	WAIKELO		LABUAN BAJO			
		Penumpang	Barang	Penumpang	Barang		
		94/95	94/95	94/95	94/95		
Kupang		1,714	0	0	0		
Ndao		0	0	0	0		
Sabu		0	0	0	0		
Raijua		0	0	0	0		
Ende		0	0	0	0		
Aimere		0	0	0	0		
Waingapu		31	0	4	0		
Maumbawa		0	0	46	0		
Waikelo				0	0		
Labuan Bajo		0	0	1	1		
Jumlah		1,745	0	50	0		

PETA 2.3

PETA TRAYEK PELAYARAN LOKAL

DAN PERINTIS

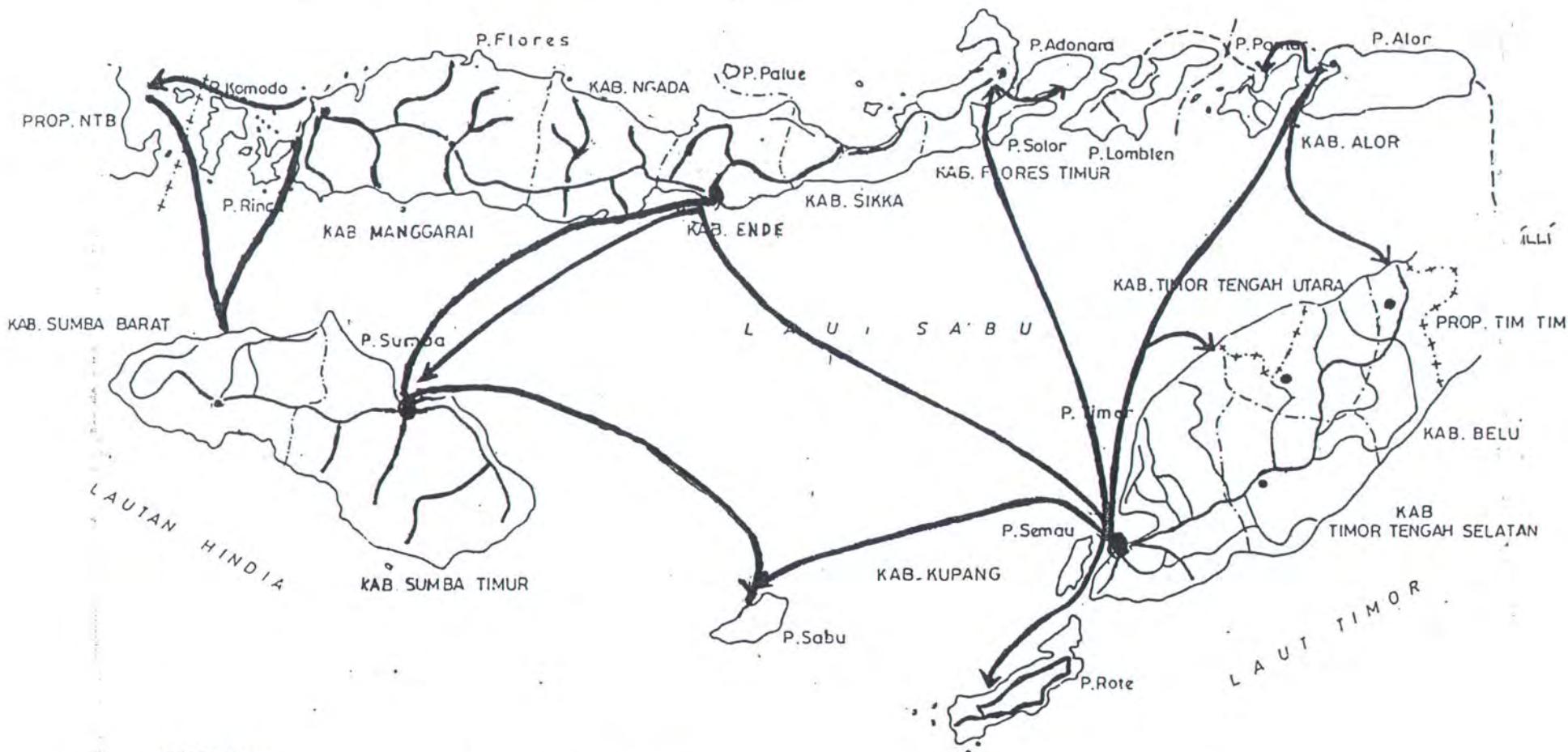
PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR



— Rute Perintis

PETA PERHUBUNGAN DARAT
PROVINSI DAERAH TINGKAT I NUSA TENGGARA TIMUR

L A U T F L O R E S



KETERANGAN :

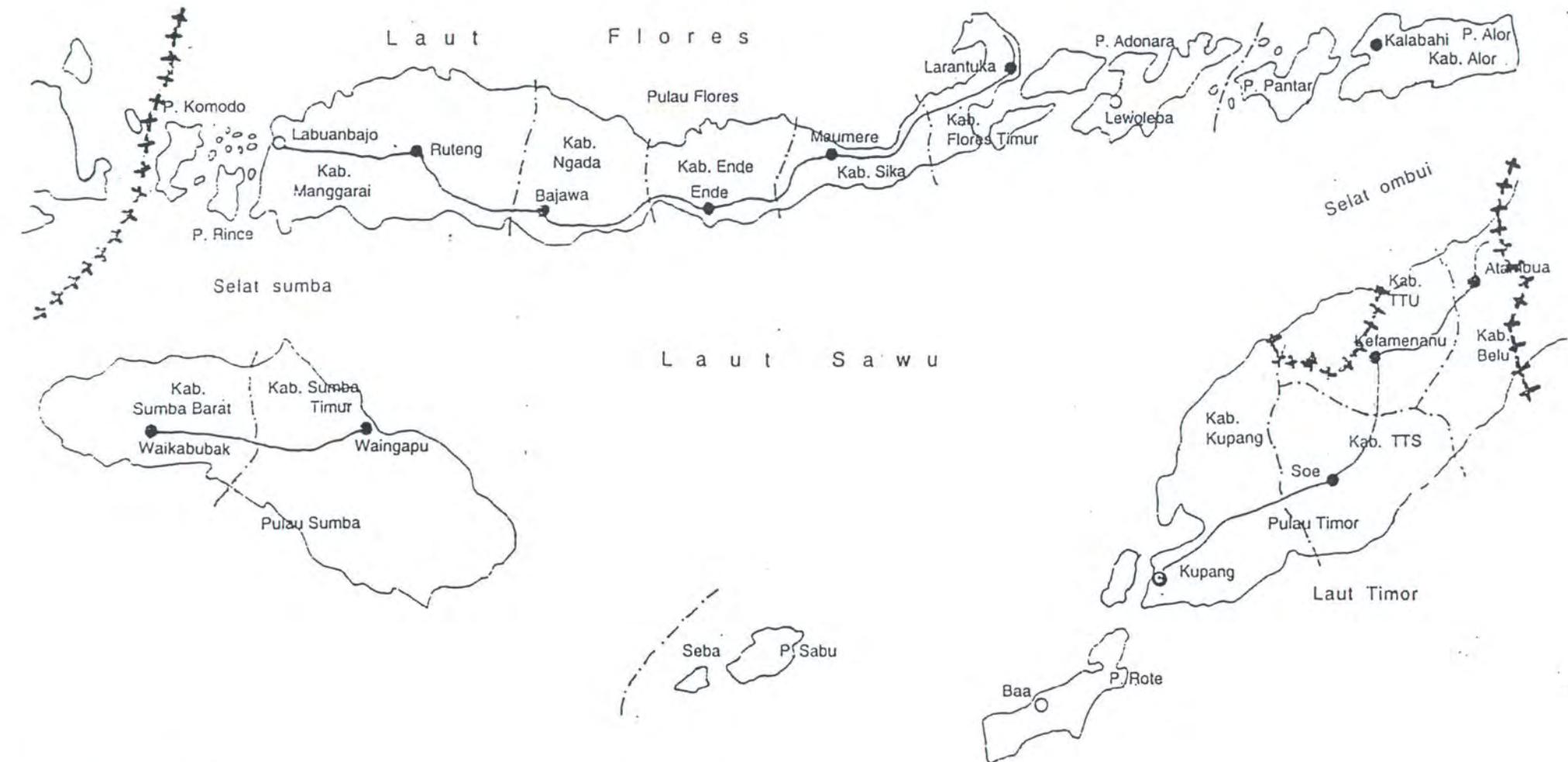
- [+---+] Batas Propinsi
- [----] Batas kabupaten
- Ibukota Kabupaten

- Jalan Negara
- Jalan Propinsi / Kabupaten
- Lintas Penyeberangan Yang Operasi

PETA III.4

PETA RATA-RATA HASIL PRODUKSI

PER KABUPATEN



KETERANGAN :

+++= Batas Propinsi

----- = Batas Kabupaten

◎ = Ibu Kota Propinsi

● = Ibu Kota Kabupaten

a. Luas Daratan : 47.349,9 Km²

e. Pendapatan Per Kapita :

- Akhir PELITA IV = Rp. 301.712,-
- Th. 1992/1993 = Rp. 466.240,-

f. Pemerintahan :

- 12 Kabupaten
- 1 Kota Administratif

TABEL 2.3.B

Jenis pelayaran	Rute	Jumlah voyage
Pelayaran Perintis	Kupang- Labuan Bajo	14 (14 hari/voyage)
Armada Penyeberangan	Kupang- Ende	117
	Kupang -Rote	641
	Kupang- Sabu	165
	Waingapu-Sabu	111
	Waingapu- Ende	119
	Waingapu - Aimere	117
	Labuan Bajo- Waikelo-Sape	500
	Labuan Bajo- Komodo-Sape	500

2.4 KEADAAN FASILITAS PELAYARAN LOKAL DAN PERINTIS

1. FASILITAS ALAT ANGKUT (KAPAL)

Pada pelayaran lokal jumlah tonase kapal-kapal yang melayari trayek lokal Maluku (termasuk armada penyeberangan) adalah sebesar (lihat tabel 2.4.A) . .

Sedangkan jumlah tonase kapal-kapal pelayaran lokal yang melayari daerah operasi NTT bagian barat (daerah operasi rute 12 Kupang-Labuhan Bajo) adalah sebesar lihat tabel 2.4.B) .

TABEL 2.4.A

Jenis pelayaran	Jumlah tonase (dwt)	Jumlah kapal
Pelayaran Rakyat	1,800	93 buah
Armada Penyeberangan	6,000	12 buah
Pelayaran Dalam Negeri	900	3 buah
Pelayaran perintis	1,500	3 buah

TABEL 2.4.B

Jenis pelayaran	Jumlah tonase (dwt)	Jumlah kapal
Pelayaran Rakyat	1,800	93 buah
Armada Penyeberangan	4,800	12 buah
Pelayaran Dalam Negeri	900	3 buah
Pelayaran perintis	500	3 buah

2. FASILITAS TERMINAL (PELABUHAN)

Sampai dengan Maret 1993, berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 35 tahun 1993, terdapat 35 pelabuhan Laut di propinsi Nusa Tenggara Timur yang tersebar di 29 lokasi, yaitu:

B. PERHUBUNGAN LAUT

1. Pelabuhan Laut

Sampai dengan akhir tahun 1993, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 1993, terdapat 35 Pelabuhan Laut di Propinsi Nusa Ténggara Timur yang tersebar di 29 Lokasi, yaitu :

a. 5 Pelabuhan Yang Diusahakan :

- 1) Tenau di Kabupaten Kupang.
- 2) Maumere di Kabupaten Sikka.
- 3) Waingapu di Kabupaten Sumba Timur.
- 4) Kalabahi di Kabupaten Alor.
- 5) Ippi di Kabupaten Ende.

b. 8 Pelabuhan Yang Tak Diusahakan :

- 1) Baa - Rote di Kabupaten Kupang.
- 2) Wini di Kabupaten Timor Tengah Utara.
- 3) Atapupu di Kabupaten Belu.
- 4) Larantuka di Kabupaten Flores Timur.
- 5) Aimere di Kabupaten Ngada.
- 6) Reo di Kabupaten Manggarai.
- 7) Labuan Bajo di Kabupaten Manggarai.
- 8) Waikelo di Kabupaten Sumba Barat.

c. 21 Satuan Kerja Pelabuhan :

- 1) Batutua - Rote di Kabupaten Kupang.
- 2) Pepela - Rote di Kabupaten Kupang.
- 3) OElaba - Rote di Kabupaten Kupang.
- 4) Ndao - Rote di Kabupaten Kupang.
- 5) Raijua - Sabu di Kabupaten Kupang.
- 6) Biu - Sabu di Kabupaten Kupang.
- 7) Naikliu di Kabupaten Kupang.
- 8) Maubawa di Kabupaten Ngada.
- 9) Maropokot di Kabupaten Ngada.
- 10) Mborong di Kabupaten Manggarai.
- 11) Nangalili di Kabupaten Manggarai.
- 12) Robek di Kabupaten Manggarai.
- 13) Rua di Kabupaten Sumba Barat.
- 14) Baing di Kabupaten Sumba Barat.
- 15) Waiwerang di Kabupaten Flores Timur.

- 16) Balauring di Kabupaten Flores Timur.
- 17) Lewoleba di Kabupaten Flores Timur.
- 18) Kabir di Kabupaten Alor.
- 19) Baranusa di Kabupaten Alor.
- 20) Paitoko di Kabupaten Alor.
- 21) Maritaing di Kabupaten Alor.

Pelabuhan Ekspor sebanyak 7 (tujuh) pelabuhan :

- 1) Tenau di Kabupaten Kupang.
- 2) Maumere di Kabupaten Sikka.
- 3) Waingapu di Kabupaten Sumba Timur.
- 4) Ippi di Kabupaten Ende.
- 5) Kalabahi di Kabupaten Alor.
- 6) Atapupu di Kabupaten Belu.
- 7) Reo di Kabupaten Manggarai.

Pelabuhan Khusus Pertamina sebanyak 8 (delapan) pelabuhan :

- 1) Tenau di Kabupaten Kupang.
- 2) Maumere di Kabupaten Sikka.
- 3) Waingapu di Kabupaten Sumba Timur.
- 4) Ippi di Kabupaten Ende.
- 5) Kalabahi di Kabupaten Alor.
- 6) Atapupu di Kabupaten Belu.
- 7) Reo di Kabupaten Manggarai.
- 8) Larantuka di Kabupaten Flores Timur.

Selain itu untuk menujang keselamatan pelayaran bagi nakhoda kapal, dibangun beberapa Sarana Bantu Navigasi pada alur pelayaran yang rawan kecelakaan dan padat dilayari moda transportasi laut, terdiri dari:

- 3 Mercu Suar
- 11 Rambu Suar
- 3 Unit Radar Beacon
- 12 Unit SSB Tranceiver 100 watt
- 4 Kapal Patroli Tertib Bandar.

3. KEADAAN IKLIM YANG IKUT MEMPENGARUHI TRAYEK PELAYARAN.

Propinsi Nusa Tenggara Timur merupakan kumpulan dari ratusan pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut-laut yang luas, sehingga keadaan iklim daerah sangat dipengaruhi oleh laut. Pengaruh dari iklim ini juga mepengaruhi jarak pelayaran, sehingga jarak pelayaran bertambah panjang dari jarak yang semula. Untuk menghitung pertambahan jarak pelayaran tersebut diasumsikan bahwa pergantian musim terjadi setiap 6 Bulan sekali dalam satu tahun. Sehingga jarak pelayaran bertambah panjang selama 6 bulan dan 6 bulan berikutnya jarak pelayaran kembali normal. Iklim Nusa Tenggara Timur adalah tropis kering yang dipengaruhi oleh angin muson dengan musim hujan bulan Desember/Januari sampai bulan Maret/April, musim kemarau bulan Mei/Juni sampai

dengan bulan Oktober/Nopember. Curah hujan tertinggi di pulau Flores bagian barat, pulau Timor bagian tengah dan pulau Sumba bagian barat yaitu rata-rata antara 1200-3000 mm. Suhu harian rata-rata 23-33 derajat celcius.

BAB III**KARAKTERISTIK WILAYAH****DAN****MASING-MASING WILAYAH****III.1 . IDENTIFIKASI WILAYAH**

Perlu diadakan identifikasi wilayah untuk menentukan besarnya daerah pengaruh pelabuhan utama dan pelabuhan akumulasi/distribusi. Hal ini diperlukan untuk menentukan seberapa besar produksi yang bisa tersedia pada masing-masing pelabuhan akumulasi atau distribusi tersebut untuk diangkut ke pelabuhan utama.

Pusat wilayah ditentukan atas dasar sifat serta fungsi pelabuhan yang ada terhadap masing-masing pelabuhan akumulasi/distribusi, kondisi serta fasilitas pelabuhan dan pelayanan fasilitas sosial. Pusat akumulasi/distribusi didasarkan pada beberapa pertimbangan, yaitu kondisi fasilitas pelabuhan, beralokasinya kegiatan perdagangan dan fasilitas sosial, serta merupakan pengelompokan penduduk terbesar. Pelabuhan yang berfungsi sebagai pelabuhan utama adalah pelabuhan Tenau di Kabupaten Kupang , pelabuhan Waingapu di Kabupaten Sumba Timur dan pelabuhan Ende di Kabupaten Ende.

Adapun untuk rute 12(Kupang- Labuhan Bajo), klasifikasi masing-masing pelabuhan yang dilalui rute 12 adalah sebagai berikut:

1 . KUPANG

Jenis pelabuhan yang ada di Tenau, Kupang adalah pelabuhan ekspor. Pelabuhan ini juga berfungsi sebagai Mainport untuk propinsi Nusa Tenggara Timur. Selain itu di pelabuhan Tenau ini terdapat satu pelabuhan khusus perikanan dan satu pelabuhan khusus milik PERTAMINA. Selain itu di Kupang juga ada pelabuhan penyeberangan yang terletak di Bolok, Kabupaten Kupang. Untuk pelabuhan penyeberangan sarana dan prasarana yang tersedia adalah sebagai berikut:

- Jumlah fisik dermaga : 1 buah
 - Luas dermaga : 255 meter persegi
 - Terminal penumpang : 250 meter persegi
 - Pos pengawasan : 16 meter persegi
 - Tanggul : 1100 meter persegi
 - Lapangan parkir : 500 meter persegi
 - Jalan lingkungan : 200 meter persegi
 - Movable bridge : 116,8 meter persegi
 - Genset : 1 buah
 - Kendaraan operasional : 1 buah.
- roda dua

Sedangkan prasarana perhubungan laut di pelabuhan Tenau, Kabupaten Kupang adalah sebagai berikut:

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
		100x15	
		100x15	
		100x16	
2	Gudang	40x25	
		60x25	
3	Lapangan penumpukan	21000 meter persegi	
4	Terminal penumpang	120 orang	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Crane 2. Forklift	15 ton 25 ton 2 ton 3 ton 5 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	316 orang ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton 30 ton

2. NDAO

Jenis pelabuhan yang ada di Ndao-Rote , Kabupaten Kupang adalah satuan kerja pelabuhan atau pelabuhan perintis. Pelabuhan ini adalah pelabuhan akumulasi/distribusi dengan pelabuhan pusat di Tenau , Kabupaten Kupang. Ndao adalah pelabuhan kecil yang terletak di sebuah pulau sebelah barat pulau Rote.

Prasarana perhubungan laut di pelabuhan Ndao adalah sebagai berikut:

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
2	Gudang	tidak ada	
3	Lapangan penumpukan	1800 meter persegi	
4	Terminal penumpang	tidak ada	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Forklift	2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	tidak diketahui tidak ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air	10 ton

3. SABU

Jenis pelabuhan yang ada di Sabu, Kabupaten Kupang adalah satuan kerja pelabuhan atau pelabuhan perintis. Pada pulau Sabu ini juga terdapat pelabuhan penyeberangan. Pelabuhan di pulau Sabu ini adalah pelabuhan akumulasi/distribusi dengan pelabuhan pusat di Tenau, Kabupaten Kupang.

Untuk pelabuhan penyeberangan di pulau Sabu prasarana yang tersedia adalah sebagai berikut:

- Jumlah fisik dermaga : 1 buah
- Luas dermaga : 120 meter persegi
- Terminal penumpang : 250 meter persegi
- Pos pengawasan : 16 meter persegi
- Tanggul : 1100 meter persegi
- Lapangan parkir : 500 meter persegi
- Jalan lingkungan : 200 meter persegi
- Movable bridge : 116,8 meter persegi
- Genset : 1 buah

Sedangkan prasarana pelabuhan di pulau Sabu adalah:

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
		100x15	
2	Gudang	40x25	

3	Lapangan penumpukan	2100 meter persegi	
4	Terminal penumpang	ada	
5	Fasilitas bongkar muat:	Forklift	2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	tidak diketahui ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	10ton 10 ton

4. RAIJUA

Jenis pelabuhan yang ada di pulau Raijua, Kabupaten Kupang adalah satuan kerja pelabuhan atau pelabuhan perintis. Pelabuhan di pulau Raijua adalah pelabuhan akumulasi/distribusi dengan pelabuhan pusat Sabu dan Tenau di kabupaten Kupang.

Prasarana pelabuhan di pelabuhan Raijua adalah sebagai berikut.

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
		60x15	

2	Gudang	ada	
3	Lapangan penumpukan	2100 meter persegi	
4	Terminal penumpang	tidak ada	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Forklift	2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	tidak diketahui tidak ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	10 ton 10 ton

5. ENDE

Jenis pelabuhan yang ada di Ende adalah pelabuhan ekspor . Jadi pada pelabuhan tersebut menjadi pusat kegiatan ekspor dan impor untuk Kabupaten Ende pada khususnya dan pulau Flores pada umumnya. Sehingga wilayah di sekitar pelabuhan tersebut tidak tergantung untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan konsumsi dan hasil produksinya kepada pelabuhan Main port(Tenau, Kabupaten Kupang). Pada pelabuhan Ende ini juga terdapat pelabuhan PERTAMINA. Pada pelabuhan Ende ini terdapat juga pelabuhan penyeberangan.

- Jumlah fisik dermaga : 1 buah

- Luas dermaga : 255 meter persegi
- Terminal penumpang : 250 meter persegi
- Pos pengawasan : 16 meter persegi
- Tanggul : 1100 meter persegi
- Lapangan parkir : 500 meter persegi
- Jalan lingkungan : 200 meter persegi
- Movable bridge : 116,8 meter persegi
- Genset : 1 buah
- pompa air : 1 buah

Sedangkan prasarana pelabuhan laut di Ende adalah sebagai berikut:

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	100x8	
		75x13,3	
2	Gudang	40x25	
		60x25	
3	Lapangan penumpukan	2000 meter persegi 1000 meter persegi	
4	Terminal penumpang	120 meter persegi	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Crane 2. Forklift	15 ton 25 ton 2 ton 3 ton 5 ton

6	1. TKBM 2. Badan hukum	130 orang ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton 30 ton

6. AIMERE

Jenis pelabuhan yang ada di Aimere, Kabupaten Ngada adalah pelabuhan yang tidak diusahakan. Jadi pelabuhan tersebut merupakan pelabuhan akumulasi/distribusi untuk Kabupaten Ngada.

Prasarana untuk pelabuhan Aimere adalah sebagai berikut:

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
		65x15	
2	Gudang	ada	
3	Lapangan penumpukan	2800 meter persegi	
4	Terminal penumpang		ada
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Forklift	2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	tidak diketahui tidakada	

7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton tanker
---	---------------------	---------------------	------------------

7. WAINGAPU

Jenis pelabuhan yang ada di Waingapu adalah pelabuhan ekspor . Jadi pada pelabuhan tersebut menjadi pusat kegiatan ekspor dan impor untuk Kabupaten Sumba Timur pada khususnya dan pulau Sumba pada umumnya.Pada pelabuhan ini terdapat juga pelabuhan PERTAMINA . Sehingga wilayah di sekitar pelabuhan tersebut tidak tergantung untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan konsumsi dan hasil produksinya kepada pelabuhan Main port(Tenau, Kabupaten Kupang). Pada pelabuhan Waingapu ini terdapat juga pelabuhan penyeberangan.

- Jumlah fisik dermaga : 1 buah
- Luas dermaga : 255 meter persegi
- Terminal penumpang : 250 meter persegi
- Pos pengawasan : 16 meter persegi
- Tanggul : 1100 meter persegi
- Lapangan parkir : 500 meter persegi
- Jalan lingkungan : 200 meter persegi
- Movable bridge : 116,8 meter persegi
- Genset : 1 buah
- Kendaraan operasional : 1 buah (roda dua)

No.	Jenis Prasarana	Luas (meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	65x15	
		85x15	
2	Gudang	50x16	
3	Lapangan penumpukan	2700 meter persegi	
4	Terminal penumpang	120 orang	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Crane 2. Forklift	tidak ada 2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	180 orang ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton 30 ton

8. MAUMBAWA

Jenis pelabuhan yang ada di Maumbawa, Kabupaten Ngada adalah satuan kerja pelabuhan atau pelabuhan perintis. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pelabuhan akumulasi/distribusi untuk kabupaten Ngada.

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	65x15	
		85x15	
2	Gudang	50x16	
3	Lapangan penumpukan	2700 meter persegi	
4	Terminal penumpang	120 orang	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Crane 2. Forklift	tidak ada 2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	180 orang ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton 30 ton

8. MAUMBAWA

Jenis pelabuhan yang ada di Maumbawa, Kabupaten Ngada adalah satuan kerja pelabuhan atau pelabuhan perintis. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pelabuhan akumulasi/distribusi untuk kabupaten Ngada.

Sedangkan prasarana untuk pelabuhan Maumbawa adalah sebagai berikut:

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
		65x15	
2	Gudang	ada	
3	Lapangan penumpukan	2100 meter kubik	
4	Terminal penumpang		ada
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Forklift	2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	tidak diketahui tidak ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton tanker

9. WAIKELO

Jenis pelabuhan yang ada di Waikelo, Kabupaten Sumba Timur adalah pelabuhan yang tidak diusahakan.

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
		70x15	

2	Gudang	40x25	
		60x25	
3	Lapangan penumpukan	1800 meter persegi	
4	Terminal penumpang	ada	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Forklift	2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	tidak diketahui tidak ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton 30 ton

10. LABUAN BAJO

Jenis pelabuhan yang ada di Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai adalah pelabuhan yang tidak diusahakan. Pada

Pada pelabuhan Labuan Bajo ini prasarana pelabuhan yang ada adalah sebagai berikut:

No.	Jenis Prasarana	Luas(meter persegi)	Kapasitas
1	Dermaga	23x28	
		100x15	
		100x15	
2	Gudang	40x25	
		60x25	

3	Lapangan penumpukan	16000 meter persegi	
4	Terminal penumpang	220 meter persegi	
5	Fasilitas bongkar muat:	1. Forklift	2 ton
6	1. TKBM 2. Badan hukum	180 ada	
7	Fasilitas penunjang	1. Air 2. Bunker	20 ton 30 ton

Pelabuhan penyeberangan di Labuan Bajo juga berfungsi sebagai pelabuhan penyeberangan antar propinsi.

Pada pelabuhan Labuan Bajo tersedia pelabuhan penyeberangan dengan fasilitas sebagai berikut:

- Jumlah fisik dermaga : 1 buah
- Luas dermaga : 248 meter persegi
- Terminal penumpang : 500 meter persegi
- Pos pengawasan : 16 meter persegi
- Tanggul : 500 meter persegi
- Lapangan parkir : 1500 meter persegi
- Jalan lingkungan : 200 meter persegi
- Movable bridge : 96 meter persegi
- Genset : 1 buah

Dari data-data diatas tersebut, terlihat bahwa pada rute 12 (Kupang-Labuan Bajo) ada 3 buah pelabuhan utama (mainport) yang dilalui. Ketiga pelabuhan tersebut, yaitu:

- Kupang , dimana pelabuhan Kupang merupakan pelabuhan utama untuk wilayah Nusa Tenggara Timur dan juga berfungsi sebagai pelabuhan utama untuk pulau Timor dan wilayah disekitarnya.
- Waingapu, dimana pelabuhan Waingapu merupakan pelabuhan utama untuk pulau Sumba dan wilayah sekitarnya.
- Ende, dimana pelabuhan Ende merupakan pelabuhan utama untuk pulau Flores dan wilayah disekitarnya.

III.2. KEADAAN PENDUDUK MASING-MASING WILAYAH

Tinjauan ini perlu dilihat karena disamping untuk memperkirakan besarnya konsumsi masing-masing wilayah, juga sebagai bahan untuk pertimbangan untuk penentuan rute/trayek baik untuk perintis maupun lokal. Asumsi yang digunakan disini adalah kebutuhan konsumsi untuk daerah yang tidak memiliki hasil produksi pertanian(beras), maka diasumsikan bahwa kebutuhan konsumsi tersebut dipenuhi oleh pelabuhan utama yang terdekat.

Selain untuk memperkirakan besarnya konsumsi, penduduk ini merupakan salah satu faktor yang juga menentukan interaksi, baik interaksi sosial maupun ekonomi. Dimana makin besar jumlah penduduk pada sub wilayah, maka akan makin tinggi interaksi dari sub wilayah terhadap pusat wilayahnya. Sedangkan kelancaran interaksi antara sub wilayah dengan pusat wilayah akan sangat tergantung dengan fasilitas angkutan yang menghubungkan.

Interaksi tersebut pada umumnya dilakukan dengan menggunakan armada lokal. Dengan armada perintis ini diharapkan kegiatan interaksi akan bertambah lancar.

Berdasarkan hasil registrasi tahun 1992 adalah sebanyak 3.322.782 orang. Dengan tingkat kepadatan penduduk 70 jiwa/Km persegi. Perkembangan penduduk propinsi NTT dapat kita lihat pada tabel III.2.a, sedangkan jumlah penduduk untuk masing-masing Kabupaten dapat dilihat dari tabel III.2.b. Pada tabel III.2.c dapat dilihat besarnya jumlah penduduk untuk masing-masing wilayah yang dilalui oleh rute 12.

TABEL 3.2.A

No.	KABUPATEN	Jumlah Penduduk			Laju Pertumbuhan Penduduk	
		1971	1980	1990	1971-1980	1980-1990
1.	Sumba Barat	187.676	232.101	291.921	2,36	2,32
2.	Sumba Timur	103.519	123.078	152.946	1,92	2,20
3.	Kupang	314.836	403.167	522.944	2,75	2,64
4.	Timor Tengah Selatan	240.791	289.655	348.067	2,05	1,85
5.	Timor Tengah Utara	117.259	134.092	163.052	1,48	1,97
6.	Belu	153.164	181.073	216.060	1,86	1,78
7.	Alor	114.395	124.978	144.629	0,97	1,47
8.	Flores Timur	229.789	257.687	265.759	1,27	0,31
9.	Sikka	190.143	219.656	246.867	1,60	1,17
10.	Ende	179.331	201.609	218.841	1,30	0,82
11.	Ngada	143.763	172.575	198.100	2,03	1,39
12.	Manggarai	320.613	397.525	499.458	2,39	2,31
Jumlah		2.295.279	2.737.166	3.268.644	1,35	1,79

Sumber : 1. Sensus Penduduk 1971

2. Sensus Penduduk 1980

3. Sensus Penduduk 1990

TABEL 3.2.B

No.	KABUPATEN	Jumlah Penduduk	Luas Daerah (Km ²)	Kepadatan penduduk per Km ²	% Penduduk Kabupaten terhadap Penduduk NTT
1.	Sumba Barat	309.824	4.051,9	76	9,11
2.	Sumba Timur	161.696	7.000,5	23	4,75
3.	Kupang	543.265	7.338,6	74	15,97
4.	Timor Tengah Selatan	360.104	3.947,0	91	10,58
5.	Timor Tengah Utara	174.164	2.669,7	65	5,12
6.	Belu	227.478	2.445,6	93	6,68
7.	Alor	148.938	2.864,6	52	4,38
8.	Flores Timur	270.454	3.079,2	88	7,95
9.	Sikka	247.759	1.731,9	143	7,28
10.	Ende	223.178	2.046,5	109	6,56
11.	Ngada	204.791	3.037,9	67	6,02
12.	Manggarai	530.852	7.136,4	74	15,60
Nusa Tenggara Timur		3.402.503	47.349,9	72	100,00

Sumber : Registrasi Penduduk 1994.

