

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan desain pengembangan Terminal Peti Kemas Pelabuhan Panjang Bandar Lampung, pada Bab V ini penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut

1. Terminal peti kemas merupakan salah satu fasilitas pelabuhan khusus untuk menangani muatan barang yang dimasukkan dalam peti kemas atau *container*, terminal peti kemas adalah tempat penampungan sementara sebelum pengiriman peti kemas tersebut dan merupakan tempat untuk pemindahan muatan diantara sistem pengangkutan yang berbeda yaitu dari angkutan darat ke angkutan laut dan juga sebaliknya.
2. Sesuai dengan studi tinjau ulang *master plan*, desain pengembangan ini mengacu pada perluasan lahan untuk lapangan penumpukan dengan memanfaatkan fasilitas yang ada.
3. Konsep peletakan bangunan *container freight station (CFS)* yang tidak dirombak dan peletakan lapangan penumpukan yang dibeda-bedakan untuk mempermudah baik dari segi pelayanan dan pengelolaan peti kemas atau *container*.
4. Pengaturan arus lalu lintas truk, *trailer/chassis* yang mengangkut peti kemas baik masuk/keluar terminal maupun dari/ke kapal secara

terkoordinasi dengan baik dapat mempelancar kegiatan atau kinerja terminal.

5. Untuk memberikan kenyamanan para pekerja dan sopir kendaraan di terminal peti kemas, disediakan atau fasilitas seperti tempat peristirahatan, ibadah dan kantin agar disaat menunggu atau terjadi antrian maupun jam istirahat, para pekerja atau sopir kendaraan tidak perlu keluar dari areal terminal.
6. Sebagai terminal yang dengan peralatan yang berbahaya (dalam hal ini kebakaran) dan membuat terjadinya polusi, maka di rencanakan pula titik titik sumber air (hidran) dan juga konsep ramah lingkungan artinya untuk daerah yang tidak terpakai atau daerah lahan sempit seperti dipinggir pagar terminal ditanami pepohonan (untuk penghijauan).

5.2. SARAN

Berdasarkan uraian di atas, penulis memberikan saran sebagai berikut

1. Agar pelayanan atau penanganan peti kemas dapat berjalan sesuai dengan rencana yang berhubungan dengan pengembangan lahan lapangan penumpukan/container yard, maka penyediaan sarana dan prasarana di terminal peti kemas harus ditingkatkan/diperbanyak. Karena diperlukan anggaran yang mahal atau banyak untuk peningkatan sarana dan prasarana, maka perusahaan tidak harus memakai anggaran belanja tetapi perusahaan dapat melakukan kerjasama dengan instansi lain untuk mencapai hal ini. Sehingga penangan peti kemas dapat berjalan dengan baik karena adanya sarana dan prasarana yang memadai.

2. Penggunaan teknologi (komputer) yang diterapkan oleh perusahaan didalam penanganan peti kemas, hendaknya lebih direalisasikan kepada seluruh jajaran sumber daya manusia yang terkait didalamnya. Kemampuan dari masing-masing individu sumber daya manusia harus lebih diasah dengan berbagai macam pelatihan dan bimbingan secara berkelanjutan.
3. Hendaknya segala fasilitas dan sarana yang tersedia pada terminal peti kemas tersebut dipergunakan lebih optimal, demikian juga dengan tenaga-tenaga yang tersedia.

Setelah penulis melaksanakan dan mendalami penulisan Tugas Akhir ini, penulis masih merasakan banyaknya kekurangan dan banyak hal yang masih belum dapat penulis jabarkan secara detail. Penulis mengharapkan adanya masukan dan saran dari para penyimak dari Tugas Akhir ini. Atas segala saran dan masukan yang telah maupun akan diberikan kepada penulis, penulis mengucapkan beribu-ribu terima kasih.

DAFTAR PUSTAKA

Departemen Perhubungan, Dirjen Perhubungan Laut, Dirjen Pelabuhan dan Pengerukan, 2000, *Pedoman Pembangunan Pelabuhan (Terjemahan dari Port Development, UNCTD)*, Japan Internasional Cooperation Agency, Jakarta.

Effendi, Sanusi., 1996, "Pelabuhan Panjang Resmi Sebagai Pelabuhan Kontainer", *Bandar Jakarta*, vol. 9, pp.02.

Frankel, Ernst G., 1987, *Port Planning and Development*, John Wiley & Sons, New York.

Hay, William W., 1961, *An Introduction To Transportation Engineering*, John Wiley & Sons, New York

Morlok, Edward K., 1985, *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transpotasi*, Erlangga, Bandung.

Nasution, H.M.N., 1996, *Manajemen Transpotasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta

PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II, 1995, *Pelabuhan Panjang (Port of Panjang)*, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Panjang, Bandar Lampung.

Rencana Kota Madya Bandar Lampung, 1983, *Rencana Induk Kota Bandar Lampung 1983-2004*, Pemerintah Kotamadya Tingkat II, Bandar Lampung.

Sastroatmojo, Soedarpo., 1997, "Pengusahaan & Pengoperasian Sistem Kontainer", *disampaikan pada Seminar Peranan Pelayaran Nasional dalam Era Globalisasi*, Jakarta.

