



UNIVERSITAS INDONESIA

**PEMBANGUNAN TERMINAL KAPAL PESIAR
TANAH AMPO-BALI**

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar magister teknik

**SAPRIL IMANUEL GINTING
0806423822**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI MANAJEMEN TEKNIK
KEKHUSUSAN MANAJEMEN INFRASTRUKTUR
JAKARTA
AGUSTUS 2010**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar

Nama : Sapril Imanuel Ginting
NPM : 0806423822

Tanda Tangan : *Sapril Imanuel Ginting*

Tanggal : 18-08-2010

HALAMAN PERSETUJUAN

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Sapril Imanuel Ginting
NPM : 0806423822
Program Studi : Manajemen Teknik
Judul Tesis : Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali
(*Développement du Terminal de Bateaux Croisière de Tanah Ampo-Bali*)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Tesis / *Memoire* di Université Paris-Est Marne-la-Vallée dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Teknik pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing Tesis / *Memoire* di Université Paris-Est Marne-La-Vallée

Ttd

Nacima Baron

MENGETAHUI

Ketua Departemen Teknik Sipil Universitas Indonesia



Prof Dr.Ir. Irwan Katili, DEA

Ditetapkan di : JAKARTA
Tanggal : 23 - 08 - 2010

ATTESTATION DE MEMOIRE

Ce Mémoire présenté par,

Nom : Sapril Imanuel GINTING

Numéro d'Etudiants : 70869

Formations : Master Cité et Mobilité

Titre : Développement du Terminal de bateaux de Croisière de Tanah Ampo- île de Bali

Ce Mémoire d'être réalisé pour compléter les études de Master Cité et Mobilité à l'Université Paris Est Marne-La-Vallée en 2010

Tuteur de Mémoire



Nacima Baron Yelles

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Master Cité et Mobilité di Université Paris-Est Marne-La-Vallée dan mencapai gelar Magister Teknik Kekhususan Manajemen Infrastruktur Departemen Teknik Sipil Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Naeima Baron, selaku Direktur Master Cité et Mobilité Université Paris-Est Marne-La-Vallée dan selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini;
2. Prof. Dr. Ir. Irwan Katili, DEA selaku Ketua Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia.
3. Rekan-rekan Pasca Sarjana Manajemen Infrastruktur angkatan 2008 dan rekan-rekan Master Cité et Mobilité Université Paris-Est Marne-La-Vallée angkatan 2009 ; dan
4. Semua pihak yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan tesis ini dan tidak dapat disebutkan satu per satu..

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Jakarta, Agustus 2010

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Sapril Imanuel Ginting
NPM : 0806423822
Program Studi : Teknik Sipil
Kekhususan : Manajemen Infrastruktur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Tesis

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali
beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: JAKARTA
Pada tanggal: 18-08-2010
Yang Menyatakan

Sapril Imanuel Ginting

(Sapril Imanuel G)

ABSTRAK

Nama : Sapril Imanuel Ginting
Program Studi: Manajemen Infrastruktur
Judul : Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali

Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali merupakan salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan industri pariwisata di Provinsi Bali. Karena keterbatasan anggaran, pemerintah telah mempertimbangkan sumber pendanaan lainnya, yaitu pembiayaan proyek-proyek infrastruktur oleh sektor swasta dengan skema Kemitraan Pemerintah-Swasta. Selain itu, Kemitraan Pemerintah-Swasta juga merupakan bentuk upaya pemerintah dalam mewujudkan *good governance*. Persyaratan utama untuk proyek-proyek dalam sistem Kemitraan Pemerintah-Swasta adalah bahwa proyek harus layak secara teknis, sosial-budaya, ekonomi, finansial dan lingkungan dan juga tidak ada konflik dengan hukum yang berlaku di Indonesia.

Kata Kunci:

Tanah Ampo, pesiar, terminal, kemitraan pemerintah-swasta, pelabuhan, pembiayaan, kelayakan.

ABSTRACT

Name : Sapril Imanuel Ginting
Study Program : Infrastructure Management
Title : Development of Cruise Terminal Tanah Ampo-Bali

The development of cruise Terminal Ampo- Bali is one of government's efforts in improving the tourism industry in the province of Bali. Due to budget limitations, the Government has considered other sources of funding, namely the financing of infrastructure projects by the private sector by the public-private partnership scheme. In addition, public-private partnerships is also a form of government's efforts in achieving good governance. The main requirements for projects in the Public-Private Partnerships system is that the project must be feasible technically, socially-culturally, economically, financially and environmentally and also there is no conflict with the laws in force in Indonesia.

Keywords:

Tanah Ampo, cruise, terminal, public-private partnerships, port, financing, feasible.

RESUME

Nom : Sapril Imanuel Ginting
Programme d'Etude : Amangement d'Infrastructure
Titre : Développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo-Bali

Le développement de infrastructure du terminal de croisière de Tanah Ampo-Bali est l'un des efforts du gouvernement dans l'amélioration de l'industrie du tourisme dans la province de Bali. En raison de limitations le budget, gouvernement a examiné d'autres sources de financement, à savoir le financement des projets d'infrastructure par le secteur privé par le schéma partenariats public-privé. En outre, les partenariats public-privé est aussi une forme d'efforts du gouvernement dans la réalisation de la bonne gouvernance (*good governance*). Les principales exigences pour des projets dans le système partenariat public-privé est que le projet doit être réalisable sur techniquement, socialement-culturellement, économiquement, financièrement et environnement et encore il n'y a pas de conflit avec les lois en vigueur en Indonésie.

Mots des clés : Tanah Ampo, croisière, terminal, partenariat public-privé, port, financement, réalisable.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR GRAFIK	xi
1. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	
1.1.1 Kebutuhan Infrastruktur Indonesia	1
1.1.2 Penyediaan Prasarana Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo	3
1.2 Perumusan Masalah.....	4
1.2.1 Deskripsi Masalah	4
1.2.2 Signifikansi Masalah.....	5
1.2.3 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Batasan Penelitian.....	6
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
1.6 Model Operasional Penelitian.....	7
2. TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Pendahuluan	8
2.2 Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Laut.....	8
2.2.1 Pengertian Pelabuhan Laut.....	8
2.2.2 Peran dan Fungsi Pelabuhan.....	9
2.2.3 Sistem Transportasi Laut.....	11
2.2.4 Jenis-Jenis Pelabuhan Laut.....	11
2.3 Evaluasi Keuangan dan Ekonomi Terhadap Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Laut	14
2.3.1 <i>Cost Benefit Analysis</i>	14
2.3.2 Kelayakan ekonomis.....	15
2.4 Public-Private Partnerships.....	17
2.4.1 Konsep Public-Private Partnerships	17
2.4.2 Karakteristik Public-Private Partnerships	17
2.4.3 Perkembangan Public-Private Partnerships dan dampaknya terhadap APBN	18
2.5 Deskripsi Konsep Kerjasama BOT (Build Operate Transfer).....	19
2.6 Kesimpulan.....	21

3. METODOLOGI PENELITIAN	
3.1 Pendahuluan.....	22
3.2 Strategi Penelitian	22
3.3 Proses Penelitian.....	23
3.4 Pengumpulan Data.....	24
3.5 Kesimpulan.....	25
4. PEMBAHASAN	
4.1 Deskripsi Umum Lokasi Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo.....	26
4.1.1 Letak Geografis.....	26
4.1.2 Administratif.....	27
4.1.3 Tingkat Kebutuhan Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo.....	28
4.2 Proyek Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo.....	29
4.2.1 Deskripsi Proyek.....	29
4.2.2 Aspek Teknis Pembangunan Pelabuhan.....	30
4.2.3 Spesifikasi Teknis Dermaga Existing	35
4.3 Evaluasi Keuangan dan Ekonomi.....	35
4.3.1 Analisa Cost Benefit Analysis.....	36
4.3.2 Kelayakan Ekonomi.....	36
4.4 Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo Dalam Skema <i>Public Private Partnerships</i>	37
4.4.1 Skema <i>Public Private Partnerships</i>	37
4.4.2 Dasar Hukum Kerjasama.....	39
4.4.3 Hubungan Antar Pihak Dalam Penyelenggaraan Pelabuhan	42
5. KESIMPULAN	
5.1 Kesimpulan.....	47
5.2 Saran.....	48
DAFTAR REFERENSI.....	49
LAMPIRAN	51

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Situasi-situasi Relevan Untuk Strategi Penelitian Yang Berbeda.....	23
Tabel 4.1	Jumlah Kecamatan dan Luas Wilayah.....	28
Tabel 4.2	Deskripsi Proyek Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo.....	30

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Proses Penelitian.....	7
Gambar 3.1	Diagram Alir Proses Metoda Analisis.....	24
Gambar 4.1	Lokasi Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo	27
Gambar 4.2	Bagan Pembangunan Proyek Tanpa Pembagian Resiko.....	37
Gambar 4.3	Bagan Pembangunan Proyek Dengan Pembagian Resiko.....	38
Gambar 4.4	Bagan Hubungan Antar Organisasi Dalam Skema PPP.....	46

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1	Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Indonesia 2010-2014.....	2
------------	---	---

BAB I PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

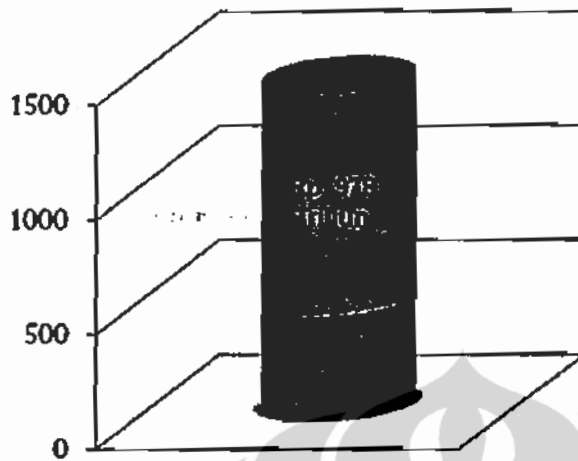
1.1.1 Kebutuhan Infrastruktur Indonesia

Indonesia merupakan salah satu negara yang dinamis di dunia, dengan tingkat kepadatan penduduk diperkirakan hampir 266 juta jiwa pada tahun 2009. Kecenderungan ini menuntut adanya pembangunan sarana dan prasarana untuk kepentingan umum seperti sarana transportasi, sarana kesehatan, pendidikan, telekomunikasi, pengadaan air bersih, jaringan listrik, dan sebagainya.

Penyediaan fasilitas infrastruktur yang memadai di Indonesia sudah sangat mendesak. Banyak fasilitas yang belum tersedia dan dikembangkan dengan baik. Padahal, dengan fasilitas infrastruktur yang baik, sendi-sendi kehidupan perekonomian bangsa akan semakin bergairah. Baik dari sisi penyerapan tenaga kerja, peningkatan investasi, bahkan akan mampu meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Selama Pelita VI dengan kurun waktu 1994-1999 lalu, dana yang dibutuhkan untuk pengadaan infrastruktur mencapai lebih dari US \$ 50 billion dan selama Pelita berikutnya dibutuhkan dana sebesar US \$ 132 billion. Dana sebesar itu tentunya akan sangat terasa berat apabila harus dibebankan hanya pada APBN. Padahal, proyek-proyek infrastruktur adalah proyek-proyek berskala besar dan tidak cukup apabila hanya dibiayai oleh anggaran negara kita yang tidak terlalu besar. Data dari BAPPENAS (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional) pada tahun 2009 tercatat terdapat total Rp. 1.429 Triliun dana yang dibutuhkan untuk membangun infrastruktur yang dibutuhkan Negara ini sampai dengan tahun 2014. Dana anggaran pemerintah (APBN dan APBD) hanya mampu membiayai proyek infrastruktur tersebut pada kisaran nilai Rp. 451 Triliun sehingga terdapat "gap" sebesar Rp. 978 Triliun. Seperti yang terlihat dalam Grafik 1.1.

Universitas Indonesia



Grafik 1.1

Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Indonesia 2010-2014

Sumber: BAPPENAS, 2009

Dengan melihat fakta-fakta tersebut tentulah tidak mudah mewujudkan infrastruktur yang handal untuk rakyat jika hanya mengandalkan anggaran pemerintah. Untuk itulah, pemerintah sudah patut untuk melirik sumber-sumber pendanaan yang lain sehingga tingkat keterpenuhan masyarakat terhadap fasilitas infrastruktur dapat ditingkatkan. Di daerah, pembiayaan pembangunan infrastruktur dengan mengandalkan dana APBN juga dirasakan semakin terbatas jumlahnya.

Salah satu pihak yang bisa diikutsertakan ke dalam pembiayaan proyek infrastruktur adalah swasta atau *private*. Selain memiliki kemampuan dalam hal dana, pihak swasta juga dinilai mampu dan sanggup mengelola dan mengembangkan fasilitas infrastruktur secara profesional. Mekanisme *project financing* dalam kerangka *Public-Private Partnerships* akan mampu memobilisasi dana dari pihak swasta untuk bergabung ke dalam pembiayaan proyek infrastruktur.

1.1.2 Penyediaan Prasarana Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo

Indonesia sebagai negara kepulauan, peranan pelayaran adalah sangat penting bagi kehidupan social, ekonomi, pemerintahan, pertahanan /keamanan dan lain sebagainya. Transportasi laut juga memiliki peran yang besar dalam meningkatkan dan melakukan pemerataan ekonomi di Indonesia. Terlebih, wilayah Indonesia yang berupa pulau-pulau dan dipisahkan oleh lautan, membutuhkan pengembangan sektor transportasi yang berkualitas dan handal. Dengan latar belakang wilayah, seharusnya pengembangan transportasi di Indonesia harus dilaksanakan secara menyeluruh dan terintegrasi antara satu moda dan moda yang lain. Akan tetapi, keterbatasan pemerintah dalam hal dana dan manajemen maka sampai saat ini kondisi transportasi di Indonesia belum mencapai titik yang optimal. Salah satu pelabuhan yang mendapat perhatian penting dari pemerintah daerah maupun pusat saat ini adalah Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali. Secara historis, Pelabuhan Padangbai khususnya lokasi Tanah Ampo merupakan pelabuhan alami yang sudah sejak lama dikunjungi oleh kapal-kapal pesiar internasional sehingga sangat perlu untuk dibangun pelabuhan untuk mengakomodasi berlabuhnya kapal pesiar bertaraf internasional. Tahun 2006 sampai bulan Juni sudah 9 kapal pesiar melakukan lego jangkar di Pelabuhan Padangbai. Penumpang kapal pesiar yang melakukan lego jangkar di Padangbai dievakuasi dengan kapal kecil untuk bisa melakukan perjalanan pariwisata di daerah Bali. Keadaan ini sangat tidak baik dari aspek keamanan maupun kenyamanan penumpang kapal pesiar tersebut. Oleh karena itu sejak tahun 2006, pemerintah daerah maupun pemerintah pusat mulai membenahi pelabuhan pariwisata ini dengan membangun pelabuhan Tanah Ampo sebagai pelabuhan pariwisata yang akan mengakomodir kapal pesiar yang akan mengunjungi Bali.

Namun tantangan yang dihadapi dalam pelaksanaan pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo ini adalah bagaimana mengatasi permasalahan pembiayaan dan operasional terminal tersebut ditengah keterbatasan dana pemerintah untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Universitas Indonesia

1.2 PERUMUSAN MASALAH

1.2.1 Deskripsi Masalah

Sejak Tahun 70-an Pariwisata sangat strategis dalam perkembangan Bali. Kabupaten Karangasem dengan sebutan "*Pearl from East Bali*" merupakan tujuan wisata ketiga setelah Kabupaten Badung dan Gianyar. Wisatawan yang berkunjung ke Kabupaten Karangasem adalah wisatawan yang menggunakan kapal *cruise*. Pada era 90 an rata-rata 60 kapal *cruise* yang berlabuh setiap tahunnya di Padangbai tepatnya di lokasi Tanah Ampo. Permasalahan Pengembangan pelabuhan Padangbai ini adalah keterbatasan pada sisi darat dan perairan, dimana pelabuhan ini dikelilingi oleh perbukitan dengan tingkat kemiringan lereng $> 25\%$ merupakan hambatan bagi upaya perluasan / pengembangan pelabuhan. Memperhatikan arahan (draft) RDTR Kabupaten Karangasem, maka upaya yang dapat dilakukan adalah dengan membatasi kegiatan Pelabuhan Padangbai yaitu dengan memberikan fungsi kegiatan tertentu yaitu kegiatan pelabuhan penumpang dan pelabuhan kapal *cruise* dialihkan ke Pelabuhan Tanah Ampo. Inilah yang menjadi dasar dibangunnya terminal penumpang di Tanah Ampo.

Namun permasalahan yang dialami pemerintah adalah tidak memiliki sumber keuangan yang cukup untuk membangun semua fasilitas infrastruktur di Indonesia, untuk itulah, pemerintah sudah patut untuk melirik sumber-sumber pendanaan yang lain sehingga tingkat keterpenuhan masyarakat terhadap fasilitas infrastruktur dapat ditingkatkan. Salah satu pihak yang bisa diikutsertakan ke dalam pembiayaan proyek infrastruktur adalah sector swasta. Selain memiliki kemampuan dalam hal dana, pihak swasta juga dinilai mampu dan sanggup mengelola dan mengembangkan fasilitas infrastruktur secara profesional.

Dasar lain yang mendorong pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo ini dalam skema *Public-Private Partnerships* (PPP) adalah terbentuknya UU 17/2008 tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana aturan perundang-undangan ini memungkinkan pihak swasta bisa berpartisipasi dalam pengoperasian pelabuhan. Selama ini fungsi regulator dan operator pelabuhan lebih banyak dijalankan oleh PT. Pelindo yaitu perusahaan

Universitas Indonesia

BUMN. Pemerintah menerbitkan UU nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran ini guna mempertegas pemisahan antara otoritas kepelabuhanan dan pengelolaan pelabuhan, sekaligus membuka kesempatan lebih luas bagi swasta agar tercipta kompetisi yang sehat.

1.2.2 Signifikansi Masalah

Melihat deskripsi masalah diatas, bahwa pemerintah sangat membutuhkan terpenuhinya infrastruktur terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo untuk menjawab tantangan kebutuhan terminal pariwisata untuk mengakomodir kapal pesiar yang hendak singah di Bali pada umumnya. Untuk mengantisipasi keterbatasan dana pemerintah, maka diambil alternatif dengan melibatkan partisipasi pihak swasta. Namun yang menjadi perhatian adalah bagaimana skema pembiayaan ini dapat dilaksanakan dengan baik tanpa bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia.

1.2.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran latar belakang dan identifikasi permasalahan di atas maka dapat disusun rumusan masalah yang digunakan sebagai petunjuk dalam melaksanakan penelitian, yaitu:

- a) Apakah skema pembiayaan Terminal Kapal Pesiar dengan skema *Public-Private Partnerships* layak untuk diterapkan ?
- b) Bagaimana kesiapan organisasi terkait maupun sistem peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia ?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah tersebut di atas, tujuan dari dilaksanakannya penelitian ini adalah :

- a) Mengetahui kelayakan pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali.
- b) Mengetahui pembangunan proyek pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo dalam skema *Public-Private Partnerships*.

Universitas Indonesia

1.4 BATASAN PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan dengan mengambil studi kasus yaitu Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali, dengan alasan sebagai berikut:

- a) Penelitian dilaksanakan pada proyek penyediaan fasilitas infrastruktur khususnya prasarana transportasi laut yang sedang berjalan. Tujuannya adalah untuk memudahkan pengambilan data dan status data yang masih sesuai dengan keadaan kekinian bangsa.
- b) Terminal Kapal Pesiar merupakan prasarana infrastruktur untuk kepentingan pariwisata sehingga memerlukan standar kualifikasi internasional.
- c) Penelitian hanya meninjau bentuk-bentuk *Public-Private Partnerships* dengan sistem *Build-Operate-Transfer* (BOT).