TABEL 3.2.C

Daerah	Jumlah penduduk	Jumlah konsumsi per tahun	% konsumsi
Kupang	303,566	34743,7362	20,94
Ndao	1,078	114,452	0,056
Sabu	4,600	526,446	0,25
Raijua	965	110,446	0,0557
Ende	223,178	25543,1684	12,60
Aimere	16,834	1926,68	0,987
Waingapu	309,824	35,459	21,503
Maumbawa	17,464	1998,789	0,9907
Waikelo	161,696	16,875	8,067
Labuan Bajo	330,852	37866,838	21,97
	1570057	166940	

III.3. PERKIRAAN JUMLAH KONSUMSI

Barang-barang impor dapat menunjukkan konsumsi yang didatangkan ke propinsi NTT. Barang impor yang dikonsumsi daerah propinsi NTT berupa bahan makanan (gula pasir dan bahan makanan lain). Besar konsumsi perkapita untuk bahan makanan per minggu dapat dilihat pada tabel III.3a. Dengan demikian dapat ditentukan jumlah konsumsi untuk tahun 1996. Untuk jelasnya dapat dilihat Tabel III.3b dan peta III.3. Perkiraan jumlah konsumsi pada masing-masing daerah dapat dihitung dan hasilnya dapat dilihat pada tabel III.3.c . Sedangkan jumlah konsumsi untuk daerah-daerah yang dilalui oleh kapal perintis dapat dilihat pada tabel III.3.d

TABEL 3.3.A

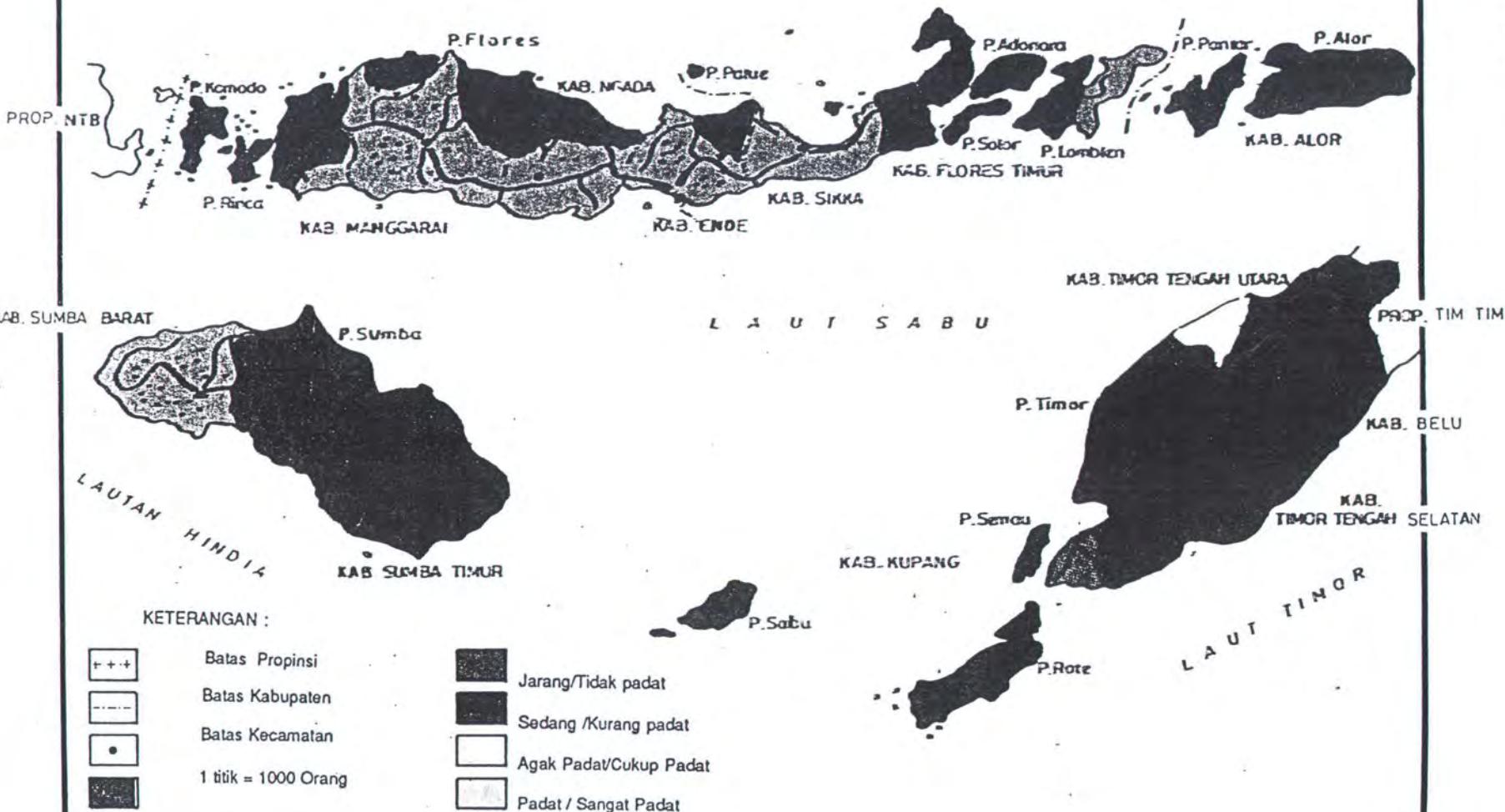
No.	JENIS BAHAN MAKANAN PENTING	Satuan	1990	1993
1.	Beras dan hasilnya	Kg	1,728	2,007
2.	Jagung basah dengan kulit	Kg	0,293	0,374
3.	Jagung kering dengan kulit	Kg	0,216	0,146
4.	Jagung pocelan	Kg	0,764	0,638
5.	Ketela pohon	Kg	0,667	0,786
6.	Gaplek	Kg	0,141	0,116
7.	Tepung ketela pohon	Kg	0,004	0,005
8.	Tepung gaplek	Kg	0,015	0,007
9.	Ketela rambat	Kg	0,054	0,081
10.	Ikan segar	Kg	0,152	0,138
11.	Ikan diawetkan/kering	Ons	0,323	0,446
12.	Daging sapi/kerbau	Kg	0,031	0,022
13.	Telur Ayam	Kg	0,019	0,028
14.	Telur Itik Manila	btr	0,002	0,011
15.	Kelapa	btr	0,557	0,498
16.	Minyak kelapa	ltr	0,071	0,080
17.	Minyak goreng	ltr	0,009	0,022
18.	Gula merah	Ons	0,002	0,015
19.	Gula pasir	Ons	1,280	1,299

TABEL 3.3 b

Daerah	Jumlah penduduk	Jumlah konsumsi per tahun
Ngada	204,791	23,438
Kupang	503,566	525743,7362
Ende	223,178	23291,748
Sumba Timur	309.82	32334,472
Sumba Barat	161,696	16,875
Manggarai	530,852	55401,838

PETA PENYEBARAN DAN KEPADATAN PENDUDUK
PROVINSI DAERAH TINGKAT I NUSA TENGGARA TIMUR

PETA 3.3



TABEL 3.3.C

Daerah	Jumlah penduduk	Jumlah konsumsi per tahun	% konsumsi
Kupang	303,566	34743,7362	20,94
Ndao	1,078	114,452	0,056
Sabu	4,600	526,446	0,25
Raijua	965	110,446	0,0557
Ende	223,178	25543,1684	12,60
Aimere	16,834	1926,68	0,987
Waingapu	309,824	35,459	21,503
Maumbawa	17,464	1998,789	0,9907
Waikelo	161,696	16,875	8,067
Labuan Bajo	330,852	37866,838	21,97
	1570057	166940	

TABEL III.3.D.

Daerah	Jumlahproduksi per tahun setelah dikurangi hasil produksi
Kupang	-6584,162
Ndao	0
Sabu	145,677
Raijua	0
Ende	35743,1684
Aimere	11926,68
Waingapu	25455,780
Maumbawa	7198,789
Waikelo	11687,5
Labuan Bajo	36401,838

Sumber : Hasil penelitian dari Universitas Nusa Cendana tahun 1994, Propinsi

Nusa Tenggara

Dari tabel tersebut terlihat bahwa Kabupaten Ngada tingkat konsumsinya lebih tinggi. Dan konsumsi yang tertinggi di kabupaten Kupang meliputi 15,97 % dari konsumsi yang ada di propinsi NTT.

Secara keseluruhan besarnya import barang konsumsi akan mempengaruhi besarnya kemampuan alat pengangkutan serta trayek pada masing-masing alat pengangkut dalam hal ini kapal pelayaran lokal dan perintis. Dimana kemampuan angkut harus sebanding dengan jumlah barang yang diangkut. Maka dalam melihat peranan serta efisiensi masing-masing alat pengangkutan (armada lokal dan perintis), jumlah konsumsi perlu dijadikan sebagai bahan pertimbangan.

III.4. KUANTITAS PRODUKSI YANG TERSEDIA DI TIAP-TIAP WILAYAH.

Menurut hasil penelitian yang dilakukan Universitas Nusa Cendana berdasarkan jenis produksi yang ada pada wilayah dibelakang dari tiap-tiap pelabuhan akumulasi, diperoleh kapasitas rata-rata hasil produksi(kecuali hasil kelautan) tiap pelabuhan akumulasi setelah dikurangi konsumsi setempat(lihat tabel III.4.a dan peta III.4)

Berdasarkan jumlah produksi terlihat bahwa Kabupaten Ngada merupakan sumber produksi terbesar yaitu 56.340 ton atau sekitar 39,90% dari seluruh

Berdasarkan jumlah produksi terlihat bahwa Kabupaten Ngada merupakan sumber produksi terbesar yaitu 56.340 ton atau sekitar 39,90% dari seluruh jumlah produksi yang tersedia pada seluruh pelabuhan akumulasi di propinsi NTT. Hal ini disebabkan karena Kabupaten Ngada merupakan penghasil ternak terbesar di propinsi NTT. Wilayah yang paling rendah adalah kawasan Raijua, karena selain daerahnya kering juga jauh dari jangkauan transpor.

Hal ini perlu dilihat untuk dijadikan dasar pertimbangan dalam penentuan rute/trayek armada perintis disamping faktor sosial dan politis, dalam rangka penentuan efisiensi trayek pada pembahasan selanjutnya. Dan penentuan efisiensi trayek tergantung dari besarnya produksi yang harus diangkut pada masing-masing wilayah.

Lancarnya pengangkutan ditentukan oleh besarnya kemampuan secara efisien rute/trayek masing-masing alat pengangkutan. Sebagai contoh Kabupaten Waikelo yang tidak memiliki pelabuhan ekspor, jelas membutuhkan armada pengangkut yang cukup untuk membawa hasil-hasil produksi ke pusat utamanya/pelabuhan ekspor yaitu Waingapu.

Secara keseluruhan kelancaran pengangkutan di propinsi NTT sangat tergantung pada armada lokal. Armada ini disamping mengangkut hasil produksi utama

dari tiap-tiap wilayah ke pelabuhan ekspor untuk kemudian diteruskan diekspor keluar daerah NTT juga sebagai alat pengangkut penumpang. Selain itu dari data muatan terlihat bahwa untuk pengangkutan hasil produksi yang dihasilkan tiap-tiap daerah dan kabupaten, dapat terangkut dengan melalui pelabuhan-pelabuhan ekspor yang tersedia di pulau-pulau besar seperti Kupang, Ende dan Waingapu.

TABEL III.4.A

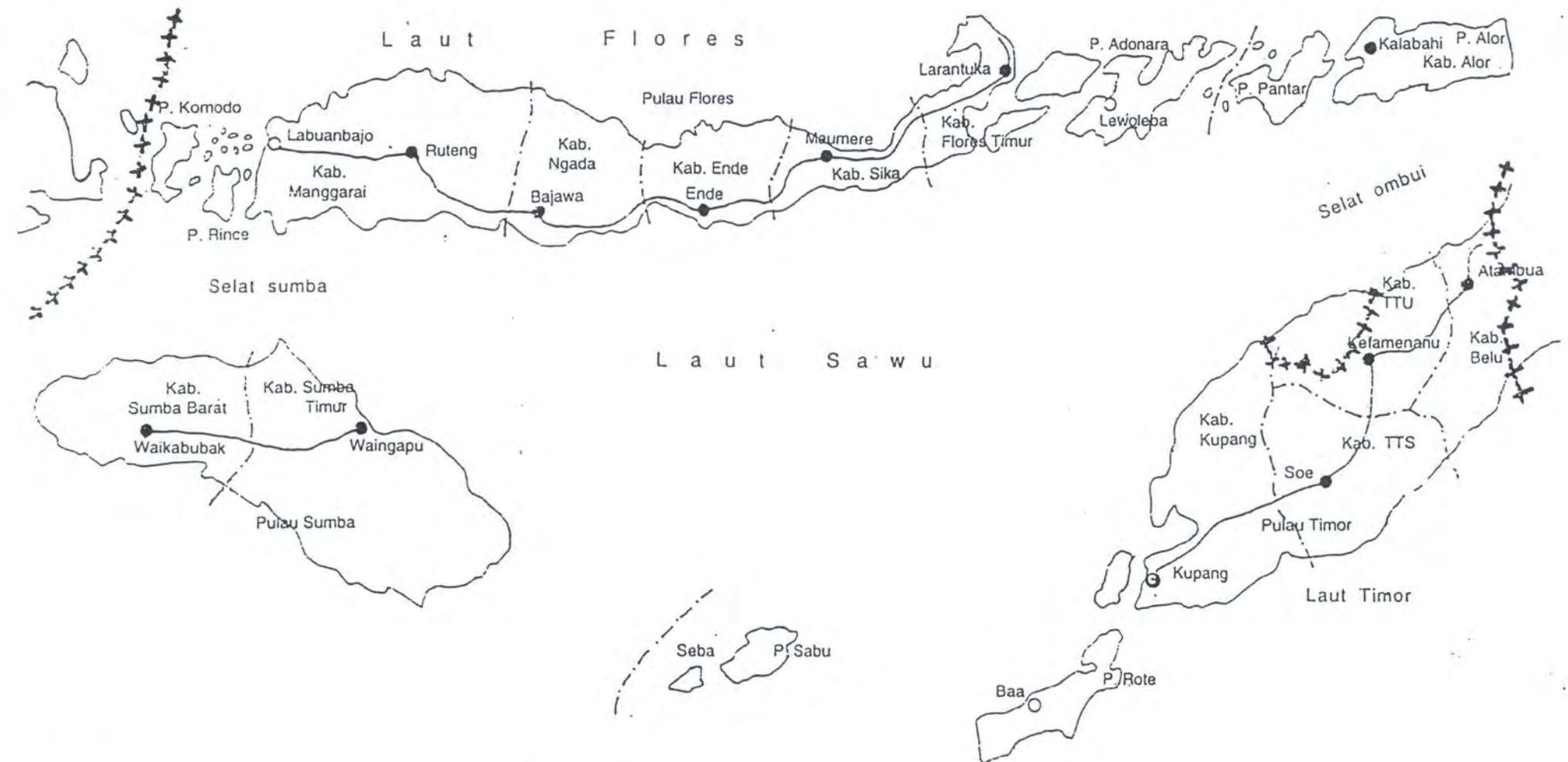
Daerah	Jumlah surplus produksi per tahun
Kupang	52584,162
Ndao	114,452
Sabu	526,446
Raijua	110,446
Ende	55743,1684
Aimere	1926,68
Waingapu	35,459
Maumbawa	1998,789
Waikelo	16,875
Labuan Bajo	56401,838

Sumber : Hasil penelitian dari Universitas Nusa Cendana, Propinsi Nusa Tenggara Timur

PETA III.4

PETA RATA-RATA HASIL PRODUKSI

PER KABUPATEN



KETERANGAN :

+++ = Batas Propinsi

----- = Batas Kabupaten

G = Ibu Kota Propinsi

● = Ibu Kota Kabupaten

a. Luas Daratan : 47.349,9 Km²

e. Pendapatan Per Kapita :

- Akhir PELITA IV = Rp. 301.712,-
- Th. 1992/1993 = Rp. 466.240,-

f. Pemerintahan :

- 12 Kabupaten
- 1 Kota Administratif

BAB IV**PENILAIAN TERHADAP ADANYA PELAYARAN****ARMADA PERINTIS DENGAN PELAYARAN****LOKAL YANG SUDAH ADA**

Pembahasan disini lebih ditekankan pada penilaian kemampuan angkut armada perintis dan armada pelayaran lokal yang sudah ada, sehubungan besarnya surplus produksi yang tersedia(yang akan diangkut) dan besarnya jumlah konsumsi yang akan didistribusikan pada masing-masing wilayah.

Setelah diketahui perbandingan kemampuan angkut masing-masing armada dan besarnya kondisi yang akan diangkut untuk masing-masing wilayah, akan dapat ditarik kesimpulan ataupun saran.

IV.1. PERANAN TRAYEK ARMADA PELAYARAN**PERINTIS**

Kapasitas atau tonase pelayaran perintis yang beroperasi di rute 12 propinsi Nusa Tenggara Timur adalah 500 DWT. Oleh karena itu seluruh daerah pelayaran di propinsi NTT dipengaruhi oleh angin musim dan angin lokal, sedangkan arah angin tidak menentu dan sulit untuk diketahui dan ini besar pengaruhnya terhadap pelayaran. Dengan adanya pengaruh angin tersebut mengakibatkan jarak pelayaran bertambah

jaraknya $1/3$ dari jarak semula, dan kecepatan kapal berkurang $1/3$ dari kecepatan semula.

Dengan demikian jarak pelayaran yang dipakai dalam melihat peranan armada pelayaran di propinsi NTT adalah jarak yang disesuaikan dengan iklim (jarak musim).

Untuk menentukan jarak musim dapat digunakan rumus sebagai berikut:

- ♦ Misal jarak pelayaran 1000 mil
- ♦ Selama 6 bulan dianggap berlaku normal dan 6 bulan berikutnya berlaku iklim yang mempengaruhi iklim pelayaran.

Maka jarak pelayaran selama 1 tahun pada trayek tersebut dapat dihitung , seperti misalnya:

Trayek A =

$$6 \times 1000 + 6 \times (1000 + (1/3 \times 1000)) = 1166,7 \text{ mil}$$

Dengan cara tersebut , jarak pelayaran armada perintis dapat ditentukan demikian pula jarak pelayaran armada penyeberangan (lihat tabel 4.1a)

Untuk menentukan kemampuan angkut kapal V.g Bakev telah mendapatkan rumus, dan rumus ini telah diterapkan oleh D. Pasurney di Kawasan Timur Indonesia untuk keperluan yang sama. Untuk menentukan kemampuan angkut armada perintis dan pelayaran lain juga menggunakan rumus tersebut:

$$D = \Sigma Q \times L \times M \\ Ts \times M \times n - z \Sigma Q(\alpha \times v)$$

dimana :

D= Daya angkut bersih kapal (DWT)

Q= Jumlah muatan yang diangkut (ton)

L= jarak pelayaran (mil)

T_s= Waktu navigasi (hari)

M= Rata-rata timbang norma bongkar muat (ton/hari)

V= Kecepatan kapal (mil/jam)

n= banyaknya kapal dalam trayek

α = Koefisien daya angkut bersih (loaded factor)

Dengan demikian besarnya kemampuan angkut kapal perintis untuk trayek 12 dapat diketahui (lihat tabel IV.2)

Ditinjau dari segi ekonomi, terlihat bahwa kemampuan angkut armada perintis untuk rute 12 adalah sebesar 30.310 ton, sedangkan bila dibandingkan dengan jumlah produksi yang harus diangkut ke pelabuhan utama adalah sangat kecil (dimana jumlah produksi lebih besar dari jumlah konsumsi) maka ratio antara kemampuan angkut kapal dengan barang yang akan diangkut adalah sebesar 0,4. Hal ini berarti armada perintis mampu mengangkut +15 kali dari jumlah barang yang akan tersedia. Bila kita melihat secara lebih dalam lagi maka ternyata untuk daerah-daerah tertentu ada kelebihan kemampuan angkut , karena sebenarnya untuk daerah tersebut tidak diperlukan kapal perintis.

Dengan demikian terlihat bahwa dari segi ekonomi maupun sosial kemampuan armada perintis tidak merata, dimana sebagian besar hasil produksi atau jumlah konsumsi yang harus diangkut ternyata lebih kecil dari kemampuan angkut atau nyaris tidak ada. Karena memang hasil produksi tersebut tidak diangkut untuk kebutuhan propinsi ,akan tetapi diangkut untuk diekspor keluar propinsi. Selain itu mobilitas penduduk di propinsi Nusa Tenggara Timur memang tidak seperti daerah-daerah lain di Kawasan Timur Indonesia.

Bila kita melihat potensi hasil produksi untuk masing-masing daerah, terlihat bahwa untuk daerah-daerah yang jauh dari jangkauan transpor laut, hasil produksi utamanya adalah hasil dari kelautan. Contohnya adalah daerah Raijua dan Ndao. Dan pengangkutan hasil kelautan tersebut umumnya bisa langsung dibawa ke pelabuhan khusus perikanan yang ada di Nusa Tenggara Timur oleh para nelayan. Karena memang jarak antara tempat-tempat yang berpotensi untuk hasil kelautan tidak begitu jauh dari pelabuhan-pelabuhan khusus perikanan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.1a.(peta potensi hasil pertanian di NTT).

Selain itu untuk pelabuhan-pelabuhan yang jarang dikunjungi oleh kapal seperti pelabuhan Ndao dan pelabuhan Raijua jumlah konsumsi yang dibutuhkan tidak terlalu banyak. Walaupun begitu jangkauan armada

penyeberangan yang sudah ada , tidak begitu jauh lagi dari pelabuhan perintis tersebut. Sebagai contoh untuk pelabuhan Sabu yang jaraknya ke pelabuhan Raijua hanya kurang lebih 10 mil saja. Sehingga kebutuhan konsumsi untuk pulau Raijua dapat dipenuhi dengan menggunakan kapal-kapal rakyat setempat. Sehingga tidak perlu dilayari oleh armada perintis. Hal lain yang mungkin dilakukan adalah memperpanjang trayek penyeberangan Kupang - Sabu menjadi Kupang-Sabu-Raijua atau trayek Waingapu-Sabu menjadi Waingapu-Sabu-Raijua. Cara seperti ini jelas jauh lebih murah dibandingkan dengan memberikan subsidi untuk kapal perintis sebesar Rp. 1.700.000,- perhari.

Selain itu untuk pelayaran antar kabupaten dapat dipenuhi oleh armada penyeberangan dan juga oleh armada pelayaran Nusantara (PT. PELNI). Hal ini disebabkan kecepatan kapal-kapal tersebut lebih cepat dan lebih nyaman daripada armada perintis. Sehingga masyarakat pengguna jasa transportasi laut lebih menyukai jenis pelayaran tersebut.

TABEL IV.1.A

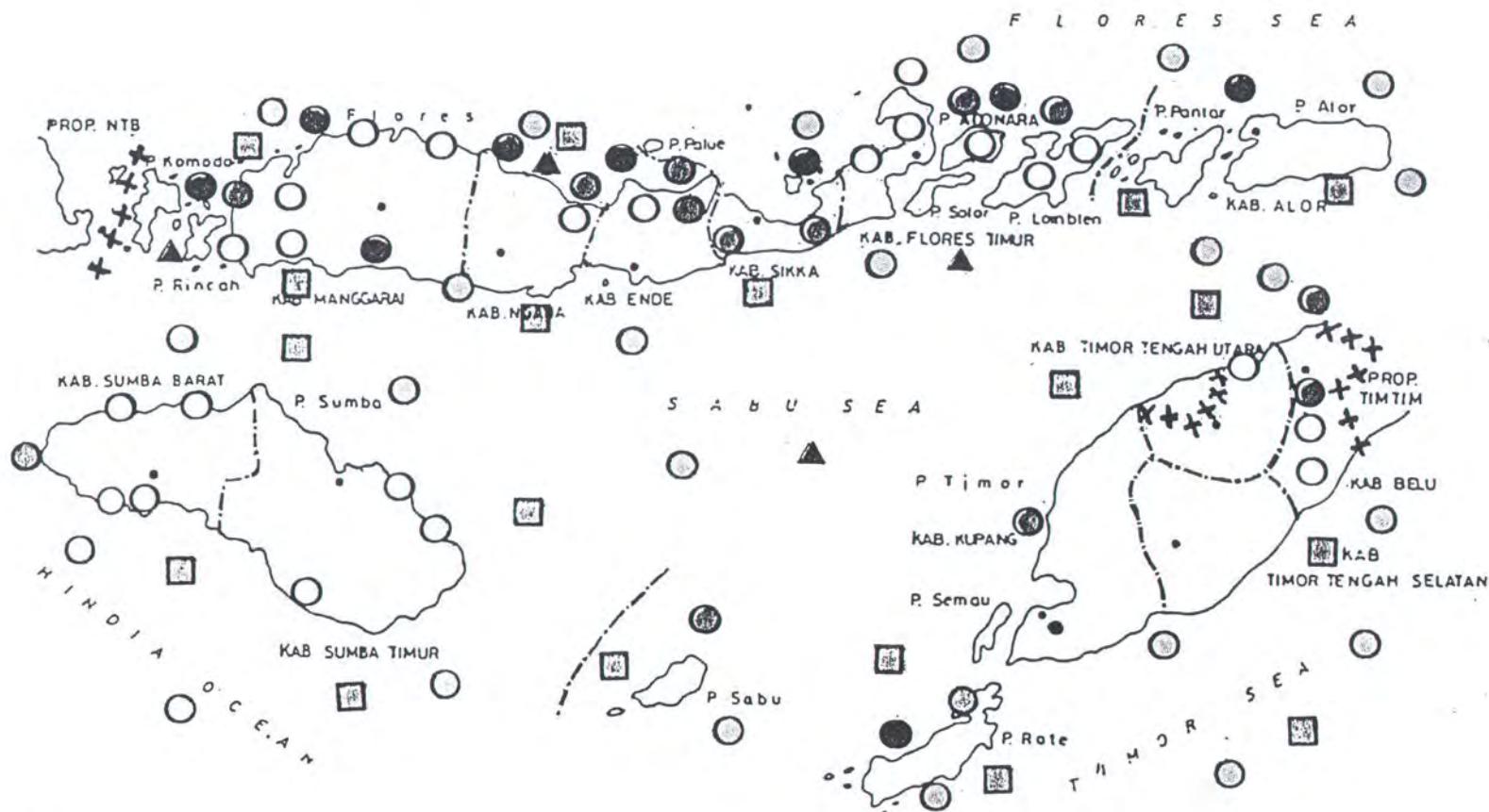
Jenis pelayaran	Rute	Jarak Pelayaran rata-rata per tahun
Pelayaran Perintis	Kupang- Labuan Bajo	1453,667
Armada Penyeberangan	Kupang- Ende	163,667
	Kupang -Rote	41,667
	Kupang- Sabu	134,667
	Waingapu-Sabu	112,667
	Waingapu- Ende	112,667
	Waingapu - Aimere	123,667
	Labuan Bajo- Waikelo-Sape	125,667
	Labuan Bajo- Komodo-Sape	139,667

PETA 4.1.A

PETA POTENSI

HASIL-HASIL PERTANIAN LAINNYA

**PETA POTENSI INVESTASI SEKTOR / SUB SEKTOR PERIKANAN
PROPINSI DAERAH TK. I NUSA TENGGARA TIMUR**

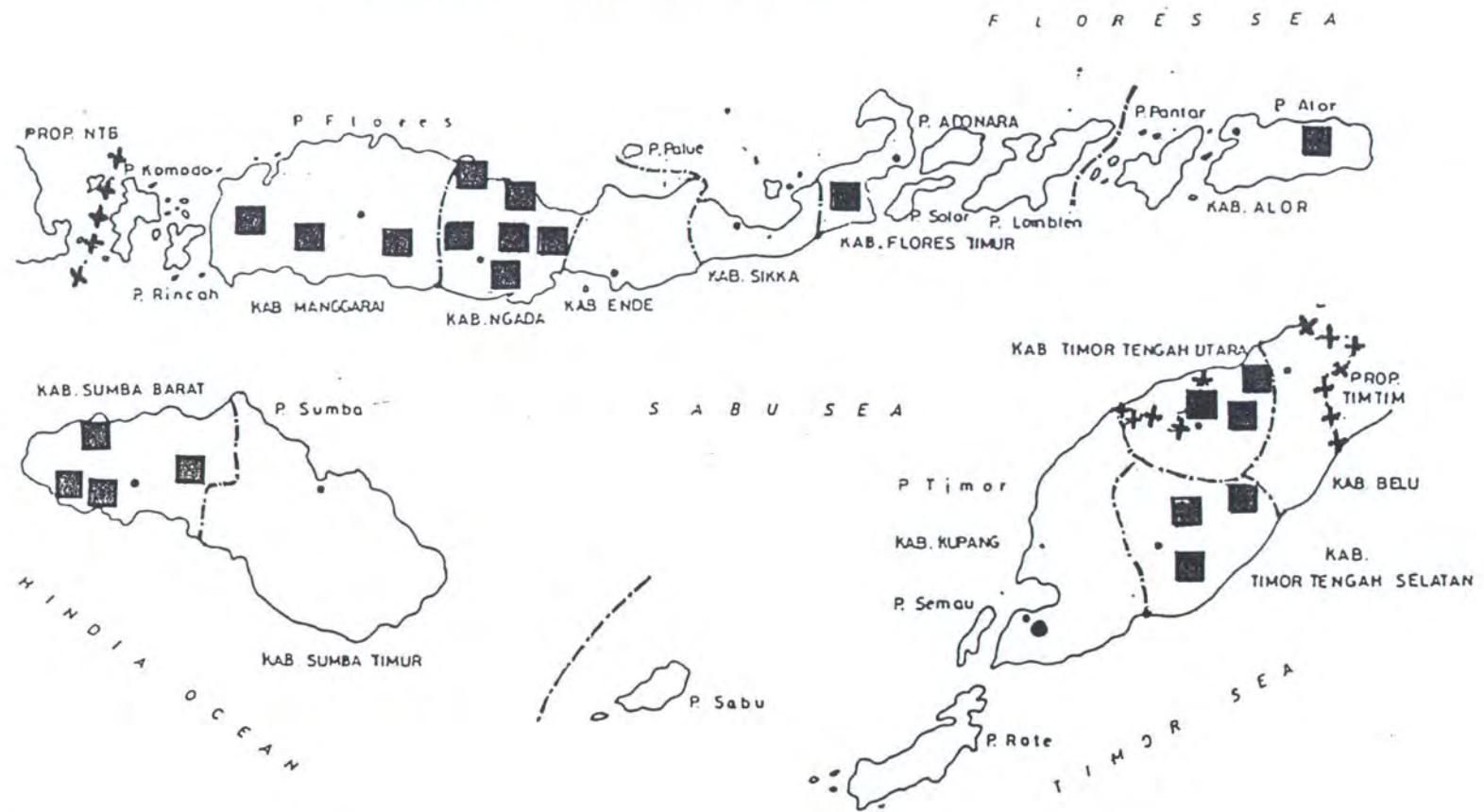


KETERANGAN :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Ibukota Kabupaten
- Ibukota Propinsi

- Budidaya Rumput Laut
- Tambak Udang
- Budidaya Teripang
- Budidaya Kerang (batu Lola & Laga)
- Ikan kembung, Tenggiri, Ekor Kuning, Kakap, Kerapu, Tongkol, Bawal, Bandeng, Tembang dan Cucut
- Penangkapan Ikan Cumi - Cumi
- Penangkapan Ikan Hiu