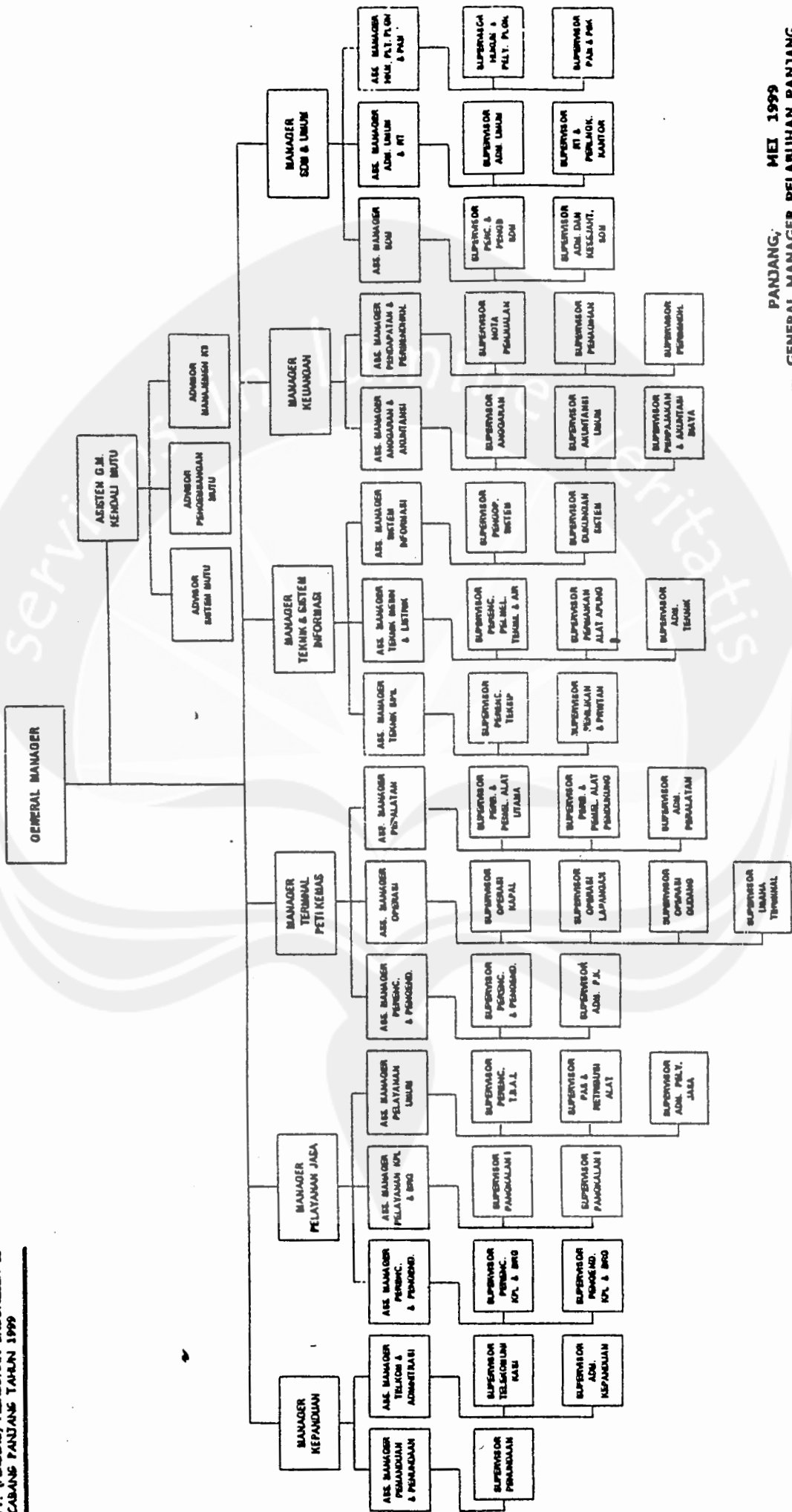
Sundoga, Madha Aprius., 2000, "Prosedu Penanganan Muatan Peti Kemas Dalam Rangka Melancarkan Arus Barang Pada PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Panjang", *Laporan Proposal Data Akademi Maritim Suaka Bahari Cirebon*, Cirebon.

Triatmodjo, Bambang., 1996, *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta.

LAMPIRAN

- Lampiran 1 Struktur Organisasi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II
Cabang Panjang
- Lampiran 2 Rencana Pengembangan Jangka Pendek (1993-1997)
- Lampiran 3 Rencana Pengembangan Jangka Panjang (1998-2002)
- Lampiran 4 Rencana Pengembangan Jangka Pendek (1999-2001)
Studi Ulang *Master Plan* Pelabuhan Panjang
- Lampiran 5 Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri
Perhubungan tentang Batas-Batas Daerah Lingkungan dan
Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Panjang
- Lampiran 6 Grafik Perencanaan

**STRUKTUR ORGANISASI
PT. (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA II
CABANG PANJANG TAHUN 1999**



PANDANG, MEI 1999
GENERAL MANAGER PELABUHAN PANJANG

Abdullah
DR. ABDULHAQ HUNAWAS
NIPP. 248035064

Short Term Development Plan (1993 - 1997)