1.5 MANFAAT PENELITIAN

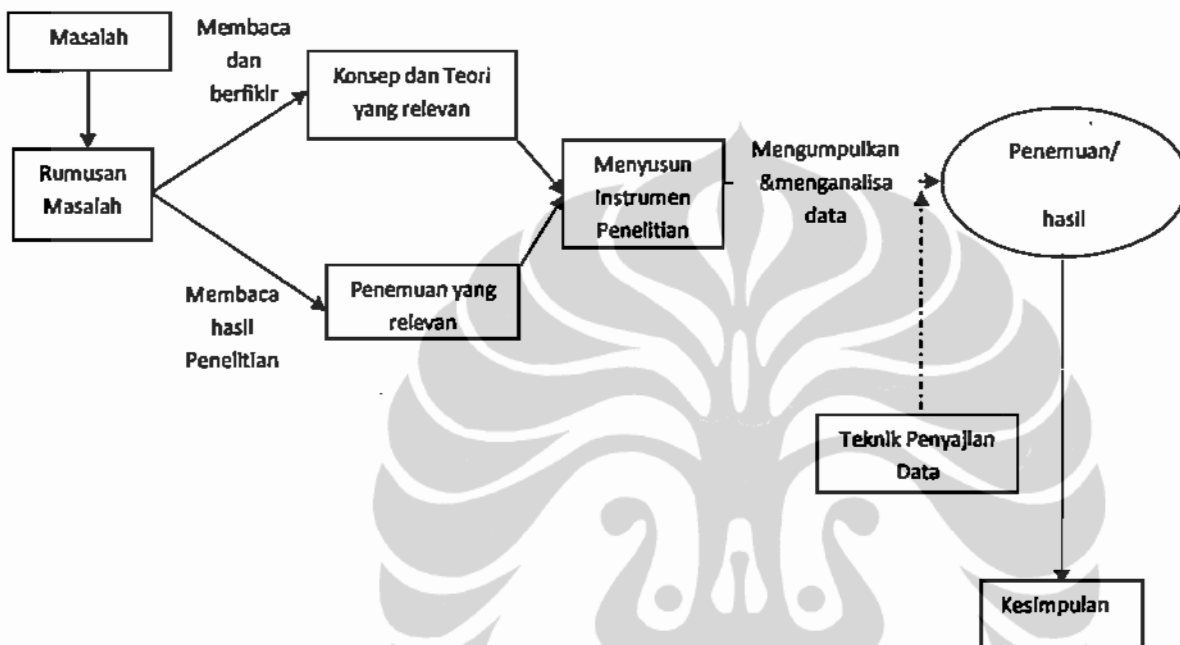
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi positif berupa masukan pemikiran kepada beberapa pihak, antara lain:

- a) Bagi penulis, sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan pendidikan pasca sarjana bidang kekhususan manajemen infrastruktur fakultas teknik sipil Universitas Indonesia dan menambah khasanah ilmu pengetahuan khususnya yang berhubungan dengan pembangunan infrastruktur transportasi laut khususnya Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo.
- b) Bidang Ilmu Manajemen Infrastruktur, khususnya PPSBIT (Program Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik) Universitas Indonesia dan perguruan tinggi lainnya dengan harapan dapat menambah pengayaan pengetahuan pembangunan infrastruktur transportasi laut khususnya Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo.
- c) Departemen teknis dan instansi pemerintah yang terkait dalam usaha penyediaan fasilitas infrastruktur transportasi laut dalam skema *Public-Private Partnerships*.

Universitas Indonesia

1.6 MODEL OPERASIONAL PENELITIAN

Agar penelitian yang dilaksanakan tidak keluar dari pokok permasalahan yang telah ada dan menghasilkan keluaran seperti yang diharapkan maka perlu untuk dibuat sebuah alur proses penelitian seperti terlihat dalam gambar 1.1 berikut.



Gambar 1.1
Proses Penelitian

Sehingga dari diagram tersebut, dapat dilihat urutan proses penelitian sebagai berikut: (sumber: pengolahan sendiri)

- a. Mengidentifikasi dan Perumusan
- b. Studi Literatur
- c. Mengidentifikasi dan Menyusun Alat Observasi dan Pengukuran
- d. Analisa Data Sekunder
- e. Menulis Laporan Hasil Penelitian

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 PENDAHULUAN

Tesis ini dibuat untuk melaksanakan analisis terhadap pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo sebagai penyedia infrastruktur pelabuhan pariwisata yang akan menunjang perkembangan industri pariwisata di Kabupaten Karangasem pada khususnya dan Provinsi Bali pada umumnya.

Dalam bab ini akan dibahas tinjauan pustaka yang berkaitan dengan penyedia infrastruktur pelabuhan melalui sudut pandang kelayakan teknis, ekonomi, *financial* (keuangan), kelembagaan, peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia dan pembiayaan infrastruktur pelabuhan melalui skema *Public-Private Partnerships*. Guna mendukung penelitian, digunakan beberapa literatur yang relevan dengan sistematika pembahasan yang terbagi dalam sub bab berikut:

- 2.1 Pendahuluan
- 2.2 Pembangunan infrastruktur pelabuhan laut
- 2.3 Evaluasi keuangan dan ekonomi terhadap pembangunan infrastruktur pelabuhan laut
- 2.4 *Public-Private Partnerships*
- 2.5 Deskripsi BOT (*Build-Operate-Transfer*)
- 2.6 Kesimpulan

2.2 PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN LAUT

2.2.1 Pengertian Pelabuhan Laut

Pelabuhan berasal dari kata *port* (pelabuhan) dan *harbor* (bandar). Menurut Alonzo Def. Quinn, bandar adalah perairan yang cukup dalam untuk menangani kapal, terlindung dari gelombang dan angin, bebas dari rintangan navigasi sehingga memberikan keamanan dan tempat yang cocok

bagi kapal yang mencari perlindungan, mengisi perbekalan, mengisi bahan bakar, melakukan perbaikan atau pemindahan barang.

Sedangkan pelabuhan laut adalah tempat kapal berlabuh/bertambat untuk melakukan kegiatan bongkar/muat barang, naik/turun penumpang dan sekaligus sebagai pintu gerbang ke luar masuknya barang/penumpang dari dan ke daerah hinterland (daerah di belakang pelabuhan yang mendukung pelabuhan tersebut). Atau dengan kata lain, pelabuhan adalah bandar yang terdiri dari pier atau dermaga dan dilengkapi dengan fasilitas terminal, gudang, lapangan penumpukan sehingga kapal dapat tambat dan melakukan bongkar/muat barang. Contoh Pelabuhan Tanjung Priok.

Berdasarkan UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, pelabuhan didefinisikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Dan terminal didefinisikan sebagai fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

2.2.2 Peran dan Fungsi Pelabuhan

Peran dan fungsi pelabuhan, adalah :

a) *Gateway*

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang suatu wilayah (membuka isolasi suatu daerah) baik untuk perdagangan nasional maupun internasional.

b) *Link* (simpul moda transportasi) dan titik pangkal distribusi barang

Pelabuhan juga harus berfungsi sebagai bagian integral dari rangkaian rantai transpor yang memindahkan barang dari titik awal ke titik tujuan.

Universitas Indonesia

Pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan jasa yang diperlukan untuk perpindahan (*transfer*) barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi lainnya (darat, udara, pipa). Operasional pelabuhan yang lancar akan meminimumkan biaya barang sehingga meningkatkan kemampuan nasional untuk berkompetisi di tingkat internasional serta mendukung peningkatan ekspor.

c) Dasar industri

Pelabuhan berperan penting bagi pertumbuhan ekonomi dan industri di daerah sekitarnya. Di banyak negara, industri dibangun di tepi laut atau sungai sehingga memerlukan pelabuhan untuk impor bahan baku dan ekspor barang jadi, maka terbentuk areal industri di sekitar pelabuhan.

d) Fungsi urban

Seiring dengan perkembangan ekonomi dan peningkatan jumlah penduduk, volume barang konsumsi di daerah tersebut akan meningkat. Perkembangan pelabuhan mempercepat terjadinya pembangunan urban, hal ini menyebabkan keterkaitan yang sangat erat antara kota dan pelabuhan.

e) Fungsi lainnya

Di beberapa negara pelabuhan juga mempunyai fungsi sebagai tempat rekreasi, pusat energi (di Jepang yang tidak mempunyai sumber energi seperti minyak, pelabuhan juga berfungsi untuk mempertahankan kestabilan suplai energi), juga mendukung dan menunjang pertahanan dan keamanan suatu negara.

Dapat disimpulkan, bahwa pelabuhan merupakan infrastruktur yang tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi namun juga mendukung perkembangan pembangunan regional dan nasional. Pelabuhan mempunyai arti yang sangat penting baik dari sisi ekonomi maupun sosial – politik. Pelabuhan harus dapat menyediakan prasarana yang efisien sehingga biaya operasional dapat seoptimal mungkin, pelaksanaan transfer inter dan intra moda, penyimpanan barang (*storage*) dan pengontrolan barang dapat dilakukan secara efektif dan efisien. Secara ideal, pelabuhan harus

Universitas Indonesia

menyediakan kapasitas yang mencukupi agar aliran barang antara moda transportasi daratan dan laut dapat berjalan dengan lancar.

2.2.3 Sistem Transportasi Laut

Dalam transportasi laut, pelabuhan merupakan prasarana (infrastruktur) sedangkan kapal merupakan sarana. Terdapat tiga unsur penting dalam transportasi laut, yang satu dengan lainnya harus saling mendukung, yaitu :

- a) Kepelabuhanan yang meliputi pengembangan dan pengoperasian pelabuhan.
- b) Angkutan laut yang meliputi pengembangan armada dan jaringan pelayanan angkutan.

Keselamatan pelayaran yang meliputi penyediaan fasilitas keselamatan, sistem dan prosedur, petugas keselamatan pelayaran, kelaikan kapal dan kepelautan, navigasi, pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan, pemanduan dan penundaan kapal, pencarian dan penyelamatan serta penanggulangan pencemaran di laut.

2.2.4 Jenis-Jenis Pelabuhan Laut

2.2.4.1 Berdasarkan fungsinya, pelabuhan dibedakan atas :

- a) Pelabuhan umum (komersial)

Pelabuhan yang berfungsi memberikan jasa pelayanan (bongkar/muat barang) bagi umum (siapa saja) yang dikelola secara komersial. Setiap penggunaan fasilitas pelabuhan dikenakan tarif jasa kepelabuhanan, antara lain berupa uang labuh, tambat, pandu, tunda, dermaga, penumpukan dan lain-lain. Jenis pelabuhan ini semakin terspesialisasi dalam bentuk terminal (petikemas, penumpang, bulk, dan lain – lain).

- b) Pelabuhan industri

Pelabuhan yang terletak pada kawasan industri dan merupakan bagian dari industri/pabrik yang berfungsi untuk memperlancar bongkar/muat hasil industri tersebut. Fasilitasnya hampir sama

Universitas Indonesia

dengan fasilitas pelabuhan umum, dan disesuaikan dengan produk hasil industri (misalnya semen, biji baja, industri kayu, mobil, dan lain-lain).

c) Pelabuhan minyak

Pelabuhan yang berfungsi untuk bongkar/muat minyak.

Fasilitas yang diperlukan antara lain :

1. Tambatan, karena fungsi tambatan hanya untuk merapat maka konstruksinya disesuaikan dengan kondisi teknis setempat.
2. Fasilitas penumpukan/penampungan minyak, pompa dan sebagainya.

d) Pelabuhan ikan

Pelabuhan yang berfungsi untuk bongkar/muat, pengolahan dan perdagangan produk – produk perikanan. Pelabuhan ikan umumnya tidak memerlukan kedalaman air yang besar dan tidak dicampur dengan pelabuhan umum karena bau ikan, jumlah kapal ikan yang banyak serta pola operasional kapal ikan yang tidak teratur.

e) Pelabuhan penumpang

Pelabuhan yang khusus dipergunakan untuk naik/turun penumpang. Pelabuhan ini seharusnya terpisah dari pelabuhan barang. Jenis kapal penumpang terdiri dari kapal laut, ferry maupun hovercraft. Fasilitas yang diperlukan pada jenis pelabuhan ini adalah terminal penumpang, kantor imigrasi, maskapai pelayaran dan sebagainya.

f) Pelabuhan untuk kapal pesiar (*cruise*)

Perbedaannya dibandingkan jenis pelabuhan lainnya karena banyaknya jumlah kapal yang tambat pada dermaga. Gelombang merupakan masalah yang teramat penting dan tidak boleh melebihi 0,30 meter.

g) Pelabuhan militer

Pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan militer. Umumnya terletak pada daerah yang strategis dan pada pantai yang memiliki akses langsung ke laut.

2.2.4.2 Berdasarkan kondisi geografisnya, pelabuhan dibedakan atas :

a) Pelabuhan sungai

Pelabuhan ini terletak di sungai. Umumnya berlokasi dekat dengan hinterlandnya sehingga mempunyai keuntungan ekonomis berupa biaya transportasi darat yang rendah. Namun, pelabuhan ini umumnya mempunyai kedalaman alur yang tidak terlalu dalam sehingga sulit untuk merawat dan meningkatkan kondisi alurnya khususnya akibat pendangkalan. Contohnya Pelabuhan Nantes, Muara Sabak (Jambi), Banjarmasin.

b) Pelabuhan pantai

Pelabuhan ini terletak di tepi pantai. Mempunyai keuntungan dalam hal akses maritim yang mudah. Namun, pelabuhan perlu dilindungi dari gelombang karena dekat dengan laut lepas. Contoh Pelabuhan Marseille, Tanjung Priok.

c) Pelabuhan di laut lepas

Pelabuhan yang diperuntukkan bagi tanker yang membutuhkan kedalaman yang besar. Umumnya dibangun tambatan jauh dari pantai (*jetty*) dan untuk menghubungkan tambatan dengan daratan digunakan pipa di dasar laut atau dibangun *Single Buoy Mooring System* (SBM System).

2.2.4.3 Berdasarkan kondisi teknis pelabuhan dibedakan atas :

a) Pelabuhan alam

Pelabuhan yang secara alamiah dapat menampung kapal tanpa perlu melakukan pengerukan atau pembuatan pemecah gelombang (*breakwater*) serta terlindung dari badai dan

Universitas Indonesia

gelombang secara alam misalnya oleh pulau, terletak di teluk, estuari atau muara sungai. Contohnya Pelabuhan Cilacap, Belawan, Pontianak dan sebagainya.

b) Pelabuhan buatan (*artificial*)

Pelabuhan yang memerlukan pengerukan atau pembuatan pemecah gelombang (*breakwater*) untuk dapat menampung kapal. Pemecah gelombang membuat daerah perairan tertutup dari laut dan hanya dihubungkan oleh suatu celah (mulut pelabuhan) untuk keluar masuknya kapal. Contohnya Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Mas dan sebagainya.

c) Pelabuhan semi alam

Pelabuhan ini merupakan campuran dari kedua jenis di atas. Misalnya pelabuhan yang terlindung karena adanya pulau namun memerlukan perlindungan buatan pada alur masuknya. Contohnya Pelabuhan Bengkulu.

2.3 EVALUASI KEUANGAN DAN EKONOMI TERHADAP PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN LAUT

Dalam mengevaluasi pengaruh ekonomi dari adanya pelabuhan, bermacam analisa yang dapat dilakukan, diantaranya dengan analisa *Cost Benefit Analysis* dan Kelayakan Ekonomis.

2.3.1 *Cost Benefit Analysis* (CBA)

CBA menghitung pengaruh ekonomi sehubungan dengan biaya pembangunan, perawatan dan operasional pelabuhan. 4 faktor yang dipertimbangkan, yaitu :

a) *Direct Benefit*

Mencakup keuntungan yang langsung diterima oleh para pengguna jasa seperti pengurangan waktu dan biaya transport.

b) *Indirect Benefit*

Mencakup keuntungan yang tidak langsung diterima para pengguna jasa seperti adanya pembangunan industri baru, peningkatan jumlah tenaga kerja serta peningkatan pendapatan.

c) *Direct Cost*

Biaya yang langsung dikeluarkan oleh pengelola pelabuhan seperti biaya konstruksi, perawatan, operasional dan administrasi .

d) *Indirect Cost*

Berhubungan dengan investasi publik yang timbul sesudah pembangunan pelabuhan.

2.3.2 Kelayakan ekonomis

Yaitu pemanfaatan pembangunan dermaga/ pelabuhan dibandingkan dengan biaya pembangunannya. Untuk melihat sejauh mana kelayakan ekonomi dari pembangunan dermaga dipakai tiga jenis kriteria investasi sebagai berikut :

2.3.2.1 Analisa Finansial

Bertujuan untuk mengetahui keuntungan dari pembangunan proyek tersebut serta kelayakan proyek dari sudut finansial. Analisa yang digunakan adalah NPV (*Net Present Value*) dan FIRR (*Financial Internal Rate of Return*).

a) *Net Present Value (NPV)*

NPV adalah perbedaan nilai sekarang antara pemasukan dan pengeluaran (investasi). Jika nilai NPV positif maka proyek dinyatakan layak.

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+r)^{t-1}}$$

B = pemasukan (*cash inflow*) pada tahun t

C = pengeluaran (*cash outflow*) pada tahun t

n = umur ekonomis proyek

r = rate of return

Universitas Indonesia

b) *Financial Internal Rate of Return (FIRR)*

FIRR menghitung *rate of return* yang menyeimbangkan nilai sekarang antara pemasukan dan investasi.

$$\sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+r)^{t-1}} = 0$$

- B = pemasukan (*cash inflow*) pada tahun t
 C = pengeluaran (*cash outflow*) pada tahun t
 n = umur ekonomis proyek
 r = discount rate (= FIRR)

FIRR mengindikasikan kelayakan dari suatu proyek. Jika nilai FIRR melampaui bunga pinjaman untuk membiayai proyek tersebut maka proyek tersebut dinyatakan *feasible* secara finansial. Secara umum, untuk proyek pengembangan pelabuhan di negara berkembang yang dibiayai dari pinjaman lunak, biasanya disebut layak jika FIRR di atas 3 – 5 %.

Jika suatu proyek layak (*feasible*) secara ekonomi namun tidak layak secara finansial, maka perlu dipertimbangkan metoda pembiayaan yang lain agar mengurangi beban finansial bagi pelabuhan sehingga proyek tersebut layak secara *financial* (keuangan), misalnya melalui pemberian subsidi pemerintah terhadap biaya konstruksi infrastruktur pelabuhan.

2.3.2.2. Analisa Ekonomi

Bertujuan mengetahui kelayakan suatu proyek dari sudut pandang perekonomian nasional. Analisa ini digunakan untuk membandingkan prioritas diantara beberapa proyek. Umumnya digunakan metoda *Economy Internal Rate of*

Universitas Indonesia

Return (EIRR). Namun metoda ini tidak definitif karena banyak hal yang tidak dapat dihitung.

2.4 PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS

2.4.1 Konsep Public-Private Partnership

Public-Private Partnerships merupakan pengaturan antara pemerintah dan sektor swasta untuk menyediakan berbagai jenis pelayanan public seperti pembangunan infrastruktur, penyediaan fasilitas-fasilitas komunitas, dan berbagai jenis pelayanan lainnya. *Public-Private Partnerships* bercirikan adanya pembagian investasi, risiko, pertanggungjawaban, dan penghargaan antara pemerintah dengan sektor swasta yang menjadi mitranya. Alasan yang melatarbelakangi lahirnya model tersebut umumnya berkaitan dengan pembiayaan, perancangan, konstruksi, operasional, dan pemeliharaan pelayanan infrastruktur. Dengan adanya kemitraan, maka kelebihan yang dimiliki oleh pemerintah maupun swasta dapat dipadukan. Peran dan pertanggungjawaban dari kemitraan bisa beragam, bias jadi pemerintah lebih banyak atau sebaliknya. Namun, peran pemerintah yang kuat dan efektif tetap diperlukan dalam pembuatan kebijakan. Pemerintah tetap menjadi pihak yang bertanggungjawab dan akuntable untuk menjamin kualitas pelayanan public.

Pada prinsipnya, dalam *Public-Private Partnerships*, terdapat dua pelaku yang terlibat, yakni pemerintah dan swasta. Keduanya bekerjasama sebagai mitra, dalam hal ini tidak ada pihak yang lebih berkuasa terhadap pihak yang lainnya. Dalam *Public-Private Partnerships*, ada tujuan bersama berdasarkan komitmen yang hendak dicapai, dan berdasarkan komitmen tanggung jawab sendiri. Setiap pihak memberikan input dan kedua belah pihak bersedia menanggung resiko sesuai dengan kapasitasnya masing-masing berdasarkan kontrak kerjasama yang disepakati.

2.4.2 Karakteristik *Public-Private Partnerships*

Menurut Peters, 1997 karakteristik dari pola kerjasama *Public-Private Partnerships* (PPP) melibatkan dua pihak atau lebih dimana salah satunya

Universitas Indonesia

adalah Pemerintah, kerjasama tersebut meliputi hubungan kerjasama jangka panjang antar pihak dengan berinteraksi secara terus-menerus.

Ada empat elemen dalam kerjasama Pemerintah dengan Swasta (Anderson, 2004), yaitu :

- a) Kerjasama meliputi dua pihak atau lebih, termasuk Pemerintah dan Swasta.
- b) Kerjasama Pemerintah dan Swasta memerlukan partner kerjasama yang mampu berperan sesuai dengan kapasitasnya.
- c) Hubungan yang mempunyai kepercayaan yang terus-menerus. Hal ini dapat dilihat dalam kontrak kerjasama sebagai dasar negosiasi.
- d) Para pihak harus menginvestasikan sumber daya material dan non-material dalam kerjasama. Tiap bagian struktur organisasi akan menetapkan objek, tugas, *financial* dan tanggung jawab.