PETA POTENSI INVESTASI SEKTOR PERTANIAN
SUB SEKTOR PETERNAKAN
PROPINI DAERAH TK. I NUSA TENGGARA TIMUR

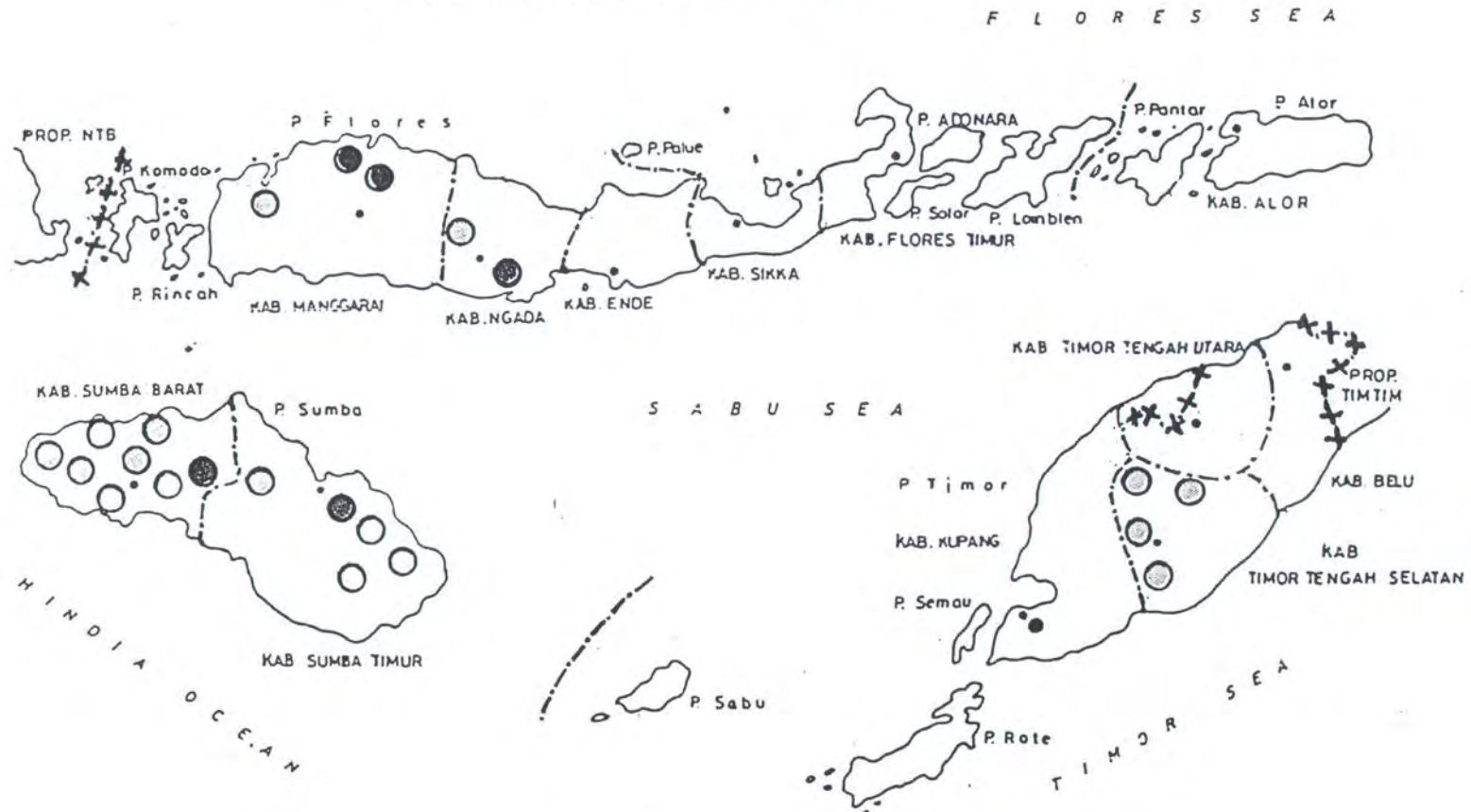


KETERANGAN

- [Batas Propinsi] Batas Propinsi
- [Batas Kabupaten] Batas Kabupaten
- [Ibukota Kabupaten] Ibukota Kabupaten
- [Ibukota Propinsi] Ibukota Propinsi

[■] Pengembangan dan Pembibitan Ternak Sapi dan kerbau

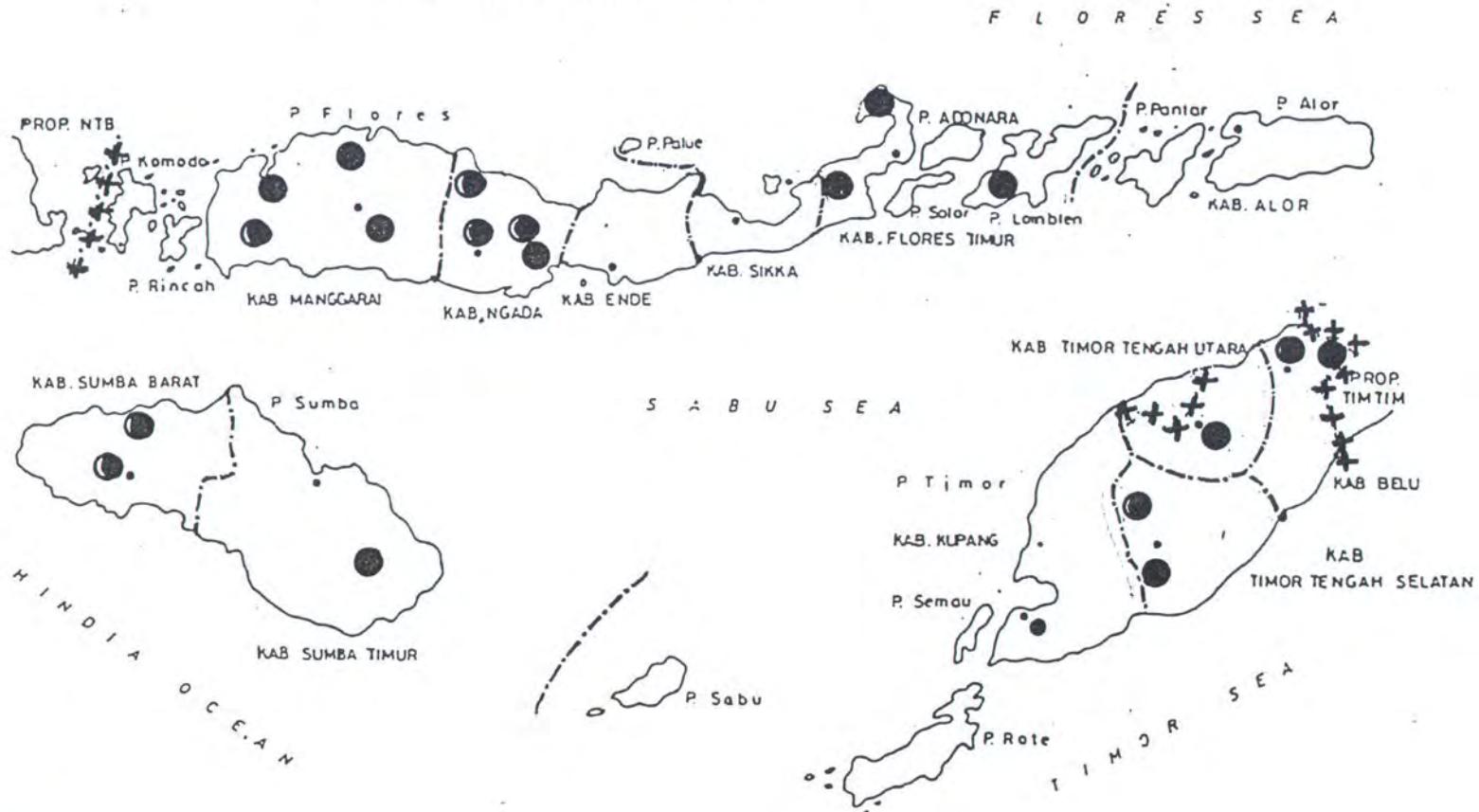
PETA POTENSI INVESTASI SEKTOR PERTANIAN
SUB SEKTOR TANAMAN PANGAN
PROPINSI DAERAH TK. I NUSA TENGGARA TIMUR



KETERANGAN

- | | | | | | |
|--|-------------------|--|-------------------------|--|--------------------|
| | Batas Propinsi | | Perkebunan Bawang Putih | | Perkebunan Jeruk |
| | Batas Kabupaten | | Perkebunan Apel | | Perkebunan Markisa |
| | Ibukota Kabupaten | | | | |
| | Ibukota Propinsi | | | | |

PETA POTENSI INVESTASI SEKTOR PERTANIAN
SUB SEKTOR PERKEBUNAN
PROPINSI DAERAH TK. I NUSA TENGGARA TIMUR



KETERANGAN

- | | |
|--|------------------------|
| | Batas Propinsi |
| | Batas Kabupaten |
| | Ibukota Kabupaten |
| | Ibukota Propinsi |
| | Perkebunan Jambu Mente |
| | Perkebunan Coklat |

TABEL IV.2

Jenis pelayaran	Rute	Kemampuan angkut (ton pertahun)
Pelayaran Perintis	Kupang- Labuan Bajo	12,000
Armada Penyeberangan	Kupang- Ende	46800
	Kupang -Rote	184000
	Kupang- Sabu	66000
	Waingapu-Sabu	43890
	Waingapu- Ende	64370
	Waingapu - Aimere	62890
	Labuan Bajo- Waikelo-Sape	170300
	Labuan Bajo- Komodo-Sape	165000

IV.2. PERANAN TRAYEK PELAYARAN LOKAL SEBELUM ADANYA PELAYARAN PERINTIS

Armada pelayaran lokal yang beroperasi terdiri dari armada pelayaran rakyat, lokal dan Dalam negeri. Selain itu masih ada beberapa rute penyeberangan yang beroperasi menghubungkan beberapa ibukota kabupaten dan juga beberapa kapal penumpang dari PT.PELNI yang melayari beberapa ibukota kabupaten. Pelayaran lokal dan Dalam Negeri berfungsi sebagai armada lokal, biasanya menghubungkan pelabuhan-pelabuhan akumulasi dengan pelabuhan utama(mainport). Sedangkan pelayaran rakyat umumnya menghubungkan tempat-tempat produksi dengan pelabuhan akumulasi pada masing-masing daerah/sub wilayah.

Untuk melihat kemampuan angkut armada pelayaran lokal ini dapat dilihat dengan menghitung kemampuan angkut Armada penyeberangan dan Dalam Negeri . Sedangkan untuk menghitung kemampuan angkut armada pelayaran rakyat tidak dapat dilakukan dengan cara yang sama karena tidak diketahui jarak pelayarannya, maka digunakan asumsi sebagai berikut:

1. Operasi pelayaran dalam 1 hari penuh = 24 jam.
2. Kecepatan perahu layar dalam 1 tahun = 2mil/jam

3. Kemampuan operasi dalam 1 tahun:
 $24 \times 2 \times 120 \text{ mil/tahun} = 5760 \text{ mil/tahun.}$

Dengan menggunakan koefisien muat bersih perahu-perahu pelayaran rakyat 0,75 untuk tiap DWTnya, maka kemampuan angkut angkut armada ini adalah sebagai berikut:

- Daerah Nusa Tenggara Timur bagian barat:

$$1200 \times 0,75 \times 5760 = 5.184.000 \text{ ton mil/tahun}$$

- Sedangkan kemampuan angkut pelayaran rakyat , jika diasumsikan jarak yang ditempuh oleh pelayaran rakyat sama dengan jarak pelayaran perintis :

$$5.184.000 \text{ ton mil/tahun}$$

$$\hline = 3532,1373 \text{ ton/tahun}$$

$$1467,666667 \text{ mil}$$

Berdasarkan pertimbangan tersebut dan perhitungan tersebut maka besarnya kemampuan angkut armada lokal ini untuk masing-masing wilayah dapat ditentukan (lihat tabel IV.4). Dari tabel IV.4 terlihat bahwa jenis

pelayaran lokal yang menonjol adalah armada penyeberangan.

TABEL IV.4

Jenis pelayaran	Rute	Kemampuan angkut (ton pertahun)
Pelayaran Perintis	Kupang- Labuan Bajo	12,000
Armada Penyeberangan	Kupang- Ende	46800
	Kupang -Rote	184000
	Kupang- Sabu	66000
	Waingapu-Sabu	43890
	Waingapu- Ende	64370
	Waingapu - Aimere	62890
	Labuan Bajo- Waikelo-Sape	170300
	Labuan Bajo- Komodo-Sape	165000

BAB V**KESIMPULAN DAN SARAN**

Setelah kami menganalisa sejauh mana peranan pelayaran lokal dan pelayaran perintis pada rute 12 Kupang - Labuan Bajo, maka kami mengambil kesimpulan dan saran sebagai berikut.

5.1.KESIMPULAN

Untuk pelayaran perintis pada rute 12 ini dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa tidak semua daerah pada rute 12 Kupang Labuan Bajo harus dilayari oleh kapal perintis. Dimana ada beberapa pelabuhan yang sudah dihubungkan dengan armada pelayaran lokal maupun armada penyeberangan. Sehingga keberadaan armada perintis dapat menimbulkan persaingan dalam mencari muatan. Dimana hal tersebut akan mengakibatkan kerugian pada masing-masing pelayaran baik lokal maupun perintis. Secara garis besar kapal perintis pada rute 12 sudah tidak layak dipertahankan secara ekonomi.
2. Untuk mencapai keseimbangan antara kemampuan angkut kapal dengan besarnya barang yang diangkut perlu diadakan pengaturan rute/trayek

yang disesuaikan dengan keadaan daerah, baik ditinjau dari segi ekonomi maupun segi sosial. Sehingga dalam hal ini Pemerintah Daerah Tingkat I Nusa Tenggara Timur diharapkan mampu lebih berperan dalam memberikan masukan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dimana masukan tersebut berupa kegiatan perekonomian yang telah, sedang dan akan terjadi di Propinsi Nusa Tenggara Timur. Karena peran dari armada perintis ini sesungguhnya adalah membantu dan meningkatkan kegiatan perekonomian daerah.

3. Angkutan laut untuk pelayaran lokal yang dibutuhkan di Propinsi Nusa Tenggara Timur adalah angkutan penyeberangan antar pulau. Hal ini sangat memungkinkan karena jarak antar pulau-pulau besar dan pulau-pulau yang lebih kecil tidak jauh. Dan selama ini angkutan penyeberangan tersebut sudah ada, walaupun kemampuan pengangkutannya masih belum bagus. Hal ini disebabkan oleh terbatasnya fasilitas dermaga penyeberangan yang ada sekarang ini. Dan cara yang terbaik untuk memperbaiki sarana angkutan laut di propinsi Nusa Tenggara Timur adalah dengan meningkatkan kemampuan armada penyeberangan. Sebagai contoh armada penyeberangan yang beroperasi pada trayek

Kupang - Pulau Sabu , dapat melayari trayek tambahan ke Pulau Raijua yang jaraknya relatif tidak jauh, pada hari-hari tertentu.

4. Secara sosial dan politis keberadaan armada perintis pada rute 12 memang masih diperlukan. Akan tetapi daerah-daerah yang benar-benar perlu dihubungkan secara sosial dan politis tersebut tidak begitu banyak jumlahnya. Dimana dari analisa yang telah dilakukan, dapat diambil kesimpulan bahwa daerah yang masih memerlukan armada perintis adalah daerah Raijua dan Seba. Dimana daerah tersebut tidak menghasilkan produksi pangan, akan tetapi hanya menghasilkan hasil-hasil perikanan. Sehingga bila kita lihat secara skala prioritas maka keberadaan armada perintis pada rute 12 sudah tidak diperlukan lagi.

5.1. SARAN

Dari hasil analisa yang telah dilakukan maka ada beberapa saran yang dapat diberikan untuk meningkatkan kelancaran arus barang/hasil produksi dan penumpang, yaitu sebagai berikut:

1. Bahwa pada propinsi Nusa Tenggara yang perlu dilakukan saat ini untuk memperlancar arus barang adalah memperbaiki sarana dan prasarana

pelabuhan. Perbaikan sarana dan prasarana tersebut meliputi:

- a. Perbaikan sarana dan prasarana pelabuhan yang sudah ada untuk keperluan ekspor.

Dimana pelabuhan ekspor yang sudah ada perlu diadakan perbaikan lagi, sehingga diharapkan hasil-hasil produksi dari masing-masing Kabupaten dapat diangkut seluruhnya keluar Propinsi.

- b. Perbaikan sarana dan prasarana pelabuhan penyeberangan.

Pelabuhan penyeberangan memegang peranan penting sebagai terminal untuk lalu lintas barang dan penumpang antar pulau dan kabupaten. Sehingga perlu diperbaiki lagi sarana dan prasarananya, melihat bahwa armada penyeberangan merupakan sarana transportasi yang paling tepat untuk melayani kebutuhan transportasi antar pulau dan kabupaten di propinsi Nusa Tenggara Timur.

DAFTAR PUSTAKA

1. Harry W Richardson, Dasar-dasar Ilmu Ekonomi Regional, terjemahan Paul Sihotang, PPN dan Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi 1985.
2. V.G. Bakev , Ekspluatatsiya Morskoso Flota, Publisher Transport Moskwa, tahun 1965
3. D. Pasurney , Perkembangan Sarana Angkutan Laut di Maluku, Research paper, Program Perencanaan Nasional, F.E.U.I- Bappenas,1974

DATA SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL

1.	Nama Kapal	:	K.M. " BERGUNA "
2.	Tanda Panggilan	:	Y B T R
3.	Bendera/Kebangsaan	:	Indonesia
4.	Jenis dan Type	:	Coaster
5.	Tempat dan Tahun Pembuatan Kapal	:	Belanda tahun 1970.
6.	Konstruksi	:	Besi/Baja
7.	Diklaskan pada	:	B.K.I. Kode Klas : A 100 IP
8.	Dimensi P x L x D	:	40,00 mtr x 7,60 mtr x 3,25 mtr,
9.	Ukuran :		
	- Isi Kotor	:	322 T
	- Isi Bersih	:	200 T
	- D.W.T.	:	550 T
10.	Draft maksimal	:	2,80 mtr
11.	Kecepatan	:	9 knot
12.	Mesin Utama :		
	- Merk	:	MITSUBUSHI
	- Tahun Pembuatan	:	1967
	- Daya	:	300 HP.
13.	Mesin Bantu :		
	- Jumlah	:	2 buah
	- Merk	:	Lister
	- Tahun Pembuatan	:	1969
	- Daya	:	32 HP
14.	Bahan bakar yang digunakan	:	HSD
	Pemakaian dalam perjalanan/hari	:	1,800 ltr
15.	Pelumas yang digunakan	:	Miditran s 40
	Pemakaian per hari	:	20 liter
16.	Kapasitas tangki bahan bakar	:	45.000 ltr
17.	Kapasitas tangki air tawar	:	80.000 ltr
18.	Jumlah dapur	:	1 (satu) buah
19.	Jumlah kamar mandi	:	2 (dua) buah
20.	Jumlah W.C.	:	3 (tiga) buah
21.	Jumlah akomodasi kamar	:	12 buah
22.	Jumlah Anak Buah Kapal (ABK)	:	18 orang.
23.	Luasan bersih dek penumpang (Geladak antara)	:	84 m ²
24.	Luas kepala palka (Geladak cuaca)	:	4,20 mtr x 10.00 mtr & 4,20 mtr x 12.00 mtr
25.	Alat-alat penolong :		
a.	Sekoci Penolong		
	- Jumlah	:	2 (dua) buah
	- Klas	:	---
	- Ukuran	:	6,50 mtr x 2,20 mtr x 0,80 mtr
	- Kapasitas	:	
b.	Inflatable Life Raft		
	- Jumlah	:	-
	- Merk & Tipe	:	-
	- Kapasitas	:	-
	- Service terakhir	:	
c.	Resque Boat		
	- Jumlah	:	
	- Ukuran	:	
	- Daya mesin	:	
	- Kapasitas	:	

**PROYEK PENGOPERASIAN ARMADA
PELAYARAN PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 1996 / 1997**

- 1. SK. TRAYEK**
- 2. MAPEL DIRJEN HUBLA**
- 3. PETUNJUK PELAKSANAAN PROYEK**
- 4. DOKUMEN LELANG / RKS**
- 5. PERKIRAAN HARGA / OE.**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTORAT LALU LINTAS ANGKUTAN LAUT
TAHUN 1996**

M E M U T U S K A N :

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG JARINGAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KAPAL ANGKUTAN LAUT PERINTIS TAHUN ANGGARAN 1996 / 1997 SERTA KETENTUAN-KETENTUAN PELAKSANAANNYA.

PERTAMA : Jaringan trayek dan kebutuhan kapal angkutan laut perintis tahun 1996 / 1997 adalah sebagaimana ditetapkan dalam lampiran Keputusan ini, yang dalam pelaksanaannya akan ditindak lanjuti dalam Surat Perjanjian Pemborongan yang dibuat oleh Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis dengan perusahaan pelayaran pemborong menurut hasil pelelangan / pemilihan langsung pekerjaan jasa angkutan laut perintis.

KEDUA : Kebutuhan kapal angkutan laut perintis dengan ukuran dan type yang ditentukan pada setiap trayek sebagaimana disebutkan dalam lampiran Surat Keputusan ini, dapat disesuaikan dengan memperhatikan keadaan pelayaran (nautis-teknis) dan data angkutan barang serta penumpang pada masing-masing trayek, yang pelaksanaannya dilakukan berdasarkan hasil pelelangan dan atau Pemilihan Langsung Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis.

KETIGA : Penempatan dan Pengoperasian kapal disetiap trayek dilakukan oleh Pemborong Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis, dengan hak dan kewajiban sesuai yang diatur dalam surat Perjanjian Pemborongan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis.

KEEMPAT : Dalam pelaksanaan angkutan laut perintis ditetapkan ketentuan - ketentuan pelaksanaan sebagai berikut :

- a. Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut secara fungsional melakukan pembinaan angkutan laut, yang dalam hal ini termasuk angkutan laut perintis, agar terpadu dengan sub sistem angkutan laut dalam negeri serta moda transportasi lainnya, sehingga dapat mencapai maksud, tujuan dan sasaran angkutan laut perintis yang ditetapkan.
- b. Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan secara fungsional melakukan pembinaan angkutan laut yang berada diwilayahnya termasuk angkutan laut perintis agar terpadu dengan sub sistem angkutan laut dalam negeri serta moda transportasi lainnya sehingga dapat mewujudkan pembinaan angkutan laut perintis secara nasional oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

JL. MERDEKA TIMUR 5
JAKARTA 10110

TELP : 363009 (6 SALURAN)
359945, 359946, 359947
3845409

TLX : 46783, 46784, 44373
44227, DJPL IA
FAX : 361786, 3844492

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

NOMOR : AL. 59/1/2-96

TENTANG

**JARINGAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KAPAL
ANGKUTAN LAUT PERINTIS TAHUN 1996/1997
SERTA KETENTUAN-KETENTUAN PELAKSANAANNYA**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

- Menimbang :** a. bahwa dalam rangka menunjang pembangunan dan pengembangan ekonomi di daerah-daerah lemah/terpencil dan belum berkembang perlu diselenggarakan angkutan laut perintis di beberapa kawasan Indonesia;
- b. bahwa sehubungan dengan hal-hal tersebut diatas dan guna terpeliharanya kelancaran pelaksanaan angkutan laut perintis, maka dipandang perlu menetapkan jaringan trayek dan kebutuhan kapal Angkutan Laut Perintis tahun 1996/1997.

- Mengingat :** 1. Undang-Undang Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983, Jo. No.23 Tahun 1985;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988;
4. Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994;
5. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984, Jo No.12 Tahun 1984;
6. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974;
7. Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 1988;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.164/OT.002/PHB-80;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 64/1988;
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 56/1988;
11. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. AL.59/1/2-94 Tanggal 27 Maret 1995 tentang Pola Trayek dan kebutuhan Kapal Angkutan Perintis tahun 1995/1996 - 1998/1999 serta ketentuan-ketentuan pelaksanaannya;

- Memperhatikan :** Daftar Isian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Tahun 1996/1997.

- c. Administrator Pelabuhan (ADPEL) di pelabuhan pangkalan kapal perintis melakukan pengawasan, pemantauan dan evaluasi pelaksanaan angkutan laut perintis per voyage dan melaporkan hasil evaluasi tersebut kepada Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut.
- d. Administrator Pelabuhan (ADPEL) dan Kepala Kantor Pelabuhan (KAKANPEL) / Petugas Perhubungan Laut di pelabuhan-pelabuhan singgah kapal perintis melakukan pemantauan dan membantu kelancaran pelaksanaan kegiatan operasional kapal perintis.
- e. Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Jakarta melakukan pengelolaan, monitoring, pengawasan, pengendalian administrasi dan operasional serta ditetapkan sebagai Pusat Data dan Informasi Angkutan Laut Perintis dan atau Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis secara nasional, yang secara periodik melakukan evaluasi dan menyampaikan laporan kepada Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut.
- f. Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis didaerah melakukan pengelolaan, monitoring, pengawasan, pengendalian administrasi dan operasional kapal perintis yang berada di daerah. Dalam pelaksanaan tugas dan kegiatannya diwajibkan membuat / menyampaikan laporan secara periodik dan teratur menurut petunjuk pelaksanaan yang akan diatur kentudian dan dikoordinir oleh Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Jakarta.
- g. Setiap kapal perintis tidak diperkenankan melakukan penyimpangan trayek (deviasi, omisi) dari urutan pelabuhan pada trayek yang telah ditetapkan, kecuali dengan seijin Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- h. Setiap kapal perintis dalam melaksanaan perjalanan (voyage) harus berdasarkan pelayaran yang tetap dan teratur serta semaksimal mungkin menepati jadwal singgah di setiap pelabuhan menurut urutan pelabuhan singgah yang telah ditetapkan.
- i. Memberikan fasilitas pelabuhan kepada kapal perintis pada prioritas ke dua setelah kapal-kapal penumpang PT. PELNI guna memperoleh pelayanan sandar dan bongkar muat disetiap pelabuhan pangkai dan singgah.

KELIMA : Keputusan mengenai pelaksanaan pola trayek dan kebutuhan kapal angkutan laut perintis sebagaimana disebut dalam Penetapan PERTAMA a, berlaku sejak tanggal 1 April 1996 s/d 31 Maret 1997.

KEENAM : Dengan ditetapkannya keputusan ini, maka segala ketentuan yang bertentangan dengan keputusan ini dinyatakan tidak berlaku.

KETUJUH : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dan apabila ternyata dikemudian hari terdapat kekurangan atau kekeliruan dalam penetapannya akan diperbaiki sebagaimana mestinya.

DITETAPKAN DI : JAKARTA
PADA TANGGAL : 17 JANUARI 1996.

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



SOENTORO

Tembusan Keputusan ini
disampaikan kepada :

1. Menteri Perhubungan;
2. Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional / Ketua BAPPENAS;
3. Menteri Negara Pelayangan Aparatur Negara;
4. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan;
5. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan;
6. Direktorat Jenderal Anggaran Departemen Keuangan;
7. Gubernur KDH. Tk.I yang bersangkutan;
8. Semua Direktorat / Bagian pada DITJENHUBLA;
9. Para KAKANWIL DEPHUB;
10. Administrator Pelabuhan di Pekanbaru Pangkal;
11. Administrator Pelabuhan / Kepala Kantor Pelabuhan di Pelabuhan Singkah;
12. Para Pimpinan Proyek/Pimpinan Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis seluruh Indonesia;
13. Pertamina Up. Direktorat PDN.

LAMPIRAN : SURAT KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 TENTANG JARINGAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KAPAL ANGKUTAN LAUT
 TAHUN ANGGARAN 1996/1997 SERTA KETENTUAN-KETENTUAN PELAKSA

NOMOR : AL. 59 / 1 / 2 - 96
 TANGGAL : 17 JANUARI 1996.

NO.	PELARUHAN PANGKALAN	KODE TRAYEK	POLA TRAYEK DAN JARAK DALAM MIL	(JUMLAH)	UKURAN	(LAMA PE- JARAK : TYPE/JENIS	(LAYARAN 1) DALAM : KAPAL	(FREKWENSI) KET MIL : ROUND VO- YAGE	TARGET DALAM : 1 TAHUN
1	2	3	4	5	6	7	8		
1.	TLK. BAYUR	R-1	TLK.BAYUR-132-SINGAPOKNA-37-SIGOLOGOLO-14-SAERU-15-1.546 -BOLUTA-24-P.1ELLO-48-TLK.DALAM-29-SEHE-20-SIROMBU -30-SOLONIAKO-15-AFULU-15-LAHEWA-40-G.SITOLI-59- SINGKIL-33-P.BANYAK-112-P.SIMEULU-70-TAPAKTUAN-80- MEULABOH PP.	1.546	750 DWT / GT 480 COASTER	19 HARI	19 VOY		
		R-2	TLK.BAYUR-96-SAUMANUK-22-SIBERUT-20-MUARASIRI-16- SIKABALUAN -28-SINGAPOKNA-26-SIMALIGI-24-SIMATALU- 16- SIGALUBEK-48-SIOBAN-22-BERILAU-30-PASAPUAT-18- SIKAKAP-62-BINAKAK-41-BAKE/BULASAT PP.	978	750 DWT / GT 480 COASTER	14 HARI	26 VOY		
2.	BENGKULU	R-3	BENGKULU-98-ENGGANO-98-BENGKULU-98-ENGGANO-98-BENG KULU-98-ENGGANO-84-LINAU/BINTUHAN-270-TG.PRIOK-270 -LINAU/BINTUHAN-84-ENGGANO-98-BENGKULU	1.296	500 DWT / GT 325 COASTER	14 HARI	26 VOY		
3.	TG.PINANG	R-4	TG.PINANG-224-TAMBELAN-96-SINTETE-105-SERASAN-107- RANAI-55-SENDANAU-52-MIDAI-112-TAREMPA-43- LETUNG- 175-TG.PINANG.	969	750 DWT / GT 480 COASTER	12 HARI	30 VOY		
4.	SINTETE	R-5	SINTETE- 96-TAMBELAN-224-TG.PINANG-175-LETUNG-43- TAREMPA-112-MIDAI-52-SENDANAU-55-RANAI-107-SERASAN- 105-SINTETE.	969	750 DWT / GT 480 COASTER	12 HARI	30 VOY		

1	2	3	4	5	6	7	8
		R-6	SINTETE-269-P. MAYA-60-KETAPANG-90-KENDAWANGAN-59-AIRHITAM-75-KUALAJELAI/SUKAMARA-180-KARIMUNJAWA-61-JEPARA-38-SEMARANG PP.	1.664	500 DWT / GT 325 COASTER	18 HARI	20 VOY
5.	SURABAYA	R-7	SURABAYA-150-MASALEMBO-113-KALIANGET-30-SAPUDI-62-KANGEAN-50-SEPEKAN-120-TG. WANGI/MENENG PP.	1.050	500 DWT / GT 325 COASTER	10 HARI	36 VOY
6.	B I T U N G	R-8	BITUNG-285-GENERAL SANTOS -285-BITUNG -60 -TAGULANDANG-36-SIAU-60-TAHUNA-92-MANGARANG -14 -LIRUNG-4-MELONGUANE-30-ESSANG -24- GEMEH -15- KARATUNG -60-MIANGAS-84-MARORE-6-KAWIO-28-KAWALUSO -45- TAHUNA-142-BITUNG.	1.270	750 DWT / GT 480 COASTER	15 HARI	25 VOY
		R-9	BITUNG-142-TAHUNA-45-KAWALUSO-28-KAWIO-6-MARORE-84-MIANGAS-80-KARATUNG-15-GEMEH-24-ESSANG-30-MELONGUANE-4-LIRUNG-14-MANGARANG-92-TAHUNA -60- SIAU -36-TACULANDANG -60 - BITUNG -285- GENERAL SANTOS -285-BITUNG.	1.270	750 DWT / GT 480 COASTER	15 HARI	25 VOY
7.	U. PANDANG	R-10	U. PANDANG-30-BIRINGKASIH-273-BAUBAU-113-KENDARI-32-P. MENUI-60-SALABANGKA-52-BUNGKU-64-KOLONEDALE-126-LUWUK/BANGGAI-202--AMPANA-61-POSO-61-PARIGI PP	2.088	950 DWT / GT 610 COASTER	25 HARI	14 VOY
		R-11	U. PANDANG-119-SELAYAR-55-JAMPEA-45-BONERATE-112-KA LATOA (LATODO)-196-REO-116-MAUMERE-81-LARANTUKA-124-KUPANG PP.	1.696	500 DWT / GT 325 COASTER	17 HARI	21 VOY
		R-12	U. PANDANG-240-BUAPINANG-50-KABAENA (SIKELI)-60-BAU BAU-112-PAPALIA-53-AMBENA/KALEDUPA-29-WANCI-24- LA SALIMA-69-KENDARI PP.	1.274	500 DWT / GT 325 COASTER	16 HARI	23 VOY

Mardia

**SK. DIRJEN HUBLA NO. AL.59/1/2-96
TGL. 17 JANUARI 1996 TENTANG JARINGAN
TRAYEK DAN KEBUTUHAN KAPAL
ANGKUTAN LAUT PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 1996 / 1997**