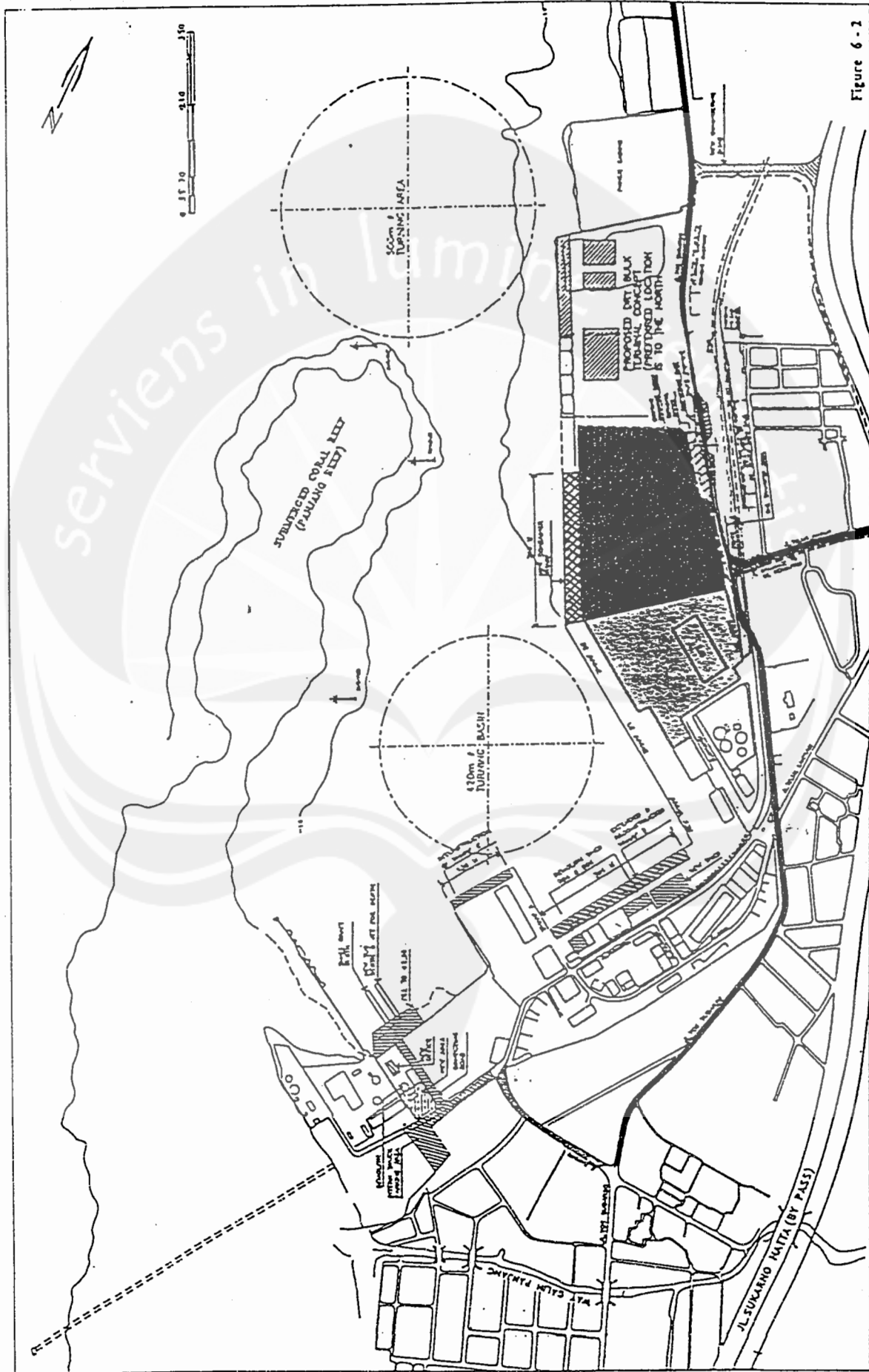
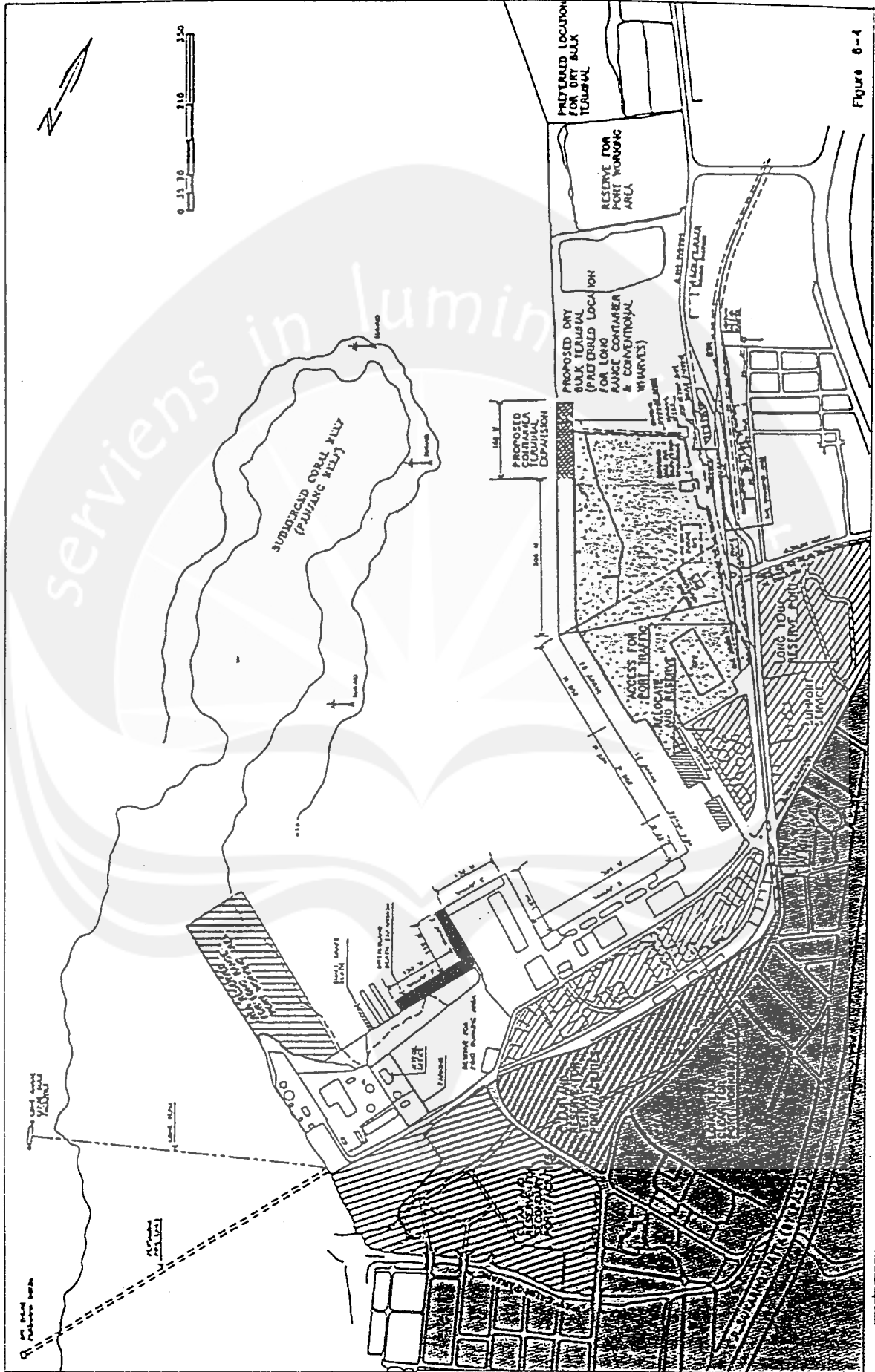