2.4.3 Perkembangan Public-Private Partnerships dan Dampaknya Terhadap APBN

Di Indonesia, konsep *Public-Private Partnerships* ini dipilih sebagai alternative oleh pemerintah semenjak pembangunan infrastruktur mulai agak tersendat karena datangnya krisis moneter. Pada tahun 1998, Presiden Soeharto mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 7 tahun 1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha Swasta dalam Pembangunan dan/atau Pengelolaan Infrastruktur. Kemudian pada pertengahan Januari 2005, pemerintah menyelenggarakan *Indonesia Infrastructure Summit I* dimana Indonesia menawarkan 91 buah proyek pembangunan infrastruktur kepada investor swasta dengan skema *Public-Private Partnership*. Dan pada *Indonesia Infrastructure Summit II* tahun 2006 pemerintah menawarkan 111 buah proyek pembangunan infrastruktur.

Secara garis besar, terdapat 3 hal yang harus segera diselesaikan pemerintah. Pertama, membentuk kelembagaan baru yang mendukung pelaksanaan *Public-Private Partnerships*; kedua, melakukan harmonisasi, reformasi dan revisi terhadap berbagai aturan yang saling bertentangan dan

yang menghambat masuknya investasi; ketiga, meningkatkan kualitas sumber daya manusia.

Untuk yang pertama, pemerintah telah membentuk apa yang disebut dengan Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI) yang diketuai oleh Menteri Koordinator Perekonomian pada Mei 2005. Selain itu, beberapa institusi pendukung dalam rangka *Public-Private Partnerships* juga telah dibentuk, seperti :

- a) Departemen Keuangan telah membentuk Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal (*Risk Management Unit*) dan badan Investasi Pemerintah.
- b) Departemen Perhubungan, Departemen Pekerjaan Umum dan Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral masing-masing telah membentuk simpul *Public-Private Partnership (PPP Node)*.
- c) Pemerintah juga membentuk Pusat Pengembangan *Public-Private Partnership (PPP center)*.

Selanjutnya, pemerintah melakukan harmonisasi, reformasi dan revisi terhadap berbagai aturan yang tidak bersahabat dengan pasar, baik itu Undang-Undang maupun Perda beserta aturan pelaksanaannya. Dan yang terakhir, pemerintah sangat membutuhkan SDM yang handal dan berintegritas dalam rangka menyukseskan pelaksanaan *Public-Private Partnerships* di Indonesia.

2.5 DESKRIPSI KONSEP KERJASAMA BOT (*BUILD-OPERATE-TRANSFER*)

Pada era setelah perang dunia kedua berakhir hampir semua proyek infrastruktur di banyak negara berkembang dibangun di bawah pengawasan pemerintah dan didanai dari Anggaran Belanja Negara dan/atau pinjaman luar negeri. Sekitar tahun 1970-an dan awal 1980-an beberapa cara dilakukan untuk menemukan jalan keluar bagi pembiayaan proyek yang cukup mendesak saat itu. Dan pada masa ini tidak sedikit negara-negara dunia ketiga yang mengalami krisis ekonomi yang mengakibatkan menurunnya kemampuan mendanai sendiri berbagai macam proyek infrastruktur yang berakibat ketergantungan terhadap pinjaman luar negeri.

Universitas Indonesia

Sekitar tahun 1980-an, situasi ini menumbuhkan konsep privatisasi yang merupakan asal muasal masuknya pihak swasta dalam proyek infrastruktur yang selama ini ditangani sendiri oleh pemerintah. Model ini sering dikenal dengan pola BOT (*Build-Operate-Transfer*).

Konsep BOT mulai dikenal luas sekitar tahun 1985 di Turki, sebagai konsep swastanisasi Perdana Menteri Turgut Ozal, yaitu kerjasama Kumagai Kigumi dari Jepang dengan Turki untuk pembangunan dan pengelolaan bendungan di Sungai Syehan. Perjanjian kerjasama ini merupakan awal mula konsep BOT dalam proyek infrastruktur di Turki yang kemudian banyak ditiru negara-negara berkembang.

Pada dasarnya, BOT adalah salah satu bentuk pembiayaan proyek pemerintah yang mana kontraktor harus menyediakan sendiri pendanaan untuk proyek tersebut, dan sebagai gantinya kontraktor diberikan hak untuk mengoperasikan dan mengambil manfaat ekonominya sebagai ganti atas semua biaya yang telah dikeluarkan untuk selama waktu tertentu. Dengan demikian paling tidak terdapat tiga ciri proyek BOT, yaitu :

a) **Pembangunan (*Build*)**

Pemilik proyek sebagai pemberi hak pengelolaan memberikan kuasanya pada pemegang hak (kontraktor) untuk membangun sebuah proyek dengan dananya sendiri (dalam beberapa hal dimungkinkan didanai bersama). Desain dan spesifikasi bangunan umumnya merupakan usulan pemegang hak pengelolaan yang harus mendapat persetujuan dari pemilik proyek.

b) **Pengoperasian (*Operate*)**

Merupakan masa atau tenggang waktu yang diberikan pemilik proyek pada pemegang hak untuk selama jangka waktu tertentu mengoperasikan dan mengelola proyek tersebut untuk diambil manfaat ekonominya. Bersamaan dengan itu pemegang hak berkewajiban melakukan pemeliharaan terhadap proyek tersebut.

c) **Penyerahan kembali (*Transfer*)**

Pemegang hak pengelolaan menyerahkan hak pengelolaan dan fisik proyek pada pemilik proyek setelah masa konsesi selesai tanpa syarat.

Universitas Indonesia

Pembebanan biaya penyerahan umumnya telah ditentukan dalam perjanjian mengenai siapa yang menanggungnya.

2.6 KESIMPULAN

Dari keseluruhan pembahasan tinjauan pustaka maka dapat ditarik hipotesa tentang pembangunan infrastruktur pelabuhan laut di Indonesia, yaitu bahwa sebagai negara maritim, kebutuhan transportasi laut sangat tinggi. Pembangunan infrastruktur transportasi laut yang handal akan membawa dampak baik terhadap pelabuhan itu sendiri maupun pada daerah sekitarnya, seperti :

a) Perkembangan perekonomian

1. Pengaruh terhadap perekonomian langsung (*direct economic effects*) misalnya reduksi waktu dan biaya transportasi.
2. Pengaruh terhadap perekonomian secara tidak langsung (*indirect economic effects*) baik untuk tingkat regional (peningkatan pendapatan regional, pembangunan daerah industri baru dsb) dan tingkat nasional (pembangunan aktivitas ekonomi nasional dan peningkatan pendapatan nasional dsb).

b) Perkembangan sosial

1. Pengaruh terhadap komunitas misalnya peningkatan standar hidup lokal, peningkatan kualitas lingkungan hidup dan keamanan.
2. Pengaruh terhadap perkembangan secara nasional misalnya terjadinya desentralisasi aktivitas dan peningkatan standar hidup nasional.

Namun keterbatasan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan infrastruktur yang semakin meningkat menyebabkan tidak mungkin pemerintah mengandalkan metode pembiayaan konvensional, maka disarankan pemerintah mengembangkan sumber pendanaan lain yaitu dengan melibatkan pihak swasta.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 PENDAHULUAN

Pada Bab 3 membahas tentang metodologi penelitian yang digunakan oleh penulis dalam mendapatkan informasi mengenai Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali. Metodologi penelitian didefinisikan sebagai tata cara yang lebih terperinci mengenai tahap-tahap melakukan sebuah penelitian. Metodologi Penelitian ini akan menguraikan mengenai strategi penelitian, proses penelitian, pengumpulan data dan kesimpulan.

3.2 STRATEGI PENELITIAN

Dibutuhkan strategi penelitian agar hasil yang diperoleh fokus kepada tujuan yang hendak dicapai. Ada beberapa jenis strategi penelitian, di antaranya adalah eksperimen, survei, analisis, historis, dan studi kasus. Masing-masing strategi diperlukan untuk mampu menjawab penelitian tersebut.

Untuk dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian maka digunakan suatu strategi yang disarankan oleh Yin (1996), dimana ada tiga faktor yang akan mempengaruhi jenis strategi penelitian, yaitu:

- a) Tipe pertanyaan yang diajukan.
- b) Luas kontrol yang dimiliki peneliti atas peristiwa perilaku yang akan diteliti.
- c) Fokus terhadap peristiwa kontemporer sebagai kebalikan dari peristiwa historis.

Tabel 3.1
Situasi-situasi Relevan Untuk Strategi Penelitian Yang Berbeda

Strategi	Bentuk Pernyataan Penelitian	Kontrol dari peneliti dengan tindakan dari penelitian yang aktual	Tingkat fokus dari kesamaan penelitian yang lalu
Eksperimen	Bagaimana, mengapa	Ya	Ya
Survei	Siapa, apa, dimana, berapa banyak	Tidak	Ya
Analisis	Siapa, apa, dimana, berapa banyak	Tidak	Tidak
Historis	Bagaimana, mengapa	Tidak	Tidak
Studi Kasus	Bagaimana, mengapa	Tidak	Ya

Sumber : Prof. Dr. Robert K. Yin., *"Studi Kasus Desain dan Metode"* Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2002. hal 8

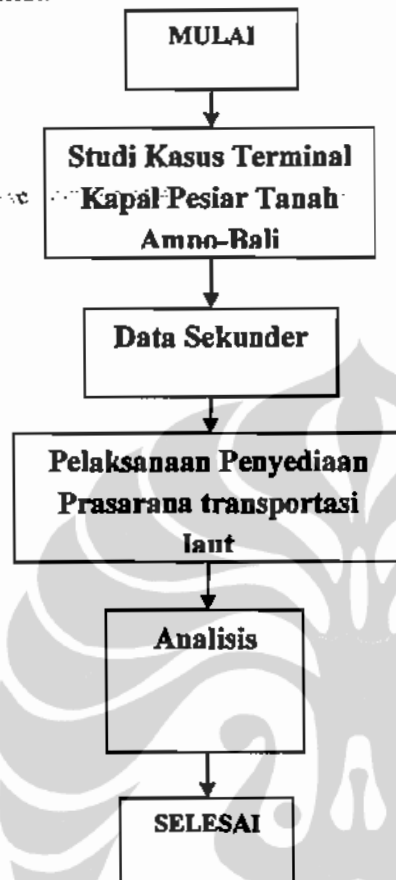
Berdasarkan tabel 3.1 dan jenis pernyataan penelitian yang digunakan maka metode yang tepat untuk menjawab pertanyaan penelitian dengan jenis "apa" dan jenis pertanyaan "bagaimana dan mengapa" adalah menggunakan metode analisis dan historis.

3.3 PROSES PENELITIAN

Penelitian dimulai dengan merumuskan masalah dan judul penelitian yang didukung dengan suatu kajian pustaka. Ketiga hal tersebut menjadi dasar untuk memilih metode penelitian yang tepat untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian dan membuktikan hipotesa pada penelitian yang

Universitas Indonesia

sedang dilakukan. Proses keseluruhan dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar 3.1 berikut.



Gambar 3.1
Diagram Alir Proses Metode Analisis

3.4 PENGUMPULAN DATA

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder, didapat dari hasil Studi Kelayakan Pembangunan Pelabuhan Pariwisata di Tanah Ampo, Kebijakan Pemerintah dan peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia, buku, referensi, jurnal dari penelitian lain yang terkait dengan penelitian tersebut.

Data sekunder yang didapatkan dari sumber literature tersebut akan digunakan sebagai dasar untuk mendapatkan hasil atas pertanyaan penelitian dan mengidentifikasi permasalahan pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali.

3.5 KESIMPULAN

Pada Bab III yang menguraikan tentang Metodologi Penelitian, disimpulkan bahwa pengumpulan data dapat diperoleh melalui studi kepustakaan, pengamatan, observasi, survey dan wawancara kepada para pakar guna mencapai tujuan penelitian. Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka metode analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa analisa data sekunder hasil literatur.



Universitas Indonesia

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 DESKRIPSI UMUM LOKASI PEMBANGUNAN TERMINAL KAPAL PESIAR TANAH AMPO

4.1.1 Letak Geografis

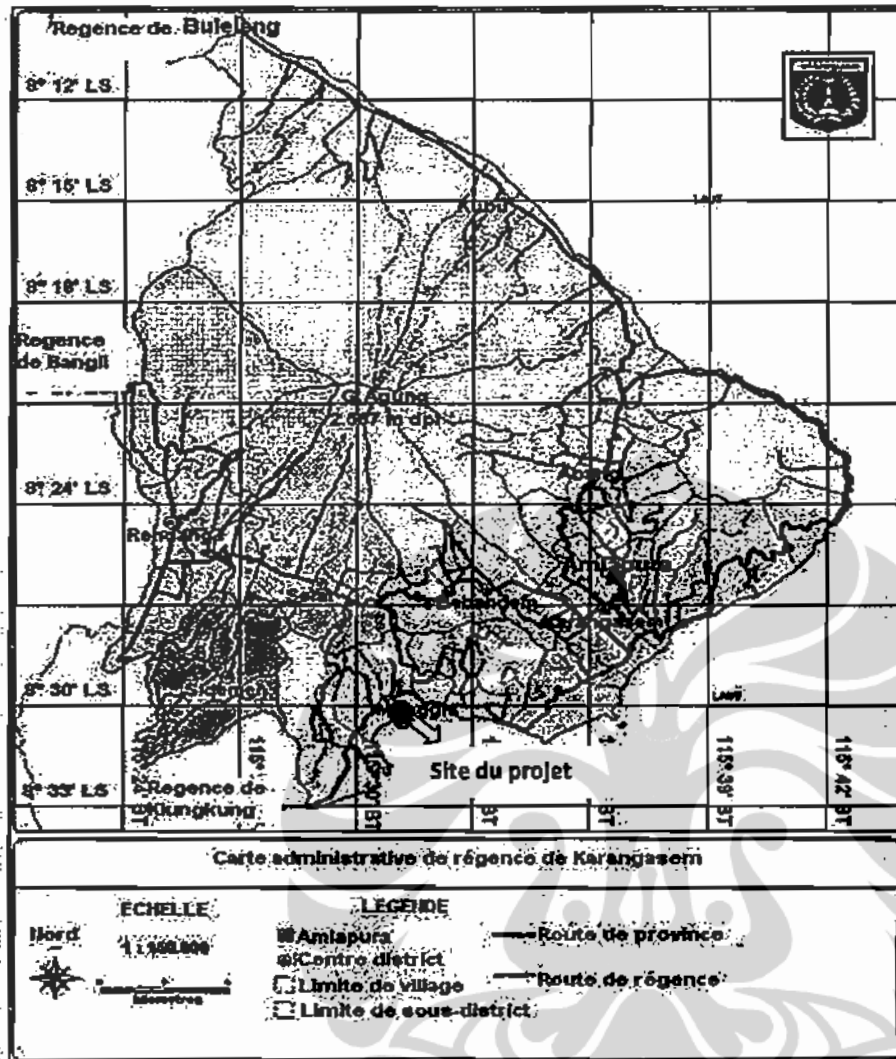
Sebagai kawasan pariwisata dunia, Bali dipandang wajib memiliki sebuah pelabuhan kapal pesiar. Pelabuhan pesiar tersebut harus memadai sehingga bisa dimasuki oleh kapal pesiar dunia. Dengan begitu, kapal pesiar bisa secara rutin melakukan lego jangkar di Bali.

Pelabuhan kapal pesiar bertaraf internasional di Labuhan Amuk, Kabupaten Karangasem, Bali dapat secara nyata mengangkat dunia pariwisata Bali bagian timur serta meningkatkan perekonomian masyarakat setempat. Pelabuhan itu juga sekaligus diharapkan menjadi pintu gerbang maupun penghubung pariwisata dengan daerah lain di kawasan Indonesia bagian tengah; khususnya Lombok dan Nusa Tenggara Timur.

Pembangunan terminal kapal pesiar berada di Kabupaten Karangasem terletak di wilayah paling timur Provinsi Bali. Secara fisik kedudukan wilayah pembangunan dalam konteks Provinsi Bali terletak pada $8^{\circ} 00' 00''$ – $8^{\circ} 41' 37.8''$ Lintang Selatan (LS) dan $115^{\circ} 35' 9.8''$ – $115^{\circ} 54' 8.9''$ Bujur Timur (BT), dengan batas-batas wilayah sebagai berikut :

- a) Sebelah Utara : Laut Jawa,
- b) Sebelah Timur : Selat Lombok (Provinsi Nusa Tenggara Barat),
- c) Sebelah Selatan : Samudra Hindia,
- d) Sebelah Barat : Kabupaten Klungkung, Bangli dan Buleleng.

Sedangkan lokasi pelabuhan pariwisata Tanah Ampo, daratannya merupakan wilayah administratif Dusun/Banjar Tanah Ampo, Desa Ulakan, Kecamatan Manggis, Kabupaten Karangasem. Kabupaten Karangasem dalam peta pulau Bali dapat dilihat pada gambar di halaman berikut ini.



Gambar 4.1

Lokasi Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo

Sumber: website resmi Kabupaten Karangasem (<http://www.karangasemkab.go.id/>)

4.1.2 Administratif

Jumlah penduduk tahun 2003 sebanyak 388.320 jiwa terdiri dari 193.518 (49,83 %) laki-laki dan 194.802 (50,16 %) jiwa perempuan dan jumlah rumah tangga mencapai 92.180 KK. Kepadatan penduduk kabupaten Karangasem mencapai 463 jiwa/km² dan jumlah terpadat adalah Kecamatan Sidemen yaitu 847 jiwa per km² dan terendah adalah Kecamatan Kubu yaitu 274 jiwa per km².

Universitas Indonesia

Secara administratif Kabupaten Karangasem dibagi menjadi 8 kecamatan seperti tabel berikut.

Tabel 4.1
Jumlah Kecamatan Dan Luas Wilayah

No	Kecamatan	Luas wilayah (Km ²)	Persentase (%)
1	Rendang	109,70	13,07
2	Sidemen	35,15	4,19
3	Manggis	69,83	8,32
4	Karangasem	94,23	11,32
5	Abang	134,05	15,97
6	Bebandem	81,51	9,71
7	Selat	80,3	9,57
8	Kubu	234,72	27,96
Total		839,54	100

Sumber: Pemerintah Kabupaten Karangasem

4.1.3 Tingkat Kebutuhan Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo

Sesuai dengan keputusan presiden Nomor 46 tahun 1988, Pelabuhan Padangbai selain berfungsi sebagai Pelabuhan Penyeberangan, juga berfungsi sebagai pelabuhan pariwisata, sehingga dapat disinggahi selain kapal-kapal penyeberangan juga kapal-kapal rakyat/nelayan dan kapal wisata (nasional dan asing).

Dari sejarahnya, pelabuhan Padangbai sudah ada sejak zaman penjajahan Belanda di Indonesia, tepatnya pada 1919. Awalnya pelabuhan ini merupakan pelabuhan rakyat, tempat masyarakat menyambung hidupnya dengan cara menjadi nelayan. Pelabuhan rakyat yang ada di Desa Padangbai berubah mulai menjadi pelabuhan modern setelah 1976. Saat itu, Departemen Perhubungan mengeluarkan program peningkatan kelancaran transportasi antara Pulau Lombok dan Bali. Di Lombok sendiri, saat itu sudah berdiri Pelabuhan Lembar.

Sejak saat itu, Pelabuhan Padangbai kedatangan para pemilik kapal Ferry yang membuka jasa penyeberangan dari Bali ke Lombok atau sebaliknya. Dan, jauh sebelum serah terima itu, Padangbai juga kerap disinggahi oleh kapal pesiar dari beberapa negara. Sehingga dari hari ke hari, Padangbai semakin padat dengan aktivitas.

Data kunjungan kapal pesiar ke Indonesia sejak 2001 sampai 2007 sebanyak 199 kapal, diantaranya 58 ke Bali, 37 kapal ke Padangbai dan 21 kapal ke Benoa termasuk Queen Elisabeth II pada Nopember 2006. Sayangnya, kapal pesiar dunia ini mesti berhenti di tengah selanjutnya penumpang kapal pesiar tersebut mesti menggunakan skoci (kapal kecil) menuju pelabuhan karena kedalaman areal labuh tidak memenuhi persyaratan untuk kapal ukuran besar. Sehingga dari segi fasilitas infrastruktur pelabuhan maupun keselamatan pelayaran menunjukkan bahwa kapal pesiar dunia belum bisa bersandar di Bali.