1	2	3	4	5	6	7	8
11.	A M B O N	R-18	AMBON-124-GESER-32-GOROM/ONDOR-32-P.KESUI-17-P. TI:1.857 OR-39-P. KUR-28-P. TOYANDO-33-TUAL-118-DOBO-24-BENJI NA-41-KALARKALAR-44-BATUGOYANG-156-P.MOLU-55-LARAT -75-TUTUKEMBONG-52-SAUMLAKI-55-SEIRA-69-LARAT-55 - P.MOLU-156-BATUGOYANG-44-KALARKALAR-41-BENJINA-24- DOBO-118-TUAL-33-P. TOYANDO-28-P. KUR-39-P. TIGR -1 17-P.KESUI-32-GOROM/ONDOR-32-GESER-184-AMBON.		750 DWT / GT 480 COASTER	21 HARI	17 VOY
		R-19	AMBON-129-NAMROLE-14-LEKSULA PP. AMBON-132-BANDA-72-GESER-32-GOROM/ONDOR-85-FAKFAK- 108-BULA-54-OBISONTA-35-WAHAI-71-FAFAMILAF-52-WAIGA MA/MISOL-110-SORONG PP.	1.788	750 DWT / GT 480 COASTER	19 HARI	19 VOY
		R-20	AMBON-132-BANDA-197-TUAL-136-LARAT-127-SAUMLAKI-20/2.156 ADAUT-70-DAWERA / DAWELOR-30-MASELA-20-TEPA-46- LE LANG/MAHALETA-43-LAKOR-18-MOA-20-LETI-37-WONRELI / KISAR-60-COM-64-ILAWAKI-64-DILLI PP.	2.156	750 DWT / GT 480 COASTER	22 HARI	16 VOY
		R-21	AMBON-325-TUAL-118-DOBO-24-BENJINA-41- KALARKALAR-12.468 44-BATUGOYANG-214-SAUMLAKI-91-KROING-28- TEPA- 70- BEBAR/WULUR-84-ROMANG-35-KISAR/WONRELI-68-COM-120- LEROKIS PP.	2.468	750 DWT / GT 480 COASTER	22 HARI	16 VOY
		R-22	AMBON-210-BEBAR / WULUR-84-ROMANG-148-LEROKIS-73 -2.264 ILWAKI-64-KISAR/WONRELI-37-LETI-20-MOA-10-LAKOR-45- -LELANG/ELO-46-TEPA-23-LEWA/DAI-25-DAWERA/DAWELOR- 70-ADAUT-20-SAUMLAKI-127-LARAT-136-TUAL PP.	2.264	750 DWT / GT 480 COASTER	22 HARI	16 VOY
12.	T U A L	R-23	TUAL-105-DOBO-136-LARAT-127-SAUMLAKI-118-TEPA-188-3.166 MOA- 20 -LETI-37-KISAR/WONRELI-920-SURABAYA - 458- BIRINGKASI-458-COM-68-KISAR/WONRELI-37-LETI-28-MOA- -100-TEPA-110-SAUMLAKI-127-LARAT-136-DOBO-105-TUAL	3.166	750 DWT / GT 480 COASTER	39 HARI	9 VOY

1	2	3	4	5	6	7	8
13.	TERNATE	R-24	TERNATE-13-SOASIU-19-GITA/PAYAHE-61-SAKETA- 85- BA;1.258 BANG-135-BESUI-34-MAFA-25-WEDA-51-SABENPEOPEO-17 -| PATANI-37-GEBE-32-P. GAG-28-P. PAM-53-SAONEK- 39 -| SORONG PP.	500 DWT / GT 325 COASTER	17 HARI	21 VOY	
		R-25	TERNATE-105-DAMA-82-BEREBERE-61-TOBELO-42-WASILE -;1.622 66-AKELAMO/PATLEAN-12-MIAF-46-BULI-28-BICOLII- 78 -; GEBE-122-SORONG PP. TERNATE-76-MAYAO-23-TIFURE-70-BITUNG PP.	500 DWT / GT 325 COASTER	19 HARI	19 VOY	
		R-26	TERNATE-145-LAIWUI-56-WAILOAR-110-DOFA-61-LEDE-50-;1.742 BOBONG-114-SANANA-124-POGI-45-LEKSULA-14-NAMROLE -| 72-NAMLEA-80-AMBON PP.	500 DWT / GT 325 COASTER	18 HARI	20 VOY	
14.	JAYAPURA	R-27	JAYAPURA-139-SARMI-185-SERUI-122-NABIRE-153- BIAK-;2.042 112-WASIOR-103-MANOKWARI-207-SORONG PP.	750 DWT / GT 480 COASTER	18 HARI	20 VOY	
		R-28	JAYAPURA-139-SARMI-185-SERUI-120-BIAK-153- NABIRE-;5.094 213-MANOKWARI-207-SORONG-235-BINTUNI-159-FAKFAK -| 182-KAIMANA-138-TUAL-135-DOBO-186-POMAKO-115-AGATS -380-MEARUKE PP.	950 DWT / GT 610 COASTER	40 HARI	9 VOY	
15.	B I A K	R-29	BIAK-85-KAMERI-42-MANOKWARI-75-SAUKOREM-75-MANOKWA;1.344 RI-42-KAMERI-85-BIAK-85-ANSUS-35-SERUI-22-WAREN-22 -SERUI-26-DAWAI-18-KAIFURI-7-PUIWAI-70-TEBA-66-SAR MI-41-BETAF-100-JAYAPURA-100-BETAF-41-SARMI-66- TE BA-70-PUIWAI-7-KAIFURI-18-DAWAI-26-SERUI-35-ANGUS- 85-BIAK.	350 DWT / GT 220 COASTER	17 HARI	21 VOY	
		R-30	BIAK-45-KORIDO-47-JENGERBUN-27-MIOSBIPONDI-45- KA;1.082 MERI-42-MANOKWARI-75-SAUKOREM-75-MANOKWARI-42-KAME RI-45-MIOSBIPONDI-27-JENGERBUN-47-KORIDO -45-BIAK -153-NABIRE-85-WAREN-22-SERUI-22-WAREN-85-NABIRE -| 153-BIAK.	350 DWT / GT 220 COASTER	14 HARI	26 VOY	

1	2	3	4	5	6	7	8
16.	SORONG	R-31A	SORONG-30-SAONEK-16-WARSAMBIN-20-WAIFOI-8-KABILOL-1.285 50-SAONEK-39-SORONG-48-MEGSMENGKARA-40-MUTUS-20 SALIO-15-SELFELI-24-P. GAG -27-P. PAM-37-AREFI-33- SORONG-69-URBINAOPEN-38-MNIER-20-KABARE-24-P. AYU- 24-KABARE-20 -MNIER-38-URBINAOPEN-69-SORONG -138- TEMINABUAN-138-SORONG-130-MUGIN-30-INANWATAN-140- SORONG.	-\	16 HARI	-\	
		R-31B	SORONG-90-SEGUN-105-FAFANLAF-57-WAIGAMA- 32- LENMA 1.434 LAS-20-MEOSKAPAL-120-SEGUN-90-SORONG-38-AREFI-37- P.PAM-43-KOFIAU-40-P.GAG-30-MUTUS-50-SORONG-35- MAKBON-23-MEGA-15-SAUSAPOR-12-WERUR-20-WAU-20- WERUR-12-SAUSAPOR-15-MEGA-58-SORONG-138-TEMINABUAN- 68-MUGIN-30-INANWATAN-98-TEMINABUAN-138-SORONG	> 350 DWT / GT 220 COASTER	> 11 VOY		
		R-32	SORONG-177-ARANDAI-80-BINTUNI-40-BABO-79-KOKAS-80-1.766 FAKFAK-130-P. ADI-60-KAIMANA-68-TELUK ETNA-169 -PO MAKO PP.	750 DWT / GT 480 COASTER	19 HARI	19 VOY	
		R-33	SORONG-245-BINTUNI-40-BABO-79-KOKAS-80-FAKFAK-187-2.872 KAIMANA-150-TUAL-130-DOBO-185-POMAKO-120-AGATS-220- BADE-220-AGATS-120-POMAKO-185-DOBO-130-TUAL-150 - KAIMANA-187-FAKFAK-80-KOKAS-79-BABO-40-BINTUNI-245- SORONG.	750 DWT / GT 480 COASTER	25 HARI	15 VOY	
17.	MERAUKE	R-34	MERAUKE-145-KIMAAM-123-BAYUN-134-ATSY-89-ASUI/ECI-1.300 157-SENGGO PP.	350 DWT / GT 220 COASTER	14 HARI	26 VOY	
		R-35	MERAUKE-295-BADE-150-ATSY-134-AGATS-45-SAWAERMA PP.	1.248	350 DWT / GT 220 COASTER	13 HARI	28 VOY

1	2	3	4	5	6	7	8
			R-36A: MERAUKE-145-KIMAAM-150-BADE-103-MUR-90-KEPI-90-MUR -150-KIMAAM-145-MERAUKE.	873	-\ 200 DWT / GT 133 > COASTER	11 HARI / 15	/
			R-36B: MERAUKE-145-KIMAAM-150-BADE-103-GETENTIRI-103- TANAHMERAH-103-GETENTIRI-103-BADE-150-KIMAAM-145- MERAUKE	1.002	LCT /-	13 HARI / 15	VOY /-

KETERANGAN : * Ukuran kapal yang dinaksud dalam Surat Keputusan ini adalah ukuran minimum dalam DWT atau GT.

Jakarta, 17 Januari 1

A.n MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

SOENTORO

**PETUNJUK PELAKSANAAN PROYEK
PENGOPERASIAN ARMADA PELAYARAN
PERINTIS TAHUN ANGGARAN 1996 / 1997**



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MERDEKA TIMUR 5
JAKARTA - 10110

TEL : 363009 s/d 363073,
343137

TLX : 46783, 46784, 44373,
44227, DJPLIA

NOTA - DINAS

Nomor : AL585/2i/6175/95

Kepada : Yth. Direktur Jenderal Perhubungan Laut,
Dari : Kepala Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut.
Perihal : Laporan Hasil Rapat Koordinasi Angkutan Laut/Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis TA. 1995/1996 dan persiapan menjelang pelaksanaan proyek TA. 1996/1997.

1. Bersama ini kami sampaikan laporan perihal seperti tersebut pada pokok surat diatas, dengan uraian dan penjelasan sebagai berikut :
 - a. Rapat Koordinasi Angkutan Laut/Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Tahun 1995/96 dan persiapan menjelang pelaksanaan proyek tahun 1996/1997, telah dilaksanakan pada tanggal 22 sampai dengan tanggal 24 Nopember 1995, bertempat di Batu-Malang.
 - b. Rapat koordinasi dibuka oleh KADITLALA yang dalam hal ini mewakili DIRJENHUBLA, dengan dihadiri oleh 12 (dua belas) KAKANWILDEPHUB, 6 (enam) ADPEL terkait dengan angkutan laut perintis, para PEMPRO/PEMBAGPRO dari 16 pelabuhan pangkalan, para Kontraktor, Panitia Pengarah dan Panitia Penyelenggara (bahan materi rapat koordinasi terlampir).
 - c. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut :
 - 1) Jaringan trayek dan kebutuhan kapal perintis TA. 1996/1997 :
 - a) Sesuai kawat DITJENHUBLA Nomor : 1125 /AL/95 tanggal 21 September 1995 (terlampir), diinstruksikan kepada KAKANWILDEPHUB/ADPEL/PEMPRO/PEMBAGPRO di daerah agar segera mengadakan koordinasi dengan PEMDA dan instansi terkait lainnya dalam kaitannya dengan penyusunan/penyempurnaan jaringan trayek dan kebutuhan kapal perintis TA. 1996/97.
 - b) Hasil masukan

- b) Hasil masukan dari daerah dan evaluasi DITJENHUBLA, setelah dikonfirmasi kembali dalam rapat koordinasi, nampak bahwa secara umum trayek dan kebutuhan kapal tahun 1996/1997, relatif tidak jauh berbeda dengan tahun 1995/1996, terkecuali :
- (1) Untuk pelaksanaan proyek TA. 1996/1997, pelabuhan pangkal Pontianak pindah ke Sintete.
 - (2) 1 (satu) trayek yang akan diisi 1 (satu) unit kapal, yang ditempatkan di pelabuhan pangkal Bima (NTB) belum dapat ditampung karena dana yang dibutuhkan tidak tersedia.
 - (3) Terdapat tambahan 2 (dua) unit kapal dengan kapasitas masing-masing 750 DWT, ditempatkan di pelabuhan pangkal Teluk Bayur dan Dili.
- c) Komposisi perbandingan jaringan trayek dan kebutuhan kapal perintis tahun 1995/1996 dan tahun 1996/1997, sebagai berikut :

NO	URAIAN	TA.1995/1996	RENCANA TA.1996/1997
1.	Dana BIP	Rp.24.331,9 Mly	Rp. 29.566.782,-
2.	Trayek	34	36
3.	Kapal	34 Unit 28.658 DWT	36 Unit 21.928 DWT
4.	Pelabuhan :		
	a. Pangkalan	16	16
	b. Singgah	278	264
5.	Frekwensi 1 Thn	695	727 Voyage

2) Pedoman

2) Pedoman Dokumen Pelelangan/Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) :

- a) Sebagaimana pada pelaksanaan proyek TA. 1995/1996, maka untuk pelaksanaan proyek TA. 1996/97, DITJENHUBLA perlu menerbitkan kembali Pedoman dokumen pelelangan/rencana kerja dan syarat-syarat (RKS).
- b) Hasil pembahasan bahwa pedoman dokumen pelelangan tahun 1996/97, mengacu kepada pedoman dokumen pelelangan tahun 1995/1996, dengan penyempurnaan sebagai berikut :
- (1) Besaran jaminan penawaran, semula 1% dari nilai penawaran dalam 1 tahun, disempurnakan menjadi 1% sampai 3%.
- (2) Materai yang diperlukan semula Rp.1.000,- disesuaikan menjadi Rp.2.000,-
- (3) Dasar/referensi pelaksanaan pekerjaan ditambah dengan :
- (a) Surat keputusan bersama Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua BAPPENAS Nomor : Kep.27/MK-3/8/1994
----- 4-8-1994
Kep.166/EET/8/1994
(copy terlampir),
- (b) Surat edaran bersama Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua BAPPENAS Nomor : SE-86/A/31/0694
----- Tgl 8-6-1994
2858/D.IV/6/1994
(copy terlampir).
- (4) Rincian anggaran biaya dan pendapatan yang ditawarkan, harus ditanda tangani Direktur Utama/Kuasanya (nama jelas dan jabatan serta dibubuh cap/stempel perusahaan, khusus untuk PT. PELNI tidak lagi mencantumkan komponen provit margin).
- (5) Nilai

(5) Nilai penyusutan kapal :

- (a) Untuk kapal berusia 10-20 tahun adalah sebesar Rp. 1.000.000,-/DWT dan besaran premi asuransinya sebesar 2,5%.
- (b) Untuk kapal berusia 20 tahun ke atas adalah sebesar Rp. 500.000,-/DWT, disesuaikan dengan nilai taksasi dari Direktorat Teknis (DITKAPPEL-DITJENHUBLA), besaran premi asuransinya yakni 5%.

3) Rencana pelaksanaan proyek TA.1996/97 :

- a) Dengan memperhatikan sifat dan karakteristik angkutan laut perintis dan guna menghindarkan pelaksanaan pesan ulang, maka sesuai surat edaran bersama Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua BAPPENAS dan Menteri Keuangan nomor :

SE-86/A/31/0694

----- tanggal 8 Juni 1994,
2858/D.IV/6/1994

pelelangan dapat dilaksanakan sebelum DIP terbit. Adapun langkah-langkah yang akan ditempuh adalah :

- (1) Pelelangan akan dilaksanakan pada bulan Januari 1996 (setelah terbitnya daftar SATUAN TIGA) dan penandatanganan kontrak dilakukan setelah DIP TA. 1996/97 dan SK.PEMPRO/PEMBAGPRO 1996/1997 terbit yaitu pada tanggal 1 April 1996.
- (2) Pelelangan dilakukan PEMPRO/PEMBAGPRO TA. 1995/1996, hasilnya diserahkan kepada PEMPRO/PEMBAGPRO TA. 1996/1997, disertai berita acara yang diketahui KAKAN-WILDEPHUB/ADPEL.
- b) Sejalan surat PT. PELNI nomor : DIRUT 639/Us/XI-95 tanggal 7 Nopember 1995, maka komposisi pekerjaan jasa angkutan laut perintis yang akan dilelangkan adalah :

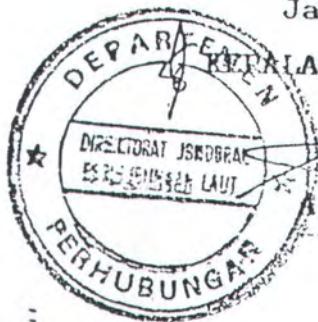
(1) 6 (enam)

- (1) 6 (enam) unit kapal yang disediakan PT. PELNI untuk mengisi 6 (enam) trayek, ditempuh dengan cara pemilihan langsung,
- (2) 30 (tigapuluhan) trayek lainnya dilelangkan kepada perusahaan pelayaran swasta nasional dalam negeri.
- d. Sehubungan hal-hal tersebut butir c, terlampir bersama ini disampaikan draft konsep untuk dapat kiranya mendapatkan persetujuan dan tanda tangan Bapak DIRJEN, yaitu :
- 1) Jaringan trayek dan kebutuhan kapal angkutan laut perintis TA. 1996/1997 bererta ketentuan-ketentuan pelaksanaannya,
 - 2) Pedoman Dokumen pelelangan/rencana kerja dan syarat-syarat pekerjaan jasa angkutan laut perintis tahun anggaran 1996/1997,
 - 3) Instruksi DIRJENHUELA perihal prioritas pelayanan sandar dan bongkar-muat kapal-kapal perintis di pelabuhan pangkal dan singgah,
 - 4) Kebijaksanaan pelaksanaan proyek pengoperasian armada pelayaran perintis tahun anggaran 1996/1997, yang meliputi :
 - (a) Telegram kepada para PEMPRO/PEMBAGPRO perihal :
 - (1) Pengadaan jasa untuk 6 (enam) unit kapal PT.PELNI yang akan mengisi 6 (enam) trayek, ditempuh dengan cara pemilihan langsung dan 30 (tiga puluh) trayek lainnya dilelangkan kepada para perusahaan pelayaran swasta nasional dalam negeri.
 - (2) Pelaksanaan pelelangan sebelum DIP TA.1996/1997 dan SK PEMPRO/PEMBAGPRO 1996/1997 terbit.
 - (b) Pemberitahuan kepada KAKANWILDEPHUB Propinsi KALBAR agar membentuk panitia pelelangan mengingat untuk TA. 1996/1997 pelabuhan pangkal Pontianak dipindahkan ke Sintete.

2. Demikian

2. Demikian disampaikan, selanjutnya kami mohon pertunjuk dan pengarahan Bapak DIRJEN, terima kasih.

Jakarta, 26 Desember 1995.



S. SUPANGKAT, SH
NIP. 120044738

Tembusan (tanpa lampiran) :

1. SEKRETARJENHUBLA.
2. KABAG Perlengkapan.
3. KABAG Perencanaan.
4. KABAG Keuangan.
5. KABAG Hukum.



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MERDEKA TIMUR 5
JAKARTA - 10110

TEL : 363009 s/d 363073,
343137

TLX : 46783, 46784, 44373,
44227, DJPLIA

T E L E G R A M

S U R A T K A W A T

Petunjuk Dinas : AMAT SEGERA.

Dari : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.
Kepada : 1. KAKANWILDEPHUB PROPINSI KALIMANTAN BARAT.
2. PARA PEMPRO/PEMBAGPRO PENGOPERASIAN ARMADA PELAYARAN PERINTIS TA. 1995/1996 : DEI JAKARTA, TELUK BAYUR, BENGKULU, TG.PINANG, SURABAYA, MANADO, UJUNG PANDANG, KUPANG, DILI, AMBON, TERNATE, TUAL, JAYAPURA, SORONG, MERAUKE DAN BIAK.
Tindasan : MENHUB, SEKJEN DEPHUB, IRJEN DEPHUB, SEKDITJENHUBLA, KADITLALA, KAKANWILDEPHUB PROPINSI : SUMBAR, BENGKULU RIAU, JATIM, SULUT, SULSEL, NTT, TIMTIM, MALUKU DAN IRIAN JAYA, ADMINISTRATOR PELABUHAN : TG.PINANG, SINTETE, TERNATE, TUAL, SORONG, BIAK, MERAUKE.

NOMOR : 33/PHM/96.

AA DALAM RANGKA PENGADAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS TA. 1996/1997 KMA DGN INI DITETAPKAN SBB TTKDUA

SATU 6 KURBUK ENAM KURTUP TRAYEK YANG AKAN DIISI 6 KURBUK ENAM KURTUP UNIT KAPAL. PT. PELNI YAKNI KODE TRAYEK R-2 KMA R-5 KMA R-20 KMA R-21 KMA R-22 DAN R-28 SEBAGAIMANA TERcantum DLM SK DIRJENHUBLA NOMOR : AL.59/1/2-96 TGL 17 JANUARI 1996 KMA DITEMPUH DGN CARA PEMILIHAN LANGSUNG TTK

DUA 30 KURBUK TIGA PULUH KURTUP TRAYEK LATNYA AKAN DITAWARKAN KEPADA PARA PERUSAHAAN PELAYARAN SWASTA NASIONAL DALAM NEGERI DGN CARA PELELANGAN UMUM TTK

BB UMP DAN LAPORKAN PELAKSANAANNYA KMA DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KIRIM TTKHS

TGL WAKTU : 17 Januari 96

PENGIRIM : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

SOEKNTORO

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



JL. MERDEKA TIMUR 5 | TEL : 363009 s/d 363073,
JAKARTA - 10110 | 343137 | TLX : 46783, 46784, 44373,
44227, DJPL IA

TELEGRAM

SURAT KAWAT

Petunjuk Dinas : AMAT SEGERA.

Dari : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.
Kepada : PARA PEMPRO/PEMBAGPRO PENGOPERASIAN ARMADA PELAYARAN
PERINTIS TA. 1995/1996 : DKI JAKARTA, TELUJ BAYUR,
BENGKULU, TG. PINANG, SURABAYA, MANADO, UJUNG PANDANG,
EUPANG, DILI, AMBON, TERNATE, TUAL, JAYAPURA, SORONG,
MERAUKÉ DAN BIAK.
Tindasan : MENHUB, SEKJEN DEPHUB, IRJEN DEPHUB, SEKDJENHUBLA,
KADITLALA, KAKANWILDEPHUB PROFINSI : SUMBAR, BENGKULU
RIAU, JATIM, SULUT, SULSEL, NTT, TIMTIM, MĀLUKU DAN
IRIAN JAYA. ADMINISTRATOR PELĀBUHAN : TG. PINANG,
TERNATE, TUĀL, SORONG, BIAK, MERAUKE.

NOMOR : 34/9782.96.

- AA UTK MENGHINDARI PELAKSANAAN PESAN ULANG PEKERJAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS TA. 1995/1996 KMA MAKA UTK PELAKSANAAN PROYEK TA. 1996/1997 DIINSTROUKSIKAN KPD SDR UTK MENGAMBIL LANGKAHS SBB TTKDUA
- SATU MELAKSANAKAN PROSES PENGADAAN JASA ANGK LAUT PERINTIS TA. 1996/1997 PADA AWAL BULAN JANUARI 1996 KURBUK SETELAH TERBITNYA DAFTAR SATUAN TIGA KURTUP SEBELUM DIP DAN SK PEMPRO/PEMBAGPRO TA. 1996/1997 TERBIT TTK
- DUA HASIL PELELANGAN TSB BUTIR AA AGAR DISE RAHKAN KEPADA PEMPRO/PEMBAGPRO TA. 1996/ 1997 DGN DISERTAI BERITA ACARA YANG DIKE TAHUI KAKANWILDEPHUB/AUFEL DAN FENANDATA NGANAN KONTRAK DILAKUKAN OLEH PEMPRO/PEM BAGPRO TA. 1996/1997 SETELAH DIP DAN SK PEMPRO/PEMBAGPRO TA. 1996/1997 TERBIT TTK
- TIGA MENGUPAYAKAN AGAR TEPAT PER TGL 010496 SELURUH KPLS PERINTIS HSL PELELANGAN TELAH BEROPERASI TTK
- EMPAT DLM PELAKSANAAN TSB SATU KMA DUA DAN TIGA AGAR SENANTIASA MENGADAKAN KOORDINASI DGN PROYEK FENGOPS ARMADA PELAYARAN PERINTIS JAKARTA SERTA MELAPORKAN HASILNYA KEPADA DITJENHUBLA CQ DITIALA SELAMBATS PADA TGL 150396 TTK
- BB UMP DAN PELAKSANAANNYA KMA DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KIRIM TTKHBS

TGL. WAKTU : 17 Januari 86

PENGIRIM : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT hl

SOKNTORO

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



JL. MERDEKA TIMUR 5
JAKARTA - 10110

TEL : 363009 s/d 363073,
343137

TLX : 46783, 46784, 44373,
44227, DJPL IA

T E L E G R A M

S U R A T K A W A T

Petunjuk Dinas : AMAT SEGERA.

Dari : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.
Kepada : KAKANWILDEPHUB PROFINSI KALIMANTAN BARAT.
Tindasan : MENHUB, SEKJEN DEPHUB, IRJEN DEPHUB, SEKDTJENBUBLA,
KADITLALA, ADPEL SINTETE, PEMPRO PENGOPERASIAN ARMADA
PELAYARAN PERINTIS JAKARTA.

NOMOR : 35/PHBL. 96.

AA MK DIRJENHBLA NOMOR : 34/PHBL TGL 170196
DAN SK DIRJENHBLA NOMOR : AL 59/1/2-96 TGL 170196
KMA Maka UTK PELAKSANAAN PROYEK TA. 1996/1997
HARAP DITEMPUH LANGKAHS SBB TTKDUA

SATU PROSES PENGADAAN JASA TA. 1996/1997 UTK
KODE TRAYEK R-5 DAN R-6 PKL SINTETE AGAR
DILAKUKAN PADA AWAL BULAN JANUARI 1996
KURBUK SETELAH SATUAN TIGA TERBIT KURTUP
SEBELUM DIP DAN SK PEMPRO/PEMBAGPRO TA.
1996/1997 TERBIT TTK

DUA UTK PELAKSANAAN TSB SATU KMA PANITIA PE-
LELANGANNYA DIBENTUK OLEH KAKANWILDEPHUB
PROP KALPAK DAN HASIL PELELANGANNYA DISE-
RAHKAN KEPADA PEMPRO TA. 1996/1997 DGN
DISERTAI BERITA ACARA PENYERAHAN YANG
DIKETAHUI OLEH SDR TTK

TIGA PENANDATANGANAN KONTRAK DILAKUKAN OLEH
PEMPRO TA. 1996/1997 SETELAH DIP DAN SK
PEMPRO TA. 1996/1997 TERBIT KMA DAN DIU-
PAYAKAN AGAR TEPAT PER TGL 010496 KMA
KPLS PERINTIS HASIL PELELANGAN TELAH
BEROPERASI TTK

EMPAT DLM PELAKSANAAN TSB BUTIR SATU KMA DUA
DAN TIGA AGAR SENANTIASA MENGADAKAN KOOR-
DINASI DGN PROYEK PENGOPS ARMADA PELAYAR-
AN PERINTIS JAKARTA DAN MELAPORKAN HASIL-
NYA KPD DITJENHBLA CQ DITLALA SELAMBATS-
NYA PADA TGL 150395 TTK

BB UMP DAN PELAKSANAANNYA KMA DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT KIRIM TTKHBS

TGL. WAKTU : 17 Januari '96

PENGIRIM : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

SOEKNTORO

P.T. "PELAYARAN NASIONAL INDONESIA" (PERSERO)

JL. GAJAH MADA 14 PO BOX 1115 JKT
JAKARTA 10130

kawat : PELNI
 : New Boe
 : Bank Negara Indonesia 1946
 Jakarta-Kota, Gunung Sahari,
 Cikini, Mangga Besar
 Bank Indonesia - Thamrin
 Bank Dagang Negara - Thamrin



Kantor Pusat

Tilpon : (021) 343307-361635-3443
 344345-344349Telex N : 44580-45040-45791-456
 45377 PELNI IABila mer
harap se

No. Anda :

No. kami : 9/Us/XI-95

Jakarta, 07 Nopember 1995

Kepada

Yth. Dirjen. Perhubungan Laut
 Jl. Merdeka Timur no. 5
 di -JAKARTA

Perihal : Kapal - kapal
 Perintis PT. Pelni

1. Memperhatikan surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : AL.59/1/15-95 tertanggal 06 Nopember 1995, dengan ini kami sampaikan sebagai berikut :

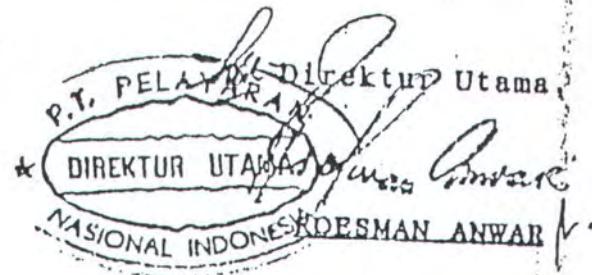
- Kekosongan pada trayek R - 4 sudah diatasi dengan menempatkan Km. Duta Nusantara 1750, NOR di Pontianak tanggal 30 Oktober 1995.
- Sedangkan trayek R - 33 pangkalan Merauke Km. Nyala Perintis DWT. 350 kerusakan mesin induk tidak dapat diperbaiki setempat, dan pengadaan kapal substitusi sampai dengan tgl. 30 Oktober 1995 belum berhasil. Mengingat waktu kekosongan sudah 21 hari, dan mobilisasi kapal ke Merauke akan memakan waktu kurang lebih 14 hari, maka PT. Pelni tidak dapat melanjutkan trayek R - 33 (terlampir surat Dir. 1131/Us/X-95 tanggal 30 Oktober 1995).

2. Berdasarkan

2. Berdasarkan evaluasi pekerjaan pada tahun 1994 dan semester I tahun 1995, kapal - kapal Perintis ex Crash Program tahun 1981 dan 1975 DWT. 750, DWT. 500 dan DWT. 350, sering mengalami kerusakan pada pengoperasianya yang menyebabkan tidak effisien untuk dioperasikan.
3. Untuk meningkatkan pengoperasian dan kinerja kapal Perintis pada tahun anggaran 1996/1997, PT. Pelni hanya dapat mengisi 6 (enam) trayek dengan alokasi 7 unit kapal masing - masing DWT. 950, sedangkan trayek R - 2, R - 6, R - 13, R - 26, R - 34 tidak dapat diisi karena keterbatasan kapal.
4. Demikian mohon dapat dimaklumi dan atas perhatian disampaikan terima kasih disertai penghargaan kami.

Tembusan

1. Menteri Perhubungan
- 2.. Sekjen. Dephub.
3. Irjen. Dephub.
4. Sekditjen. Hubla
5. Kaditlala.
6. Pempro. Perintis DKI.





1619

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MERDEKA TIMUR 5
JAKARTA - 10110

TELP. 363009 s/d 363073
343137

TLX: 46783, 46784, 44373
44227, DJPL IA
FAX: 361786, 3844492

Maaful 228

420/416

TELEGRAM

SURAT KAWAT

Petunjuk Dinas : AHAT SEGERA.

Dari : DITJENHUBLA.
Kepada : KAKANWILDEPHUB PROPINSI : SUMBAR, BENGKULU, RIAU,
KALBAR, JATIM, NTB, NTT, TIMTIM, SULSEL, SULUT,
Tindasan : MALUKU DAN IRIAN JAYA.
TINDASAN : SEKJEN DEPHUB, IRJEN DEPHUB, DIRJENHUBLA, SEKDITJEN-
HUBLA, ADPEL TG. PINANG, SINTETE, TERNATE, TUAL,
SORONG, BIAK, MERAUKE, PEMPRO/PEMBAGPRO PENGOPS
ARMADA PELAYARAN PERINTIS : DKI JAKARTA, SUMBAR,
BENGKULU, RIAU, KALBAR, JATIM, NTT, TIMTIM, SULSEL,
SULUT, MALUKU I/ AMBON, MAL. II/TERNATE, MAL. III/TUAL,
IRJA I/JAYAPURA, IRJA II/SORONG, IRJA III/MERAUKE,
IRJA IV/BIAK.