Figure 6-2

- 1 PEMBIANGANAN DERMAGA PETIKEMAS 300 M²
- 2 PERBAIKAN BERAT DERMAGA B & C, PENUTUPAN GAP DERMAGA B
- 3 JALAN BARU YOS SUDARSO & JALAN TEMBUS KE JL. SOEKARNO HATTA
- 4 PEMBIANGANAN CONTAINER YARD
- 5 CONTAINER YARD YANG SEKARANG

Long Term Development Plan (1998 - 2002)







DAERAH CADANGAN PENGEMBANGAN PELABUHAN
CONTAINER YARD

PENGEMBANGAN DERMAGA PETIKEMAS
PENGEMBANGAN DERMAGA ANTAR PULAU



BENCANA JANGKA PENDEK
(1999 - 2001)

	Pembangunan terminal curah kering bekerjasama dengan PT. ISAU, panjang dermaga 300 m.
	Perbaikan berat dermaga B 300 m.
	Perkerasan lapangan pemukiman pemukiman (CY) 2,5 Ha dan pembangunan kastor TPK.
	Pemataan lapangan penampungan di belakang dermaga D.



PEMERUSA :
PT. IPERSERO PELABUHAN INDONESIA II

PELAKSANA :
PT. RADITIA PUSPITA SNELLINDO

PENERJAN :
STUDI TINJAU ULANG MASTER PLAN PELABUHAN PANJANG

MANA SANGGA :
BENCANA PENGEMBANGAN JANGKA PENDEK TAHUN 1999 - 2001



DEPARTEMEN DALAM NEGERI
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI DALAM NEGERI DAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : 63 TAHUN 1987

NOMOR : KM 154/AL 106/PHB-87

TENTANG

BATAS-BATAS DAERAH LINGKUNGAN KERJA
DAN DAERAH LINGKUNGAN KEPENTINGAN

PELABUHAN PANJANG



KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI DALAM NEGERI DAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR 63 TAHUN 1987
NOMOR KM 154/AL 106/PHB-87