Permasalahan pengembangan Pelabuhan Padangbai adalah keterbatasan pada sisi darat dan perairan, dimana pelabuhan ini dikelilingi oleh perbukitan dengan tingkat kemiringan lereng $> 25\%$ merupakan hambatan bagi upaya perluasan / pengembangan pelabuhan. Maka upaya yang dapat dilakukan adalah dengan membatasi kegiatan Pelabuhan Padangbai yaitu dengan memberikan fungsi kegiatan tertentu yaitu kegiatan pelabuhan penumpang dan pelabuhan kapal pesiar dialihkan ke pelabuhan Tanah Ampo yang terletak tidak begitu jauh dari pelabuhan Padangbai.

4.2 PROYEK PEMBANGUNAN TERMINAL KAPAL PESIAR TANAH AMPO

4.2.1 Deskripsi Proyek

Pembangunan terminal Kapal Pesiar ini direncanakan untuk dapat mengakomodasi 2 kapal *cruise* dalam waktu yang bersamaan. Adapun lingkup pekerjaan yang akan dilaksanakan adalah seperti pada tabel 4.2 berikut :

Tabel 4.2
Deskripsi Proyek Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo

Terminal Cruise Tanah Ampo	
Lokasi Proyek : Kabupaten Karangasem, Bali	
Lingkup pekerjaan:	Data <i>Financial</i> :
a) Konstruksi terminal penumpang dan fasilitas pendukung dengan total area 9.000 m ² .	a) Pembebasan lahan yang dilaksanakan oleh Pemda Karangasem: US \$ 0.3 million
b) Ekspansi dermaga dengan panjang 350m dan lebar 24m untuk mengakomodasi kapal pesiar besar.	b) Biaya konstruksi : US \$ 23 million
c) Operasional dan pemeliharaan	c) Biaya <i>supervisi</i> desain, pemeliharaan dan konstruksi : US \$ 0.3 million
Dukungan pemerintah :	Estimasi biaya proyek: US \$ 24 million
a) Pembebasan lahan yang telah dilaksanakan tahun 2007	
b) Jalan akses ke pelabuhan	
c) Pembangunan <i>Causeway</i> (50m x 8m) and <i>jetty</i> (154 m x 12 m)	

Sumber: PPP Infrastructure Projects In Indonesia, 2009.

4.2.2 Aspek Teknis Pembangunan Pelabuhan

4.2.2.1 Daratan

Daratan yang dimaksud adalah wilayah daratan yang mempengaruhi aktivitas dan fungsi pelabuhan, baik yang terletak disisi belakang maupun yang berada disisi depan (*foreland*)

4.2.2.1.1 Hinterland

Pelabuhan Pariwisata di Tanah Ampo sebagai pelabuhan pariwisata mempunyai *hinterland* yang meliputi wilayah provinsi Bali dengan kabupaten Karangasem sebagai wilayah penyangga pelabuhan. Kawasan belakang (*hinterland*) yang secara langsung sebagai lokasi pelabuhan pariwisata di Tanah

Universitas Indonesia

Ampo merupakan daerah pesisir pantai yang berada di Teluk Labuhan Amuk, Desa/Banjar Tanah Ampo, Kecamatan Manggis, kabupaten Karangasem membentang dari arah Barat Daya ke Timur Laut dengan pantai menghadap Tenggara. Pesisir pantai pelabuhan Tanah Ampo dibatasi oleh dua daratan yang menjorok kedalam laut (tanjung); yaitu Tanjung Melanting di Barat Daya dan Tanjung Bugbug di Timur Laut dengan Pelabuhan Penyeberangan Padangbai terletak disebelah Barat Daya.

Kawasan pesisir pantai merupakan daerah dataran rendah dengan lebar sekitar 150 meter sampai 700 meter dengan luasan mencapai 296.000 m² yang dibatasi oleh beberapa pegunungan dengan ketinggian antara 575 meter sampai 1200 meter di atas permukaan laut. Adapun deretan pegunungan yang ada di kawasan belakang (*hinterland*) lokasi pelabuhan Pariwisata di Tanah Ampo adalah gunung Luwia, gunung Batu Muncang dan gunung Indrakila.

Tataguna lahan pesisir pantai labuhan Amuk secara garis besar dapat dibagi menjadi dua kawasan, yaitu sepanjang jalan raya Padangbai menuju Karangasem sampai Kawasan Pariwisata Candidasa sebagian besar merupakan daerah permukiman, pertanian/perkebunan, perdagangan, sedangkan kawasan pantai merupakan kawasan Nelayan (pelabuhan nelayan/tambatan perahu) dan kawasan pariwisata (Hotel, Bar and Restaurant, *Diving*).

4.2.2.1.2 Topographi

Kondisi topografi Kabupaten Karangasem sebagian besar merupakan perbukitan sampai pegunungan, sedangkan untuk daerah dataran rendah hanya meliputi 13.4% dari luas wilayahnya dan hanya tersebar di daerah pantai. Kabupaten Karangasem mempunyai wilayah yang berbatasan dengan laut

sampai ke pegunungan dengan puncak Gunung Agung, dengan demikian maka ketinggian tempatnya bervariasi antara 0 – 3.412 meter di atas permukaan laut. Sebagian besar wilayah Kabupaten Karangasem mempunyai ketinggian antara 100 meter – 500 meter dan 500 – 1000 meter di atas permukaan laut.

Lereng atau kemiringan lahan yang tersedia merupakan suatu faktor yang sangat menentukan dalam rangka pertimbangan penentuan lokasi dermaga pada perencanaan pelabuhan maupun fasilitas pendukungnya yang bersifat fisik bangunan. Hal ini mengingat lereng atau kemiringan lahan sangat berpengaruh terhadap erosi permukaan tanah maupun mobilisasi moda transportasi yang ada.

4.2.2.1.3 Geologi

Daerah Tanah Ampo merupakan daerah dataran pantai, terdapat endapan akibat pengaliran (arus) pantai/laut. Kemiringan lereng antara 0° sampai dengan 15° . Pada daerah pantai relatif datar

4.2.2.2 Perairan

Pelabuhan yang dibangun harus mudah dilalui oleh kapal yang akan menggunakannya. Kapal yang berlayar dipengaruhi oleh faktor-faktor alam seperti angin, gelombang dan arus yang dapat menimbulkan gaya-gaya yang bekerja pada badan kapal. Faktor tersebut semakin besar apabila pelabuhan terletak di pantai yang terbuka kearah laut lepas, dan sebaliknya pengaruhnya berkurang pada pelabuhan yang terletak di daerah yang terlindung secara alami.

Perairan Selat Lombok yang ada di di daerah depan pembangunan pelabuhan pariwisata di Tanah Ampo (*foreland*) mempunyai kedalaman yang sangat besar (± 1200 meter) dan arus yang cukup kuat dengan

gelombang besar dominan terjadi pada saat musim Timur (Juli dan Agustus) dengan arah datang gelombang dari Tenggara.

Selat Lombok juga merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) atau Archipelagic Sea Lanes (ASL) yang merupakan alur pelayaran kapal-kapal besar yang melayani pelayaran samudera, maka perlu adanya pengaturan dan pengawasan terhadap kapal-kapal yang melintasi selat ini lebih ketat, sehingga kecelakaan dapat dihindari.

Dengan kondisi Teluk Labuhan Amuk yang terbuka terhadap gelombang yang datang dari arah Timur dan Tenggara perlu dibuatkan penghalang untuk perlindungan kapal yang berlabuh dari terjangan gelombang yang cukup besar berupa pemecah gelombang (*breakwaters*).

4.2.2.2.1 Keselamatan Perairan

Berdasarkan peta alur laut yang dikeluarkan oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Dinas Hidro-Oceanografi yang diterbitkan pada bulan Mei 2003, terlihat bahwa alur pelayaran yang ada di depan Labuhan Amuk merupakan alur pelayaran yang cukup dalam dan merupakan alur pelayaran samudera.

Pembangunan pelabuhan Pariwisata Tanah Ampo tidak akan mengalami hambatan terhadap kedalaman perairan (Selat Lombok), hanya saja pengaturan dan pengawasan keamanan pelayaran harus diperhatikan, mengingat selat Lombok sangat ramai dilalui oleh kapal-kapal untuk lintas samudera dan sudah ditetapkan dalam Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982).

4.2.2.2.2 Kedalaman Perairan

Kedalaman laut sangat berpengaruh terhadap perencanaan pelabuhan, kapal-kapal yang akan berlabuh memerlukan kedalaman air yang sama dengan sarat (*draft*) ditambah dengan suatu kedalaman tambahan. Dari peta bathimetri Teluk Labuhan Amuk yang diterbitkan oleh Bakorsurtanal maupun pengukuran

secara langsung di lapangan (survei bathimetri) terlihat kedalaman perairan cukup memenuhi persyaratan kedalaman perairan, kemiringan rata-rata kedalaman perairan di dekat pantai sekitar 10,67%, sehingga untuk mencari kedalaman perairan lebih dari 10 meter dari muka air surut kurang lebih berjarak 100 meter dari tepi pantai.

4.2.2.2.3 Alur Pelayaran

Alur pelayaran digunakan untuk mengarahkan kapal yang akan masuk kolam pelabuhan. Alur pelayaran dan kolam pelabuhan harus cukup tenang terhadap pengaruh gelombang dan arus yang direncanakan dengan ukuran kapal terbesar yang akan masuk ke pelabuhan. Alur pelayaran harus ditandai dengan alat bantu pelayaran berupa pelampung dan lampu-lampu navigasi untuk memandu perjalanan masuk ke pelabuhan melalui alur pelayaran, kapal akan mengurangi kecepatannya sampai kemudian berhenti di dermaga.

4.2.2.2.4 Areal Labuh (*Anchorage*)

Areal labuh (*anchorage*) harus merupakan kawasan perairan yang tenang dari terjangan gelombang dan arus laut, mempunyai kedalaman yang cukup, sehingga memungkinkan kapal berlabuh dan menaik-turunkan penumpang atau bongkar muat barang dapat dilakukan dengan aman. Selain itu tanah dasar (*sea bed*) dari areal labuh harus cukup baik untuk bisa menahan anker dari pelampung penambat.

4.2.2.3 Jaringan transportasi

RTRW Kabupaten Karangasem di tetapkan dengan Peraturan Daerah Kabupaten Karangasem, Nomor 11 Tahun 2000 tentang RTRW Kabupaten Karangasem, dengan cakupan luas Wilayah sebesar 83.954 hektar. Salah satu sarana RTRW Kabupaten Karangasem adalah menetapkan pola

pengembangan sistem prasarana transportasi, pengembangan sistem prasarana transportasi terdiri dari pengembangan transportasi darat dan laut.

4.2.3 Spesifikasi Teknis Dermaga Existing

Berdasarkan karakteristik kapal pesiar ke Padangbai didapatkan kapal terpanjang dan terbesar yang pernah lego jangkar di perairan Padangbai adalah Kapal Queen Elisabeth II, milik operator *cruise Cunard*. Kapal Queen Elisabeth II tercatat pernah lepas jangkar sebanyak 5 kali di areal perairan tersebut terakhir kali pada tanggal 6 November 2006. Adapun karakteristik kapal tersebut adalah sbb. :

Tahun pembuatan	: 1969
Length over all	: 293,5 m
Draft Loaded	: 9,94 m s/d 10 m
Dead wight	: 15.724 ton
Bredth	: 32,03 m
Jumlah Penumpang	: 1762 penumpang

Sehingga terminal Tanah Ampo dirancang dengan *type finger* dengan panjang dermaga 350 m dan lebar 24 m untuk kapal *cruise* sampai dengan 50.000 GT.

Sebagai bentuk dukungan pemerintah, pemerintah telah membangun lahan darat (untuk terminal penumpang, kantor dan lahan parkir), causeway dengan panjang 50 m dan lebar 8 m, trestle dengan panjang 144 m dan lebar 8 m dan dermaga jetty dengan panjang 154m dan lebar 12m dengan kedalaman minimum 8,5 LWS. Untuk perpanjangan dermaga akan diserahkan kepada pemenang kontrak PPP untuk membangun dermaga sampai dengan ukuran (350m x 24m).

4.3 EVALUASI KEUANGAN DAN EKONOMI

Dalam mengevaluasi pengaruh ekonomi dari adanya pelabuhan, bermacam analisa yang dapat dilakukan, diantaranya dengan analisa *Cost Benefit Analysis* dan Kelayakan Ekonomis.

4.3.1 Analisa *Cost Benefit Analysis*

Secara garis besar ada tiga tahapan yang dilalui untuk menganalisis biaya dan manfaat pembangunan pelabuhan yaitu:

- a) Mengestimasi biaya pengadaan tanah, biaya konstruksi, biaya pembangunan, biaya operasional dan pemeliharaan.
- b) Mengestimasi manfaat yang diperoleh dari pelabuhan yang terdiri dari:
 1. Manfaat dari jasa labuh kapal
 2. Manfaat dari jasa tambat kapal
 3. Manfaat dari jasa rambu
 4. Manfaat dari pas penumpang
 5. Manfaat dari jasa air dan BBM
 6. Manfaat dari Rupa-rupa usaha
- c) Membandingkan biaya pembangunan dengan manfaat yang diperoleh.

4.3.2 Kelayakan Ekonomis

Kelayakan ekonomis yaitu pemanfaatan pembangunan dermaga/pelabuhan dibandingkan dengan biaya pembangunannya. Untuk melihat sejauh mana kelayakan ekonomi dari pembangunan dermaga dipakai tiga jenis kriteria investasi sebagai berikut :

- a) Analisa *Finansial* (keuangan)

Bertujuan untuk mengetahui keuntungan dari pembangunan proyek tersebut serta kelayakan proyek dari sudut finansial. Analisa yang digunakan adalah NPV (*Net Present Value*) dan FIRR (*Financial Internal Rate of Return*). Analisis kelayakan finansial Pembangunan Pelabuhan Pariwisata di Tanah Ampo berdasarkan indikator ekonomi NPV, payback period dan FIRR adalah sebagai berikut:

<i>Financial feasibility</i>	
FNPV	US \$ 7 million
FIRR	24,68 %
Payback period	6 years

b) Analisa Ekonomi

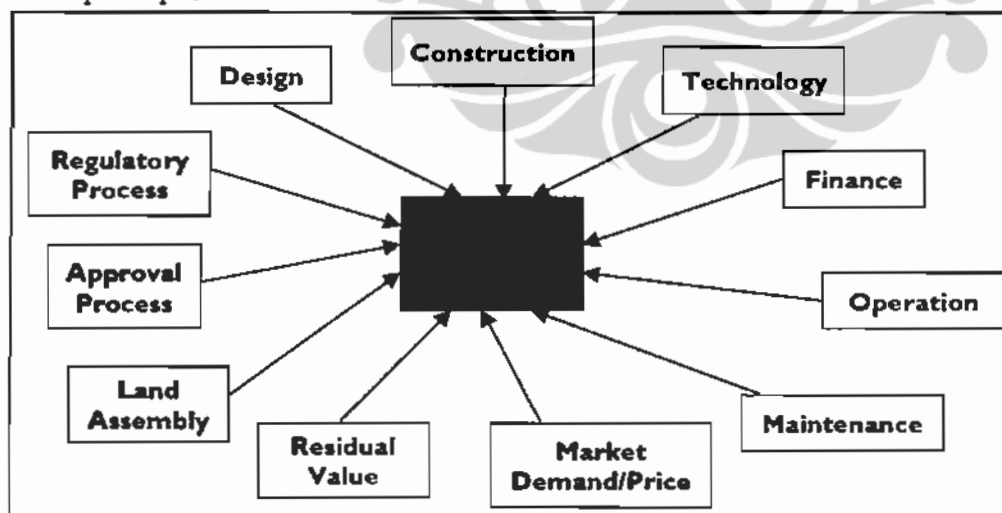
Bertujuan mengetahui kelayakan suatu proyek dari sudut pandang perekonomian nasional. Analisa ini digunakan untuk membandingkan prioritas diantara beberapa proyek. Umumnya digunakan metoda *Economy Internal Rate of Return* (EIRR).

<i>Economic feasibility</i>	
ENPV	US 42 million
EIRR	31,06 %

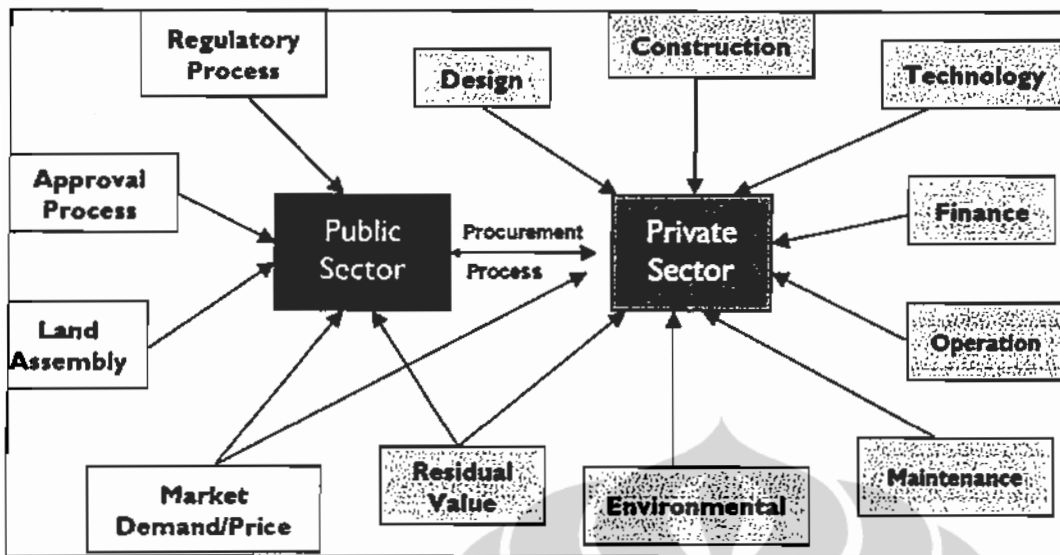
4.4 PEMBANGUNAN TERMINAL KAPAL PESIAR TANAH AMPO DALAM SKEMA PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP

4.4.1 Skema *Public Private Partnerships*

Public Private Partnership (PPP) adalah kerjasama dengan pembagian risiko yang terjadi antara pemerintah dan swasta berdasarkan aspirasi untuk saling membagi dan menghasilkan kebijakan publik yang diharapkan. Dari kedua pernyataan tersebut, nampak bahwa kerjasama dengan pola PPP adalah salah satu bentuk dari pendistribusian risiko dari pemerintah kepada swasta dan juga sebagai sarana untuk melakukan efisiensi dana anggaran pemerintah serta untuk memobilisasi investasi swasta sebagai bentuk partisipasi.



Gambar 4.2.
Bagan Pembangunan Proyek Tanpa Pembagian Risiko



Gambar 4.3.

Bagan Pembangunan Proyek Dengan Pembagian Resiko

Penerapan pola kerjasama PPP mampu untuk menggalang sumber dana investasi swasta dalam penyediaan prasarana infrastruktur. Tetapi, pemerintah juga tidak dapat tinggal diam. Pemerintah masih ikut berperan dalam proses tersebut dengan memberikan dukungan. Salah satu parameter atau faktor yang menentukan bentuk dan besarnya dukungan pemerintah kepada penyediaan infrastruktur adalah risiko. Penegasan hal tersebut dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur yang menyatakan bahwa Dukungan Pemerintah kepada Badan Usaha dilakukan dengan memperhatikan prinsip pengelolaan dan pengendalian risiko keuangan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).

Sebagai tindak lanjut dari peraturan tersebut maka Menteri Keuangan sebagai pengelola keuangan negara, mengeluarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38/PMK.OI/2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengendalian dan Pengelolaan Risiko Atas Penyediaan Infrastruktur yang menyatakan bahwa Jenis-jenis risiko yang perlu diatur alokasinya antara pemerintah dan badan usaha adalah risiko politik, risiko kinerja proyek, dan risiko permintaan.