NOMOR : 1125/AL/195

AA BERDASARKAN HASIL SARLITA DAN FINALISASI PEMBA-
HASAN DUP PROYEK TA. 1996/1997 TKT DEPHUB KMA
DISAMPAIKAN BAHWA RENCANA PELAKS PROYEK PENGOPS
ARMADA PIERINTIS TA. 1996/1997 DIISI 37 UNIT KPL
MELAYANI 37 TRAYEK KMA DGN PENEMPATAN KPL YAKNI
PKL SUMBAR 2 UNIT KPL 1500 DWT KMA PKL BENGKULU
1 UNIT KPL 500 DWT KMA PKL TG. PINANG 1 UNIT KPL
750 DWT KMA PKL SINTETE 1 UNIT KPL 750 DWT KMA
PKL PONTIANAK 1 UNIT KPL 500 DWT KMA PKL
SURABAYA 1 UNIT KPL 500 DWT KMA PKL BIMA 1 UNIT
KPL 500 DWT KMA PKL KUPANG 3 UNIT KPL 1500 DWT
KMA PKL DILLI 2 UNIT KPL 1500 DWT KMA PKL SULSEL
3 UNIT KPL 2250 DWT KMA PKL BITUNG 2 UNIT KPL
1500 DWT KMA PKL AMBON 5 UNIT KPL 3750 DWT KMA
PKL TERNATE 3 UNIT KPL 1500 DWT KMA PKL TUAL 1
UNIT KPL 750 DWT KMA PKL JAYAPURA 2 UNIT KPL
1700 DWT KMA PKL BIAK 2 UNIT KPL 700 DWT KMA PKL
SORONG 3 UNIT KPL 1850 DWT KMA PKL MERAUKE 3
UNIT KPL 900 DWT TTK

BB BERKENAAN DGN TSB BUTIR AA DAN DLM RANGKA
PERSIAPAN AWAL PELAKSANAAN PROYEK TA. 1996/1997
YG PENGADAAN JASANYA AKAN DILAKSANAKAN PADA
BULAN JANUARI 1996 KMA DIRENCANAKAN BAHWA TRAYEK
ANGK LAUT PERINTIS TA. 1996/1997 AKAN MULAI
DISUSUN PADA MEDIO BLN SEPTEMBER 1995 DAN
PENETAPAN OLEH DIRJENHUBLA PADA AKHIR BLN
OKTOBER 1995 TTK

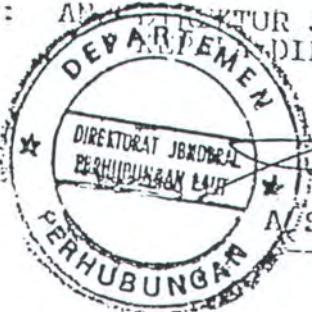
CC SEHUBUNGAN

- CC SEJUBUNGAN TSB BUTIR AA KMA MAKAN DALAM RANGKA PENYUSUNAN DAN PENYEMPURNAAN POLA TRAYEK DAN KE BUTUHAN KAPAL ANGK LAUT PERINTIS TA. 1996/1997 KMA DIHARAPKAN AGAR SDR SEGERA MENGAMBIL LANGKAHS SBB TTKDUA
- SATU MENGADAKAN EVALUASI SECARA SIKLAMA TTC PELAKSANAAN ANGK LAUT PERINTIS KURBUK TRAYEK DAN KAPALNYA KURTUP SERTA PEMANFAATAN KPL TSB SELAMA INI TTK
- DUA MENGADAKAN KOORDINASI DGN PEMDA SETERPAT SERTA INSTANSI LAINNYA YG TERKAIT KMA DALAM KAITANNYA DGN PENYUSUNAN/PENYEMPURNAAN SUSUNAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KAPAL PERINTIS TA. 1996/1997 KMA
- TIGA DALAM PELAKSANAAN TSB SATU DAN DUA KMA AGAR SDR TETAP BERPEDOMAN KPD PETUNJUK TEKNIS TTC PENYUSUNAN/PENYEMPURNAAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KPL PERINTIS YANG SENANTIASA DISAMPAIKAN DITJENHUBLA PADA TAHUNS SEBELUMNYA TTK
- DB HASIL EVALUASI DAN KOORDINASI TSB DIATAS AKAN DIAMBIL KE MASING PANKALAN KPL PADA BLN OKTOBER 1995 OLEH STAF DITJENHUBLA YANG JUGA SAKALIGUS MENGADAKAN KONFIRMASI DAN KONSULTASI TTC PENYUSUNAH/PENYEMPURNAAN TRAYEK DAN KEBUTUHAN KAPAL PERINTIS TA. 1996/1997 TTK
- DP UMP DAN PELAKSANAANNYA KMA KADITLALA ATAS NAMA DIRJEN PERJUBUNGAN LAUT KIRIM TTKDIB

TGL WAKTU : 21 SEP 1995

PENGIRIM : A. S. SUPANGKAT, SH.
 DEPARTEMEN
 DIREKTORAT JENDERAL PERJUBUNGAN LAUT
 DIREKTORAT LALU LINTAS DAN
 ANKUTAN LAUT

A/S. SUPANGKAT, SH.
 NIP. 120044738



2/04/15/-95
 9

DEPARTEMEN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL ANGGARAN
KANTOR PUSAT

Gedung Anggaran, Jl. Lapangan Banteng Timur 2-4
Telp. 3265130, 320107, Fax 324530
PO BOX 1139, JAKARTA 10710

: S-1317/A/65/0495

Jakarta, 10 April 1995

iran:

al : Pesan ulang pekerjaan jasa Proyek Pengoperasian
Armada Pelayaran Perintis.

B E P A D A

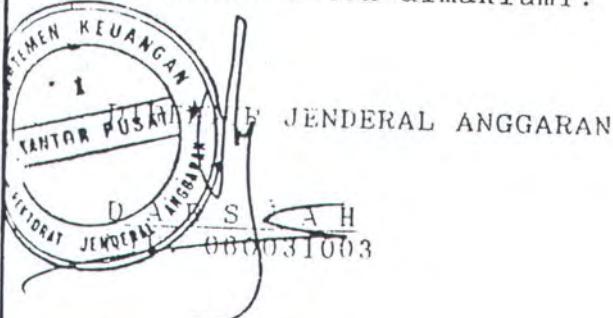
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DJA

J A R T A

Menurut surat Saudara Tanggal 30 Maret 1995, No. PR.08/5.8/95
pertimbah tersebut pada pokok surat, dengan ini diberitahukan
bahwa :

1. Sesuai dengan Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan dan
Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Hutu dan
Perencanaan Pembangunan Nasional No. Kep. 27/MK.3/8/1994
No. Kep. 166/MK.3/8/1994
tidak menunjukkan ulang (repeat order) tidak diperkenankan.
2. Untuk pekerjaan jasa Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran
Perintis tersebut, hendaklah Saudara berpedoman kepada
Lampiran I Keppres No. 16 Tahun 1994.

Demikian untuk dimaklumi.



Surat disampaikan kepada Yth :

apak Menteri Keuangan, sebagai laporan;
ekdijen Perhubungan Laut;
rekutin Perpendaharaan dan Kas Negara;
ditlala Ditjen Perhubungan Laut;

nor :
apiran :
hal : Petunjuk Pelaksanaan Pasal 4
Ayat (1) Keppres No. 16/1994

Jakarta, 8 Juni 1994

Kepada
Yth Menteri/Ketua Lembaga
di -
JAKARTA

SURAT EDARAN BERSAMA
NO SEB. SE-86/A/31/0694
2858/D.VI/6/1994

Berdasarkan Keppres 16/1994 pasal 4 ayat (1) yang mengatur tentang Departemen/Lembaga tidak diperkenankan melakukan undakan yang mengakibatkan beban atas anggaran belanja negara jika dana untuk membiayai tindakan itu tidak tersedia atau tidak cukup tersedia, dengan ini dibenarkan petunjuk sebagai berikut:

1. Yang dimaksud melakukan undakan adalah mengadakan perjanjian/kontrak/ikatan yang dapat membebangkan anggaran belanja negara
2. Untuk melaksanakan persiapan pelaksanaan proyek, yaitu pembentukan panitia pelelangan, keakuratan kegiatan panitia pelelangan sampai dengan penetapan calon pemenang, dapat diselenggarakan oleh pihak bersangkutan sebagaimana mestinya. Namun penandatanganan perjanjian/kontrak/ikatan baru dapat dilaksanakan setelah DIP atau dokumen lain yang dipersamakan yang bersangkutan sepenuhnya mendapat pengesahan sesuai ketentuan pasal 05 ayat (4) Keppres No. 16/1994

pencatatan dana DIP-nya masih memerlukan persetujuan DJA/Bappenas, hendaklah rekanan diberitahukan bahwa perjanjian/kontrak/ikatan baru dapat ditandatangani setelah memperoleh persetujuan penggunaan/pemcairan dana dari DJA/Bappenas.

Demikian kiranya maklum.

MENTERI NEGARA PERENCANAAN PEMBANGUNAN NASIONAL/KETUA BAPPENAS

u.b.
Deputi Bidang Pembinaan dan Pengendalian Pelaksanaan

ttd

KUNARIO
NIP 350000172

MENTERI KEUANGAN
u.b.
Dirktur Jenderal Anggaran

ttd

DARSIAH
NIP 060031003

Tembusan kepada Yth :

1. Menteri Keuangan RI, sebagai laporan;
2. Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua Bappenas, sebagai laporan;
3. Kepala Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan di Jakarta;
4. Para Kepala Kantor Wilayah Ditjen Anggaran diseluruh Indonesia;
5. Para Kepala Bappeda Tingkat I diseluruh Indonesia;
6. Para Kepala Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara diseluruh Indonesia.



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MERDEKA TIMUR 5
JAKARTA - 10110

TEL : 363009 s/d 363073,
343137

TLX : 46783, 46784, 44373,
44227, DJPL IA

T E L E G R A M

SURAT KAWAT

Petunjuk Dinas : AMAT SEGERA.

Dari : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.
Kepada : PARA KAKANWILDEPHUB TERKAIT DGN ANGRUTAN LAUT PERINTIS, ADPEL DI PELB PANGKALAN, ADPEL/KAKANPEL DI PELBH SINGGAH KAPAL PERINTIS.
Tindasan : MENHUB, SEKJEN DEPHUB, IRJEN DEPHUB, SEKDIRJENHUBLA, KADITLALA, KADITKAPPAL, KADITPELPENG, KADIT NAVIGASI, PARA PEMPRO/PEMBAGPRO PENGOPERASIAN ARMADA PELAYARAN PERINTIS SELURUH INDONESIA.

NOMOR : 36/Phse

- AA SEBAGAI TINDAK LANJUT SURAT DITJENHUBLA NOMOR : AL.58/1/5-94 TGL 110794 DAN HSL RAKOR PERINTIS TA 1995/1996 KMA MAKA UTK LEBIH MENINGKATKAN PELAYANAN DAN PEMANFAATAN KPL SECARA OPTIMAL KHUSUSNYA BAGI PENGGUNA JASA KPL PERINTIS KMA DGN INI DIINSTRUKSIKAN KPD SDR SBB TTKDUA
- SATU HENGADAKAN KOORDINASI DGN PEMDA DAN INSTANSI TERKAIT LAINNYA DLM RANGKA PEMANFAATAN KPL SECARA MAKSIMAL KURBUK BERHASIL GUNA DAN BERDAYA GUNA TTKKMA
- DUA MEMBERIKAN PRIORITAS KEDUA SETELAH KPLS PENUMPANG PT. PELNI GUNA MEMPEROLEH PELAYANAN SANDAR DAN BONGKAR-MUAT DISETIAP PELABUHAN PANGKAL DAN SINGGAH TTKKMA
- TIGA MENGADAKAN PEMANTAUAN KMA PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN TERHADAP OPERASIONAL KPLS PERINTIS SECARA TERUS MENERUS TTK
- BB UMP DAN LAPORKAN PELAKSANAANNYA XMA DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KIRIM TTKHBS

TGL. WAKTU : 17-1-1996

PENGIRIM : DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

SOENTORO



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MERDEKA TIMUR 5
JAKARTA - 10110

TEL: 363009 (6 Saluran)
359945, 359946, 359947
3845409

FAX: 46783, 46784, 44373
44227, DJPLIA

AL. 58/1/15-94

Nomor :

Lampiran :

Perihal : Peningkatan produktifitas operasional bongkar muat di pelabuhan.

Jakarta, 11 Juli 1994

Kepada

Yth. 1. Para KAKANWIL DEPHUB
2. Para ADPEL Utama
di

Seluruh Indonesia

-
1. Menunjuk Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. AL.58/2/1-92 tanggal 12 Desember 1992 tentang pengendalian, pengawasan dan evaluasi kegiatan bongkar muat di pelabuhan
 2. Sehubungan butir 1(satu) diatas dalam rangka meningkatkan produktifitas operasional bongkar muat di pelabuhan agar ditempuh langkah-langkah sebagai berikut :
 - a. Meningkatkan forum P4T atau P2T sebagai forum koordinasi penanganan kelancaran bongkar muat di pelabuhan sebagaimana ditetapkan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No.AL.62/1/1-87 tanggal 21 Februari 1987 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Bongkar Muat dan Pelayanan Kapal diluar pelabuhan utama dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No.AL.62/1/1-86 tanggal 8 Maret 1986 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Bongkar Muat dan Pelayanan Kapal di pelabuhan utama.
 - b. Mengupayakan agar kegiatan bongkar muat barang dari/ ke kapal dapat dilaksanakan 24 jam dengan 3 shift gilir kerja apabila telah diperlukan. Penambahan fasilitas pelabuhan seperti dermaga, lapangan penumpukan, gudang lini I dan sebagainya akan dipertimbangkan setelah pelaksanaan kerja 24 jam di pelabuhan dan produktivitas bongkar muat telah ditingkatkan.
 - c. Memprioritaskan pelayanan kepada kapal-kapal untuk sander dan bongkar muat dengan urutan sebagai berikut :
 - 1) Kapal-kapal penumpang yang melayani trayek liner dan trumper.
 - 2) Kapal-kapal ...

- 2) Kapal-kapal barang yang melayani trayek secara liner dan Tramper yang mengangkut kontainer / peti kemas dan sedapat mungkin disiapkan dermaga yang diutamakan dipakai untuk keperluan ini.
 - 3) Kapal-kapal barang lain yang melayani trayek liner dan tramper .
- d. Mengkoordinasikan para pemilik barang dan pemilik gudang diluar pelabuhan agar menyesuaikan dengan jam kerja di pelabuhan.
- e. Mencegah kapal gantung sling dan menunggu muatan bersandar didermaga serta mengupayakan agar Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dalam melaksanakan bongkar muatnya mempunyai target waktu sesuai produktivitas yang telah ditetapkan.
- f. Dalam keadaan yang sangat mendesak demi kelancaran operasional di pelabuhan ADPEL/KAKANPEL dapat memerintahkan kapal dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk membongkar barang-barang ke gudang / lapangan penumpukan di pelabuhan dengan biaya penumpukan/penyimpanan ditanggung oleh pemilik barang atau sesuai kontrak.
- g. Senantiasa mengadakan pengendalian dan pengawasan terhadap penggunaan TKBM, kelengkapan dan keselamatan bongkar muat.
- J. Demikian untuk menjadi perhatian Saudara dan pelaksanaan lebih lanjut.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



busan :

MENTERI PERHUBUNGAN:
SEKJEN DEPHUB;
KADITLALA:
KADIT PELPENG;
Direksi PT (Persero)
Pelabuhan Indonesia I s/d IV;
DPP INSA;
DPP APBMI;
Para ADPEL/KAKANPEL.

**DOKUMEN PELELANGAN / RENCANA
KERJA DAN SYARAT-SYARAT PEKERJAAN
JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 1996 / 1997**



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MERDEKA TIMUR 5
J A K A R T A - 10110

TEL : 363009 s/d 363073,
343137

TLX : 46783, 46784, 44373,
44227, DJPL IA

PR 08/1/4-96

Jakarta, 19 Januari 1996.

Nomor :
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Pedoman Pelelangan Pekerjaan
Jasa Angkutan Laut Perintis

Kepada
Yth. Para Pemimpin Proyek/Bagian Proyek
Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis.

di -

Masing-masing Pelabuhan Pangkal

1. Dalam rangka pelaksanaan Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Tahun Anggaran 1996 / 1997, dengan ini disampaikan :
 - 1.1. Pedoman Dokumen Pelelangan / Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis.
 - 1.2. Pedoman Perkiraan Harga / Biaya (Owners Estimate) Subsidi Operasi Kapal Perintis.

Untuk dijadikan pedoman oleh saudara dalam pelaksanaan pelelangan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis.

2. Demikian untuk dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab.

PR DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT *we*

Soentoro
SOENTORO

Tembusan :

1. SEKJEN DEPHUB;
2. IRJEN DEPHUB;
3. SEKDIRJEN HUBLA;
4. KARO. Perencanaan DEPHUB;
5. KARO. Perlengkapan DEPHUB;
6. KADITLALA DITJEN HUBLA;
7. Para KAKANWIL DEPHUB terkait;
8. Para ADPEL terkait.

A. PENDAHULUAN.

Indonesia terdiri dari ribuan pulau dan diantaranya masih banyak daerah yang terisolir / terpencil, tertinggal dan belum berkembang, yang belum terjangkau oleh sarana Perhubungan Laut (Angkutan Laut) dengan cara pelayaran komersial. Untuk mengantisipasi keadaan itu, pemerintah mengadakan Angkutan Laut Perintis dengan maksud, tujuan dan sasaran, sebagai berikut :

1. Maksud : Melayani kebutuhan jasa angkutan laut bagi daerah-daerah terpencil dan belum berkembang;
2. Tujuan : Mendorong pengembangan daerah, peningkatan dan pemerataan pertumbuhan ekonomi serta stabilitas nasional yang dinamis;
3. Sasaran : Penyediaan pelayanan jasa angkutan laut secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan effisien (memenuhi faktor keselamatan pelayaran) dalam rangka menunjang peningkatan mobilitas penduduk dan angkutan barang serta administrasi Pemerintahan dari / ke daerah terpencil yang pelaksanaannya dilakukan secara terpadu dengan sub sistem pelayaran dan moda transportasi lainnya.

Untuk mencapai maksud, tujuan dan sasaran itu, maka disediakan subsidi operasi kapal dalam bentuk DIP Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis dan untuk proses pengadaan pekerjaan jasanya, dilakukan dengan cara Pelelangan Umum kepada Perusahaan Pelayaran Nasional Dalam Negeri untuk menjadi pemberontong Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis.

Untuk itu, disusunlah Pedoman Dokumen Pelelangan Umum / Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS) Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis, yang isinya mencakup hal-hal sebagai berikut :

1. Petunjuk pelelangan umum pekerjaan jasa angkutan laut perintis, seperti pada butir B;
2. Dasar pelaksanaan pekerjaan jasa angkutan laut perintis, seperti pada butir C;
3. Bentuk dan isi surat perjanjian pemborongan pekerjaan jasa angkutan laut perintis, seperti pada butir D.

Dokumen ini disusun oleh Panitia Pelelangan Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis yang dibentuk dan diangkat berdasarkan surat keputusan Pemimpin Proyek / Pemimpin Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis, nomor tanggal dengan susunan keanggotaan sebagai berikut :

1. : Ketua / Anggota;
2. : Sekretaris / Anggota;
3. : Anggota;
4. : dan seterusnya

Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis yang akan dilelangkan adalah sesuai surat DIRJEN HUBLA nomor : tanggal 19.. telah menyebutkan kode trayek, sebagaimana disebutkan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor : tanggal Masa waktu pelaksanaan pekerjaan dimulai sejak ditanda tangani NOR (Notice of Readyness) kapal Perintis yang bersangkutan di pelabuhan pada trayek dimaksud dan berakhir sampai dengan tanggal 31 Maret 19...

B. PETUNJUK PELELANGAN UMUM PEKERJAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS.

1. SYARAT-SYARAT UMUM.

- a. Pemberi pekerjaan adalah Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis , Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan.
- b. Pembonong adalah pemenang dari pelelangan umum pekerjaan jasa angkutan laut perintis tahun anggaran 19..... / 19, untuk kode trayek R, Pangkalan
- c. Syarat Peserta Pelelangan Umum :
 - 1) Perusahaan Pelayaran Nasional Dalam Negeri yang mempunyai Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP);
 - 2) Memiliki dan atau menguasai kapal yang pada saat ini atau pada saat pelaksanaan pelelangan telah dioperasikan secara nyata oleh perusahaan pelayaran yang bersangkutan, sesuai dengan kebutuhan kapal pada kode trayek R, yang ditawarkan dalam dokumen ini ;
 - 3) Mempunyai pengalaman di bidang angkutan laut ;
 - 4) Perusahaan Pelayaran Nasional dalam negeri yang membeli dokumen pelelangan umum dan yang mengikuti penjelasan (Aanwijzing) pelelangan.

d. Lingkup Pekerjaan :

- 1) Pekerjaan yang akan dilaksanakan adalah jasa angkutan laut perintis, dengan pelayaran kapal yang tetap dan teratur untuk daerah-daerah terpencil / terisolir, tertinggal dan belum berkembang, yang belum terjangkau oleh sarana perhubungan laut (angkutan laut) secara komersial ;
- 2) Lokasi pekerjaan berada di daerah dengan pelabuhan pangkalan, yang membentuk suatu pola trayek, yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut ;
- 3) Pekerjaan jasa angkutan laut perintis dilaksanakan sesuai dengan :
 - a) Kode trayek;
 - b) Susunan trayek yang menghubungkan beberapa pelabuhan dan membentuk 1 (satu) route pelayaran kapal yang disebut 1 (satu) round voyage;
 - c) Dilayari oleh kapal yang jenis, ukuran dan type serta kondisi teknisnya memenuhi persyaratan kelaik lautan kapal.

e. Bentuk Surat Penawaran dan Cara Penyampaiannya.

- 1) Surat penawaran disampaikan dalam sampul tertutup yang dilak pada 5 (lima) titik, yang didalamnya terdiri dari :
 - Sampul I (Pertama) dan
 - Sampul II (Kedua).

Sampul I, berisi kelengkapan data administrasi dan data teknis yang dipersyaratkan, sedangkan Sampul II, berisi rencana anggaran biaya dan pendapatan kapal perintis dalam 1 (satu) tahun operasi.

a) Data Administrasi, terdiri dari :

- (1) Akte Pendirian Perusahaan beserta akte perubahannya bila ada.
- (2) Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPP).
- (3) Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
- (4) Neraca perusahaan per tanggal 31 Desember 19.....
- (5) Surat referensi bank dari Bank Umum atau Asuransi kerugian yang ditujukan kepada Panitia Pelelangan Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis
- (6) Copy jaminan penawaran sebesar 1 % s/d 3 % dari jumlah harga penawaran dalam 1 (satu) tahun, dan ditujukan kepada Panitia Pelelangan Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Asli jaminan penawaran, ditunjukkan dan diserahkan kepada Panitia Pelelangan pada saat pembukaan penawaran, selanjutnya Panitia Pelelangan memberikan tanda bukti penerimaan kepada perusahaan pelayaran nasional dalam negeri peserta pelelangan.
- (7) Surat pernyataan yang dibuat dan ditandatangani oleh penawar, yang menyatakan tunduk kepada KEPPRES Nomor : 16 Tahun 1994 dan peraturan-peraturan Pemerintah lainnya serta ketentuan-ketentuan yang berlaku di lingkungan Departemen Perhubungan, contoh pada lampiran 4.

- (8) Surat pernyataan yang dibuat dan ditanda tangani oleh Penawar, yang menyatakan bahwa karena pelelangan mendahului DIP Tahun Anggaran 19.. /19.., maka jika ternyata anggaran yang dilelangkan dimaksud tidak tersedia dalam DIP, secara otomatis penawaran batal dan tidak akan menuntut biaya dan atau apapun kepada Pemerintah Cq. Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis contoh pada lampiran 7.
- (9) Surat pernyataan yang dibuat dan ditanda tangani oleh penawar, yang menyatakan pengalaman perusahaan yang bersangkutan dibidang angkutan laut, contoh pada lampiran 9.

b) Data Teknis, terdiri dari :

- (i) Data spesifikasi teknis kapal yang dibuat dan ditanda tangani oleh Administrator Pelabuhan / Kepala Kantor Pelabuhan, dipelabuhan - pelabuhan yang telah ditetapkan pada lampiran 8, dengan contoh spesifikasi teknis kapal pada lampiran 5.
- (2) Copy dokumen kapal yang masih berlaku dan telah dilegalisir oleh yang berwenang, terdiri dari :

- Surat Ukur,
- Surat Kebangsaan kapal,
- Sertifikat kesempurnaan,
- Sertifikat radio,
- Sertifikat MARPOL,
- Sertifikat Klas.

(3) Bukti kepemilikan / penguasaan kapal :

- Kapal milik berbendera Indonesia, dibuktikan dengan copy Gross Akte.

- Kapal yang dikuasai :

- * Kapal berbendera Indonesia dengan status sewa beli (Hire Purchase) / Leasing, dibuktikan dengan surat perjanjian sewa beli / leasing, antara pemilik kapal / leasor dengan penyewa.
 - * Kapal status charter, dibuktikan dengan surat perjanjian sewa menyewa kapal (charter party) antara pemilik kapal dengan penyewa), yang berlaku mulai minimal; 3 (tiga) bulan sebelum pemasukan penawaran pelelangan dan berakhir sampai dengan akhir tahun anggaran pelaksanaan proyek.
- (4) Surat Pernyataan dari perusahaan pelayaran penawar, yang menyatakan bahwa kapal utama yang ditawarkan benar-benar akan dipergunakan sebagai kapal perintis , dan apabila kapal tersebut mengalami hambatan teknis sehingga tidak dapat beroperasi, akan disediakan kapal lainnya sebagai kapal pengganti yang ukurannya minimal sama dengan ukuran kapal yang diganti dan atau sesuai dengan kebutuhan kapal pada trayek R.... serta dengan kondisi teknis kapal laik laut sebagaimana yang dipersyaratkan, contoh pada lampiran 6.

c) Data Harga Penawaran, terdiri dari :

- (1) Surat penawaran harga, dibuat diatas kertas dengan kop perusahaan, asli dibubuh materai Rp. 2.000.-, ditandatangani Direktur Utama atau Kuasanya, dan distempel perusahaan (nilai penawaran harga / biaya subsidi operasi kapal harus tertulis dengan angka dan huruf harus sama), contoh pada lampiran 1.

- (2) Rincian penawaran anggaran biaya dan pendapatan kapal perintis dalam 1 (satu) tahun operasi yang ditandatangani Direktur Utama atau Kuasanya dan distempel perusahaan, contoh pada lampiran 2.
 - (3) Lingkup pekerjaan jasa yang ditawar, contoh pada lampiran 3.
-
- 2) Semua kelengkapan surat penawaran yang menyangkut data administrasi, data teknis dan data harga penawaran sebagaimana diuraikan tersebut diatas, dibuat dalam rangka 5 (lima), 1 (satu) asli dan 4 (empat) foto copy.
 - 3) Sampul I dan sampul II harus polos berwarna coklat, ukuran secukupnya dan tidak tembus baca.
Pada sudut kiri atas :
 - Sampul I ditulis : Data Administrasi dan data Teknis.
 - Sampul II ditulis : Data Harga Penawaran.

- 4) Sampul I dan Sampul II, dimasukan kedalam satu sampul penutup - polos berwarna coklat, ukuran secukupnya, ditutup rapat dan dilak pada 5 (lima) tempat.
- 5) Pada sudut kiri atas bagian luar sampul penutup hanya boleh dituliskan :

DOKUMEN PENAWARAN PELELANGAN
PEKERJAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 19 ... / 19 ...
KODE TRAYEK R-, PANGKALAN
(hari), (tanggal), (bulan), (tahun), (jam) akan
dilakukan pelelangan.

Dokumen penawaran dialamatkan kepada :

PANITIA PELELANGAN
PROYEK / BAGIAN PROYEK
PENGOPERASIAN ARMADA PELAYARAN PERINTIS
..... d/a Jalan

- 6) Pada saat pembukaan penawaran, peserta pelelangan diharuskan terlebih dahulu menyerahkan / memperlihatkan kepada Panitia Pelelangan, dokumen - dokumen sebagai berikut :
 - SIUPP asli,
 - NPWP asli,
 - Jaminan penawaran,
 - Perjanjian sewa beli / bukti leasing asli bagi kapal berstatus sewa beli (hire purchase) / leasing.
 - Perjanjian sewa menyewa kapal (charter party asli) antara pemilik kapal dengan penyewa, bagi kapal berstatus charter.

- 7) Peserta pelelangan yang tidak hadir pada waktu pemberian penjelasan (Aanwijzing) dianggap mengundurkan diri.
- 8) Bagi pimpinan perusahaan yang berhalangan hadir pada saat pemberian penjelasan (Aanwijzing) dan atau pada saat pembukaan penawaran, dapat memberikan kuasa kepada seseorang untuk mewakilinya dengan memberikan surat kuasa bermaterai Rp. 2.000.- (Dua ribu rupiah).
- 9) Pemberian penjelasan (Aanwijzing) pekerjaan akan dilaksanakan pada :

H a r i :
Tanggal :
J a m :
Tempat :

Berita acara pemberian penjelasan (Aanwijzing) pekerjaan akan dibuat oleh panitia pelelangan dan ditanda tangani oleh sekurang-kurangnya 2 (dua) wakil peserta pelelangan yang hadir.

Berita acara ini merupakan bagian tak terpisahkan dari dokumen pelelangan.

- 10) Dokumen penawaran harus sudah disampaikan kepada panitia pelelangan pada :

H a r i :
Tanggal :
J a m :
Tempat :

Dokumen penawaran yang diterima, langsung dimasukan kedalam kotak tertutup yang terkunci dan disegel, yang disediakan oleh panitia pelelangan. Dokumen penawaran yang diterima sesudah batas waktunya, dianggap gugur dan dikembalikan tanpa dibuka.

- 11) - Pembukaan dokumen penawaran (sampul I) dilakukan pada :

Hari :
Tanggal :
Jam :
Tempat :

- Apabila kelengkapan data administrasi pada sampul I tidak memenuhi persyaratan pelelangan, dinyatakan gugur, dan data teknis serta sampul II dikembalikan kepada peserta.

2. SYARAT-SYARAT ADMINISTRASI

- a. Jangka waktu pelaksanaan pekerjaan jasa angkutan laut perintis dalam surat perjanjian pemberongan ini dimulai sejak ditanda tanganinya Notice of Readiness (NOR) kapal.
- b. Berakhirnya pelaksanaan pekerjaan jasa angkutan laut perintis ini yakni pada tanggal 31 Maret 19
- c. Syarat-syarat pembayaran :
 - 1) Harga borongan pekerjaan jasa angkutan laut perintis yang dibayar oleh PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA adalah sebesar harga / biaya subsidi operasi kapal per hari atas dasar lumpsum sesuai hasil keputusan pelelangan.

- 2) Pembayaran harga / biaya subsidi operasi kapal dari PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA dilakukan melalui Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara (KPKN) di, setelah kapal selesai melaksanakan pelayaran 1 (satu) round voyage dan atau lebih, didukung dengan hasil evaluasi Tim / Petugas evaluasi atas berita acara pelaksanaan pekerjaan jasa pada voyage yang telah dilaksanakan.

d. Denda :

Apabila trayek mengalami kekosongan kapal (tidak ada kapal yang beroperasi) atau terjadi kelambatan kapal dari jumlah hari pada 1 (satu) round voyage yang ditetapkan, maka kepada PIHAK KEDUA dikenakan denda sebesar 5% (lima prosen) dari jumlah subsidi operasi kapal per hari dikalikan dengan jumlah hari kekosongan operasional / keterlambatan yang terjadi, kecuali keterlambatan tersebut karena force majeure serta deviasi dan omisi yang mendapat persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

e. Jaminan Penawaran.

Peserta pelelangan harus menyerahkan surat jaminan penawaran (bid bond) dari bank umum atau perusahaan asuransi kerugian, sebesar minimal 1% s/d 3 % dari perkiraan harga penawaran pada waktu memasukkan dokumen penawaran yang ditujukan kepada Panitia Pelelangan pekerjaan jasa angkutan laut perintis Surat jaminan penawaran tersebut segera dikembalikan apabila yang bersangkutan tidak menjadi pemenang dalam pelelangan. Surat jaminan penawaran menjadi milik negara apabila peserta mengundurkan diri setelah memasukkan dokumen penawarannya dalam kotak pelelangan.

f. Jaminan Pelaksanaan.

Peserta pelelangan yang ditunjuk sebagai pemberong, sebelum menanda tangani surat perjanjian pemborongan / kontrak, diwajibkan memberikan jaminan pelaksanaan sebesar 5 % (lima prosen) dari nilai surat perjanjian pemborongan / kontrak berupa surat jaminan pelaksanaan dari bank umum atau asuransi kerugian.

Pada saat jaminan pelaksanaan diterima PEMPRO / PEMBAGPRO, jaminan penawaran dari pemenang yang bersangkutan segera dikembalikan.

Jaminan pelaksanaan dikembalikan kepada rekanan setelah pelaksanaan pekerjaan selesai sesuai dengan kontrak.