TENTANG

BATAS-BATAS DAERAH LINGKUNGAN KERJA DAN DAERAH LINGKUNGAN
KEPENTINGAN PELABUHAN PANJANG

MENTERI DALAM NEGERI DAN MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang :
- a. bahwa sebagai pelaksanaan Keputusan Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan Nomor ~~191 Tahun 1969~~ tanggal 27 Desember 1969 tentang Penyediaan dan Penggunaan Tanah Untuk Keperluan Pelabuhan, perlu menetapkan batas-batas daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan Panjang;
 - b. bahwa sesuai dengan rencana induk pelabuhan dan keselamatan pelayaran, perlu menetapkan batas-batas daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan Panjang;
 1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaran Negara Tahun 1960 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2043);
 2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah (Lembaran Negara Tahun 1974 Nomor 38, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3037);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1961 tentang Pendaftaran Tanah (Lembaran Negara Tahun 1961 Nomor 28, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2171);
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhanan (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3251), sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985 (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3290);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1985 tentang Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan 11 (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 8);
 6. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;

/ 7. Keputusan

7. Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Pelabuhan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1987;
8. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 9 Tahun 1966 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Pengusahaan atas Tanah Negara dan Ketentuan-ketentuan tentang Kebijakan selanjutnya;
9. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1973 tentang Ketentuan-ketentuan Tata Cara Permohonan Hak Atas Tanah;
10. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 tentang Ketentuan-ketentuan mengenai Penyediaan dan Pemberian Tanah untuk Keperluan Perusahaan;
11. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 1977 tentang Tata Cara Permohonan dan Penyelesaian Pemberian Hak Atas Bagian-bagian Tanah Hak Pengelolaan serta Pendaftarananya;
12. Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan Nomor 191 Tahun 1969 tanggal 27 Desember 1969, tentang Penyediaan dan Penggunaan Tanah Untuk Keperluan Pelabuhan: SK. 83/0/1969

Memperhatikan : Surat Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Lampung Nomor Ag.100/4085/DA/84 tanggal 8 November 1984 dan Nomor 5936/1908/DA/85 tanggal 18 Juni 1985 perihal Penetapan Batas Pelabuhan Panjang

M E M U T U S K A N

Menetapkan : KEPUTUSAN BERSAMA MENTERI DALAM NEGERI DAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG BATAS-BATAS DAERAH LINGKUNGAN KERJA DAN DAERAH LINGKUNGAN KEPENTINGAN PELABUHAN PANJANG.

Pertama : Batas-batas daerah lingkungan kerja Pelabuhan Panjang adalah sebagai berikut :

1. a. Batas Perairan Pelabuhan

Garis yang dimulai dari titik TP I di tepi Pantai Kuningit/ Teluk Betung pada koordinat $05^{\circ} - 25' - 53''$ LS, $105^{\circ} - 16' - 48''$ BT

menuju ke arah Selatan ke titik TP II pada koordinat $05^{\circ} - 31' - 16''$ LS, kemudian ditarik garis lurus ke $105^{\circ} - 16' - 48''$ BT

arah Timur sampai ke titik TP III di daerah perbatasan Kotamadya Bandar Lampung pada koordinat

$05^{\circ} - 31' - 16''$ LS, selanjutnya menyusur sepanjang $105^{\circ} - 20' - 49''$ BT

pantai menuju kembali ke titik TP I.

- b. Batas perairan ini yang luasnya + 3.953,49 Ha tertera pada gambar (peta) yang merupakan lampiran yang tidak terpisahkan dalam Keputusan Bersama ini.

/ 2. Batas

2. Batas Daratan

a. Batas Daerah Lingkungan Kerja.

1) Batas Daerah Lingkungan Kerja yang luasnya 72,1930 Ha dimulai dari titik T1 pada koordinat $05^{\circ} - 27' - 40''$ LS di Seberang Sional $105^{\circ} - 18' - 46,4''$ BT

Panjang menuju titik T2 pada koordinat $05^{\circ} - 27' - 35,67''$ LS di tepi barat Jl. Soe $105^{\circ} - 18' - 53,6''$ BT

karno-Hatta menuju titik T3 pada koordinat $05^{\circ} - 27' - 59,18''$ LS di ujung utara Jalan $105^{\circ} - 19' - 12,5''$ BT

Transmigrasi, menyusur tepi barat jalan tersebut menuju titik T4 pada koordinat $05^{\circ} - 28' - 14,52''$ LS pada titik potong per $105^{\circ} - 19' - 12,97''$ BT

temuan sisi barat Jalan Yos Sudarso menuju tembok luar pagar ringbewaking pelabuhan menyuri pagar tersebut menuju titik-titik T5 pada koordinat $05^{\circ} - 28' - 21,64''$ LS, T6 pada $105^{\circ} - 19' - 15,62''$ BT

koordinat $05^{\circ} - 28' - 33,28''$ LS, T7 pada $105^{\circ} - 19' - 13,91''$ BT

koordinat $05^{\circ} - 28' - 36,72''$ LS pada $105^{\circ} - 19' - 15,94''$ BT

pilar barat Pos Sembilan, menyusur tembok menuju titik T8 pada koordinat

$05^{\circ} - 28' - 42,6''$ LS, T8A pada koordinat $105^{\circ} - 19' - 3,44''$ BT

$05^{\circ} - 28' - 42,69''$ LS, T9 pada koordinat $105^{\circ} - 19' - 03,42''$ BT

$05^{\circ} - 28' - 43,58''$ LS, T10 pada koordinat $105^{\circ} - 19' - 5,31''$ BT