Analisis penggunaan skema *Public Private Partnership* (PPP) dalam pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo ini terdapat beberapa sasaran dan diharapkan dapat menghasilkan beberapa manfaat, yaitu :

- a) Untuk mengurangi beban pemerintah dalam hal pembiayaan proyek pembangunan infrastruktur, khususnya terminal kapal pesiar Tanah Ampo sebagai pelabuhan wisata.
- b) Memberi kesempatan pengalaman, efisiensi, fleksibilitas dan teknologi terkini dari sektor swasta untuk dapat diimplementasikan pada proyek tersebut.
- c) Untuk mengembangkan dan menyediakan kesempatan bisnis kepada sektor swasta.
- d) Menuju pelayanan publik yang baik (*good governance*)

4.4.2 Dasar Hukum Kerjasama

Salah satu cara yang dilakukan pemerintah dalam meningkatkan peran swasta dalam pengadaan infrastruktur adalah dengan melakukan reformasi regulasi di bidang infrastruktur, yaitu :

- a) Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal

Undang-Undang ini mencakupi semua kegiatan penanaman modal langsung di semua sektor. Undang-Undang ini juga memberikan jaminan perlakuan yang sama dalam rangka penanaman modal. Selain itu, Undang-Undang ini memerintahkan agar Pemerintah meningkatkan koordinasi antarinstansi Pemerintah, antara instansi Pemerintah dengan Bank Indonesia, dan antara instansi Pemerintah dengan pemerintah daerah. Koordinasi dengan pemerintah daerah harus sejalan dengan semangat otonomi daerah. Pemerintah daerah bersama-sama dengan instansi atau lembaga, baik swasta maupun Pemerintah, harus lebih diberdayakan lagi, baik dalam pengembangan peluang potensi daerah maupun dalam koordinasi promosi dan pelayanan penanaman modal. Pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan penyelenggaraan penanaman modal berdasarkan asas otonomi daerah dan tugas pembantuan atau

dekonsentrasi. Oleh karena itu, peningkatan koordinasi kelembagaan tersebut harus dapat diukur dari kecepatan pemberian perizinan dan fasilitas penanaman modal dengan biaya yang berdaya saing.

b) Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Tahun 2008 bidang pelayaran ikut serta mewarnai perubahan regulasi dibidang infrastruktur pelabuhan laut dengan disahkannya Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Latar belakang diundangkannya Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai perubahan Undang-Undang no. 21 tahun 1992, menghapuskan monopoli penyelenggaraan pelabuhan, sehingga terjadi persaingan dan peningkatan efisiensi secara nasional. Undang-Undang tersebut memisahkan peran regulator dan operator, juga terjadinya perubahan wewenang penyelenggaraan infrastruktur yang tidak lagi berada pada pemerintah dan dimonopoli oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), sehingga penyediaan infrastruktur terbuka bagi semua badan usaha, baik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) , Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) maupun Swasta. Hal ini juga seiring dengan semangat otonomi daerah, yang bermakna ada kewenangan pemerintah daerah untuk mengembangkan pelabuhan. Pemerintah daerah dan pusat dapat memberikan kesempatan kepada investor untuk menanamkan modal di bidang kepelabuhanan.

Berdasarkan aturan baru ini, ada pemisahan yang jelas antara otoritas pelabuhan untuk pelabuhan komersil dan unit penyelenggara pelabuhan (UPP) untuk pelabuhan non komersil. Undang-undang ini juga mengatur bahwa Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian. Dengan demikian, akan membuka kompetisi dalam pengelolaan pelabuhan dari single operator menjadi multy operator, sehingga diharapkan bisa menciptakan iklim pelayanan yang lebih baik dan efisien.

Universitas Indonesia

- c) Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Merupakan produk regulasi turunan dari Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran yang mengatur tentang pengelolaan pelabuhan.

- d) Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam dalam Pembangunan dan Pengelolaan Infrastruktur.

Keppres No. 7 tahun 1998 yang pada pokoknya memberi kesempatan pada swasta untuk berperan di sektor pembangunan infrastruktur, namun demikian realitanya swasta belum bisa berperan banyak dan pelaksanaannya baru sebatas penunjukan langsung, sehingga berpeluang menimbulkan KKN (Kolusi, Korupsi dan Nepotisme).

Untuk mengatasi hal-hal tersebut dibentuklah sebuah lembaga yang bertugas melakukan koordinasi percepatan penyediaan infrastruktur yang dituangkan dalam Keppres No. 81 tahun 2005 tentang Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur, yang disempurnakan dengan Keppres No. 42 tahun 2005. Namun demikian terjadi kerancuan karena dalam pelaksanaannya masih banyak yang berdasarkan pada Keppres no. 7 tahun 1998;

Untuk menyelaraskan hambatan tersebut diatas, maka dikeluarkan Keppres No. 67 tahun 2005 yang intinya mensyaratkan tender terbuka pada penyelenggaraan infrastruktur serta adanya dukungan resiko pemerintah.

- e) Perpres No 67 tahun 2005.

Untuk menjamin terlaksananya pemberian dukungan pemerintah yang efektif, efisien, transparan, dan mampu dipertanggungjawabkan maka dalam Perpres 67 tahun 2005, pemerintah menyatakan kesanggupannya untuk menyediakan dukungan fiskal terhadap proyek PPP atau KPS dengan menegaskan bahwa dukungan tersebut harus mengikuti prinsip-prinsip manajemen risiko beserta mitigasinya dan dalam kerangka APBN maupun APBD. Pemberian dukungan fiskal terhadap proyek infrastruktur dimaksudkan untuk menarik pihak swasta agar mau berinvestasi mengingat banyak proyek infrastruktur yang

Universitas Indonesia

memiliki nilai profitabilitas rendah dan/atau risiko yang besar. Dengan pemberian dukungan tersebut dapat dijadikan alat oleh pemerintah untuk menjamin pelaksanaan dan operasional selama masa konsesi.

4.4.3 Hubungan Antar Pihak Dalam Penyelenggaraan Pelabuhan

4.4.3.1 Penyelenggaraan Pelabuhan Tanpa PPP

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan umum menurut penyelenggaraanya dibedakan menjadi :

a) **Unit Penyelenggara Pelabuhan.**

Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 1993, ditetapkan 544 lokasi pelabuhan umum yang dioperasikan dan dikelola oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan. Jumlah ini terus berkembang dengan dibangunnya berbagai pelabuhan baru dalam rangka menunjang keberintisan dan pelayaran rakyat (tradisional). Pelabuhan-pelabuhan tersebut pada dasarnya ditujukan untuk merangsang dan mendorong perekonomian daerah, membuka isolasi dan memperkuat administrasi pemerintah di samping faktor-faktor sosial, politik, dan pertahanan-keamanan.

b) **Otoritas Pelabuhan.**

Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Otoritas Pelabuhan ini juga berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha

Pelabuhan untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

4.4.3.2 Penyelenggaraan Pelabuhan Dengan Skema PPP

Agar proyek pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo dalam skema PPP segera dapat terealisasi maka pelaksanaan proyek ditawarkan dalam 2 opsi kerjasama, yaitu :

- a) Modalitas berbasis sewa (*lease*) dengan asumsi bahwa pemerintah akan membangun semua fasilitas yang direncanakan.

Kontrak sewa adalah perjanjian kerjasama, dimana swasta menyewa suatu sistem dari prasarana, sarana atau peralatan pemerintah yang ada. Swasta mengoperasikan sistem tersebut dan menjual kepada pelanggan dan menarik biaya dari layanan tersebut. Pihak swasta membayar sewa ke pemerintah dengan harga yang lebih besar dari biaya akuisisi dan pembiayaan aset yang disewakan. Jangka waktu kerjasama yang ditawarkan untuk proyek ini adalah 30 tahun. Risiko komersial berada di pihak swasta, sedangkan risiko financial sebagian besar berada di pihak pemerintah. Untuk modal investasi menjadi tanggung jawab pemerintah dan untuk aset yang akan dikembangkan menjadi tanggung jawab pemerintah dalam pembangunan serta pembiayaannya. Selanjutnya, tenaga kerja dikelola oleh swasta atau diperbantukan dari pemerintah.

- b) Swasta melanjutkan pembangunan sesuai dengan rencana yang telah disiapkan pemerintah melalui mekanisme bangun, guna dan serah (*build operate transfer* - BOT).

Kerjasama ini dimulai pada saat pihak pemerintah dan pihak swasta sepakat bahwa pihak swasta akan menyediakan layanan dengan membangun suatu fasilitas baru (atau

meningkatkan atau merehabilitasi fasilitas yang ada), dengan biayanya sendiri, membiayainya, kemudian mengelola instalasi tersebut selama jangka waktu yang disepakati dan akhir periode tersebut instalasi dan fasilitas dialihkan kepemilikannya kepada pemerintah. Pendapatan diperoleh pihak swasta dengan menjual produk layanan yang dihasilkan fasilitas selama periode konsesi, sesuai dengan syarat perjanjian antara pihak swasta dengan badan pemerintah. Risiko komersial ditanggung pemerintah melalui perjanjian jual-beli, sedangkan risiko financial berada di pihak swasta

Dari 2 (dua) pilihan yang ditawarkan, skema b dianggap paling tepat karena proyek dalam proses pembangunan dan design juga sudah mendapat pengesahan dari pihak terkait dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan.

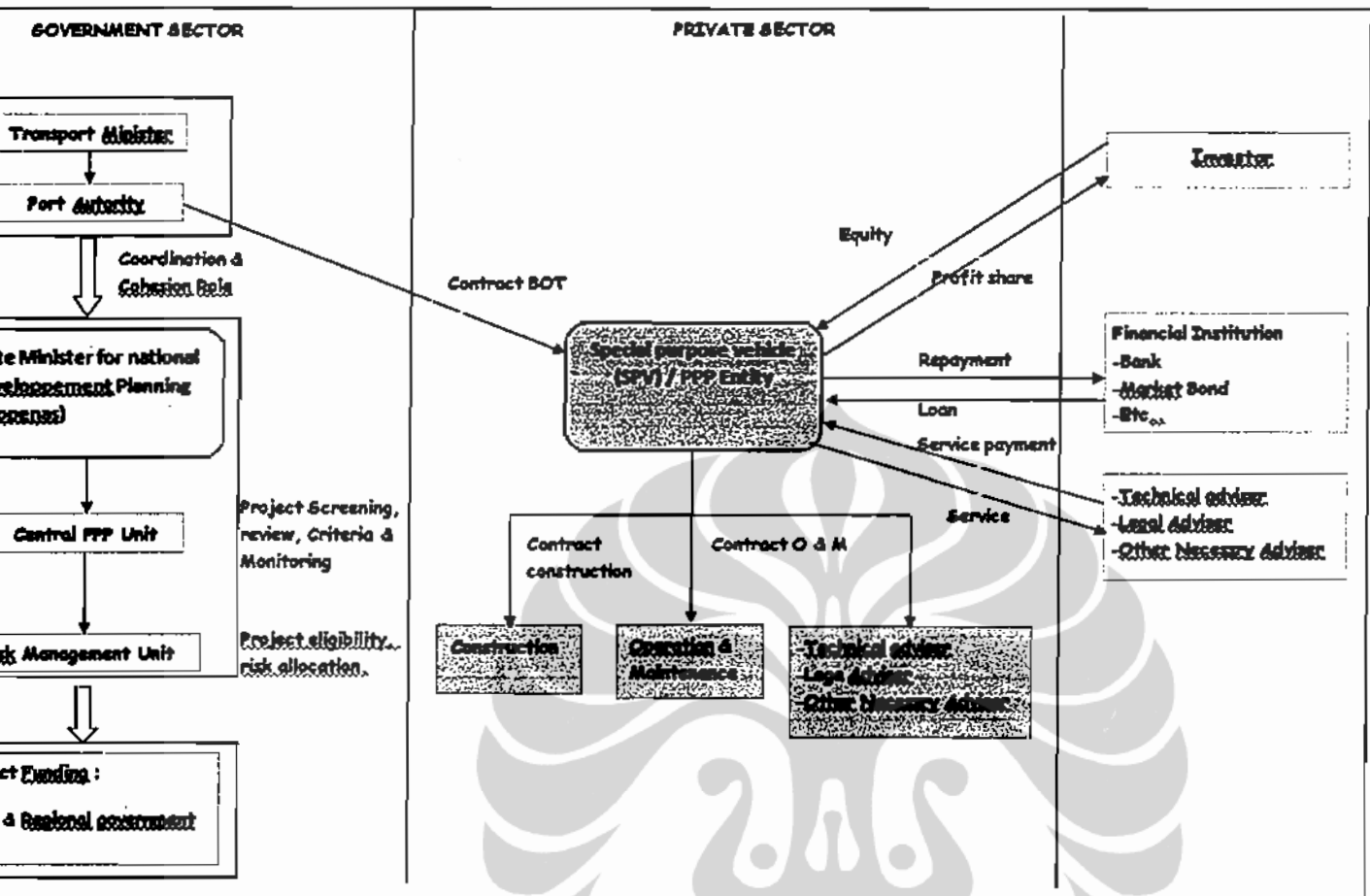
Sepanjang segala sesuatunya berjalan sesuai rencana, maka semua pihak yang terlibat langsung maupun tidak langsung akan memperoleh keuntungan dengan adanya proyek BOT. Bagi pemerintah akan mengurangi beban penggunaan dana APBN/APBD atau pinjaman luar negeri, Pengalihan risiko konstrukti, keuangan dan pengoperasian terminal Tanah Ampo kepada pihak swasta. Pemerintah dapat memberi kepuasan pada masyarakat yang berada di hinterland terminal dan juga pada masyarakat bali pada umumnya. Pemerintah juga akan memperoleh bangunan terminal Tanahh Ampo serta fasilitas lainnya pada akhir masa konsesi dan akan terjadi transfer teknologi dari promotor kepada principal karena keikutsertaan promotor dalam pengoperasian selama masa konsesi. Pemerintah dapat meneiptakan lapangan kerja baru. Sedangkan bagi investor, dengan proyek BOT akan terbuka peluang dan diberi kesempatan untuk memasuki bisang usaha yang semula hanya ditangani pemerintah atau BUMN. Investor dapat melakukan

ekspansi usaha yang mempunyai prospek menguntungkan seta dapat memanfaatkan lahan strategis yang dimiliki pemerintah.

Disamping itu, kerugian pelaksanaan proyek dengan BOT, bagi pemerintah, proyek ini berarti melepaskan monopoli dan menyerahkannya pada swasta. Hal ini berarti pula melepaskan salah satu sumber pendapatan yang potensial, melepaskan hak pengelolaan aset strategis dalam jangka waktu tertentu.

Bagi investor, proyek ini biasanya besar risikonya untuk itu memerlukan perhitungan yang teliti dan rumit. Kemungkinan juga kesulitan dalam pendanaan karena perbankan akan menilai juga apakah proyek tersebut bankable atau tidak. Selain itu proyek yang menggunakan konsep BOT mempunyai struktur yang sangat kompleks dan memerlukan waktu, biaya, kesabaran, kemampuan negosiasi supaya dapat terlaksana dengan baik.

Terdapat 3 masalah utama yang berhubungan dengan skema BOT, yaitu ada tidaknya pengalaman pengembang dan modal dari investor, kemampuan pemerintah untuk menyediakan dukungan yang diperlukan dan bekerja tidaknya struktur keuangan dari perusahaan



Gambar 4.4.
Bagan Hubungan Antar Organisasi Dalam Skema PPP

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Berdasarkan seluruh tahapan penelitian yang telah dilaksanakan maka dapat ditarik kesimpulan perihal pokok bahasan yang dikemukakan, yaitu:

1. Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo merupakan suatu proyek strategis pemerintah dalam upaya meningkatkan industri pariwisata manca negara sehingga proyek ini diharapkan memberi dampak positif dalam meningkatkan pertumbuhan perekonomian daerah kabupaten Karangasem pada khususnya dan provinsi Bali pada umumnya.
2. Model kerjasama pemerintah dan swasta merupakan salah satu cara pemerintah dalam memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur terminal Tanah Ampo dan juga upaya pemerintah dalam rangka mewujudkan pemerintahan yang *good governance* dengan menyerahkan sebagian tanggung jawab pemerintah kepada pihak-pihak yang dianggap paling mampu dalam melaksanakannya. Namun untuk menarik minat pihak swasta, proyek *Public-Private Partnerships* haruslah layak baik secara teknis, ekonomi maupun financial. Dari perhitungan evaluasi ekonomi maupun keuangan didapat hasil sebagai berikut :

<i>Financial feasibility</i>	
FNPV	US \$ 7 million
FIRR	24,68 %
Payback period	6 years
<i>Economic feasibility</i>	
ENPV	US \$ 42 million
EIRR	31,06 %

Universitas Indonesia

Data ini menunjukkan bahwa proyek ini sangat layak untuk dilaksanakan dalam skema *Public-Private Partnerships* dan diharapkan pihak swasta ikut berperan serta dalam pembangunan dan pengoperasian terminal kapal pesiar Tanah Ampo. Upaya pemerintah lainnya dalam upaya meningkatkan ketertarikan pihak swasta untuk berinvestasi dalam proyek ini adalah dengan memberikan dukungan pemerintah dalam bentuk investasi langsung pada beberapa bagian bangunan seperti pembebasan lahan, akses jalan dan beberapa segmen trestle dan dermaga. Selain itu pemerintah juga memberi dukungan secara politik dengan mengeluarkannya peraturan – peraturan yang berfungsi untuk menjamin keberlangsungan kerjasama pemerintah dan swasta.

5.2 SARAN

Sebagai masukan dan sumbangan pikiran terhadap penyediaan infrastruktur pelabuhan laut, peneliti memberikan beberapa saran terkait dengan pembahasan dan kesimpulan yang telah diajukan sebelumnya, yaitu:

- a) Untuk meningkatkan ketertarikan pihak swasta berinvestasi dalam penyediaan infrastruktur, salah satu caranya adalah dengan memberikan dukungan pemerintah baik berupa dukungan yang ditujukan untuk meningkatkan atraktivitas proyek maupun dukungan yang ditujukan untuk menjamin apabila terjadi risiko-risiko yang mampu mempengaruhi pendapatan pihak swasta.
- b) Perlu dilakukan penelitian yang lebih mendalam agar pola hubungan kerjasama antar organisasi, baik hubungan antar pemerintah maupun swasta yang terpilih dapat diterapkan secara maksimal sehingga proyek lebih atraktif bagi pihak investor.
- c) Peraturan turunan dari dari Undan-Undang no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran baik berupa Peraturan Pemerintah maupun Keputusan Menteri Perhubungan sebaiknya direalisasikan secepatnya untuk mendukung percepatan pengadaan infrastruktur transportasi laut dalam skema *Public-Private Partnerships*.

DAFTAR REFERENSI

1. Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara*, Indonesia.
2. Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Indonesia
3. Presiden Republik Indonesia, *Peraturan Presiden Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan*, Indonesia.
4. Presiden Republik Indonesia, *Peraturan Presiden Nomor 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*, Indonesia.
5. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM. 53 Tahun 2002 tentang Tataan Kepelabuhanan Nasional*, Indonesia
6. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM. 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*, Indonesia.
7. Budi Santoso, *Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur Dengan Model BOT (Build Operate Transfer)*, 2008
8. Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), *Infrastruktur Indonesia, Sebelum, Selama, dan Pasca Krisis*, 2003
9. Republic of Indonesia, *Indonesia Infrastructure Summit*, January 2005
10. Situs resmi Pemprov Bali : <http://www.baliprov.go.id/>
11. Situs resmi Pemkab Karangasem : <http://www.karangasemkab.go.id/>
12. State Ministry of National Development Planning/National Development Planning Agency, *Public-Private Partnerships : Infrastructure Projects In Indonesia*, 2009, Jakarta.

Universitas Indonesia

13. Studi Kelayakan Pembangunan Pelabuhan Pariwisata Di Tanah Ampo, 2006
14. Yescombe, E.R., *Public-Private Partnerships Principles of Policy and Finance*, 2007, Elsevier



Universitas Indonesia

LAMPIRAN

Lampiran : Tesis Master Cité et Mobilité Université Paris-Est Marne-La-Vallée,
Paris – Prancis Tahun 2010.

Judul : Développement du Terminal de bateaux de Croisière de Tanah Ampo-Bali
(Pembangunan Terminal Kapal Pesiar Tanah Ampo-Bali)



Universitas Indonesia

MASTER CITE ET MOBILITE
Université Paris-Est Marne-la-Vallée

**DEVELOPPEMENT DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE
DE TANAH AMPO-BALI**

Sapril Imanuel GINTING

Juin 2010

Mémoire de Master Cité & Mobilité
Sous la direction de Nacima BARON



ATTESTATION DE MEMOIRE

Ce Mémoire présenté par,

Nom : Sapril Imanuel GINTING
Numéro d'Etudiants : 70869
Formations : Master Cité et Mobilité
Titre : Développement du Terminal de bateaux de Croisière de Tanah Ampo-
île de Bali

Ce Mémoire d'être réalisé pour compléter les études de Master Cité et Mobilité à l'Université Paris Est Marne-La-Vallée en 2010

Tuteur de Mémoire



Nacima Baron Yelles

RESUME

Mots clés : Tanah Ampo, croisière, terminal, partenariat public-privé, port, financement, réalisable.

Le développement de infrastructure du terminal de croisière de Tanah Ampo-Bali est l'un des efforts du gouvernement dans l'amélioration de l'industrie du tourisme dans la province de Bali. En raison de limitations le budget, gouvernement a examiné d'autres sources de financement, à savoir le financement des projets d'infrastructure par le secteur privé par le schéma partenariats public-privé. En outre, les partenariats public-privé est aussi une forme d'efforts du gouvernement dans la réalisation de la bonne gouvernance (*good governance*). Les principales exigences pour des projets dans le système partenariat public-privé est que le projet doit être réalisable sur techniquement, socialement-culturellement, économiquement, financièrement et environnement et encore il n'y a pas de conflit avec les lois en vigueur en Indonésie.