3. SYARAT-SYARAT TEKNIS.

Kapal yang dibutuhkan :

- a. Kapal yang dipergunakan adalah jenis kapal barang yang dapat mengangkut penumpang dan atau kapal penumpang yang dapat mengangkut barang, dengan konstruksi besi ;
- b. Ukuran kapal adalah minimal sama dengan ukuran yang ditetapkan dalam surat keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor : tanggal ;
- c. Harus dapat melayari dan atau sesuai dengan kebutuhan menurut daerah-daerah yang ditetapkan ;
- d. Kapal harus memenuhi persyaratan kelaik lautan kapal dan dengan keadaan teknis antara lain :
 - 1) Kecepatan kapal berlayar rata-rata 8 Knots (ekonomis speed);

2) Alat-alat penolong antara lain :

- a) Sekoci ditambah Inflatable Lift Raft (ILR) dengan kapasitas minimum 100 % pelayaratau ILR dengan kapasitas 100 % pelayarditambah 1 (satu) buah Resque Boat;
- b) Rakit/alat apung dengan kapasitas minimum 25 % pelayar;
- c) Baju berenang dewasa minimum sejumlah 105 % pelayar;
- d) Baju berenang anak-anak minimum sejumlah 10 % penumpang;
- e) Pelampung penolong minium sejumlah 8 (elapan) buah :
 - 2 (dua) buah dilengkapi lampu dan isyarat asap;
 - 2 (dua) buah dilengkapi dengan tali minimal panjang 27 meter;
 - 4 (empat) buah biasa.

3) Fasilitas penumpang antara lain :

- a) Tersedia ruangan yang layak untuk ditempati penumpang, terlindung dari cuaca dengan ventilasi yang baik dan penerangan yang cukup;
- b) Luasan dek bersih untuk penumpang dibagi dengan faktor 1,1 M²/penumpang digeladak cuaca (ruang terbuka) dan dengan faktor 1,47 M²/penumpang digeladak antara (ruang tertutup). Pada geladak cuaca, yang dihitung untuk fasilitas penumpang adalah bagian tutup palka saja;

- c) Tersedia WC dan kamar mandi yang cukup dengan sistem sanitasi yang sehat. Jumlah minimal 1 (satu) WC untuk penumpang sampai dengan 12 orang dan jumlah minimal 2 (dua) WC untuk penumpang sampai dengan 50 orang dan ditambah 1 (satu) WC setiap tambahan kelipatan 50 penumpang berikutnya;
 - d) Tersedia air tawar dan air minum minimal 50 liter / penumpang / hari;
 - e) Tersedia obat-obatan dan petugas pengelolanya.
- 4) Dilengkapi dengan peralatan radio telekomunikasi sesuai ketentuan;
- 5) Pengawakan harus cukup dan sesuai dengan persyaratan.

Catatan : Pemenuhan alat-alat penolong dan fasilitas penumpang yang sifatnya tidak permanen seperti disebut pada huruf d.2), 3), 4) dan 5) dapat dipenuhi setelah kapal ditetapkan sebagai kapal Perintis dan atau Perusahaan tersebut ditetapkan menjadi Pemberorong Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis.

Apabila dalam jangka waktu 15 (lima belas) hari setelah kapal tersebut ditetapkan sebagai kapal perintis tetapi persyaratan tersebut diatas belum juga dipenuhi, kontrak dibatalkan.

C. DASAR PELAKSANAAN PEKERJAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS.

1. Dasar (Referensi) Pelaksanaan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis adalah sebagai berikut :
 - a. UU Nomor : 21 Tahun 1992 ;

- b. Peraturan Pemerintah Nomor : 17 Tahun 1988 ;
- c. Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994 ;
- d. Keputusan Bersama Menteri Keuangan R.I. dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua BAPPENAS nomor : Kep.27/MK-3/8/1994 Tgl. 4 - 08 - 1994
Kep.166/KET/8/1994
tentang Petunjuk Teknis KEPPRES Nomor : 16 Tahun 1994;
- e. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 56 Tahun 1988;
- f. Surat Edaran Bersama Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua BAPPENAS nomor : SE-86/A/31/0694 tanggal 8 Juni 94;
2858/D.IV/6/1994
- g. Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor :
tanggal perihal Penetapan trayek yang akan dilayani PT. PELNI dengan cara pemilihan langsung dan yang akan dilelangkan kepada perusahaan pelayaran swasta nasional dalam negeri *);
- h. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : tanggal tentang Pola trayek dan Kebutuhan kapal Angkutan Laut Perintis tahun 19../19.. serta ketentuan-ketentuan pelaksanaannya;
- i. Surat Keputusan Pemimpin Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis nomor tanggal ;
- j. DIP Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Tahun Anggaran 19.../19... ;

*) Khusus untuk Pemilihan Langsung

2. Dasar Penawaran Pekerjaan Jasa :

- a. Ruas trayek yang dilayani kapal perintis adalah untuk menghubungkan daerah yang relatif maju / berkembang dengan daerah-daerah yang terpencil / terisolir, tertinggal dan belum berkembang, yang belum dapat dilayani oleh pelayaran secara komersial.

Karena itu, untuk menjamin pelaksanaan angkutan laut perintis yang tetap, teratur dan aman (memenuhi faktor keselamatan pelayaran) ke daerah-daerah tersebut perlu disediakan subsidi operasi yakni untuk menutup perbedaan antara biaya operasi dan perkiraan pendapatan yang akan dicapai.

Dengan demikian pendapatan kapal berupa uang tambang barang dan uang pasasi menjadi penerimaan (penghasilan) pemborong. Karena itu, penawaran harga / biaya subsidi operasi kapal Perintis adalah selisih antara biaya operasi kapal dengan penghasilan (uang tambang barang dan penumpang) yang ditawarkan;

- b. Harga / biaya subsidi operasi kapal Perintis adalah atas dasar lumpsum dan pasti (tidak subsidi langsung);
- c. Harga / biaya subsidi operasi kapal sebagai salah satu komponen yang akan ditawarkan oleh pemborong harus sesuai dengan pangkalan, susunan trayek dan jarak mil serta maksimal lama pelayaran 1 (satu) round voyage yang ditetapkan;
- d. Dasar perhitungan biaya jasa pelabuhan yang merupakan salah satu komponen yang akan membentuk biaya operasi kapal adalah :
 - 1) Untuk pelabuhan yang diusahakan dihitung berdasarkan KEPMENHUB Nomor KM.65 tanggal 19 Oktober 1994 ;

2) Untuk pelabuhan yang tidak diusahakan dihitung berdasarkan KEPMENHUB Nomor KM.28 tahun 1992.

3. Komparador :

- a. Pihak Pemerintah Cq. Proyek, menunjuk seorang Komprador yang cukup ahli dan diberikan wewenang mewakilinya untuk mengikuti pelayaran kapal dan bertugas mendata angkutan barang dan angkutan penumpang, hasil pendapatan uang tambang barang dan penumpang serta mencatat hal-hal yang berkaitan dengan masalah operasional kapal yang secara nyata dilihat dan dialaminya;
- b. Untuk pelaksanaan tugas komparador, pihak pemborong wajib menyediakan fasilitas dan akomodasi yang wajar / setingkat dengan Perwira kapal.

D. BENTUK DAN ISI SURAT PERJANJIAN PEMBORONGAN PEKERJAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS TAHUN ANGGARAN 19.. / 19...

Yang bertanda tangan dibawah ini :

I. N a m a :
Jabatan :
Alamat :

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Menteri Perhubungan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor tanggal untuk selanjutnya disebut PIHAK PERTAMA.

II. N a m a :
jabatan :
Alamat :

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama PT. Perusahaan Pelayaran, selanjutnya disebut PIHAK KEDUA. Kedua belah pihak bersepakat untuk mengadakan Surat Perjanjian Pemborongan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis tahun anggaran 19.. / 19.. seperti diatur dalam pasal-pasal sebagai berikut :

Pasal 1

DASAR/REFERENSI PELAKSANAAN PEKERJAAN JASA

1. Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis seperti dimaksud dalam Perjanjian Pemborongan ini dilaksanakan berdasarkan:
 - a. DIP Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis Tahun Anggaran 19.. / 19.. ;
 - b. UU Nomor : 21 Tahun 1992 ;
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor : 17 Tahun 1988 ;
 - d. Keputusan Presiden No. 16 Tahun 1994 ;
 - e. Keputusan Bersama Menteri Keuangan R.I. dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional / Ketua BAPPENAS No. : Kep.27/MK-3/8/1994 Tgl. 4 Agustus 1994,
Kep.166/KET/8/1994
tentang Petunjuk Teknis KEPPRES Nomor : 16 Tahun 1994;
 - f. Surat Edaran Bersama Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua BAPPENAS Nomor : SE-86/A/31/0694 tanggal 8 Juni 1994;
2858/D.IV/6/1994

- g. Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor tanggal perihal Penetapan trayek yang akan dilayani PT. PELNI dengan cara pemilihan langsung dan yang akan dilelangkan kepada perusahaan pelayaran swasta nasional dalam negeri *);
- h. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : tanggal tentang Pola Trayek dan Kebutuhan Kapal Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 19... / 19.... serta Ketentuan-ketentuan Pelaksanaannya ;
- i. Berita Acara Hasil Pembukaan Pelelangan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 19.. / 19.. ;
- j. Surat Penawaran harga / biaya subsidi operasi kapal PT. Perusahaan Pelayaran
- k. Jaminan Pelaksanaan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis Tahun Anggaran 19.. / 19.. untuk kode trayek R-..... ;
- l. Surat Keputusan Penetapan Pemenang nomor : tanggal

*) Khusus untuk Pemilihan Langsung

2. Dasar / Referensi Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis pada ayat 1 tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dan mengikat terhadap surat perjanjian pemberongan ini.

Pasal 2

BENTUK, MAKSUD, TUJUAN DAN SASARAN SERTA LINGKUP PEKERJAAN

1. Bentuk pekerjaan ini adalah Jasa Angkutan Laut Perintis dengan cara pelayaran kapal Perintis yang tetap dan teratur, yang trayeknya ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan maksud, tujuan dan sasaran yaitu :
 - a. Maksud : Melayani kebutuhan jasa angkutan laut bagi daerah - daerah terpencil dan belum berkembang;
 - b. Tujuan : Mendorong pengembangan daerah, peningkatan dan pemerataan pertumbuhan ekonomi serta stabilitas nasional yang dinamis;
 - c. Sasaran : Penyediaan pelayaran jasa angkutan laut secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan effisien (memenuhi faktor ke selamatan pelayaran) dalam rangka menunjang peningkatan mobilitas penduduk dan angkutan barang serta administrasi Pemerintahan di daerah terpencil yang pelaksanaannya dilakukan secara terpadu dengan sub sistem pelayaran dan moda transportasi lainnya.

5. Kapasitas kapal untuk angkutan penumpang adalah sebesar / sesuai dengan dispensasi yang diberikan oleh Administrator Pelabuhan / Kepala Kantor Pelabuhan berdasarkan ketentuan yang berlaku.

Pasal 4

PERHITUNGAN MULAI DAN BERAKHIRNYA PELAKSANAAN PEKERJAAN

1. Pelaksanaan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis dalam Surat Perjanjian Pemborongan ini dimulai pada tanggal bulan Tahun 19.., yang pembuktianya dilakukan dengan membuat Notice of Readiness (NOR) kapal yang ditanda tangani oleh kedua belah pihak.
2. Berakhirnya pelaksanaan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis ini yaitu pada tanggal 31 Maret 19...

Pasal 5

PENYELESAIAN PELAYARAN KAPAL VOYAGE TERAKHIR

1. Dalam hal kapal sedang beroperasi (sedang dalam perjalanan) pada voyage terakhir, Pihak Kedua dalam menyelesaikan pelayaran dapat mengajukan omisi ke beberapa pelabuhan singgah sesuai prosedur yang berlaku, sehingga kapal Perintis dimaksud tiba di pelabuhan pangkal sampai dengan batas waktu akhir pekerjaan.
2. Pengajuan Omisi pelabuhan singgah dimaksud ayat 1, dilakukan sebelum melaksanakan voyage terakhir.

2. Lingkup Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis adalah sebagai berikut :
- Kode Trayek : R...;
 - Trayek dan jarak pelayaran dalam satuan mil antar ruas pelabuhan yaitu :
 - Lama waktu pelayaran kapal maksimal dalam 1 (satu) round voyage adalah hari, terhitung dimulai sejak kapal tiba di pelabuhan pangkalan (home base) sampai dengan kapal tiba kembali di pelabuhan pangkalan, setelah berlayar menurut urutan pelabuhan yang ditetapkan. Untuk voyage-voyage selanjutnya, dihitung mulai dari kapal tiba sampai kembali di pangkalan

Pasal 3

KONDISI UMUM TEKNIS KAPAL

Kondisi umum teknis kapal untuk melayani trayek tersebut Pasal 2 adalah :

- Jenis kapal dengan type, konstruksi baja;
- Ukuran minimal DWT/GT... ;
- Kecepatan berlayar 8 (delapan) Knots (ekonomis speed) atau lebih;
- Kapal harus memenuhi persyaratan kelaik lautan kapal untuk mengangkut barang dan atau penumpang;

BUKTI PELAKSANAAN PEKERJAAN

1. Bukti realisasi Pelaksanaan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis adalah berupa :
 - a. Hasil pencatatan dan atau pengawasan yang dibuat dan ditandatangani oleh Komparador kapal Perintis pada setiap 1 (satu) round voyage;
 - b. Laporan realisasi pelayaran (voyage report) kapal dengan bentuk formulir yang telah ditetapkan, yang diisi dan ditandatangani oleh Nakhoda Kapal Perintis yang bersangkutan;
 - c. Berita Acara tentang Realisasi Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis per 1 (satu) round voyage yang dibuat dan ditandatangani oleh PIHAK PERTAMA atau kuasanya dengan PIHAK KEDUA atau kuasanya dan yang diketahui Administrator Pelabuhan / Kepala Kantor Pelabuhan dan atau Pejabat yang ditunjuk di pelabuhan.
2. Bukti pelaksanaan pekerjaan jasa dimaksud ayat 1, merupakan dasar perhitungan pembayaran, penentuan sanksi / denda bila ada dan hal-hal mengenai operasional yang wajib menjadi perhatian PIHAK KEDUA.

HARGA BORONGAN DAN CARA PEMBAYARAN

1. Harga borongan pekerjaan jasa angkutan laut perintis yang dibayar oleh PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA adalah biaya subsidi operasi kapal per hari atas dasar lumpsum dan dengan harga yang tetap yakni sebesar Rp. (.....), atau dengan jumlah Rp..... (.....) sampai dengan tanggal 31 Maret 19
2. Harga borongan dimaksud pada ayat 1 pasal ini termasuk segala resiko dan lain-lain dikarenakan perjanjian ini.
3. Pembayaran harga / biaya subsidi operasi kapal dari PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA dilakukan melalui KPKN, setelah kapal selesai melaksanakan pelayaran 1 (satu) round voyage dan atau lebih.
4. Prosedur dan syarat - syarat pembayaran jasa adalah sebagai berikut :
 - a. PIHAK KEDUA mengajukan permohonan pembayaran pekerjaan jasa angkutan laut perintis kepada PIHAK PERTAMA dengan dilengkapi bukti realisasi pekerjaan jasa seperti ditetapkan dalam pasal 6;
 - b. Berdasarkan permohonan pembayaran pekerjaan jasa dimaksud huruf a diatas, maka PIHAK PERTAMA dengan Tim atau Petugas evaluasi pelaksanaan pekerjaan jasa angkutan laut perintis yang diangkatnya, mengadakan evaluasi dan menghitung subsidi biaya operasional kapal perintis yang harus dibayar, serta menentukan sanksi bila ada berupa denda kepada PIHAK KEDUA;

- c. Sebelum pembayaran melalui Kantor Perbendaharaan dan Kas Negara (KPKN) setempat dilakukan oleh PIHAK PERTAMA, maka PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA membuat berita acara serah terima realisasi pelaksanaan pekerjaan dan perhitungan denda bila ada serta jumlah pembayaran subsidi operasi kapal untuk pekerjaan jasa angkutan laut perintis per round voyage, dengan berpedoman kepada hasil evaluasi Tim / Petugas evaluasi seperti dimaksud huruf b diatas ;
- d. Dalam hal terjadi kekeliruan perhitungan dan atau terjadi kelebihan pembayaran subsidi operasi kapal ataupun sesuai hasil pemeriksaan kemudian oleh Instansi pemeriksa yang berwenang menemukan kesalahan / kekeliruan pembayaran yang tidak sesuai dengan isi surat perjanjian pemborongan ini, maka PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA akan melaksanakan perbaikan sebagaimana mestinya, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- e. Apabila terjadi kelebihan pembayaran subsidi operasi kapal dari PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA, harus disetorkan kembali oleh PIHAK KEDUA ke Kas Negara, selanjutnya PIHAK KEDUA melaporkan dengan menyampaikan copy bukti setoran kepada PIHAK PERTAMA.

Pasal 8

PEMBAYARAN UANG MUKA PEKERJAAN JASA

PIHAK KEDUA dapat menarik uang muka pembayaran pekerjaan jasa sebesar 20 % (dua puluh prosen) dari harga borongan dengan syarat disertai jaminan dari Bank Umum atau Asuransi kerugian, sesuai dengan keputusan Menteri Keuangan, yang akan diperhitungkan pada setiap pembayaran pekerjaan jasa angkutan laut perintis.

DENDA ATAS KETERLAMBATAN DAN KEKOSONGAN

1. Apabila trayek mengalami kekosongan kapal (tidak ada kapal yang beroperasi) atau terjadi kelambatan pelayaran kapal dari jumlah hari 1 (satu) round voyage yang ditetapkan pada pasal 2, maka kepada PIHAK KEDUA dikenakan sanksi berupa :
 - a. Dendasebesar 5 % dari jumlah subsidi operasi kapal per hari seperti disebut pada pasal 7 ayat 1 dikalikan dengan jumlah hari kekosongan operasional / keterlambatan yang terjadi;
 - b. Subsidi operasi kapal atas hari kekosongan, kelambatan seperti disebut pada huruf a tidak dibayar oleh PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA ;
2. Denda dan Sanksi dimaksud pada ayat 1 huruf a dan b dikecualikan terhadap kejadian :
 - a. Keterlambatan pelayaran kapal Perintis karena melakukan deviasi atau omisi dengan seijin Direktur Jenderal Perhubungan Laut ;
 - b. Keterlambatan pelayaran kapal akibat force majeure dalam pengertian dan ketentuan seperti dijelaskan pada pasal 10.
3. Keterlambatan pelayaran kapal Perintis sebagaimana dimaksud pada ayat 2, setelah diteliti dan dievaluasi PIHAK PERTAMA berdasarkan bukti berupa : persetujuan penyimpangan trayek dan penjelasan perihal Force Majeure seperti dimaksud pada pasal 10, subsidi operasi kapal dibayar oleh PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA.

4. Perjalanan kapal Perintis yang lebih cepat dari jumlah 1 (satu) round voyage seperti yang ditetapkan pada pasal 2 ayat 2 huruf c, tidak didenda dan subsidi operasi kapal dibayar oleh PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA sejumlah hari operasi kapal sesuai realisasi voyage tersebut.

Pasal 10

PENGERTIAN DAN KETENTUAN FORCE MAJEURE

1. Yang dimaksud Force Majeure ialah hal-hal yang menghambat jalannya pekerjaan, yang tidak dapat diatasi oleh siapapun juga, antara lain angin ribut / taufan, pemogokan, gempa bumi, sabotase, huru-hara akibat politik, tindakan Pemerintah dalam bidang moneter pada umumnya, tindakan penyelamatan jiwa di laut, sehingga PIHAK KEDUA tidak mampu melaksanakan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis.
2. Bilamana terjadi Force Majeure, PIHAK KEDUA harus memberitahukan secara tertulis kepada PIHAK PERTAMA yang disyahkan oleh Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pe-labuhan/Petugas Pelabuhan setempat dan atau pelabuhan terdekat disertai bukti-bukti yang syah.

Pasal 11

KETENTUAN KAPAL PENGGANTI (SUBSTITUSI) DAN BATAS WAKTUNYA

1. Kapal pengganti (substitusi) minimum harus mempunyai ukuran dengan kapasitas angkut untuk barang dan penumpang yang sama dengan kapal yang diganti dan atau mempunyai ukuran lebih besar dari yang dipersyaratkan dengan ketentuan dapat menyinggahi pelabuhan pangkal maupun singgah untuk melakukan kegiatan dan harus memenuhi persyaratan kelaik lautan kapal untuk angkutan barang dan atau penumpang.

2. Apabila kapal pengganti yang diberikan PIHAK KEDUA dimak sud berukuran lebih besar, maka biaya subsidi operasi yang dibayar adalah tetap sama seperti biaya subsidi operasi kapal yang ditentukan pada Pasal 7.
3. Apabila kapal Perintis yang dioperasikan pada trayek tertentu akan dock, PIHAK KEDUA wajib menggantikannya dengan kapal yang ditentukan seperti disebut pada ayat 1, dengan waktu penggantian (substitusi) dilakukan sebelum dan atau pada saat kapal Perintis yang diganti meninggalkan trayek.
4. Apabila kapal Perintis yang dioperasikan mengalami kerusakan, maka dengan batas waktu maksimal sampai dengan 14 (empat belas) hari, PIHAK KEDUA wajib menggantikannya dengan ukuran dan type kapal yang ditentukan seperti disebut pada ayat 1, dan PIHAK KEDUA selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari sejak terjadinya kerusakan kapal, harus melaporkan secara terperinci mengenai kerusakan kapal kepada Pemimpin Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis dan dengan disertai surat pernyataan (bermaterai Rp.2.000.-) mengenai kesanggupan memperbaiki kapal dalam batas waktu 14 (empat belas) hari terhitung sejak tanggal kejadian kerusakan kapal.
5. Penempatan kapal pengganti atau penarikan kembali kapal Perintis dari dan ke trayeknya harus dilaporkan PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA, selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kalender sebelum dilaksanakan penggantian / penarikan kapal Perintis yang sedang beroperasi.

KETENTUAN BATAS WAKTU KEKOSONGAN PENGOPERASIAN KAPAL DAN PEMUTUSAN PELAKSANAAN PEKERJAAN

1. Batas waktu kekosongan pengoperasian kapal Perintis pada trayek yang ditetapkan, maksimal 30 (tiga puluh) hari kalender terhitung sejak tanggal terjadinya kekosongan kapal pada trayek tersebut.
2. Dalam hal batas waktu kekosongan operasional kapal tersebut pada pasal 11 telah dilampaui dan atau PIHAK KEDUA berdasarkan data dan fakta pelaksanaan pekerjaan sebelumnya dinilai oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak mampu melaksanakan pekerjaan jasa angkutan laut perintis, maka PIHAK PERTAMA dengan persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, secara sepihak dapat memutuskan surat perjanjian pemborongan ini dan jaminan pelaksanaan pekerjaan sebesar 5 % (lima prosen) dari nilai kontrak keseluruhan yang sudah diserahkan PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA menjadi milik Negara.
3. Apabila terjadi pemutusan secara sepihak Surat Perjanjian Pemborongan sebagaimana dimaksud pada ayat 1, penunjukan pemborong sebagai pengganti PIHAK KEDUA akan menjadi wewenang PIHAK PERTAMA yang proses pelaksanaannya melalui Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis.....
4. Pemutusan pelaksanaan pekerjaan dimaksud pada ayat 3, terlebih dahulu dilakukan dengan cara pemberian peringatan tertulis, pertama pada hari ke-15 (limabelas) sejak terjadinya kerusakan kapal, peringatan kedua pada hari ke-20 (duapuluh) dan peringatan ketiga (terakhir) pada hari ke-25 (duapuluh lima).

Pasal 13

S A N K S I

1. Bagi pemberong yang tidak mampu melaksanakan pekerjaan jasa angkutan laut perintis sebagaimana yang telah diatur dalam perjanjian pemberongan ini, maka kepada pemberong tersebut termasuk kapalnya dikenakan sanksi :
" TIDAK DIPERBOLEHKAN MENGIKUTI PELELANGAN PEKERJAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS PADA SELURUH TRAYEK " untuk jangka waktu 1 (satu) tahun anggaran.
2. Bagi kapal perintis yang ditempatkan pada setiap pangkalan, jika dalam 2 (dua) voyage berturut-turut mengalami kerusakan, maka PIHAK KEDUA diwajibkan untuk menggantikan kapal tersebut dengan kapal pengganti sebagaimana dijelaskan pada Pasal 11.

Pasal 14

KETENTUAN PENYIMPANGAN TRAYEK KAPAL

Penyimpangan (deviasi / omisi) trayek kapal Perintis dari trayek yang ditetapkan, dapat dilakukan oleh PIHAK KEDUA apabila ada persetujuan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Pasal 15

JADWAL PELAYARAN KAPAL PERINTIS

1. Setiap kapal Perintis mempunyai jadwal pelayaran dengan menjelaskan perkiraan tanggal tiba dan perkiraan tanggal berangkat kapal dari dan ke setiap pelabuhan per 1(satu) round voyage pada trayek kapal yang bersangkutan.
2. Penyebarluasan informasi jadwal pelayaran kapal Perintis kepada masyarakat luas, dilakukan bersama oleh PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA.

Pasal 16

PERTANDA KAPAL PERINTIS

1. Setiap kapal Perintis harus mempunyai tanda yang jelas dengan tulisan dilambung kapal yang menyebutkan kapal Perintis, pembiayaannya menjadi tanggung jawab PIHAK KEDUA.
2. Apabila kapal Perintis tersebut tidak lagi beroperasi untuk angkutan laut perintis, PIHAK KEDUA harus menghapus pertanda kapal perintis dimaksud.

Pasal 17

MANIFEST DAN VOYAGE REPORT

Manifest dan voyage report yang digunakan oleh kapal Perintis adalah manifest dan voyage report perusahaan pelayaran, dan atau manifest perusahaan pemilik kapal (PIHAK KEDUA).

Pasal 18

TUNTUTAN GANTI RUGI (CLAIM)

Semua resiko, kerugian dan atau kewajiban apapun kepada PIHAK KETIGA seperti tuntutan ganti rugi (claim) dari pemilik barang (pemakai jasa angkutan laut perintis) akibat terjadinya kerusakan barang atau susut, menjadi tanggung jawab PIHAK KEDUA, dan diselesaikan secepatnya oleh PIHAK KEDUA.

Pasal 19

TARIP UANG TAMBANG BARANG DAN UANG TAMBANG PENUMPANG

1. Besaran uang tambang barang dan uang tambang penumpang adalah sebagaimana ditetapkan oleh Keputusan Menteri Perhubungan nomor : KM.35 Tahun 1989 ;
2. Untuk tarip angkutan pelayaran kapal Perintis pada trayek / ruas trayek yang belum dicakup oleh Keputusan Menteri Perhubungan, berlaku sebagai berikut :

- a. Terhadap angkutan barang, berlaku tarif berdasarkan hasil negosiasi antar PIHAK KEDUA dengan pemakai jasa kapal Perintis;
- b. Sedangkan terhadap angkutan penumpang, berlaku besaran tarif sebesar perhitungan antara jarak mil laut yang ditempuh dikalikan dengan tarif rata-rata per mil laut yang telah dilaksanakan pada trayek tersebut.

Pasal 20

PEMANTAUAN, PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN PEKERJAAN

1. Dalam rangka menjamin kebenaran pelaksanaan pekerjaan jasa angkutan laut perintis maka pejabat fungsional Pemerintah dan atau PIHAK PERTAMA, baik secara langsung maupun melalui komparador atau dengan cara sistem pelaporan akan melakukan pemantauan, pengawasan dan pengendalian terhadap :
 - a. Operasional kapal Perintis;
 - b. Jumlah angkutan barang, penumpang dan uang tambang barang serta uang pasasi kapal Perintis untuk tujuan kebenaran data;
 - c. Lain - lain yang dipandang perlu dan berkaitan dengan kelancaran / kenyamanan pelaksanaan angkutan laut Perintis.
2. PIHAK PERTAMA menunjuk seorang komparador yang mewakili PIHAK PERTAMA untuk mengikuti pelayaran kapal dan bertugas untuk mendata angkutan barang dan penumpang, hasil uang tambang, uang pasasi serta mencatat hal-hal yang berkaitan dengan operasional kapal.
3. Dalam hal PIHAK PERTAMA tidak dapat menyediakan komparador untuk voyage tertentu atau keseluruhan, maka PIHAK KEDUA wajib melaksanakan pekerjaan tanpa komparador serta tidak lagi menjadi salah satu bukti pelaksanaan pekerjaan jasa sebagaimana ditentukan dalam pasal 6 ayat 1 huruf c.

Pasal 21

PEKERJAAN JASA TAMBAH KURANG

1. Apabila karena sesuatu hal diperlukan perubahan, berupa tambahan atau pengurangan pekerjaan jasa angkutan laut perintis yang dikarenakan alasan teknis dan permintaan Pemerintah, maka PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA bersama-sama mengadakan penyesuaian-penyesuaian kegiatan dan pembiayaan dalam bentuk surat perjanjian tambahan atau addendum.
2. Perhitungan biaya pekerjaan jasa tambahan atau pengurangan jalur pelayaran akan mempergunakan biaya yang berlaku dalam surat perjanjian pemborongan ini serta selalu memperhatikan kemampuan dana DIP tahun anggaran 19.... / 19.....

Pasal 22

PERSELISIHAN DAN TEMPAT KEDUDUKAN

1. Apabila terjadi perselisihan dalam melaksanakan perjanjian maka PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA menyelesaikan melalui musyawarah.
2. Jika perselisihan tersebut tidak dapat diselesaikan dengan musyawarah, maka penyelesaian selanjutnya akan dilakukan oleh kedua belah pihak di Pengadilan Negeri dimana PIHAK PERTAMA berdomisili.

HAL-HAL LAIN

1. Surat Perjanjian Pemborongan ini dibuat dalam rangkap 20 (dua puluh), termasuk 2 (dua) rangkap yang asli diatas materai sebesar Rp.2.000,- (dua ribu rupiah) dan mempunyai kekuatan hukum yang sama.
2. Surat perjanjian pemborongan asli yang pertama untuk PIHAK PERTAMA dan surat perjanjian pemborongan asli yang kedua untuk PIHAK KEDUA yang setiap halamannya diparaf oleh kedua belah pihak, sedangkan surat perjanjian pemborongan lainnya disampaikan kepada yang berwenang.
3. Segala sesuatu yang belum diatur dalam perjanjian ini akan diatur dalam perjanjian tambahan (addendum kontrak) yang merupakan bagian yang mengikat dan tidak terpisah-kan dari perjanjian ini.
4. Surat perjanjian pemborongan ini berlaku terhitung sejak tanggal surat perjanjian pemborongan ini ditandatangani.

Dibuat di :
Pada tanggal :

PIHAK KEDUA
ERUSAHAAN PELAYARAN
.....

PIHAK PERTAMA
PEMIMPIN PROYEK/BAGIAN PROYEK
PENGOPERASIAN ARMADA
PELAYARAN PERINTIS

DIREKTUR UTAMA

NIP.

E. PENUTUP.

Demikian Dokumen Pelelangan Pekerjaan Jasa Angkutan Laut Perintis tahun anggaran 19../19.. ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Mengetahui :

.....
PEMIMPIN PROYEK/
BAGIAN PROYEK PENGOPERASIAN PROYEK/BAGIAN PROYEK PENGOPERASIAN
ARMADA PELAYARAN PERINTIS
PANITIA PELELANGAN
ARMADA PELAYARAN PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 19.. / 19..

.....
NIP.

.....
NIP.

KOP PERUSAHAAN

Nomor :
 Lampiran :
 Perihal : 1 (satu) berkas.
 : Penawaran harga / biaya
 pekerjaan jasa angkutan
 laut perintis tahun
 anggaran 19.. / 19...,
 untuk kode trayek R-
 Pangkalan
 Kepada Yth. Panitia Pelelangan
 Proyek/Bagian Proyek
 Pelayaran Perintis

 di -

1. Menunjuk Pengumuman Panitia Pelelangan nomor tanggal, maka kami yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama :
 Jabatan :
 Alamat :
 SIUPP : Nomor tanggal
 N.P.W.P. : Nomor tanggal

bertindak untuk dan atas nama Perusahaan Pelayaran PT....., dengan ini mengajukan penawaran harga/biaya pekerjaan jasa angkutan laut perintis tahun anggaran 19../19.. untuk kode trayek R- ..., Pangkalan, dengan ruang lingkup pekerjaan jasa terlampir, dan dengan subsidi operasi kapal per hari secara lumpsum sebesar Rp..... (.....) dengan dukungan rincian anggaran harga / biaya dan pendapatan kapal terlampir (sudah termasuk pajak).