$05^{\circ} - 28' - 45,37''$ LS, $105^{\circ} - 19' - 5,63''$ BT

4

T11 pada koordinat $\frac{05^{\circ} - 28' - 46,34'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 5,61'' \text{ BT}}$, se-

lanjutnya menyusur Jalan Gang Jeruk Kampung Ba-
ru II ke T11A pada koordinat $\frac{05^{\circ} - 28' - 46,53'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 09,30'' \text{ BT}}$

menuju titik T12 pada koordinat

$\frac{05^{\circ} - 28' - 48,32'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 10,62'' \text{ BT}}$ pada sudut utara/ timur

jembatan Jalan Selat Sunda, menyusur Sisi Timur
Jalan Selat Sunda ke titik T12A pada koordinat

$\frac{05^{\circ} - 29' - 01,30'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 17,22'' \text{ BT}}$, T12B pada koordinat

$\frac{05^{\circ} - 29' - 01,14'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 17,38'' \text{ BT}}$, menyusur sisi barat te-

pi Jalan Selat Sunda menuju titik T13 pada koo-
rdinat $\frac{05^{\circ} - 29' - 6,57'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 20,76'' \text{ BT}}$, titik T13A pada

koordinat $\frac{05^{\circ} - 29' - 06,53'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 20,97'' \text{ BT}}$ menyusur te-

pi selatan Jalan Baruna Jaya (kandang babi) sisi
utara lapangan Baruna Ria menuju titik T14 pada
koordinat $\frac{05^{\circ} - 29' - 2,11'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 27,31'' \text{ BT}}$, menuju titik -

T15 pada koordinat $\frac{05^{\circ} - 29' - 1,3'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 28,48'' \text{ BT}}$ menyusu-

sur Jalan Soekarno-Hatta menuju titik T14A pada
koordinat $\frac{05^{\circ} - 29' - 16'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 30,28'' \text{ BT}}$ terus ke titik

T14B pada koordinat $\frac{05^{\circ} - 29' - 32,73'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 30,77'' \text{ BT}}$.

dan terus menuju titik T17B pada koordinat

$\frac{05^{\circ} - 29' - 32,73'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 28'' \text{ BT}}$, selanjutnya menyusur -

pancain ke arah Utara membentuk polygon tertutup
melalui titik T17C menuju titik T1.

5

- 2) Daerah Lingkungan Kerja yang luasnya \pm 9,62 Ha dimulai dari titik T14 C pada koordinat -
 $\frac{05^{\circ} - 29' - 51,10'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 32,57'' \text{ BT}}$ menyusur arah Selatan tapi Barat Jalan Soekarno-Hatta menuju titik T16 pada koordinat $\frac{05^{\circ} - 30' - 07,18'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 38,61'' \text{ BT}}$ dan menuju ke titik T17 pada koordinat -
 $\frac{05^{\circ} - 30' - 08,97'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 30,29'' \text{ BT}}$, selanjutnya menyusur pantai ke arah Utara membentuk polygon tertutup pada titik T17A pada koordinat -
 $\frac{05^{\circ} - 29' - 52,08'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 27,51'' \text{ BT}}$ dan kemudian menuju titik T14 C.

- b. Batas daratan sebagaimana diuraikan dalam peta yang telah disetujui oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Lampung merupakan Lampiran yang tidak terpisahkan dengan Keputusan Bersama ini dengan ketentuan bahwa luas keseluruhannya daerah lingkungan kerja daratan \pm 81,8130 Ha.

DUA

- a. Batas Daerah Lingkungan Kepentingan adalah sebagaimana yang telah disetujui oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Lampung yang luasnya \pm 70,16 Ha dimulai dari titik T3 dengan koordinat $\frac{05^{\circ} - 27' - 59,18'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 12,5'' \text{ BT}}$ pada titik sudut pertemuan tepi Jalan Soekarno-Hatta dan Jalan Transmigrasi menuju titik T4 menuju dan menyusur pagar batas ringbewaking ke titik T5, T6, T7, T8, T8A, T9, T10, T11, T11A, T12, T12A, T12B, T13, T13A, T14 menyeberang jalan menuju titik T15 pada koordinat $\frac{05^{\circ} - 29' - 1,3'' \text{ LS}}{105^{\circ} - 19' - 22,45'' \text{ BT}}$ pada tepi Barat Jalan Soekarno-Hatta, menyusur ke arah Utara membentuk polygon tertutup pada titik T3.
- b. Batas Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan ini tertera pada gambar (peta) yang merupakan lampiran yang tidak terpisahkan dengan Keputusan Bersama ini.