ABSTRACT

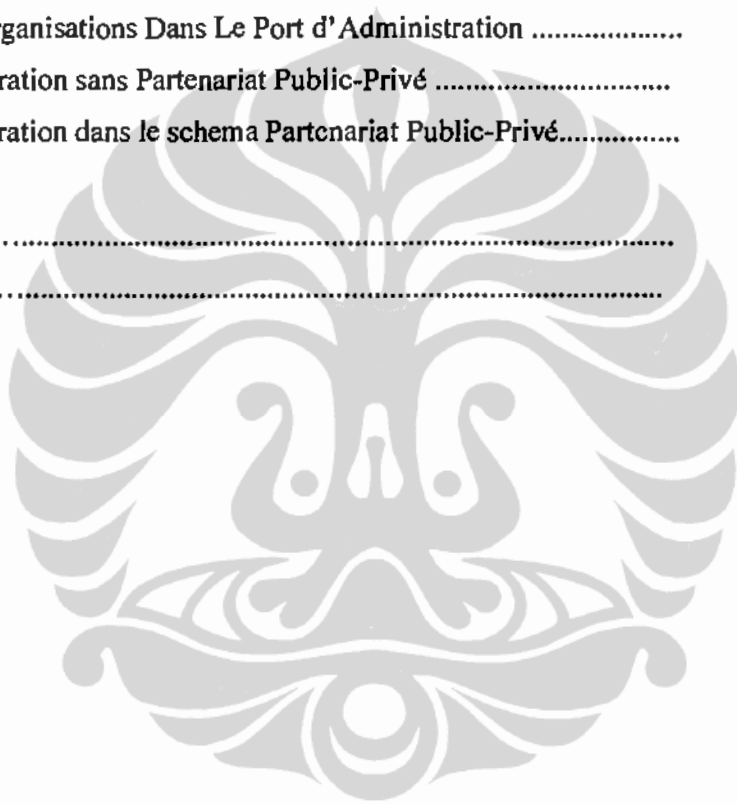
Key words : Tanah Ampo, cruise, terminal, public-private partnerships, port, financing, feasible.

The development of cruise Terminal Ampo- Bali is one of government's efforts in improving the tourism industry in the province of Bali. Due to budget limitations, the Government has considered other sources of funding, namely the financing of infrastructure projects by the private sector by the public-private partnership scheme. In addition, public-private partnerships is also a form of government's efforts in achieving good governance. The main requirements for projects in the Public-Private Partnerships system is that the project must be feasible technically, socially-culturally, economically, financially and environmentally and also there is no conflict with the laws in force in Indonesia.

SOMMAIRE

RESUME	
SOMMAIRE	
LIST DES TABLEAUX.....	
LIST DES FIGURES	
I. DESCRIPTION LE LIEU DU DEVELOPPEMENT DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO	
1.1 Carte.....	
1.1.1. Situation Géographique.....	
1.1.2 Population.....	
1.2 La Necessite Et Le Role Du Secteur Prive Dans Le Developpement Du Terminal De Bateaux Croisiere De Tanah Ampo	
1.2.1 La Necessite du dcveloppement du Terminal de Bateaux Croisière de Tanah Ampo.....	
1.2.2 Participation Du Secteur Prive Dans Le Developpement Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo	
II. LE PROJET DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO	
2.1 Description Du Projet	
2.2 Aspect tehcnique	
2.2.1 Territoire Continental.....	
2.2.2 Espace Aquatique	
2.2.3 Sécurité Dans Les Eaux	
2.2.4 Réseau De Transport	
2.2.5 Condition De La Jetée Existante	
III. L'IMPACT DU DEVELOPPEMENT DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO	
3.1 Impact Négatif Significatif	
3.2 Impact Positif Significatif.....	
IV. EVALUATION FINANCIER ET ECONOMIQUE	
4.1 Analyse Coûts-Avantages Conomique.....	

4.2	Faisabilite Economique
4.2.1	Analyse Financiere De Developpement Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo.....
4.2.2	L'analyse Economique De Developpement Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo.....
V.	PROJET DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO DANS LE SCHEMA PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE
5.1	La Base Juridique Pour Le Partenariat Public-Privé
5.2	Relation Entre Les Organisations Dans Le Port d'Administration
5.2.1	Port d'Administration sans Partenariat Public-Privé
5.2.2	Port d'Administration dans le schema Partenariat Public-Privé.....
	CONCLUSION.....
	BIBLIOGRAPHIE.....



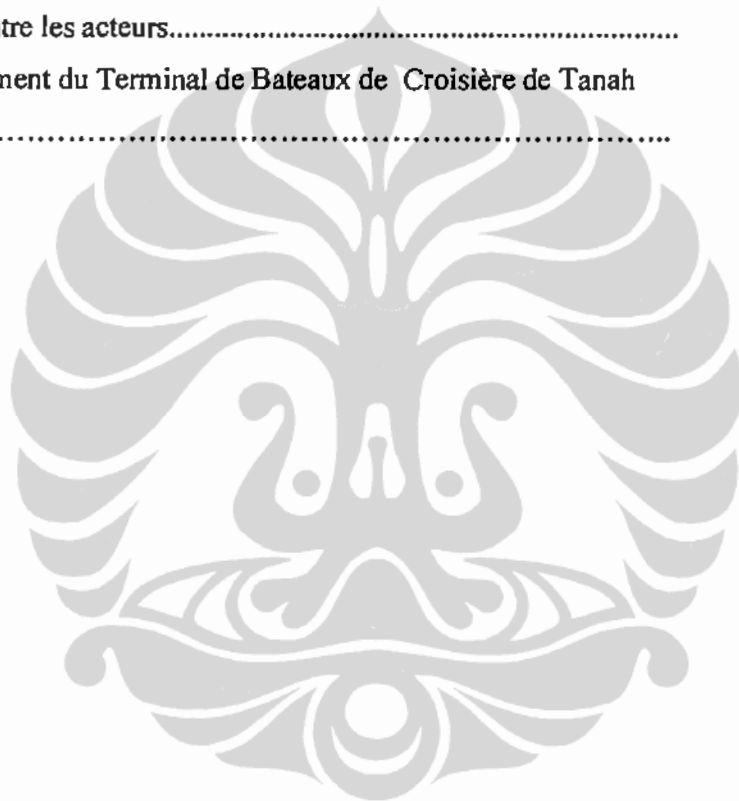
LIST DES TABLEAUX

Tableau 1 Sous-district et superficie dans la regence de Karangasem.....



LIST DES FIGURES

- Figure 1 Lieu de développement de construction du du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo
- Figure 2 Navires d'Queen Elizabeth 2.....
- Figure 3 *Trestle* du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo qui a été construit en 2009.....
- Figure 4 Graphique du projet sans en partager les risques.....
- Figure 5 Graphique de la répartition des risques de développement de projet.....
- Figure 6 Diagramme relation entre les acteurs.....
- Figure 7 Layout de developpement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo



DEVELOPPEMENT DU TERMINAL DE CROISIERE DE TANAH AMPO-BALI

INTRODUCTION

Depuis année 70, du tourisme est très stratégique dans le développement de Bali. Régence de Karangasem comme la "la perle de l'Est de Bali" est la troisième destination après la régence de Badung et Gianyar. Les touristes visitant le régence de Karangasem sont touristes qui utilisent un navire de croisière. À l'époque des années 1990, en moyenne de 60 navires de croisière ancré chaque année précisément à Tanah Ampo.

Les données de visite du navire croisières en Indonésie depuis 2001 jusqu'en 2007 sont 199 navires, dont 58 de navires à Bali, et 37 de navires à Padangbai et 21 de navires à Benoa, y compris la Queen Elisabeth II en Novembre 2006 . Malheureusement, cette croisière doit être mis en pause au milieu et puis des passagers doivent utiliser petit bateau vers le port ou la terre. Il montre que le navire de croisière du monde ne peut pas ancrer à Bali, car Bali n'a pas eu de port de croisières adéquat.

Le problème de développement existants port comme port de Padangbai est limitée sur le côté de la zone terrestre et de l'eau, où le port est entouré de collines, donc l'effort peut être fait est de restreindre les activités de Port Padangbai notamment en assurant la fonction de certaines activités comme les activités du port de passager et la fonction du port de croisière ont été transférées à Tanah Ampo. Il s'agit de la base développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo.

Mais les problèmes rencontrés par le gouvernement est de ne pas avoir suffisamment de ressources financières pour construire toutes les infrastructures en Indonésie, pour cette raison, le gouvernement convenait de regard sur les autres sources. L'une des parties qui peuvent être inclus dans le financement des projets d'infrastructure est secteur privé. En plus d'avoir la capacité en termes de fonds, secteur privées sont également considérés capable de gérer et de développer les infrastructures dans un cadre professionnel. Autre base qui encourage le développement du Terminal de Batcaux de Croisière de Tanah Ampo est la formation la Loi de

République d'Indonésie n° 17/2008 sur navigation, dans lequel les règles de cette loi permet aux parties privées peuvent participer à l'exploitation du port de maritime.

Tout ce temps, les fonctions de réglementation et les fonctions d'opérateur plus géré par Les entreprises publiques. Le gouvernement a publié la Loi de République d'Indonésie N° 17/2008 sur navigation pour clarifier la séparation entre autorité du port et le gestionnaire du port, et aussi ouvrira des possibilités plus larges pour le secteur privé afin de créer une saine concurrence.



I. DESCRIPTION LE LIEU DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO

1.1 Carte

1.1.1 Situation Géographique

En tant que région touristique du monde, Bali est considérée comme obligatoire d'avoir un terminal de port de croisière. Terminal de bateaux de croisière doit être suffisante pour qu'il puisse être inscrit par les croisières autour du monde. Puis les croisières peuvent être ancrées régulièrement à Bali.

Terminal international de bateaux de croisière de Tanah Ampo, régence Karangasem, Bali peut augmenter significativement le tourisme à Bali et à stimuler l'économie des communautés locales. Le port est également appelé à devenir une passerelle en même temps ainsi que la liaison avec d'autres domaines du tourisme dans la région de l'Indonésie centrale, en particulier à Lombok et Nusa Tenggara Timur.

Développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo est situé dans la Régence Karangasem, dans la province de est de Bali. Physiquement, la position du développement de projet régional dans le contexte de la province de Bali est situé dans $8^{\circ} 00' 00'' - 8^{\circ} 41' 37.8''$ de latitude Sud et $115^{\circ} 35' 9.8'' - 115^{\circ} 54' 8.9''$ de longitude est, avec frontières terrestres comme suit:

- o Côté du nord : la mer de Java
- o Côté d'Est : le détroit de Lombok (Province de Nusa Tenggara Barat)
- o Côté du Sud : l'Océan Indien
- o Côté d'Ouest : Régence de Klungkung, Bangli et Buleleng.

1.1.2 Population

Ensemble de la regence de Karangasem est 839,54 km², divisé en 8 (huit) de sous-district d'une superficie de chacun - chaque district comme suit:

Tableau 1. Sous-district et superficie dans la regence Karangasem

No	Nom de Sous-district	Superficie	Pourcentage (%)
1	Rendang	109,70	13,07
2	Sidemen	35,15	4,19
3	Manggis	69,83	8,32
4	Karangasem	94,23	11,32
5	Abang	134,05	15,97
6	Bebandem	81,51	9,71
7	Selat	80,3	9,57
8	Kubu	234,72	27,96
Total		839,54	100

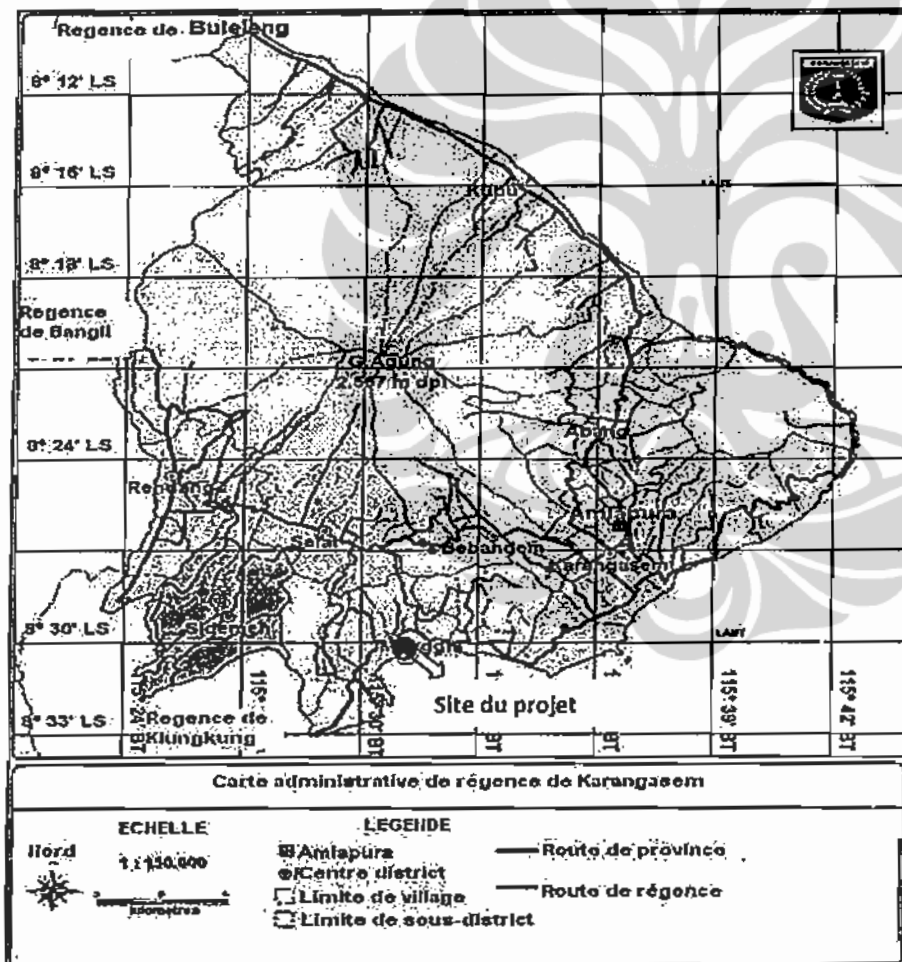


Figure 1. Lieu de développement de construction du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo.

Source : Site officiel de régence de Karangasem : <http://www.karangasemkab.go.id/>

Population totale de regence de Karangasem en 2004 était de 384.208 habitants, composé de 191.188 habitants des hommes et 192 020 habitants des femmes. Nombre de ménages est 89.216. Le quartier le plus densité est le sous-district de Sideman pour 850 habitants par km². et le quartier le plus faible densité est le sous-district de Kubu pour 264 habitants par km². Pour la densité de population au niveau du regencé est de 458 habitants par Km²

Alors que les installations du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo, la terre est une région administrative de Village de Tanah Ampo, sous-district de Manggis, Régence de Karangasem. Régence de Karangasem sur la earte l'île de Bali peut être vu dans l'image sur les pages suivantes.

1.2 La Neessite Et Le Role Du Secteur Prive Dans Le Developpement Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo

1.2.1 La Necessite Du Developpement Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo

Conformément à Décret Présidentiel n° 46/1998 que le Port de Padangbai en plus de fonctionner comme port de passage, il sert également un port du tourisme, de sorte qu'il peut être visité en plus, les navires des navires pêcheurs et les navires des tourisme (nationaux et étrangers).

De son histoire, le Port de Padangbai a existé autour depuis la période coloniale Néerlandaise en Indonésie, précisément en 1919. Initialement, ce port est un port des gens, où les gens en relation de sa vie avec la façon de devenir un pêcheur. Port des gens dans Village Padangbai commence à devenir un port moderne après en 1976. À cette époque, le Ministère des Transports a publié un programme amélioration de transport en douceur entre l'île de Lombok et Bali. Lombok lui-même, cette époque il avait de port de Lembar.

Depuis ce temps, Port de Padangbai l'arrivée du propriétaire du navire qui a ouvert le service du passage de Bali à Lombok ou vice versa. Et, longtemps avant que le port de Padangbai est également fréquemment visité par des navires de croisière de plusieurs pays. Ainsi, de jour en jour, de plus en plus Padangbai encombré par des activités.

Les données de visite du navire croisières en Indonésie depuis 2001 jusqu'en 2007 sont 199 navires, dont 58 de navires à Bali, et 37 de navires à Padangbai et 21 de navires à Benoa, y compris la Queen Elisabeth II en Novembre 2006 . Malheureusement, cette croisière doit être mis en pause au milieu et puis des passagers doivent utiliser petit bateau vers le port ou la terre. Il montre que le navire de croisière du monde n'a pas pu ancrer à Bali, car Bali n'a pas eu de port de croisières adéquat.

Le problème de développement port de Padangbai est limitée sur le côté de la zone terrestre et de l'eau, où le port est entouré de collines, avec un taux de pente supérieure à 25%, un obstacle à l'expansion des développement du port. Faites attention le plan d'aménagement du territoire de régence de Karangasem, donc l'effort peut être fait est de restreindre les activités de Port Padangbai notamment en assurant la fonction de certaines activités comme les activités du port de passager et la fonction du port de croisière ont été transférées à Tanah Ampo qui est située environs 5 kilo metre de port de Padangbai.

1.2.2 Participation Du Secteur Prive Dans Le Developpement Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo

Les infrastructures jouent un rôle important comme l'une des roues motrices de la croissance économique. Cependant, l'Indonésie n'a pas encore développé de façon optimale l'infrastructure parce que souvent le développement des infrastructures ne sont prélevés que sur le budget de l'Etat et budget locaux gouvernement. En fait, les projets d'infrastructure sont des projets à grande échelle et ne suffit pas si toutes les infrastructure sont financés par le budget de l'Etat qui n'est pas trop grand. Pour cette raison, le gouvernement envisage de choisir une autre alternative en tant que sources de financement des infrastructures. L'une des parties qui peuvent être inclus dans le financement de projets d'infrastructure soient secteur privés.

Schema partenariats public-privé (PPP) est aussi une forme d'efforts du gouvernement dans la réalisation de la bonne gouvernance en mettant ou de présenter une partie de la responsabilité du gouvernement pour les parties considérées comme les plus capables dans la mise en œuvre. Toutefois, pour accroître l'intérêt du secteur privé à investir dans la fourniture d'infrastructures, d'une façon est de fournir l'appui du gouvernement sous la forme de soutien qui vise à améliorer les projets sont plus attractif et de soutien visant à assurer le cas de risques qui pourraient affecter les recettes et la demande.

II. LE PROJET DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO

2.1 Description Du Project :

Le projet développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo peut accommoder jusqu'à deux croisières en même temps. Répartition portée des travaux sont les suivants:

Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo	
Lieu du projet : Régence de Karangasem, Bali.	
Portée des travaux: <ul style="list-style-type: none"> - Construction des Passagers du terminal et des installations avec une surface totale de 9.000 m². - Expansion de la <i>wharf</i> pour atteindre 350 m de longueur et 24 m de large pour accueillir des navires de croisière. - Exploitation et entretien du terminal de croisière dans son ensemble et les installations connexes 	Aperçu financier: <ul style="list-style-type: none"> - L'acquisition de terres: 0,3 millions de dollars (fourni par le gouvernement local). - Construction: 23 millions de dollars (8 millions de dollars pour être fournis par gouvernement par des investissements directs). - Frais de consultant pour la conception technique, l'entretien et la construction (estimé) : 0,3 millions de dollars
Soutien de Gouvernement: Fourni sous la forme de: <ul style="list-style-type: none"> - Terrain (déjà acquis en 2007) - Route d'accès (terrain déjà acquis, la construction en 2009). - Trestle (50m x 8m) et la jetée (<i>wharf</i>) (154 m x 12 m) 	Coût estimatif du projet: 24 millions de dollars.

Source : State Ministry of National Development Planning/National Development Planning Agency, Public-Private Partnerships : Infrastructure Projects In Indonesia, 2009, Jakarta.