2. Surat Penawaran harga ini berlaku untuk jangka waktu 3 (tiga) bulan.
 3. Demikian surat penawaran harga/biaya ini kami sampaikan, terima kasih.

PT.

Bermaterai Rp.2.000.-, ditandatangani,
 dibubuh stempel perusahaan, nama
 jelas dan jabatan

**RINCIAN PENAWARAN ANGGARAN BIAYA DAN
PENDAPATAN KAPAL PERINTIS 1 (SATU) TAHUN OPERASI
(PELELANGAN UMUM)**

NAMA KAPAL DWT/GRT/M3	PANGKALAN	TRAYEK	MUATAN	PENUMPANG	JARAK LAMA VOYAGE	FREKWENSI	JUMLAH ABK
I. PENGHASILAN							
1. Uang Tambang Muatan	:	{ ... hr } x T/M3 x Rp. = Rp.					
2. Uang Tambang Penumpang	:	{ ... hr } x T/M3 x Rp. = Rp.					
II. BIAYA VARIABLE					Jumlah Penghasilan	= Rp.	
1. Bunker							
Main Engine	:	(... hr) x T x Rp.					
Aux Engine	:	(... hr) x T x Rp.					
2. Air Tawar Penumpang	:	(... hr) x Ltr x Rp.					
3. Minyak Pelumas							
Main Engine	:	(... hr) x Ltr x Rp.					
Aux Engine	:	(... hr) x Ltr x Rp.					
4. Premi ABK Perintis							
5. Keselamatan Barang					..... Rp.		
6. Pemasaran					..... Rp.		
7. Biaya Jasa Pelabuhan					..... Rp.		
8. Biaya Operasional					..... Rp.		
9. Overhead					..... Rp.		
III. BIAYA TETAP					Jumlah Biaya Variable = Rp.		
1. Gaji dan tunjangan ABK					..... hari x or x Rp.		
2. Kesehatan / Kesejahteraan ABK					..... hari x or x Rp.		
3. Makanan ABK					..... hari x or x Rp.		
4. Air Tawar ABK					..... hari x or x Rp.		
5. Cuciannya ABK					..... hari x or x Rp.		
6. Equipment / Store / S-Parts					..... hari x DWT x Rp.		
7. Floating, Repair, Docking					..... hari x DWT x Rp.		
8. Running Repair					..... hari x DWT x Rp.		
9. Asuransi					..... x Rp.		
10. Sertifikat / Surat2 / Fumigasi					..... x Rp.		
11. Penyusutan					..... x Rp.		
IV. PROVIT MARGIN	x Rp.				Jumlah Biaya Tetap = Rp.		
V. TOTAL BIAYA (II + III + IV)						Rp.	
VI. SUBSIDI (TOTAL BIAYA - PENGHASILAN)						Rp.	
VII. SUBSIDI PER HARI						Rp.	
					PT.		

Dikandatangani, dibubuhki
Stempel perusahaan nama
jelas dan Jabatan

**RINCIAN PENAWARAN ANGGARAN BIAYA DAN
PENDAPATAN KAPAL PERINTIS 1 (SATU) TAHUN OPERASI
(PEMILIHAN LANGSUNG)**

NAMA KAPAL		JARAK
DWT/GRT/M3		LAMA/VOYAGE
PANGKALAN		FREKWENSI
TRAYEK		JUMLAH ABK
MUATAN		
PENUMPANG		

I. PENGHASILAN

1. Uang Tambang Muatan	: (... hr) x T/M3 x Rp. = Rp.
2. Uang Tambang Penumpang	: (... hr) x T/M3 x Rp. = Rp.
	Jumlah Penghasilan = Rp.

II. BIAYA VARIABLE

1. Bunker	
Main Engine	: (... hr) x T x Rp.
Aux Engine	: (... hr) x T x Rp.
2. Air Tawar Penumpang	: (... hr) x Ltr x Rp.
3. Minyak Pelumas	
Main Engine	: (... hr) x Ltr x Rp.
Aux Engine	: (... hr) x Ltr x Rp.
4. Premi ABK Perintis	
5. Keselamatan Barang	..... Rp.
6. Pemasaran	..... Rp.
7. Biaya Jasa Pelabuhan	..... Rp.
8. Biaya Operasional	..... Rp.
9. Overhead	..... Rp.

Jumlah Biaya Variable = Rp.

III. BIAYA TETAP

1. Gaji dan tunjangan ABK	..... hari x or x Rp.
2. Kesehatan / Kesejahteraan ABK	..... hari x or x Rp.
3. Makanan ABK	..... hari x or x Rp.
4. Air Tawar ABK	..... hari x or x Rp.
5. Cucian ABK	..... hari x or x Rp.
6. Equipment / Store / S-Parts	..... hari x DWT x Rp.
7. Floating, Repair, Docking	..... hari x DWT x Rp.
8. Running Repair	..... hari x DWT x Rp.
9. Asuransi	..... x Rp.
10. Cucian ABK	..... x Rp.
11. Penyusutan	..... x Rp.

Jumlah Biaya Tetap = Rp.

IV. TOTAL BIAYA (II + III + IV)**V. SUBSIDI (TOTAL BIAYA - PENGHASILAN)**

Rp.

Rp.

Rp.

VI. SUBSIDI PER HARI

PT.

Ditandatangani, dibubuhki
Stempel perusahaan nama
jelas dan Jabatan

**LINGKUP PEKERJAAN JASA ANGKUTAN LAUT PERINTIS
YANG DITAWARKAN**

KODE RAYEK	SUSUNAN TRAYEK DAN JARAK DALAM MIL LAUT	U KUR A N KAPAL DW T / GT	JENIS & TYPE	LAMA PELAYARAN 1 VOYAGE

PERUSAHAAN PELAYARAN PT.

Bermaterai Rp.2.000.-, ditanda tangani dan dibubuh stempel perusahaan, nama jelas dan jabatan.

KOP SURAT PERUSAHAAN

Nomor :
Klasif :
Lampiran :
Perihal :

: Surat pernyataan tunduk
kepada KEPPRES
No. 16 tahun 1994.

Kepada

Yth. Panitia Pelelangan
Proyek/Bagian Proyek
Pengoperasian Armada
Pelayaran Perintis

di.

SURAT PERNYATAAN.

Menunjuk Pengumuman Panitia Pelelangan nomor : tanggal, dengan ini, kami yang bertanda tangan dibawah ini, peserta penawar pekerjaan jasa seperti tersebut dibawah :

Nama :
Jabatan :
Alamat :
SIUPP : Nomor tanggal
N.P.W.P. : Nomor tanggal

bertindak untuk dan atas nama perusahaan ini, menyatakan secara resmi bahwa :

1. Kami tunduk kepada ketentuan/peraturan yang tercantum di dalam KEPPRES Nomor 16 Tahun 1994 beserta peraturan pelaksanaannya.
2. Kami tidak akan membayar maupun menerima komisi, keuntungan tunai (cash bonus), pemberian atau keuntungan-keuntungan lainnya kepada atau dari siapapun, dan kami tidak akan memberi maupun menerima komisi keuntungan tunai (cash bonus), pemberian atau keuntungan lainnya pada masa-masa yang akan datang untuk mendapatkan kontrak seperti dalam penawaran pekerjaan jasa angkutan laut perintis tersebut diatas.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenarnya

PT.

(.....)

Bermaterai Rp.2.000,- ditanda
tangani, dibubuh stempel
Perusahaan Nama jelas dan Jabatan.

DATA SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL

1. Nama kapal :
2. Tanda Panggilan :
3. Bendera / Kebangsaan :
4. Jenis dan type :
5. Tempat dan Tahun Pembuatan kapal :
6. Konstruksi :
7. Diklaskan pada : Notasi klas :
8. Dimensi P x L x D :
9. Ukuran :

 - * Isi Kotor :
 - * Isi Bersih :
 - * D.W.T :

10. Draft maksimal :
11. Kecepatan :
12. Mesin Utama :

 - Merk & Type :
 - Tahun pembuatan :
 - Daya :

13. Mesin Bantu :

 - Jumlah :
 - Merk & Type :
 - Tahun pembuatan :
 - Daya :

14. Bahan bakar yang digunakan :

 - pemakaian dalam perjalanan / hari

15. Pelumas yang digunakan :

 - pemakaian per hari

16. Kapasitas tangki bahan bakar :
17. Kapasitas tangki air tawar :
18. Jumlah dapur :
19. Jumlah kamar mandi :
20. Jumlah WC :
21. Jumlah akomodasi kamar : kamar : ... tempat tidur.
22. Jumlah Anak Buah Kapal (ABK) : orang
23. Luasan bersih dek penumpang :

 - (Geladak antara)

24. Luas kepala palka :

 - (Geladak cuaca)

25. Alat-alat potong :

 - a. Sekoci penolong :

 - Jumlah :
 - Type :
 - Klas :
 - Ukuran :
 - Kapasitas :

Inflatable Life Raft

- Jumlah
- Merk & Type
- Kapasitas
- Service terakhir

c. Resque Boat

- Jumlah
- Ukuran
- Daya mesin
- Kapasitas

d. Rakit / Alat apung

- Jumlah
- Bahan
- Kapasitas

e. Baju berenang

- Dewasa
- Anak-anak

f. Pelampung penolong

6. Dokumen-dokumen kapal

a. Surat kebangsaan kapal
berlaku sampai dengan

b. Surat ukur berlaku
sampai dengan

c. Sertifikat kesempurnaan
berlaku sampai dengan

d. Sertifikat keselamatan radio
berlaku sampai dengan

e. Sertifikat garis muat

- Berlaku sampai dengan
- Endores terakhir tanggal

f. Sertifikat klas lambung

- Berlaku sampai dengan
- Endores terakhir tanggal

g. Sertifikat klas mesin

- Berlaku sampai dengan
- Endores terakhir tanggal

h. Sertifikat Marine Polution (MARPOL)
berlaku sampai dengan

Demikian data Spesifikasi Teknis kapal ini dibuat dengan sebenarnya

A.N. ADMINISTRATOR PELABUHAN / KAKANPEL

(.....)

NIP.

KOP PERUSAHAAN

Nomor :
 Lampiran :
 Perihal :
 : 1 (satu) berkas.
 : Surat Pernyataan kesiapan kapal utama dan kapal pengganti.

Kepada Yth. Panitia Pelelangan
 Proyek/Bagian Proyek
 Pengoperasian Armada
 Pelayaran Perintis

 di.

1. Menunjuk Pengumuman Panitia Pelelangan nomor : tanggal , yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama	:	.....
Jabatan	:	.....
Alamat	:	.....
SIUPP	:	Nomor tanggal
N.P.W.P.	:	Nomor tanggal

dengan ini menyatakan bahwa kapal yang kami tawarkan adalah sesuai dengan data kapal yang merupakan lampiran tersendiri dalam penawaran ini berstatus kapal milik/dikuasasi (charter) *) (bukti pemilikan / penguasaan kapal (charter) terlampir *) dan jika perusahaan kami ditetapkan sebagai pemborong pekerjaan jasa tersebut, kapal tersebut akan kami pergunakan sebagai kapal perintis setelah ditanda tanganinya surat perjanjian pemborongan.

Apabila kapal yang ditawarkan tersebut diatas mengalami kerusakan teknis atau terdampar / tenggelam sehingga tidak dapat dipergunakan sebagai kapal perintis, maka kami tetap bertanggung jawab dengan memberikan kapal pengganti lainnya dengan kualitas teknis dan ukuran yang sama dan atau lebih dari kapal yang ditawarkan dan dengan persetujuan Proyek / Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis

2. Demikian pernyataan ini dibuat untuk diketahui.

PT.

Bermaterai Rp.2.000.- dan ditanda tangani, dibubuh stempel perusahaan, nama jelas dan jabatan

erangan : *) coret yang tidak perlu.

KOP PERUSAHAAN

Jomor
ampiran
erihal

: Surat Pernyataan
pelelangan men -
dahului DIP.

Kepada

Yth. Panitia Pelelangan
Proyek/Bagian Proyek
- Pengoperasian Armada
Pelayaran Perintis

di.

1. Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama	:	.....
Jabatan	:	.....
Alamat	:	.....
SIUPP	:	Nomor tanggal
N.P.W.P.	:	Nomor tanggal

Dengan ini menyatakan bahwa setelah mendengar penjelasan dari Proyek/Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis mengenai pelaksanaan pelelangan pekerjaan jasa angkutan laut perintis tahun anggaran 19../19.. adalah mendahului terbitnya DIP, sebagai berikut :

- a. Apabila anggaran dimaksud tidak tersedia dalam DIP. Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis, secara otomatis penawaran yang kami ajukan dinyatakan batal serta tidak akan menuntut biaya atau apapun pada pemerintah Cq. Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis;
- b. Apabila ternyata anggaran dimaksud tidak cukup tersedia atau jumlah harga penawaran lebih tinggi dari jumlah anggaran yang tersedia dalam DIP. Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis, maka secara otomatis kami menerima dan menyetujui penawaran yang kami ajukan disesuaikan dengan anggaran yang tersedia dalam DIP.

2. Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

PT.

Bermaterai Rp.2.000.- dan ditandatangani,
dibubuh stempel perusahaan, nama jelas
dan jabatan.

**DAFTAR PELABUHAN-PELABUHAN
YANG DAPAT MENERBITKAN DATA SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL
UNTUK MENJADI KAPAL PERINTIS**

A. LOKASI DAN KLASIFIKASI KANTOR ADMINISTRATOR PELABUHAN.

NO.	KANTOR ADMINISTRASI PELABUHAN	KELAS
1.	BELAWAN	I
2.	TANJUNG PRIO	I
3.	SURABAYA	I
4.	UJUNG PANDANG	III
5.	TELUK BAYUR	III
6.	D U M A I	III
7.	PALEMBANG	III
8.	PANJANG	III
9.	SEMARANG	III
10.	CIREBON	III
11.	CILACAP	III
12.	PONTIANAK	III
13.	BALIKPAPAN	III
14.	BANJARMASIN	III
15.	SAMARINDA	III
16.	B I T U N G	III
17.	A M B O N	III
18.	JAYAPURA	III
19.	S O R O N G	III
20.	LHOKSEUMAWE	IV
21.	PEKANBARU	IV
22.	TANJUNG PINANG	IV
23.	SUNDA KELAPA	IV
24.	B A N T E N	IV
25.	J A M B I	IV
26.	G R E S I K	IV
27.	B E N O A	IV
28.	T A R A K A N	IV
29.	T E R N A T E	IV
30.	B I A K	IV
31.	K U P A N G	IV
32.	B E N G K U L U	IV
33.	M E R A U K E	IV
34.	P A N G K A L B A L A M	V
35.	D I L L I	IV
36.	T U A L	V

B. LOKASI DAN KLASIFIKASI KANTOR PELABUHAN

NO.	LOKASI PELABUHAN	KELAS
1.	PULAU SAMBU	III
2.	TANJUNG UGAN	III
3.	BATAM (BATU AMPAR, SEKUPANG, KABIL, NONGSA)	II
4.	TANJUNG LAUT (BONTANG)	II

KOP PERUSAHAAN

Nomor : ,

Lampiran :

Perihal : Surat Pernyataan pengalaman perusahaan. Kepada Yth. Panitia Pelelangan Proyek/Bagian Proyek Pengoperasian Armada Pelayaran Perintis

.....
di.
.....

1. Menunjuk Pengumuman Panitia Pelelangan nomor : tanggal , yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama :
 Jabatan :
 Alamat :
 SIUPP : Nomor..... tanggal
 N.P.W.P. : Nomor..... tanggal

dengan ini menyatakan bahwa kapal-kapal yang di-operasikan perusahaan kami selama ini adalah :

NO.	NAMA KAPAL BENDERA, UKURAN JENIS & TYPE	TAHUN PEMBUATAN KAPAL	STATUS *)	DAERAH OPERASI

terlampir copy jabawan Rencana Pola Trayek 3 (tiga) bulan terakhir dari DITJENHUBLA, untuk masing-masing kapal tersebut diatas.

2. Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

PT.

Bermaterai Rp.2.000.- dan ditandatangani, dibubuh stempel perusahaan, nama jelas dan jabatan.

Keterangan : *) ditulis milik/sewa beli (leasing)/charter.

**PERKIRAAN HARGA / BIAYA SUBSIDI
OPERASI KAPAL PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 1996 / 1997**

**PEDOMAN PERKIRAAN HARGA/BIAYA (OWNER ESTIMATE)
SUBSIDI OPERASI KAPAL PERINTIS**

I. DASAR PERHITUNGAN.

A. PENERIMAAN UANG TAMBANG KAPAL

Penerimaan uang tambang barang dan penumpang kapal perintis tahun anggaran 19./19.. pada masing-masing trayek diperhitungkan minimal sama dan atau lebih besar dari realisasi pendapatan uang tambang barang dan penumpang tahun anggaran 199./199..

B. KOMPONEN BIAYA OPERASI KAPAL

Perhitungan biaya operasional kapal meliputi biaya tidak tetap (Variabel Coast) dan biaya tetap (fixed coast) dengan rincian biaya komponen sebagai berikut :

1. Biaya tidak tetap terdiri dari komponen :

- a. Biaya untuk pembelian bunker (HSD) motor induk dan motor bantu,
- b. Biaya untuk pembelian pelumas (meditrans) motor induk dan motor bantu,
- c. Biaya untuk pembelian air tawar penumpang,
- d. Biaya premi anak buah kapal (ABK),
- e. Biaya keselamatan barang,
- f. Biaya pemasaran dalam rangka peningkatan pendapatan kapal.
- g. Biaya operasional di setiap pelabuhan singgah kapal guna menunjang kelancaran pelayanan kapal.
- h. Biaya jasa pelabuhan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- i. Biaya overhead

2. Biaya Tetap terdiri dari komponen :

- a. Biaya untuk gaji dan turjangan anak buah kapal,
- b. Biaya untuk kesehatan/kesejahteraan ABK,
- c. Biaya untuk makanan ABK,
- d. Biaya pembelian air tawar kebutuhan ABK,
- e. Biaya untuk kepentingan cucian ABK,

f. Biaya perawatan kapal, meliputi :

- 1) Equipment, stores, spareparts,
- 2) Floating, Repair & Docking,
- 3) Running Repair,

g. Biaya asuransi kapal,

h. Biaya fumigasi kapal,

i. Biaya penyusutan kapal.

C. SISTEM PERHITUNGAN BIAYA.

1. Dasar Perhitungan Biaya Tidak Tetap.

Dasar perhitungan biaya tidak tetap berlaku untuk semua kapal perintis, yaitu ukuran : 200 DWT, 350 DWT, 500 DWT, 750 DWT dan 950 DWT.

Dasar perhitungan tersebut diterapkan ke masing-masing trayek sebagaimana tertuang dalam "Estimasi harga/biaya subsidi operasi kapal perintis tahun anggaran 19 .. /19 .. ". Adapun dasar perhitungan biaya tidak tetap dimaksud, dilakukan dengan berpedoman kepada hal-hal sebagai berikut :

a. Kebutuhan Bahan Bakar Minyak (BBM).

1) BBM motor induk/hari :

$$\frac{1}{0,86} \times MCR (0,85 \times PK) \times SFC \times 24 \times 10^{-3} \times 1,05 = T/M \text{ /hr}$$

Keterangan :

$$\frac{1}{0,86} = \frac{\text{Berat}}{\text{Berat Jenis HSD}}$$

MCR = Maximum Continuous Rating (daya nominal motor induk/bantu yang dihitung 0,80 s/d 0,95xHP)

SFC = Spesific Fuel Consumption.
SFC dihitung atas dasar kondisi mesin baru dengan toleransi kebutuhan sebesar antara 145 s/d 200 gram/HP/jam.
Mengingat kapal tidak baru lagi dan karena penuaan mesin, konsumsi bahan bakar berdasarkan SFC, diperhitungkan adanya kenaikan sebesar 5%.

24 = 24 jam

-3

10 = Perubahan dari Liter ke M3

1,05 = Kebocoran karena penuaan mesin.

2) BBM untuk motor bantu/hari :

Rumus perhitungan sama dengan tersebut butir 1), dengan jumlah motor bantu distandardkan sebanyak 2 unit. Dengan perhitungan tersebut, dianggap 1 unit cadangan dan 1 unit lainnya jalan terus.

b. Kebutuhan Minyak Pelumas :

Minyak pelumas untuk kebutuhan kapal setiap hari, dihitung sebesar 1,5 s/d 2 gram/HP/jam dan toleransi kebocoran sebesar 5%. Adapun rumus perhitungannya adalah sebagai berikut :

$$\frac{1}{0,89} \times (1,5 \text{ s/d } 2 \text{ Gr/HP/Jam}) \times 24 \text{ jam} \times \text{MCR} \times 10 \times 1,05 = \text{Lt/Hr}$$

Keterangan :

1 Berat

----- = -----

0,89 Berat Jenis Pelumas

c. Harga Bunker :

Harga bahan bakar minyak (HSD), didasarkan pada harga standar PERTAMINA atau harga standar yang ditetapkan PEMDA setempat ditambah dengan ongkos / biaya angkut BBM dari darat ke kapal yang terjadi di setiap pelabuhan pangkalan kapal perintis.

d. Harga Pelumas :

Harga pelumas (Meditrans), didasarkan pada harga standar PERTAMINA atau harga standar yang ditetapkan PEMDA setempat, ditambah dengan ongkos/biaya angkut dari darat ke kapal yang terjadi di setiap pelabuhan pangkalan kapal perintis.

e. Kebutuhan dan Harga Air Tawar :

- 1) Perkiraan kebutuhan air tawar untuk ABK sebesar 200 (dua ratus) liter per hari, dan untuk penumpang sebesar 100 (seratus) liter per hari, dengan waktu sesuai jalur trayek yang dilayari.
- 2) Harga air tawar per liter disesuaikan dengan harga yang berlaku di pelabuhan pangkalan/ singgah kapal perintis.

f. Premi Anak Buah Kapal (ABK) :

Premi ABK diberikan untuk setiap orang per hari, disesuaikan dengan kebutuhan standar yang berlaku di daerah operasi kapal perintis dan atau minimal sama dengan yang berlaku pada PT. PELNI.

g. Biaya Operasional Kapal :

Yang dimaksud dengan biaya operasional kapal adalah biaya yang ditujukan untuk kelancaran pelayanan kapal perintis di setiap pelabuhan singgah.Besaran biaya operasional, disesuaikan dengan kondisi daerah yang dilayani.

h. Biaya Jasa Pelabuhan :

- 1) Bagi pelabuhan yang diusahakan, dihitung berdasarkan KEPMENHUB No : KM.65 Tahun 1994.
- 2) Bagi pelabuhan yang tidak diusahakan, dihitung berdasarkan KEPMENHUB No.KM.28 Tahun 1992.

i. Biaya Overhead :

Karena lokasi pekerjaan jasa angkutan laut perintis berada di daerah-daerah terpencil, maka sangat membutuhkan biaya penunjang yang cukup, dengan sasaran untuk kelancaran usaha perusahaan

Dengan dasar pertimbangan tersebut, maka biaya overhead diperhitungkan bervariasi antara 5% (lima prosen) sampai dengan 15% (lima belas prosen) dari biaya tetap (fixed cost), tergantung dimana lokasi pekerjaan jasa angkutan laut perintis berada.

- j. Biaya pemasaran ditetapkan sebesar 2% (dua prosen) dari jumlah penghasilan.
- k. Biaya keselamatan untuk barang ditetapkan 2% (dua prosen) dari target pendapatan uang tambang barang.
- l. Profit Margin, diperhitungkan sebesar 5% (lima prosen) sampai dengan 10% (sepuluh prosen) dari jumlah biaya tetap dan biaya tidak tetap, yang disesuaikan dengan lokasi pekerjaan jasa angkutan laut perintis.

2. Perhitungan Biaya Tetap

- a. Biaya untuk kebutuhan ABK dan merupakan komponen yang membentuk biaya tetap yaitu gaji dan tunjangan, kesehatan/kesejahteraan, pemakanan, air tawar, cucian, minimal/sama dengan biaya yang berlaku pada PT. PELNI.
- b. Biaya perawatan kapal (Equipment / stores / spare parts, floating, repair dan docking, running repair), untuk masing-masing ukuran kapal, dihitung atas dasar rata-rata biaya realisasi perawatan kapal-kapal PT. PELNI selama 4 (empat) tahun terakhir.
Biaya perawatan kapal tersebut, sudah termasuk biaya untuk penambahan pembelian peralatan keselamatan pelayaran, seperti lift raft, life jackets, rakit dan lain-lain, serta biaya untuk penambahan fasilitas kenyamanan penumpang, seperti kamar mandi/WC.
Hal ini sangat penting, mengingat kapal perintis yang ada saat ini adalah jenis kapal barang yang diberikan dispensasi untuk dapat mengangkut penumpang.
- c. Biaya asuransi kapal selama 1 (satu) tahun, diperhitungkan sebesar 2,5% (dua setengah prosen) dari harga kapal bekas/DWT yang berlaku dipasaran untuk usia kapal 10-20 tahun, yaitu sebesar Rp. 1.000.000.- (satu juta rupiah) per DWT.
Sedangkan bagi usia kapal diatas 20 tahun biaya asuransinya diperhitungkan sebesar 5 % dari harga kapal bekas yaitu sebesar Rp. 500.000,- / DWT.
- d. Biaya fumigasi kapal diperhitungkan sebesar Rp.1.000.000.- (satu juta rupiah) per tahun.
- e. Biaya penyusutan kapal per tahun, dihitung berdasarkan perkiraan harga kapal bekas usia 10-20 tahun yang berlaku saat ini, yaitu Rp.1.000.000.- (satu juta rupiah) per DWT, dibagi habis dengan masa susut kapal yang diperkirakan selama 20 tahun.

- f. Biaya penyusutan per tahun, untuk kapal berumur diatas 20 (dua puluh) tahun yaitu sebesar Rp.500.000 (lima ratus ribu rupiah) per DWT dengan menunjukan taksasi (harga dan nilai ekonomis kapal) yang ditetapkan oleh Direktorat teknis.

HASIL PERHITUNGAN.

Setiap komponen dan besaran biaya tersebut pada butir I diatas, dihitung untuk masing-masing trayek menurut :

- A. Tingkat penghasilan uang tambang barang dan penumpang bagi trayek yang sedang berjalan, didasarkan pada perhitungan minimal sama atau lebih dari jumlah penghasilan uang tambang dan penumpang tahun yang lampau. Untuk trayek baru, diperhitungkan sebesar 25% (duapuluhan lima prosen) dari total biaya yang direncanakan pada trayek tersebut.
- B. Standar data teknis, jumlah ABK dan komparador yang ditetapkan untuk masing-masing ukuran kapal adalah sebagaimana ketentuan yang berlaku.
- C. Standar biaya tetap operasi kapal (direct operating cost) yang ditetapkan untuk masing-masing ukuran kapal adalah dengan mengacu kepada kapal-kapal PT. PELNI, sebagaimana terlampir.

Perkiraan harga/biaya subsidi operasi kapal perintis sebagaimana ditetapkan adalah harga / biaya subsidi operasi kapal per hari atas dasar lumpsum (tidak atas dasar subsidi langsung).

..... ,,
KETUA PANITIA PELELANGAN
PROYEK/BAGIAN PROYEK PENGOPERASIAN
ARMADA PELAYARAN PERINTIS
TAHUN ANGGARAN 19../19..

NIP.

DISYAHKAN OLEH :

PEMPRO/PEMBAGPRO
PENGOPERASIAN ARMADA
PELAYARAN PERINTIS

NIP.

TABEL XIII - 1

**JUMLAH ANGKUTAN PENYEBERANGAN
SE NUSA TENGGARA TIMUR**

AS RANGAN	JUMLAH TRIP					JENIS YANG DIANGKUT	1991	1992	1993	1994	1995	
	1991	1992	1993	1994	1995		1991	1992	1993	1994	1995	
MARANTUKA	182	104	114	212	208	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	39,308 950 649 -	45,881 2,746 525 -	45,614 2,541 6,217 1,950	49,683 2,691 1,325 29	52,623 2,194 1,896 78	
-PANTAI BARU	25	288	345	710	641	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	70,426 5,405 3,494 1,414	82,507 2,840 2,775 -	85,344 1,036 6,217 1,960	86,464 835 8,585 1,410	103,433 1,136 8,885 512	
MUPANG-SABU	60	63	95	187	165	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	13,029 7,635 168 71	17,869 3,383 277 -	25,120 2,167 362 170	24,587 2,400 352 71	25,281 3,244 491 214	
MUPANG-KALABAH	78	75	89	189	192	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	13,233 448 178 20	20,859 3,383 114 -	21,839 1,442 412 8	19,270 2,471 377 11	22,795 1,591 580 66	
MARANTUKA-WAIWERANG-UWOLEBA	50	44	88	348	256	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	7,204 2,455 366 176	5,313 994 114 -	4,376 781 206 2	13,809 771 282 207	5,621 361 343 51	
LBAJO-KOMODO-SAPE	468	435	516	476	500	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	29,834 827,235 782 -	32,236 517 463 -	15,988 375 604 16	48,635 2,567 2,338 6	46,294 5,812 2,631 7	
MUPANG - ENDE	30	59	53	106	117	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	14,013 723 218 -	27,292 289 402 -	29,267 2,910 674 8	29,938 3,021 759 -	33,372 3,043 1,069 43	
KALABAH - ATAPUPU	-	-	-	51	96	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	-	Dioperasikan Agustus 1994			2,183 64 19 -	4,325 7 65 -
KALABAH - BARANUSA - MALAURING	-	-	-	161	155	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	-	Dioperasikan Agustus 1994			4,748 287 89 5	3,925 256 25 -
WAINGAPU - ENDE	-	-	-	33	119	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	-	Dioperasikan September 1994			5,634 627 310 -	18,412 1,613 893 43
MUPANG-NAIKLUU	-	9	30	0	0	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	-	734 289 6 -	775 6 10 154	Tidak dioperasikan	Tidak dioperasikan	
WAINGAPU - SABU	-	-	-	32	111	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	Dioperasikan September 1994				2,313 284 35 -	4,855 766 34 32
J U M L A H	893	1,077	1,330	2,505	2,560	PENUMPANG BARANG KENDARAAN HEWAN	187,222 844,946 5,942 1,760	232,776 14,527 4,763 88	228,408 11,344 14,789 4,346	285,036 15,820 14,523 1,827	320,936 20,023 16,914 1,046	

Number : Bidang Perhubungan Darat Kanwil Dephub NTT

TABEL XIII – 3

**PANJANG LINTASAN PENYEBERANGAN
YANG ADA DI NUSA TENGGARA TIMUR
TAHUN 1995**

NOMOR	NAMA LINTASAN	PANJANG LIN- TASAN (MIL)	KETERANGAN
1	KUPANG – PANTAI BARU	36	
2	KUPANG – SABU	115	
3	KUPANG – LARANTUKA	125	
4	KUPANG – ENDE	145	
5	KUPANG – KALABAHI	135	
6	KUPANG – NAIKLIU	56	
7	LARANTUKA – WAIWERANG	16	
8	WAIWERANG – LEWOLEBA	18	
9	KALABAHI – BARANUSA	36	
10	BARANUSA – BALAURING	24	
11	ENDE – WAINGAPU	98	
12	LBJO – P. KOMODO	34	
13	WAINGAPU – SABU	98	
14	KALABAHI – ATAPUPU	80	
15	P. KOMODO – SAPE		

Sumber : Bidang Perhubungan Darat Kanwil Dephub NTT

TABEL XIII - 5

**PENGEMBANGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LINTASAN KUPANG – PANTAI BARU
TAHUN 1991 S/D 1995**

JENIS MUATAN	SATUAN	TAHUN					KETERANGAN
		1991	1992	1993	1994	1995	
PENUMPANG :							
1. Kelas Utama Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
2. Kelas Ekonomi Dewasa	per orang	4,125	—	4,400	4,400	4,400	
Anak-anak	per orang	2,125	—	2,300	2,300	2,300	
3. Kelas Dock Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
KENDARAAN :							
1. Sepeda (Gol. I)	per buah	1,100	—	1,100	1,100	1,100	
2. Sepeda Motor (Gol. IIa)	per buah	3,400	—	3,600	3,600	3,600	
3. Gol. III	per buah	37,500	—	39,400	39,400	39,400	
4. Gol. IV	per buah	45,400	—	43,300	43,300	43,300	
5. Gol. V	per buah	51,300	—	54,200	54,200	54,200	
ALAT-ALAT BESAR / BERAT							
Berat s/d 12 Ton							
1. Roda Karet	per ton	154,400	—	163,300	163,300	163,300	
2. Roda Track/besi	per ton	194,300	—	205,700	205,700	205,700	
BARANG PER TON/M3		per ton/M3	2,400	—	2,500	2,500	2,500