/ KETIGA

- KE-TIGA : 1. Areal tanah merupakan daerah lingkungan kerja pelabuhan akan diberikan dengan Hak Pengelolaan kepada Departemen Perhubungan atau instansi yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan. Untuk pemberian Hak Pengelolaan sampai dengan perolehan sertifikatnya diselesaikan menurut tata cara berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Hak Pengelolaan tersebut butir 1 di atas memberi wewenang kepada Menteri Perhubungan untuk :
- a. merencanakan peruntukan dan penggunaan tanah yang bersangkutan;
 - b. menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan usahanya;
 - c. menyerahkan bagian-bagian dari pada tanah itu kepada pihak ketiga menurut persyaratan yang ditentukan oleh Menteri Perhubungan atau pejabat yang ditunjuk, yang meliputi segi-segi peruntukan, jangka waktu dan keuangannya, dengan ketentuan bahwa pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga tersebut dilakukan oleh pejabat Agraria yang berwenang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
 - d. memberikan izin bangunan kepada pihak ketiga dengan memperhatikan saran dari Pemerintah Kotamadya Bandar Lampung.
- KE-EMPAT : Setiap bangunan yang dibangun di daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang akan mempengaruhi kelestarian lingkungan pendangkalan kolam pelabuhan, alur pelayaran dan kepentingan keamanan pelayaran, navigasi, wajib diadakan pertimbangan/persetujuan terlebih dahulu dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam hal ini Direksi PERUM Pelabuhan II.
- KELIMA : 1. Dengan ditetapkannya batas-batas Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Panjang yang baru sebagaimana dimaksud dalam diktum PERTAMA dan KEDUA, maka batas-batas yang ditetapkan dalam Staatsblad Tahun 1928 Nomor 195 dinyatakan tidak berlaku lagi.
2. Daerah Kepentingan Pelabuhan yang semula menurut Staatsblad 1928 Nomor 195 termasuk batas daerah pelabuhan - dan sekarang terletak di luar batas daerah lingkungan - kepentingan baru tersebut, dinyatakan sebagai tanah yang langsung dikuasai oleh Negara cq. Menteri Dalam Negeri.
- KEENAM : Keputusan Bersama ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 23 JULI 1987

MENTERI DALAM NEGERI

MENTERI PERHUBUNGAN

Doopandjo

Murjadin

MURJADIN

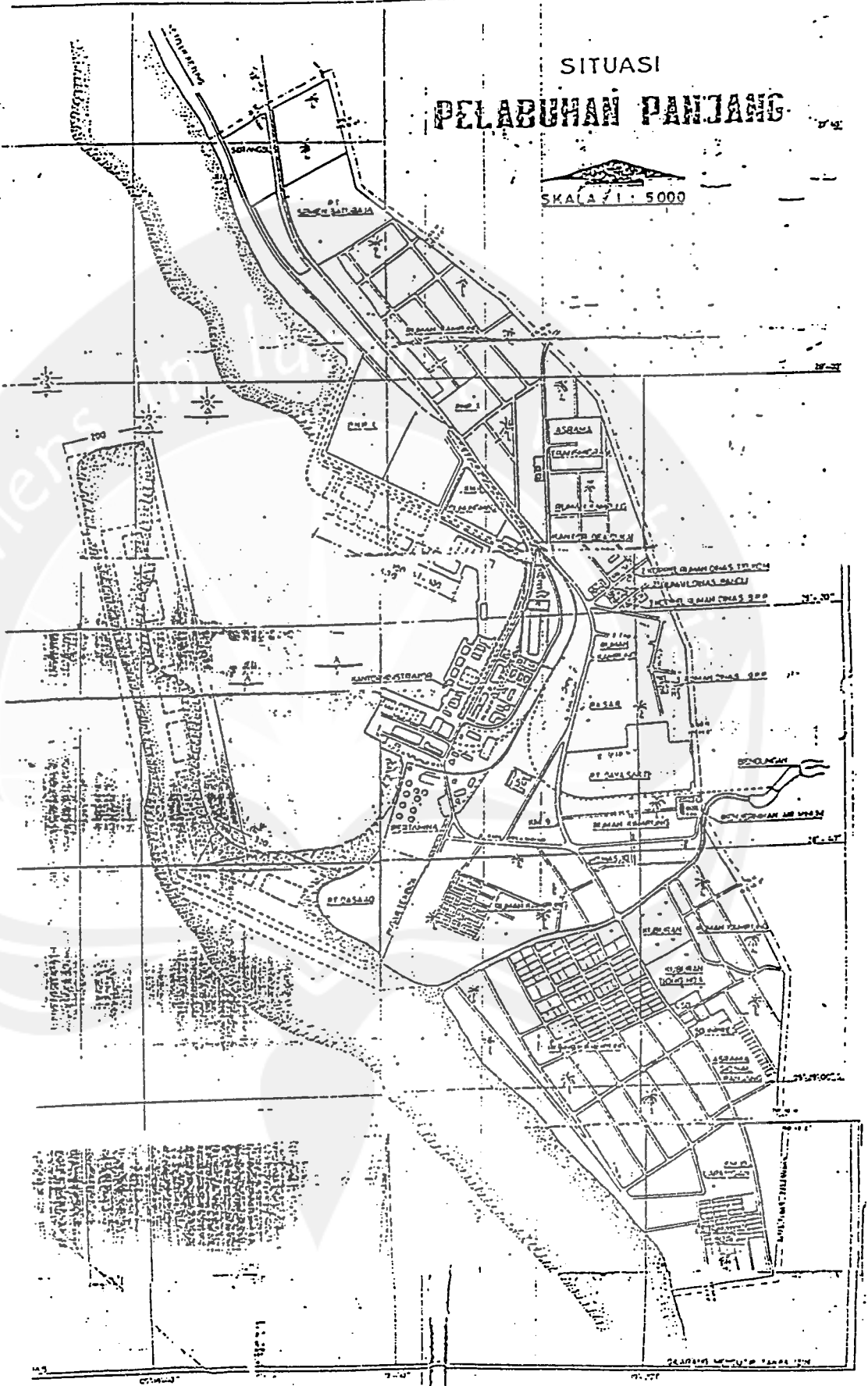
7.