Plan des dépenses

Description	2009	2010	2011	2012	Notes
Frais de consultant		1.3		Fournir par le gouvernement	Partie Privé
L'acquisition de terres		1.3		Mise en service prévue pour la fin de l'année 2009	
La construction de la <i>wharf</i> et les installations de soutien	33.4				
Expansion de la jetée, les terminaux passagers et les autres installations			40	24	Investissement privé
Mise en service					Prévue pour la fin de l'année 2012

2.2 Aspect Technique

2.2.1 Territoire Continental

2.2.1.1 Hinterland

Terminal de Tanah Ampo comme le port du tourisme a un *hinterland* qui comprend la province de Bali, dans le régence de Karangasem comme les zones tampons les ports. La zone arrière (*hinterland*) que directement d'un emplacement pour le terminal de tourisme de Tanah Ampo est une zone côtière située dans la baie de Labuhan Amuk, Village de Tanah Ampo, régence de Karangasem s'étend du sud-ouest au nord-est. La côte de Terminal de Tanah Ampo est limité par deux terres qui s'avancait dans la mer (le cap), à savoir Tanjung Melanting dans le Sud-Ouest et Tanjung Bugbug dans le Nord-Est. Port de Passage Padangbai est Situé au sud-ouest (environ 5 Km du Terminal de Tanah Ampo).

Zone côtière est zones de basse altitude avec une largeur d'environ 150 mètres à 700 mètres d'une superficie de 296 000 m² qu'est bordée par des plusieurs montagnes avec une altitude entre 575 mètres à 1200 mètres d'altitude. La gamme de montagne existantes dans la zone arrière (*hinterland*) du terminal de tourisme de Tanah Ampo est un montagne de Luwia, montagne de Batu Muncang et montagne d'Indrakila.

Utilisation zone côtière Labuhan Amuk peut être divisé grosso modo en deux domaines, à savoir le long de la route Padangbai jusqu'à zone Tourisme de Candidasa est essentiellement un quartier résidentiel, l'agriculture, plantation, le commerce, tandis que la zone côtière est la zone du Pêcheur (port de pêche) et le domaine du tourisme (Hôtel, Bar et Restaurant, plongée sous-marine).

2.2.1.2 Topographie

Conditions topographiques de la régence de Karangasem en grande partie est montagneux, tandis que pour les zones de basse altitude ne couvrent que 13,4% de la superficie totale et seulement dispersés dans les zone côtières. Régence de Karangasem est une zone adjacente avec la mer à la montagne de Gunung Agung, donc la hauteur de sa place variait entre 0-3412 metres au-dessus du niveau des mers. La plupart de la région de Karangasem a une altitude comprise entre 100 mètres - 500 mètres et 500-1000 mètres d'altitude.

Pente ou l'inclinaison de la surface disponible est un facteur déterminant dans le cadre de considérations pour déterminer l'emplacement de la jetée dans la planification de port et les installations de soutien pour la construction physique. C'est parce que la pente ou l'inclinaison de la terre affecte l'érosion des sols de surface et la mobilisation des modes de transport existants.

2.2.1.3 Géologie

Tanah Ampo est une zone de plaines côtières, il ya des dépôts en raison de la conduction (actuelle) de la plage / mer. Pente entre 0° à 15° . Dans la zone côtière est relativement plat.

2.2.2 Espace Aquatique

La Port a été construit pour être facile de passer par le navire qui l'utilisera. Un voilier est influencée par des facteurs naturels comme le vent, les vagues et les courants qui peuvent provoquer les forces qui agissent sur la coque. Ce facteur augmente si le port est situé sur la côte vers le large, et l'effet inverse est réduit au port qui est situé dans une zone protégée naturellement.

Le détroit de Lombok en face de foreland de Terminal de Tanah Ampo a une très grande profondeur (± 1200 m) et les courants sont très forts avec de grosses vagues se produire lorsque la saison de l'Est (Juillet et Août), avec la direction à venir les vagues du sud-est.

Le détroit de Lombok est aussi la voies de circulation archipélagiques l'Indonésie ou Archipelagic Sea Lanes (ASL), qui est le flux de grands navires de croisière qui servent le voyage en mer, il est nécessaire de la réglementation et la surveillance des navires qui traversent le détroit est plus strictes, afin que les accidents peuvent être évités.

Avec des conditions de baie de Labuhan Amuk est ouvert aux ondes venant de l'Est et l'Asie du Sud ont créé une barrière comme le brise-lames pour la protection du navire ancré de poids de la grosse vague.

2.2.3 Sécurité Dans Les Eaux

Sur la base de carte de rainures marine délivrée par la marine militaire de la République Indonésienne, ministère de l'Hydro-océanographie qui a été publié en mai 2003, a montré que le canal de navigation existants en face de la Labuhan Amuk est un canal de navigation adéquat et un chenal de navigation de l'océan.

Développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo n'auront pas de problèmes avec les eaux profondes (détroit de Lombok), seule la réglementation et la supervision de la sécurité maritime doit être considéré, parce que le détroit de Lombok est très bien fréquentée par les navires pour traverser les océans et a déjà établi dans le droit international de la mer (UNCLOS 1982).

2.2.3.1 D'eaux Profondes

La profondeur de la mer est très influent sur la planification du port, les navires seront amarrés exiger la même profondeur de l'eau avec un draft of ship, plus une profondeur supplémentaire. De bathimetry carte de baie de Labuhan Amuk qui est publiée par Bakorsurtanal (Organe de coordination des enquêtes et de la cartographie nationales) et des mesures directement sur le site (bathimetry enquête) ont été observées profondeur d'eau suffisante pour satisfaire aux exigences de la profondeur de l'eau, la pente moyenne de la profondeur des eaux près de la côte,

à environ 10,67%, de sorte à trouver de la profondeur de l'eau plus que 10 metre du niveau de l'eau recul est d'environ 100 mètres de la plage.

2.2.3.2 Canal De Navigation

Canal de navigation est utilisé pour diriger le navire à entrer dans le port. Canal de navigation et le port devrait être relativement ealme sur l'influence des vagues et des courants qui sont prévus par la taille du plus grand navire qui ira dans le port. canal de navigation doivent être marqués avec des aides comme des bouées de navigation et feux de navigation pour guider Voyage dans le port par la voie de navigation, le navire sera de réduire la vitesse et s'est ensuite arrêté à la jetée.

2.2.3.3 Zone Anchorage

Zones *anchorages* doivent être les eaux calmes de l'essentiel des vagues et des courants océaniques, ont une profondeur suffisante, permettant le navire à quai et la montée et descendre les passagers ou le chargement et déchargement des marchandises peut être effectué en toute sécurité. D'outre le terrain de base (*sea bed*) de la zone de mouillage doit être suffisamment bonne pour résister à l'ancre de fixation de la bouée.

2.2.4 Réseau De Transport

L'aménagement du territoire régence de Karangasem déterminé par le Règlement Régence de Karangasem n ° 11/2000 avec un taux de couverturc total de 83 954 hectares. L'une des installations de l'aménagement du territoire Karangasem est le modèle de développement des systèmes d'infrastructure de transport, le développement du système de l'infrastructure de transport est eonstitué de l'évolution des transports maritimes et terrestres.

2.2.4.1 Développement Des Transports Terrestres

Développement du transport terrestre réalisé à l'amélioration du développement socio-économique des régence et la compréhension de la sécurité en conformité avec sa fonction :

- Routcs de primaire artère est une route de liaison entre les capitales provinciales
- Première collecteur de route est une route de liaison cntre le régence
- Secondaire Collecteur de route est une route reliant les village dans la régence

2.2.4.2 Développement Des Transports Maritimes

Développement du transport maritime est utilisé pour améliorer l'économie de la régence:

- Port de passage de Padangbai utilisées pour renforcer les relations économiques entre de régence, province de Nusa Tenggara Barat, et le district de Nusa Penida.
- Utiliser le service maximum le port de Tanah Ampo comme le port tourisme pour accroître le visites touristiques dans la régence.

2.2.5 Condition De La Jetée Existante

Basé sur les caractéristiques d'un navire de croisière qui ancré à Padangbai obtenu le plus grand navire est Queen Elisabeth II, appartenant à l'opérateur de croisières Cunard. Navire d'Elisabeth II a jamais quitté l'ancre a été enregistré 5 fois dans la zone de la régence, la dernière fois le 6 Novembre 2006. Les caractéristiques de navire comme suivantes :

Année de construction	: 1969
Longueur	: 293,5 mètres
Draft Loaded	: 9,94 mètres ~ 10 mètres
Dead wight	: 15 724 tonnes
Largeur	: 32,03 mètres
Nombre de passagers	: 1 762 passagers

Alors que le Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo est conçu avec le doigt type (finger type) avec une longueur de 350 m et une largeur de 24 m pour les bateaux de croisière jusqu'à 50 000 GT



Figure 2. Navires d'Queen Elizabeth 2



Figure 3. Trestle du terminal de bateaux de croisière de Tanah Ampo

Comme une forme de soutien du gouvernement, le gouvernement a construit une zone continentale (pour le terminal des passagers, des bureaux et parking), *causeway* d'une longueur de 50 mètres et une largeur de 8 mètres, les *trestles* avec une longueur 144 mètres et une largeur de 8 mètres et le *wharf* avec longueur 154 mètres et la largeur de 12 mètres.



III. L'IMPACT DU DEVELOPPEMENT DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO

Les activités développement et opérationnelles du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo peuvent avoir un impact, à la fois positifs et négatifs.

3.1 Impact Négatif Significatif

a. La baisse de la qualité de l'eau de mer

La diminution de la qualité de l'eau de mer provenant de la construction, à savoir le développement du port, le dragage et l'élimination des opérations de dragage. Tous trois de ces activités entraînerait une baisse de qualité d'eau de mer, en particulier croissant de la turbidité. Les activités portuaires de chargement et déchargement peuvent dégrader la qualité de l'eau de mer provenant principalement des déchets et olie.

b. Perturbation de la faune et la flore de l'eau

A partir de baisse de la qualité de l'eau et l'habitat dans le environ du projet pourrait menacer la durabilité de la pêche côtière dans la zone portuaire.

Matériel déversements lors de la construction du port, qui, lorsqu'il est tombé dans l'eau provoque une augmentation de la turbidité de l'eau. Les autres conséquences vont entraîner des perturbations de la pénétration de la lumière du soleil afin qu'il ne perturbe la vie de la flore et la faune de la mer.

c. Dommage aux récifs coralliens

Le développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo a un effet significatif sur le développement et la croissance des récifs coralliens. Les écosystèmes et les communautés des récifs coralliens (récifs coralliens) est l'écosystème ou de la communauté qui sont les plus vulnérables aux changements de l'environnement ou les pressions de l'écologie, de sorte que le développement portuaire est estimé à causer des impacts négatifs à la préservation des communautés des récifs coralliens dans la mer.

d. Perturbation de la zone sanctuaire et les valeurs culturelles

D'autres aspects qui nécessitent une attention à la gestion des impacts, à savoir l'impact négatif sur la zone ou le lieu sacrées et des valeurs culturels sont très sensibles au toucher,

car les activités dans les environs du projet il ya beaucoup de zones et édifices sacrés. Ces emplacements sont utilisé pour célébrer la cérémonie religieuse périodiquement, de sorte que la zone eaux est espace sacré.

e. **Perturbation de la sécurité et l'ordre**

Pendant le processus de développement du port, les résidents locaux préoccuper de l'arrivée de main-d'œuvre étrangère pour les activités de construction du port. Les plus grandes préoccupations des communautés locales en ce qui concerne les aspects de sécurité de l'environnement, et l'émergence de l'envie sociale.

f. **Perturbation des transports terrestres**

La construction de la jetée que beaucoup de matériel qui est transporté de la terre, de sorte que le sol augmente la densité du trafic. Bien que le transport des matériaux de construction se fait par étapes, conformément à la séquence de travail, la densité de la circulation sur les routes augmentera le fardeau qui est déjà chargé.

g. **Perturbations du transport maritime**

Au moment de la construction de la jetée permettra de réduire l'écart à l'entrée et à la sortie des navires dans les eaux, de sorte que de perturber le trafic maritime, comme les pêcheurs, les bateaux, du trafic des navires d'huile, surtout pendant la saison de grosses vagues et les plus bas marée. Les communautés affectées sont les communautés de pêche, les utilisateurs bateau à moteur et la compagnie pétrolière (PERTAMINA) et les personnes qui utilisent les services d'expédition.

3.2 **Impact Positif Significatif**

a. **Augmenter le revenu local**

L'activité de la circulation/opérationnel de navire et activités opérationnelles pour soutenir des opérations portuaires peuvent donner effet à l'augmentation du revenu local. Dans la phase opérationnelle du port, le nombre requis de licences déterminées par le gouvernement central et le gouvernement local, qui est une source de revenus pour les gouvernements locaux en plus d'autres sources telles que les taxes et accises.

b. **Accroître les possibilités de marché de l'emploi**

Activités de recrutement travailleur, la circulation ou opérationnel de navire, activité de chargement et le déchargement et activités opérationnelles pour soutenir des opérations portuaires peuvent ouvrir des possibilités d'emploi. Impact du suivi ci-dessus entraînera le développement de nouvelles entreprises liées à la satisfaction des besoins du travail, tels que les hôtels, restaurant et l'utilisation des moyens de transport.

c. **L'augmentation du nombre de visiteurs touristiques**

Avec le nouveau port est prévu d'augmenter l'industrie du tourisme à Bali en général.



IV. EVALUATION FINANCIERE ET ECONOMIQUE

Dans l'évaluation de l'impact économique de la développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo, une variété d'analyse qui peut être fait, comme :

4.1 Analyse Cousts-Avantages

Analyse coûts-avantages est un analyse pour caeleuler l'impact économique en ce qui concerne le coût de la construction, l'entretien et les opérations le port. Quatre facteurs sont considérés, à savoir:

a. Les avantages directs

Les prestations comprennent directes reçues par les utilisateurs de services tels que la réduction du temps de transport et les coûts.

b. Les avantages indirects

Comprend les avantages indirects reçus par les utilisateurs de services tels que le développement de nouvelles industries, augmenter la quantité de travail et l'augmentation des revenus.

c. Coût Direct

Les coûts directs supportés par les gestionnaires des ports dans le coût de la construction, l'entretien, opérationnel et administratif

d. Coût Indirect

Associés aux investissements publics qui pourraient survenir après la construction du port. D'une manière générale, il ya trois étapes à travers lesquelles d'analyser les coûts et les avantages du développement des ports, à savoir:

- 1) Estimer le coût d'acquisition des terrains, les coûts de construction, les coûts de fonctionnement et d'entretien.
- 2) Estimer les avantages découlant du port:

- Le bénéfice des services de navires amarrés
- Le bénéfice des services d'accostage
- Le bénéfice des services de balisage
- Le bénéfice des services de l'eau et le combustible
- Le bénéfice de diverses entreprises

3) En comparant les coûts de construction avec les avantages acquis

4.2 Faisabilité Economique

À savoir l'utilisation de développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo par rapport au coût de la construction. Pour voir dans quelle mesure la faisabilité économique de la construction de la jetée a utilisé types d'investissements que les critères suivants :

4.2.1 Analyse Financière De Développement Du Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo

Visant à connaître les avantages du développement du projet et la faisabilité du projet du point de vue de financière. L'analyse utilisée est le *Net Present Value (NPV)* et *Financial Internal Rate of Return (FIRR)*.

a. *Net Present Value (NPV)*

NPV est la différence la valeur actuelle entre des revenus et des dépenses (investissement). Si le valeur de NPV est positive, donc du projet que possible.

b. *Payback periode*

La période de retours sur investissement peuvent être détectés grâce à un certain nombre d'années nécessaires pour le retour sur investissement, la plus courte la période de remboursement, le projet peut être accepté.

c. *Financial Internal Rate of Return (FIRR)*

FIRR calculer le taux de rendement qui équilibre la valeur actualisée entre le revenu et de l'investissement. FIRR indique la faisabilité d'un projet. Si le FIRR dépasse la valeur des intérêts de l'emprunt pour financer le projet puis le projet est financièrement réalisable

autrement. En général, pour des projets de développement portuaire dans les pays en développement sont financés par des prêts bonifiés, généralement appelés possible que si le FIRR sur le dessus 3%-5%. Si le projet est réalisable (faisable) économiquement, mais pas financièrement possible, il est nécessaire d'examiner autres méthodes de financement pour réduire le fardeau financier pour le port de sorte que le projet est financièrement réalisable, par exemple par la fourniture d'une subvention du gouvernement pour le coût de construction d'infrastructures portuaires.

L'analyse de la faisabilité économique du développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo basé sur des indicateurs économiques de la NPV, payback period et FIRR sont comme suit:

Faisabilité financière	
FNPV	7 million de dollars
FIRR	24,68 %
Payback period	6 années

4.2.2 L'analyse Economique De Developpement Du Terminal De Bateaux De Croisiere De Tanah Ampo

Visant à vérifier la faisabilité d'un projet du point de vue de l'économie nationale. Cette analyse est utilisée pour comparer la priorité entre plusieurs projets. Généralement, utilisées de méthodes *Economy Internal Rate of Return (EIRR)*. Toutefois, cette méthode n'est pas définitive, car beaucoup de choses qui ne peuvent pas être calculés.

Dans les pays en développement, il est fort taux d'inflation, taux de change et les conditions du marché ne sont pas parfaits et le taux de chômage élevé a entraîné des distorsions de marché aussi élevée. C'est pourquoi cette analyse nécessite une correction des prix de la comptabilité économique.

Faisabilité économique de développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo	
ENPV	42 million de dollars
EIRR	31,06 %

V. PROJET DU TERMINAL DE BATEAUX DE CROISIERE DE TANAH AMPO DANS LE SCHEMA PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE (PPP)

Partenariat Public-Privé est un partenariat avec la division des risques entre le gouvernement et le secteur privé repose sur l'aspiration de partager et de générer des politiques publiques qui sont attendus. De ces deux déclarations, il semble que le schéma de coopération avec le Partenariat Public-Privé est une forme de la répartition du risque du gouvernement au secteur privé et aussi comme un moyen d'améliorer l'efficacité des crédits budgétaires du gouvernement et à mobiliser l'investissement privé comme une forme de participation.

La mise en œuvre des modes de coopération PPP sont capables de mobiliser des ressources financières pour l'investissement privé dans la fourniture d'infrastructures. Toutefois, le gouvernement a également ne pouvons rester silencieux. Le gouvernement joue encore un rôle dans ce processus en fournissant un soutien. L'un des paramètres ou facteurs qui déterminent la forme et la taille de l'appui du gouvernement pour la fourniture d'infrastructures est un risque. Cette affirmation est indiquée dans le Présidence Règlement n° 67/2005 sur la coopération entre le Gouvernement et les entités commerciales dans en fournissant l'infrastructure, ce règlement a dit que l'appui du gouvernement à l'entité commerciale en ce qui concerne les principes de gestion et de contrôle des risques financiers dans le budget et dépense national et le budget et dépense régional.

Suite à ces règles, alors Le Ministre des Finances comme gérant finances de l'Etat, Le Ministre des Finances a publié le règlement n° 38/PMK.OI/2006 concernant les guides de contrôle de l'exécution et la gestion des risques en matière disposition d'infrastructures qui prévoit que les types de risques qui doivent être organisées entre le gouvernement et l'entité commerciale est un risque politique, risque d'exécution du projet et le risque de la demande.