Keterangan :

Gol. III : Jeep, Sedan, Microbus

Gol. IV : Bus, Truck Mini/Pick Up

Gol. V : Truck Ukuran lebih dari 5 M, Trailer, Bus 54 Seat

Sumber : PERUM ASDP

TABEL XIII - 6

**PENGEMBANGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LINTASAN KUPANG – SABU
TAHUN 1991 S/D 1995**

JENIS MUATAN	SATUAN						KETERANGAN
		1991	1992	1993	1994	1995	
PENUMPANG :							
1. Kelas Utama Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang	11,425	—	11,900	11,900	11,900	
2. Kelas Ekonomi Dewasa	per orang	5,125	—	5,400	5,400	5,400	
Anak-anak	per orang						
3. Kelas Dock Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
KENDARAAN :							
1. Sepeda (Gol. I)	per buah	4,500	—	4,700	4,700	4,700	
2. Sepeda Motor (Gol. IIa)	per buah	10,400	—	10,900	10,900	10,900	
3. Gol. III	per buah	97,500	—	102,400	102,400	102,400	
4. Gol. IV	per buah	118,400	—	124,300	124,300	124,300	
5. Gol. V	per buah	164,300	—	172,700	172,700	172,700	
ALAT-ALAT BESAR / BERAT							
Berat s/d 12 Ton	per ton	197,400	—	207,300	207,300	207,300	
1. Roda Karet	per ton	249,300	—	261,700	261,700	261,700	
2. Roda Track/besi	per ton/M3	4,400	—	4,600	4,600	4,600	
BARANG PER TON/M3							

Keterangan :

Kendaraan Gol. III : Jeep, Sedan, Microbus

Gol. IV : Bus, Truck Mini/Pick Up

Gol. V : Truck Ukuran lebih dari 5 M, Trailer, Bus 54 Seat

Sumber : PERUM ASDP

TABEL XIII - 7

**PENGEMBANGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LINTASAN KUPANG – LARANTUKA
TAHUN 1991 S/D 1995**

JENIS MUATAN	SATUAN						KETERANGAN
		1991	1992	1993	1994	1995	
PEMUPANG :							
: Kelas Utama Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
: Kelas Ekonomi Dewasa	per orang	11,425	—	12,400	12,400	12,400	
Anak-anak	per orang	5,625	—	6,000	6,000	6,000	
: Kelas Dock Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
ENDARAAN :							
: Sepeda (Gol. I)	per buah	4,500	—	4,700	4,700	4,700	
: Sepeda Motor (Gol. IIa)	per buah	10,900	—	11,700	11,700	11,700	
: Gol. III	per buah	96,500	—	103,900	103,900	103,900	
: Gol. IV	per buah	112,400	—	120,300	120,300	120,300	
: Gol. V	per buah	141,300	—	150,700	150,700	150,700	
ALAT-ALAT BESAR / BERAT							
Berat s/d 12 Ton							
: Roda Karet	per ton	199,400	—	211,300	211,300	211,300	
: Roda Track/besi	per ton	263,300	—	279,200	279,200	279,200	
: BARANG PER TON/M3	per ton/M3	4,100	—	4,400	4,400	4,400	

Keterangan :

Endaraan Gol. III : Jeep, Sedan, Microbus

Gol. IV : Bus, Truck Mini/Pick Up

Gol. V : Truck Ukuran lebih dari 5 M, Trailer, Bus 54 Seat

Sumber : PERUM ASDP

TABEL XIII - 8

**PENGEMBANGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LINTASAN KUPANG - ENDE**
TAHUN 1991 S/D 1995

JENIS MUATAN	SATUAN	TAHUN					KETERANGAN
		1991	1992	1993	1994	1995	
PENUMPANG :							
1. Kelas Utama Dewasa	per orang			20,925	20,925	20,925	
Anak-anak	per orang			12,925	12,925	12,925	
2. Kelas Ekonomi Dewasa	per orang	-	14,425	15,300	15,300	15,300	
Anak-anak	per orang	-	7,425	7,875	7,875	7,875	
3. Kelas Dock Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
KENDARAAN :							
1. Sepeda (Gol. I)	per buah	-	6,000	6,425	6,425	6,425	
2. Sepeda Motor (Gol. IIa)	per buah	-	14,500	15,400	15,400	15,400	
3. Gol. III	per buah	-	140,000	149,250	149,250	149,250	
4. Gol. IV	per buah	-	170,000	181,500	181,500	181,500	
5. Gol. V	per buah	-	200,000	213,250	213,250	213,250	
ALAT-ALAT BESAR / BERAT							
berat s/d 12 Ton	per ton	-	-	335,800	335,800	335,800	
1. Roda Karet	per ton	-	-	365,800	365,800	365,800	
2. Roda Track/besi	per ton	-	-				
MARANG PER TON/M3							
	per ton/M3	-	6,000	6,250	6,250	6,250	

Keterangan :

Kendaraan Gol. III : Jeep, Sedan, Microbus

Gol. IV : Bus, Truck Mini/Pick Up

Gol. V : Truck Ukuran lebih dari 5 M, Trailer, Bus 54 Seat

Diterbitkan PERUM ASDP

TABEL XIII - 9

**PENGEMBANGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LINTASAN KUPANG – KALABAH
TAHUN 1991 S/D 1995**

JENIS MUATAN	SATUAN	TAHUN					KETERANGAN
		1991	1992	1993	1994	1995	
MENUMPANG :							
1 Kelas Utama Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
2 Kelas Ekonomi Dewasa	per orang	13,825	—	14,900	14,900	14,900	
Anak-anak	per orang	6,825	—	7,300	7,300	7,300	
3 Kelas Dock Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
KENDARAAN :							
1 Sepeda (Gol. I)	per buah	5,500	—	5,800	5,800	5,800	
2 Sepeda Motor (Gol. IIa)	per buah	13,200	—	14,100	14,100	14,100	
3 Gol. III	per buah	135,500	—	144,900	144,900	144,900	
4 Gol. IV	per buah	165,400	—	176,800	176,800	176,800	
5 Gol. V	per buah	197,300	—	211,200	211,200	211,200	
ALAT-ALAT BESAR / BERAT							
Berat s/d 12 Ton							
1 Roda Karet	per ton	294,400	—	315,300	315,300	315,300	
2 Roda Track/besi	per ton	344,300	—	368,200	368,200	368,200	
BARANG PER TON/M3							
	per ton/M3	5,500	—	5,800	5,800	5,800	

Keterangan :

Kendaraan Gol. III : Jeep, Sedan, Microbus

Gol. IV : Bus, Truck Mini/Pick Up

Gol. V : Truck Ukuran lebih dari 5 M, Trailer, Bus 54 Seat

Sumber : PERUM ASDP

TABEL XIII – 10

**PENGEMBANGAN TARIF ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LINTASAN KUPANG – NAIKLIU
TAHUN 1991 S/D 1995**

JENIS MUATAN	SATUAN	TAHUN					KETERANGAN
		1991	1992	1993	1994	1995	
PENUMPANG :							
1 Kelas Utama Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
2 Kelas Ekonomi Dewasa	per orang	—	—	4,250	4,250	4,250	
Anak-anak	per orang	—	—	2,150	2,150	2,150	
3 Kelas Dock Dewasa	per orang						
Anak-anak	per orang						
KENDARAAN :							
1 Sepeda (Gol. I)	per buah	—	—	1,075	1,075	1,075	
2 Sepeda Motor (Gol. IIa)	per buah	—	—	3,650	3,650	3,650	
3 Gol III	per buah	—	—	40,125	40,125	40,125	
4 Gol IV	per buah	—	—	48,575	48,575	48,575	
5 Gol V	per buah	—	—	55,100	55,100	55,100	
ALAT-ALAT BESAR / BERAT							
Barat s/d 12 Ton							
1 Roda Karet	per ton	—	—	103,700	103,700	103,700	
2 Roda Track/besi	per ton	—	—	131,000	131,000	131,000	
BARANG PER TON/M3							
	per ton/M3	—	—	2,500	2,500	2,500	

Golongan kendaraan Gol. III : Jeep, Sedan, Microbus

Gol. IV : Bus, Truck Mini/Pick Up

Gol. V : Truck Ukuran lebih dari 5 M, Trailer, Bus 54 Seat

PERUM ASDP

TABEL XIV – 1

**PRASARANA PERHUBUNGAN LAUT
PELABUHAN TENAU-KUPANG
TAHUN 1995**

NO.	JENIS PRASARANA	LUAS (P X L) M ²	KAPASITAS	LOKASI
1	Dermaga	23 x 28 100 x 15 100 x 15 100 x 16	3 Ton/M ² 3 Ton/M ² 3 Ton/M ² 3 Ton/M ²	Kupang Kupang Kupang Kupang
2	Gudang	40 x 25 60 x 25	2,5 Ton/M ² 2,5 Ton/M ²	Kupang Kupang
3	Lapangan Penumpukan	21.000 M ²	250 Kg/M ²	Kupang
4	Terminal Penumpang	120 240		Kupang Kupang
5.	Fasilitas Bongkar/muat	500		
	1) Crane		15	Kupang
	2) Forklift		25 2 3 5	Kupang Kupang Kupang Kupang
6.	Fasilitas Penunjang :			
	1) Air		20 ton	
	2) Bunker		30 ton	
7.	T K B M :			
	1) Jumlah	350		
	2) Badan Hukum	Ada		

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV - 9

**PRASARANA PERHUBUNGAN LAUT
PELABUHAN WAIKELO
TAHUN 1995**

NO.	JENIS PRASARANA	LUAS (P X L) M2	KAPASITAS	LOKASI
1.	Dermaga	67,5 x 8		Waikelo
2.	Gudang	—		
3.	Lapangan Penumpukan	2.009 M2	0,5 Ton/M2	
4.	Terminal Penumpang	—		
5.	Fasilitas Bongkar/muat	—		
	1) Cranee	—		
	2) Forklift	—		
6.	Fasilitas Penunjang :		—	
	1) Air		—	
	2) Bunker		—	
7.	T K B M :			
	1) Jumlah	—	49	
	2) Badan Hukum	—		

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV – 13

**DATA KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN
KANTOR WILAYAH DEPARTEMEN PERHUBUNGAN PROP. NTT
TAHUN 1991**

NO.	PELABUHAN	KUNJUNGAN KAPAL		BONGKAR / MUAT		
		UNIT	GRT	BARANG	PENUMPANG	HEWAN
1	KUPANG	1,591	635,563	357,700	59,343	41,764
2	MAUMERE	591	164,643	93,252	11,045	96
3	WAINGAPOU	467	342,006	97,723	36,826	13,399
4	ENDE	448	311,710	37,499	54,165	976
5	KALABAHI	2,216	331,363	36,711	68,766	39
6	ATAPUPU	296	295,681	43,894	1,797	19,912
7	LARANTUKA	3,351	431,784	116,596	193,063	564
8	REO	364	379,489	47,789	1,660	7,273
9	WAIKELO	160	5,163	3,714	75	—
10.	BAA / SEBA	379	35,380	3,666	18,216	656
JUMLAH		9,863	2,932,782	838,544	444,956	84,679

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV – 14

**DATA KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN
KANTOR WILAYAH DEPARTEMEN PERHUBUNGAN PROP. NTT
TAHUN 1992**

NO.	PELABUHAN	KUNJUNGAN KAPAL		BONGKAR / MUAT		
		UNIT	GRT	BARANG	PENUMPANG	HEWAN
1	KUPANG	1,300	899,560	363,543	53,053	25,383
2	MAUMERE	613	174,944	105,977	21,795	104
3	WAINGAPOU	581	455,056	98,863	55,166	13,511
4	ENDE	453	304,635	99,849	59,165	779
5	KALABAHI	2,525	337,322	91,236	51,738	—
6	ATAPUPU	301	296,114	45,899	2,105	17,153
7	LARANTUKA	3,115	416,689	53,963	189,823	361
8	REO	299	187,765	48,698	1,472	3,254
9	WAIKELO	182	5,046	2,196	144	34
10.	BAA / SEBA	398	35,144	3,797	18,754	43
JUMLAH		9,767	3,112,275	914,021	453,215	60,622

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV – 15

**DATA KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN
KANTOR WILAYAH DEPARTEMEN PERHUBUNGAN PROP. NTT
TAHUN 1993**

NO.	PELABUHAN	KUNJUNGAN KAPAL		BONGKAR / MUAT		
		UNIT	GRT	BARANG	PENUMPANG	HEWAN
1.	KUPANG	1,401	939,131	457,182	53,426	41,108
2.	MAUMERE	621	459,919	79,792	42,590	1,249
3.	WAINGAPU	867	444,680	89,444	45,679	11,880
4.	ENDE	701	908,267	86,636	64,165	239
5.	KALABAHİ	1,422	480,071	55,259	30,887	5,882
6.	ATAPUPU	326	90,806	71,300	4,506	19,360
7.	LARANTUKA	2,556	445,672	80,617	372,269	—
8.	REO	260	340,214	53,092	1,645	4,012
9.	WAIKELO	250	25,211	5,073	847	6
10.	BA'A	602	161,959	21,378	73,171	1,599
11.	LABUAN BAJO	545	98,594	11,584	3,640	—
12.	SEBA	298	252,172	10,669	65,032	775
13.	MARAPOKOT	42	43,206	62,142	558	—
14.	BARANUSA	—	—	—	—	—
JUMLAH		9,891	4,689,902	1,084,168	758,415	86,110

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

DATA KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN
KANTOR WILAYAH DEPARTEMEN PERHUBUNGAN PROP. NTT
TAHUN 1994

NO.	PELABUHAN	KUNJUNGAN KAPAL		BONGKAR / TURUN			MUAT / NAIK			KETERANGAN	
		UNIT	GRT	PENUMPANG	BARANG	HEWAN	PENUMPANG	BARANG	HEWAN		
1.	KUPANG	1,601	1,794,636	44,271	696,018	0	48,345	248,142	44,730		
2.	MAUMERE	1,330	1,319,987	18,632	85,488	0	28,324	15,711	290		
3.	WAINGAPU	896	401,213	27,026	77,017	0	25,811	13,768	12,368		
4.	E N D E	727	560,071	33,364	95,804	0	28,289	6,259	555		
5.	KALABAHİ	1,707	532,743	48,333	40,789	0	48,197	15,776	9		
6.	ATAPUPU	395	150,226	2,489	67,197	0	2,288	21,105	21,952		
7.	LARANTUKA	2,739	398,115	184,946	41,727	0	144,541	39,833	0		
8.	R E O	390	345,665	875	43,765	0	910	12,544	4,265		
9.	WAIKELO	290	29,938	214	7,618	12	430	1,169	1,459		
10.	B A ' A	840	157,851	50,534	19,935	119	36,311	2,236	1,411		
11.	LABUAN BAJO	565	56,771	4,375	7,470	0	5,116	5,511	0		
12.	S E B A	258	190,604	16,525	5,745	0	12,493	5,370	1,846		
13.	MARAPOKOT	56	44,607	554	55,315	0	136	10,794	0		
14.	BARANUSA	403	54,323	4,555	1,452	0	4,440	125	0		
		JUMLAH	12,197	6,036,750	436,693	1,245,340	131	385,631	398,343	88,885	

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

DATA KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN
KANTOR WILAYAH DEPARTEMEN PERHUBUNGAN PROP. NTT
TAHUN 1995

NO.	PELABUHAN	KUNJUNGAN KAPAL		BONGKAR / TURUN			MUAT / NAIK			KETERANGAN
		UNIT	GRT	PENUMPANG	BARANG	HEWAN	PENUMPANG	BARANG	HEWAN	
1.	KUPANG	1,612	1,794,799	45,101	701,001	0	49,115	247,653	44,821	
2.	MAUMERE	1,335	1,320,669	20,113	86,391	0	29,551	15,793	310	
3.	WAINGAPU	906	406,112	27,564	77,694	0	26,512	13,411	12,373	
4.	ENDE	735	561,910	33,647	95,901	0	28,413	6,301	561	
5.	KALABAH	2,120	533,941	49,231	41,576	0	48,661	15,791	17	
6.	ATAPUPU	403	167,853	2,715	67,791	0	2,269	21,115	21,561	
7.	LARANTUKA	2,644	400,516	185,060	42,623	0	145,375	39,835	23	
8.	REO	401	343,175	960	44,151	0	897	12,549	4,326	
9.	WAIKELO	293	30,989	269	8,413	0	455	1,179	1,464	
10.	BA'A	656	158,653	50,811	20,564	0	35,998	2,256	1,420	
11.	LABUAN BAJO	569	59,824	4,796	8,911	0	5,119	5,509	25	
12.	SEBA	321	110,556	15,676	6,603	0	12,877	5,381	1,855	
13.	MARAPOKOT	58	40,919	576	55,121	0	144	10,595	22	
14.	BARANUSA	205	55,762	4,575	1,641	0	4,473	144	0	
JUMLAH		12,258	5,985,678	441,094	1,258,381	0	389,859	397,512	88,778	

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV - 18

**DAFTAR PERUSAHAAN PELAYARAN / PENUNJANG ANGKUTAN
PROPINSI NUSA TENGGARA TIMUR
TAHUN 1991**

NO.	PELABUHAN	PELAYARAN				PENUNJANG ANGLAUT			
		PELY.DN		RAKYAT		EMKL		P B M	
		P	C	P	C	P	C	P	C
1.	KUPANG	1	6	4	4	8	3	4	3
2.	MAUMERE	-	1	3	1	-	1	1	2
3.	WAINGAPU	-	1	1	2	-	1	-	3
4.	ENDE	-	1	-	1	1	1	2	2
5.	KALABAHU	-	1	3	-	-	1	-	2
6.	ATAPUPU	-	3	-	2	1	1	1	1
7.	LARANTUKA	-	1	1	2	-	1	-	1
8.	REO	-	-	1	3	1	-	2	-
9.	MAUMBAWA	-	-	1	-	-	-	-	-
10.	MARAPOKOT	-	-	-	-	-	-	1	-
11.	LABUAN BAJO	-	-	-	1	-	-	-	-
JUMLAH		1	14	14	16	11	9	11	14

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV – 19

**DAFTAR PERUSAHAAN PELAYARAN / PENUNJANG ANGKUTAN
PROPINSI NUSA TENGGARA TIMUR
TAHUN 1992**

NO.	PELABUHAN	PELAYARAN				PENUNJANG ANGK. LAUT			
		PELY.DN.		RAKYAT		EMKL		PBM	
		P	C	P	C	P	C	P	C
1.	KUPANG	2	7	4	5	8	3	4	3
2.	MAUMERE	—	1	4	1	—	1	1	2
3.	WAINGAPU	—	3	1	2	—	1	—	3
4.	ENDE	—	2	3	—	1	1	2	2
5.	KALABAHU	—	3	3	—	—	1	—	2
6.	ATAPUPU	—	3	—	2	2	1	2	1
7.	LARANTUKA	—	2	1	2	—	1	—	1
8.	REO	—	1	1	3	1	—	2	—
9.	MAUMBAWA	—	—	1	—	—	—	—	—
10.	MARAPOKOT	—	—	—	—	—	—	1	—
11.	LABUAN BAJO	—	—	—	1	—	—	—	—
	JUMLAH	2	22	18	16	12	9	12	14

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV – 20

**DAFTAR PERUSAHAAN PELAYARAN / PENUNJANG ANGKUTAN
PROPINI NUSA TENGGARA TIMUR
TAHUN 1993**

NO.	PELAJUHAN	PELAYARAN				PENUNJANG ANGK.LAUT			
		PEL.Y.DN.		RAKYAT		EM K L		P B M	
		P	C	P	C	P	C	P	C
1.	KUPANG	2	9	4	5	9	3	6	3
2.	MAUMERE	—	1	5	2	1	1	2	2
3.	WAINGAPU	—	3	1	2	—	1	—	3
4.	ENDE	—	2	3	—	—	1	2	2
5.	KALABAHII	—	2	—	1	1	1	1	2
6.	ATAPUPU	—	3	—	2	2	1	2	1
7.	LARANTUKA	—	1	1	2	—	1	—	1
8.	REO	—	1	1	4	1	1	2	1
9.	MAUMBAWA	—	—	1	—	—	—	—	—
10.	MARAPOKOT	—	—	—	—	—	—	1	—
11.	LABUAN BAJO	—	—	—	1	—	—	—	—
	JUMLAH	2	22	16	19	14	10	16	15

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV – 21

**DAFTAR PERUSAHAAN PELAYARAN / PENUNJANG ANGKUTAN
PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR
TAHUN 1994**

NO.	PELABUHAN	PELAYARAN				PENUNJANG ANGKLAUT			
		P	C	P	C	P	C	P	G
1.	KUPANG	2	9	4	5	9	3	6	3
2.	MAUMERE	–	1	5	2	1	1	2	2
3.	WAINGAPU	–	3	1	2	–	1	–	3
4.	ENDE	–	2	3	–	–	1	2	2
5.	KALABAHU	–	2	–	1	1	1	1	2
6.	ATAPUPU	–	3	–	2	2	1	2	1
7.	LARANTUKA	–	1	1	2	–	1	–	1
8.	REO	–	1	1	4	1	1	2	1
9.	MAUMBAWA	–	–	1	–	–	–	–	–
10.	MARAPOKOT	–	–	–	–	–	–	1	–
11.	LABUAN BAJO	–	–	–	1	–	–	–	–
	JUMLAH	2	22	16	19	14	10	16	15

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

TABEL XIV – 22

**DAFTAR PERUSAHAAN PELAYARAN / PENUNJANG ANGKUTAN
PROPINI NUSA TENGGARA TIMUR
TAHUN 1995**

NO.	PELAJUAN	PELAYARAN				PENUNJANG ANGK.LAUT			
		PEL.DN.	RAKYAT	EMKL	P.B.M	P	C	P	C
1.	KUPANG	1	9	5	4	9	3	5	2
2.	MAUMERE	1	1	5	1	1	1	2	2
3.	WAINGAPU	—	5	—	3	—	3	—	—
4.	ENDE	—	3	2	—	—	1	2	2
5.	KALABAH	—	2	—	1	1	1	1	2
6.	ATAPUPU	—	3	—	2	2	1	2	1
7.	LARANTUKA	—	2	—	3	—	1	1	1
8.	REO	—	3	2	3	1	—	2	—
9.	MAUMBAWA	—	—	1	—	—	—	—	—
10.	MARAPOKOT	—	—	—	—	—	—	2	—
11.	LABUAN BAJO	—	—	1	2	—	—	1	—
12.	LEWOLEBA	—	—	—	1	—	—	—	—
13.	WAIWERANG	—	—	1	1	—	—	1	—
	JUMLAH	2	28	17	21	14	11	19	10

Sumber : Bidang Perhubungan Laut Kanwil Dephub Prop. NTT

NO.	LINTAS PENYERBERANGAN	JUMLAH TRIP						LINTAS YANG DIANGKUT										
		1989			1990			1991			1992							
		1989	1990	1991	1992	1993	1989	1990	1991	1992	1993	1989	1990	1991	1992	1993		
1.1	KUPANG-LARANTUKA	96	104	182	104	113	PENUMPANG	47.750	44.846	39.398	45.681	45.614	BARANG	29.573	1.316	959	2.746	2.541
							KENDARAAN	644	500	649	525	6.217	HEWAN	116	-	-	-	1.950
2.1	KUPANG-PANTAI BARU	160	184	142	268	748	PENUMPANG	71.191	73.351	70.426	82.507	85.344	BARANG	21.937	7.326	5.405	2.840	1.036
							KENDARAAN	1.908	1.985	3.494	2.775	6.217	HEWAN	2.122	698	1.414	-	1.950
3.1	KUPANG-SABU	36	46	50	63	97	PENUMPANG	10.109	9.044	13.029	17.869	25.120	BARANG	2.207	6.185	7.635	3.383	2.167
							KENDARAAN	103	163	168	277	362	HEWAN	296	166	71	-	170
4.1	KUPANG-KALABAHT	42	50	51	75	88	PENUMPANG	14.147	11.446	13.233	20.859	21.839	BARANG	19.269	632	448	3.383	1.442
							KENDARAAN	133	115	178	114	412	HEWAN	66	6	20	-	8
5.1	LARANTUKA-WAIWERANG- LEWOLERA	244	82	76	44	88	PENUMPANG	22.589	9.766	7.204	5.313	4.376	BARANG	761	3.450	2.455	994	781
							KENDARAAN	418	338	366	114	206	HEWAN	78	121	176	-	2
6.1	L.BATO-KOMODO-SAPU	222	242	290	435	516	PENUMPANG	21.486	26.146	29.834	32.236	15.988	BARANG	3.301	7.507	827.235	517	375
							KENDARAAN	322	496	782	463	604	HEWAN	5	11	-	-	16

NO.	LINTAS PENYEGERANGAN	JUMLAH TRIP					TRIPS MINGGU					1989	1990	1991	1992	1993	
		1989	1990	1991	1992	1993	DIAKIRUKU										
7.	KUPANG - ENDE	-	-	35	59	51	PENUMPANG	-	-	-	14.013	27.292	29.267				
							BARANG	-	-	-	723	289	2.910				
							KENDARAAN	-	-	-	218	402	674				
							HEWAN	-	-	-	-	-	8				
8.	KUPANG-NATKLU	-	-	-	9	30	PENUMPANG	-	-	-	-	734	775				
							BARANG	-	-	-	-	289	6				
							KENDARAAN	-	-	-	-	6	10				
							HEWAN	-	-	-	-	-	154				
	J U M L A K	844	703	1.066	1.672	11.331	PENUMPANG	167.252	174.599	187.137	232.691	228.323					
							BARANG	82.068	26.418	844.860	14.441	11.258					
							KENDARAAN	3.526	3.597	5.855	4.676	14.702					
							HEWAN	2.683	1.002	1.681	0	4.258					

Sumber : Bidang Perhubungan Darat, Kanwil XVI Dephub NTT

Tabel. 3. PERKEMBANGAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN
DI NUSA TENGGARA TIMUR

Lintasan Kupang - Larantuka

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U M				Estimasi 1993
			1989	1990	1991	1992	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
I.	MUATAN						
1.	Penumpang	Org	47.750	44.846	39.398	24.270	36.405
2.	Barang	Ton	29.573	1.316	959	2.033	3.049
II.	KENDARAN (000)						
1.	Jumlah	Unit	644	500	649	525	998
2.	Roda 4 (empat)	Unit	354	295	349	273	355
3.	Sepeda Motor	Unit	290	205	300	252	378
III.	JUMLAH KAPAL						
1.	< 1000 GRT	Bh.	1	1	1	1	1
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	120	120	120	120	120
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1
VII.	KECELAKAAN						
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-

Kupang - Sabu.

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U N					Estimasi 1993
			1989	1990	1991	1992		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
I.	MUATAN							
1.	Penumpang	Org.	10.109	9.044	13.029	20.310	30.465	
2.	Barang	Ton	2.207	6.185	7.635	3.076	4.614	
II.	KENDARAN (000)							
1.	Jumlah	Unit	103	163	168	131	249	
2.	Roda 4 (empat)	Unit	30	21	68	10	13	
3.	Sepeda Motor	Unit	73	142	100	121	182	
III.	JUMLAH KAPAL							
1.	< 1000 GRT	Bh.	1	1	1	1	1	
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	115	115	115	115	115	
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-	
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1	
VII.	KECELAKAAN							
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-	
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-	
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-	
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-	

Kupang - Kalabahi

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U N					Estimasi 1993
			1989	1990	1991	1992		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
I.	MUATAN							
1.	Penumpang	Org	14.147	11.446	13.233	11.426	17.139	
2.	Barang	Ton	19.289	632	448	3.234	4.851	
II.	KENDARAN (000)							
1.	Jumlah	Unit	133	115	178	277	526	
2.	Roda 4 (empat)	Unit	44	34	78	118	153	
3.	Sepeda Motor	Unit	89	81	100	159	239	
III.	JUMLAH KAPAL							
1.	< 1000 GRT	Bh.	1	1	1	1	1	
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	137	137	137	137	137	
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-	
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1	
VII.	KECELAKAAN							
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-	
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-	
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-	
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-	

Kupang - Pantai Baru

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U N					Estimasi
			1989	1990	1991	1992	1993	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
I.	MUATAN							
1.	Penumpang	Org	71.191	73.351	70.426	44.538	66.807	
2.	Barang	Ton	21.937	7.328	5.405	1.655	2.483	
II.	KENDARAH (000)							
1.	Jumlah	Unit	1.908	1.985	3.494	2.755	5.235	
2.	Roda 4 (empat)	Unit	500	900	1.004	702	913	
3.	Sepeda Motor	Unit	1.408	1.085	2.490	2.053	3.080	
III.	JUMLAH KAPAL							
1.	< 1000 GRT	Bh.	1	1	1	1	1	
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	30	30	30	30	30	
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-	
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1	
VII.	KECELAKAAN							
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-	
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-	
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-	
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-	

Kupang - Ende (Baru beroperasi dalam bulan Mei 1991)

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U N					Estimasi 1993
			1989	1990	1991	1992		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
I.	MUATAN							
1.	Penumpang	Org	-	-	14.013	24.570	147.420	
2.	Barang	Ton	-	-	723	2.426	38.821	
II.	KENDARAN (000)							
1.	Jumlah	Unit	-	-	218	402	4.020	
2.	Roda 4 (empat)	Unit	-	-	90	195	780	
3.	Sepeda Motor	Unit	-	-	128	207	393	
III.	JUMLAH KAPAL							
1.	< 1000 GRT	Bh.	-	-	1	1	1	
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	135	135	135	135	135	
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-	
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1	
VII.	KECELAKAAN							
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-	
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-	
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-	
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-	

Larantuka - Waiwerang - Lewoleba

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U N					Estimasi 1993
			1989	1990	1991	1992		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
I.	MUATAN							
1.	Penumpang	Org	22.589	9.766	7.204	2.108	12.648	
2.	Barang	Ton	761	3.450	2.455	161	2.568	
II.	KENDARAN (000)							
1.	Jumlah	Unit	418	338	366	114	1.140	
2.	Roda 4 (empat)	Unit	299	297,5	216	91	364	
3.	Sepeda Motor	Unit	119	40,5	150	23	44	
III.	JUMLAH KAPAL							
1.	< 1000 GRT	Bh.	1	1	1	1	1	
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	34	34	34	34	34	
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-	
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1	
VII.	KECELAKAAN							
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-	
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-	
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-	
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-	

Komodo - Labuan Bajo

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U N					Estimasi 1993
			1989	1990	1991	1992		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
I.	MUATAN							
1.	Penumpang	Org	21.466	26.146	29.834	16.130	24.195	
2.	Barang	Ton	8.301	7.507	827.235	354	5.656	
II.	KENDARAM (000)							
1.	Jumlah	Unit	372	496	782	463	4.630	
2.	Roda 4 (empat)	Unit	295	215,5	482	395	1.580	
3.	Sepeda Motor	Unit	77	280,5	300	68	129	
III.	JUMLAH KAPAL							
1.	< 1000 GRT	Bh.	2	2	3	3	3	
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-	
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	60	60	60	60	60	
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-	
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1	
VII.	KECELAKAAN							
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-	
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-	
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-	
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-	

Kupang - Naikliu (Baru beroperasi bulan Agustus 1992)

NO.	URAIAN	SATUAN	T A H U M				Estimasi 1993
			1989	1990	1991	1992	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
I.	MUATAN						
1.	Penumpang	Org	-	-	-	222	333
2.	Barang	Ton	-	-	-	90	539
II.	KENDARAM (000)						
1.	Jumlah	Unit	-	-	-	6	24
2.	Roda 4 (empat)	Unit	-	-	-	-	5
3.	Sepeda Motor	Unit	-	-	-	6	60
III.	JUMLAH KAPAL						
1.	< 1000 GRT	Bh.	-	-	-	1	1
2.	1000-2000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-
3.	2000-3000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-
4.	3000-4000 GRT	Bh.	-	-	-	-	-
IV.	JARAK LINTASAN	Km.	56	56	56	56	56
V.	JUMLAH TAMBATAN	Bh.	-	-	-	-	-
VI.	JUMLAH RAMBU	Bh.	1	1	1	1	1
VII.	KECELAKAAN						
1.	Jumlah	Org Kali	-	-	-	-	-
2.	Mati	Org	-	-	-	-	-
3.	Hilang	Org	-	-	-	-	-
4.	Kerugian	Juta	-	-	-	-	-