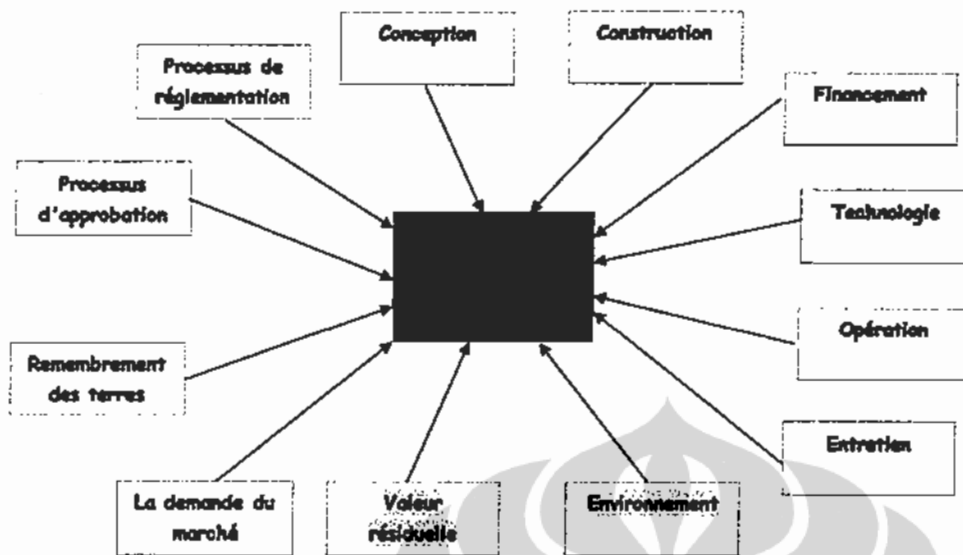


Figure 4. Graphique du projet sans en partager les risques

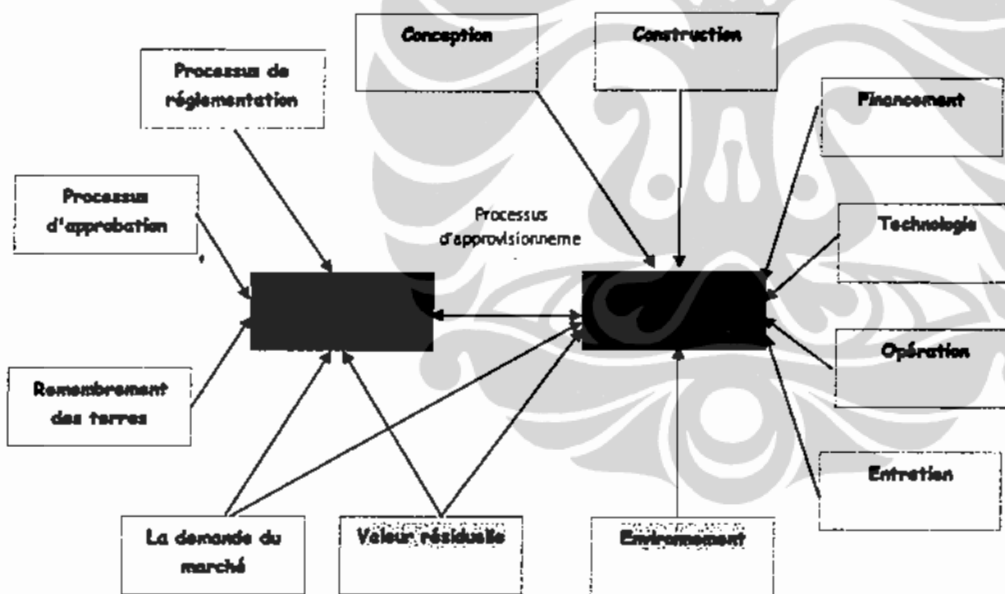


Figure 5. Graphique de la répartition des risques de développement de projet

5.1 Les Base Juridiques Pour Le Partenariat Public- Prive

Une façon pour le gouvernement à augmenter la participation privée dans la fourniture d'infrastructures est par des réformes réglementaires dans les infrastructures, à savoir:

a. La Loi n° 25/2007 sur le capital investissement

Cette Loi couvre tous les activités d'investissements directs dans tous les secteurs. Cette Loi garantit également l'égalité de traitement dans le cadre de l'investissement en capital. En outre, cette loi, a ordonné le Gouvernement pour améliorer la coordination entre les organismes gouvernementaux et de la Banque d'Indonésie, et entre les organismes gouvernements central et les gouvernements locaux. La coordination avec les gouvernements locaux devraient être en ligne avec l'esprit de l'autonomie régionale. Le gouvernement local en collaboration avec les organismes ou institutions, tant privées que publiques, doivent être plus autonomes, tant dans le développement de possibilités d'investissement dans les régions et la coordination des services de promotion et d'investissement. L'autonomie du gouvernement local pour exécuter et gérer leurs propres pour la conduite des opérations d'investissement en vertu des principes de l'autonomie régionale et le devoir d'assistance ou de déconcentration. Par conséquent, l'amélioration de la coordination institutionnelle doit être mesurée à partir de la vitesse de livraison des licences et des facilités d'investissement avec un coût compétitif.

b. La Loi n° 17/2008 sur Navigation

En 2008, le secteur des navigation a participé dans des changements de la régulation dans le domaine de l'infrastructure port de maritime par la promulgation de la Loi n° 17/2008 sur Navigation.

Contexte de la promulgation de la Loi n° 17/2008 sur Navigation a aboli le monopole de l'administration du port, alors il existe une concurrence et une efficacité accrue à l'échelle nationale. La Loi visant à séparer le rôle de régulateur et d'opérateur, et aussi organiser les changements de gestion d'infrastructure. Des pouvoirs qui ne sont plus dans le gouvernement et ne sont plus monopolisés par les entreprises d'État, donc la fourniture d'infrastructures est ouverte à toutes les entreprises d'État et entreprises privées. Cela est également conforme à l'esprit de l'autonomie régionale, ce qui signifie que des gouvernements locaux a l'autorité à développer le port. Le gouvernement local et central peut fournir l'occasion pour les investisseurs à investir dans les zones portuaires.

En vertu de cette nouvelle règle, il existe une séparation claire entre les autorités portuaires pour port commerciales et l'unité du port pour les ports non-commerciaux. Cette loi stipule

également que de l'activité de la disposition et / ou de services portuaires menée par l'Agence Port Entreprise est basé sur des concessions ou d'autres formes de l'autorité portuaire, tel que décrit dans l'accord. Ainsi, il sera libre concurrence dans la gestion des ports par les opérateurs unique pour les opérateurs multi, si on peut espérer de créer de meilleurs services et efficace.

c. Règlement du Gouvernement n° 61/2009 sur Port de Maritime.

Le règlement est un produit dérivé de la Loi n° 17/2008 sur Navigation qui régler la gestion du port.

d. Règlement du Gouvernement n° 7/1998 sur le Partenariat Public-Privé dans le développement et la gestion des infrastructures.

Décret présidentiel N° 7/1998, qui donne essentiellement l'occasion de participer entreprise privées au développement du secteur des infrastructures, cependant, la réalité privé ne peut pas jouer beaucoup et exerce limitée nomination directe, de sorte que la possibilité de mener la collusion, la corruption et le népotisme.

Pour surmonter ces choses, le gouvernement forment une institution qui est chargée de coordonner l'accélération de la fourniture d'infrastructures tel que décrit dans le décret présidentiel. N° 81/2005 sur le Comité pour l'accélération de l'infrastructure à disposition, qui est renforcée par le décret présidentiel n° 42/2005.

Pour aligner les obstacles mentionnés ci-dessus, donc émis le décret présidentiel n° 67/2005, qui exige essentiellement une vente aux enchères ouverte sur la mise en œuvre de l'infrastructure et le soutien de risque du gouvernement.

e. Décret Présidentiel n° 67/2005 sur La Cooperation du gouvernement avec l'entité commerciale dans la fourniture des infrastructures

Pour assurer l'appui du gouvernement sont efficacee, effieient, transparent, responsable et capable deresponsabilité, puis dans le Décret Présidentiel n° 67/2005, le gouvernement s'est déclaré prêt à fournir un appui financier à la Partenariat Public-Privé en affirmant que ce soutien doit suivre les principes de gestion des risques et d'atténuation et de dans le cadre du

budget de l'État et des budgets de gouvernement local. Fourniture d'un appui financier aux projets d'infrastructure destinés à attirer le secteur privé prêts à investir dans projets d'infrastructure qui ont une faible valeur profitabilitas et / ou un risque important. En fournissant ce soutien peut être utilisé comme un outil par les gouvernements pour assurer la mise en œuvre et les opérations au cours de la période de concession.

5.2 Relation Entre Les Organisation Dans Le Port d'Administration

5.2.1 Port d'Administration Sans Partenariat Public-Privé

Conformément à la Loi 17/2008 sur Navigation, les port public être distingués selon son organisateurs sont :

a. Unité opérateur portuaire

Unité opérateur portuaire est une institution gouvernementale dans le port comme les autorités qui exercent des fonctions de gestion, de régulation, le contrôle des activités portuaires et la prestation de services portuaires vers le port qui n'a pas été cultivées commercialement.

Selon le Décret de Ministre des Transports n° 35/1993, il y a 544 ports publics sont exploités et gérés par l'Unité opérateur portuaire. Ce nombre continue d'augmenter avec la construction du nouveau port en vue de soutenir de traditionnel transport maritime. Les ports sont essentiellement destinés à stimuler et à encourager l'économie locale, l'ouverture à l'isolement et de renforcer l'administration publique en plus des facteurs sociaux, politiques, et de la sécurité de la défense.

b. Port Autorité

Port Autorité est une institution gouvernementale dans le port que les autorités eomme les autorités qui exercent des fonctions de gestion, de régulation, le eontrôle des activités portuaires qui sont commercialement cultivé. Port agit également en tant que représentant du gouvernement d'accorder des concessions ou toute autre forme d'entreprises de port à exereer des activités eommeeriales dans le port eomme indiqué dans le contrat.

5.2.2 Port d'Administration Dans Le Schema Partenariat Public-Prive

Projets de coopération du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo sont proposés en deux options, à savoir:

- a. Modalités fondées sur la bail avec l'hypothèse que le gouvernement va construire toutes les installations prévues.

Contrat de bail est un accord, par lequel secteur privé louer à bail un système d'infrastructures, d'installations ou équipements du gouvernement. Privé fonctionner le système et de vendre à des clients et d'attirer le coût du service. Les parties privées payer un loyer au gouvernement à un prix supérieur au coût d'acquisition et de financement de l'actif loué. L'accord est offert pour ce projet est au cours de 30 ans. Les risques commerciaux sont dans le secteur privé, alors que la plupart des risques financiers est du côté du gouvernement. Pour les investissements de capitaux sont la responsabilité du gouvernement. En outre, le travail est géré par des organismes privés ou détachés par le gouvernement.

- b. Les entreprises privés de poursuivre le développement en accord avec le gouvernement qui a été préparé par le mécanisme de la construction, l'utilisation et le transfert (*Build Operate Transfer - BOT*).

Cette coopération a débuté lorsque le gouvernement et les parties privées ont convenu que les parties privées fournira des services en construisant une nouvelle installation (ou d'améliorer ou de rénover des installations existantes), avec ses propres frais, les moyens, et ensuite gérer l'installation pendant la durée de l'accord et à la fin de la période ces installations et les installations transférés au gouvernement. Les revenus obtenus par des parties privées de vendre les produits fabriqués par les services de l'installation au cours de la période de concession, conformément aux engagements entre parties privées avec des organismes gouvernementaux. Le risque commercial sont dans le gouvernement, tandis que les risques financiers sont dans le secteur privé.

Tant que tout se passe comme prévu, puis toutes les parties concernées, directement ou indirectement bénéficiera par le projet BOT.

5.2.2.1 Les Avantages BOT

Pour le gouvernement réduira le dépense sur le budget de l'État / budget de gouvernement local ou des prêts étrangers, transfert de risque construction, le financement et l'exploitation du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo vers le secteur privé. Le gouvernement peut donner satisfaction aux gens qui sont dans les *hinterland* et aussi à Bali dans la société en général. Le gouvernement entend également obtenir les bâtiments du terminal et d'autres installations de Tanah Ampo à la fin de la période de concession et se produira à partir du promoteur du transfert de technologie vers le principal promoteur de la participation à l'opération au cours de la période de concession. Les gouvernements peuvent créer de nouveaux emplois.

Pour les investisseurs, le projet BOT présentera des opportunités et une chance d'entrer dans le domaine des secteur public. Les investisseurs peuvent faire des affaires l'expansion des entreprises qui a des perspectives et peuvent profiter des terrains stratégiques que sont détenues par le gouvernement.

5.2.2.2 Les Perte

Pour le gouvernement, ce projet consiste à donner le monopole et l'a remis au secteur privé. Cela signifie aussi la libération d'une source de revenus potentiels, libérant un des droits de la gestion stratégique de l'actif dans une période spécifique.

Pour les investisseurs, ces projets généralement ont un grand risque, puis ils doivent calculer tous les facteurs attentivement et prudent. La possibilité également des difficultés dans le financement parce que les banques seront également déterminer si le projet est bancable ou non. Outre, l'utilisation de la notion de projets BOT ont une structure très complexe et nécessite du temps, d'argent, de la patience, les techniques de négociation afin que pourrait être accompli bien.

Il existe trois principaux problèmes liés dans le schéma de BOT, à savoir y-a-t-il d'expérience de développeur ou pas et de capitaux d'investisseurs, la capacité du gouvernement à fournir l'appui nécessaire et travailler bien ou pas la structure financière des entreprises.

5.2.2.3 Diagramme

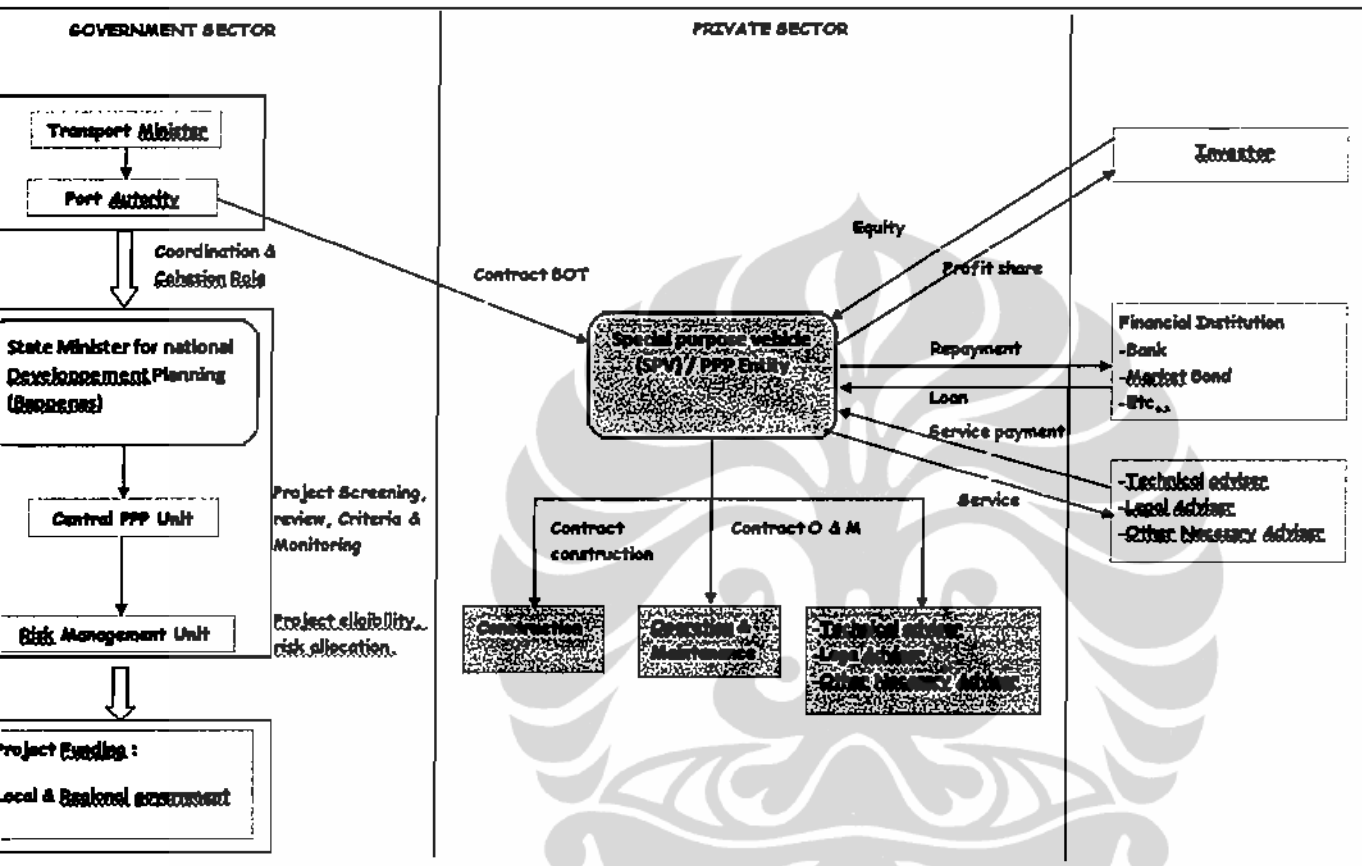


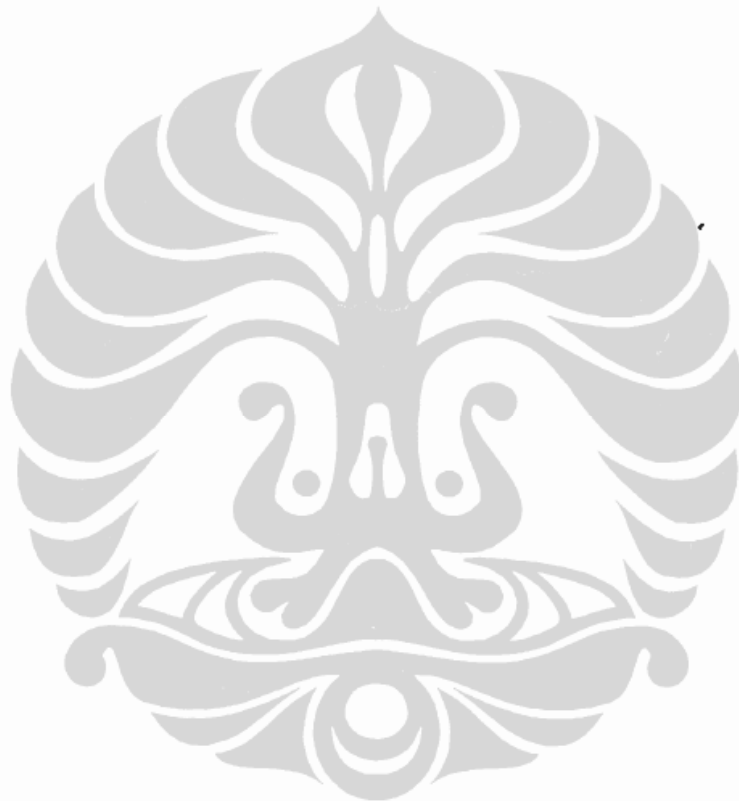
Figure 6. Diagramme relation entre les acteurs dans le schéma PPP

a. Fonctions du secteur gouvernement

- Satisfaire l'intérêt public contre le développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo.
- Le propriétaire des projets d'infrastructure publique
- Pour mettre le projet en propriété publique après la fin du contrat avec des parties privées.
- Pour s'assurer que le projet sera bien géré pour l'intérêt public
- Mettre en œuvre le transfert de risque du secteur public au secteur privé

b. Fonctions du secteur privé

- Mettre en œuvre la plupart des fonctions du gouvernement d'exploiter le port pendant un certain temps
- Recevoir une compensation pour l'exécution de ces fonctions, que ce soit directement ou indirectement.
- Responsable des risques qui découlent de la mise en œuvre de ces fonctions
- Installations du gouvernement, des terres ou d'autres actifs peuvent être utilisés par des parties privées pendant la durée du contrat.



VI. CONCLUSION

1. Développement du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo est un projet stratégique du gouvernement dans le but d'améliorer l'industrie du tourisme international pour que le projet devrait donner un effet positif dans le renforcement de la croissance économique dans la regence Karangasem en particulier et à la province de Bali en général.
2. La forme de partenariat public-privé est une façon pour le gouvernement à répondre aux besoins de développement des infrastructures du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo et aussi les efforts du gouvernement afin de parvenir à la bonne gouvernance en soumettant la partie de la responsabilité du gouvernement à les parties qui sont considérés comme les plus capables de mettre en œuvre. Mais, pour attirer les parties privées, le projet de partenariat public-privé doit être le projet techniquement faisable, économiquement faisable et financièrement faisable. Du calcul de l'évaluation économique et financière a montré les résultats suivants :

Financial feasibility	
FNPV	7 million de dollars
FIRR	24,68 %
Payback period	6 years
Economic feasibility	
ENPV	42 million de dollars
EIRR	31,06 %

Ces données indiquent que ce projet est très bon à faire et il est prévu que le secteur privé participent à la construction et l'exploitation du Terminal de Bateaux de Croisière de Tanah Ampo. D'autres efforts du gouvernement pour accroître l'intérêt dans le secteur privé à investir dans ce projet est de fournir l'appui du gouvernement sous la forme d'investissements directs dans certaines parties de bâtiments tels que l'acquisition de terrains, les routes d'accès et de plusieurs segments du *trestle* et de la jetée (*wharf*). En outre, le gouvernement a également apporté un appui politique en édictant des règles qui servent à assurer la durabilité du partenariat public-privé (PPP).

BIBLIOGRAPHIE

Budi Santoso, SH,MS, Aspects juridiques du financement des projets d'infrastructure avec le modèle BOT, Genta Press, 2008

Directorate Port and Dredging, Directorate General Sea Transportation, Validation of design Tanah Ampo Port Development, Jakarta, 2007

E.R Yescombe, Principles of Project Finance, Academic Press, 2002

Gouvernement de la Régence de Karangasem, Rapport final, L'étude de Faisabilité du Développement du Port Tourisme à Tanah Ampo.

Loi de République d'Indonésie n° 17/2008 sur navigation (Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran)

Règlement du gouvernement République d'Indonésie n° 61/2009 sur port de maritime (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan)

Site officiel de province de Bali: <http://www.baliprov.go.id/>

Site officiel de régence de Karangasem : <http://www.karangasemkab.go.id/>

State Ministry of National Development Planning/National Development Planning Agency, Public-Private Partnerships : Infrastructure Projects In Indonesia, 2009, Jakarta.