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang EKUIN dan Pengawasan Pembangunan;
3. Para Menteri Bidang EKUIN;
4. Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara;
5. Menteri Dalam Negeri;
6. Menteri Pertahanan dan Keamanan;
7. PANGAB/ PANGKOPKAMTIB;
8. Kepala Staf Angkatan Laut dan KAPOLRI;
9. Gubernur Bank Indonesia;
10. Ketua Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan;
11. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di lingkungan Departemen Perhubungan;
12. Direktur Jenderal Agraria;
13. Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah;
14. Para KAPERWAHUB;
15. Para Atase Perhubungan;
15. Direksi PERUM Pelabuhan II;
17. Para Kepala Biro di lingkungan Departemen Perhubungan;
18. Kepala Cabang Pelabuhan Panjang.

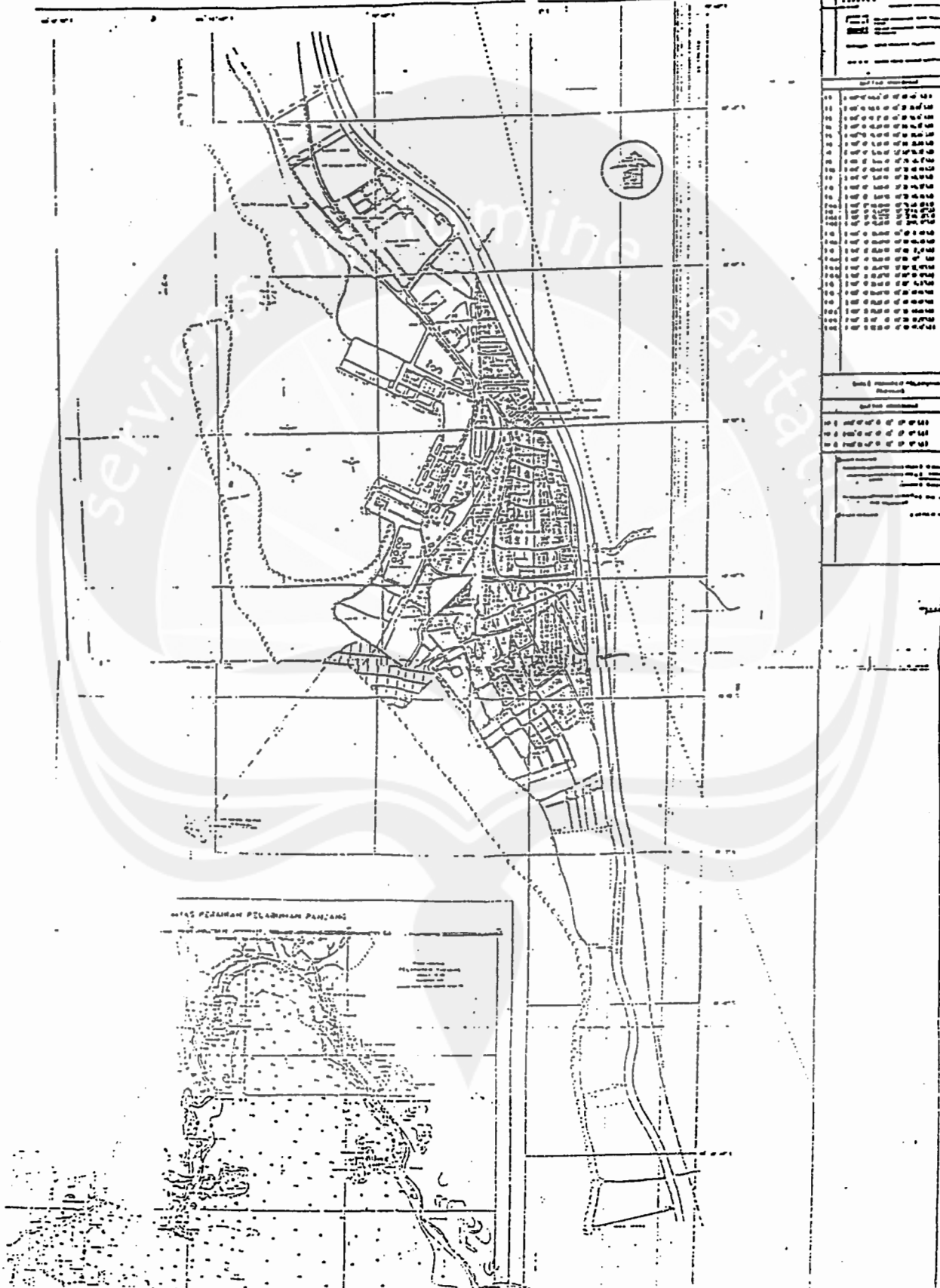
SITUASI PELABUHAN PANJANG

SKALA 1 : 5000

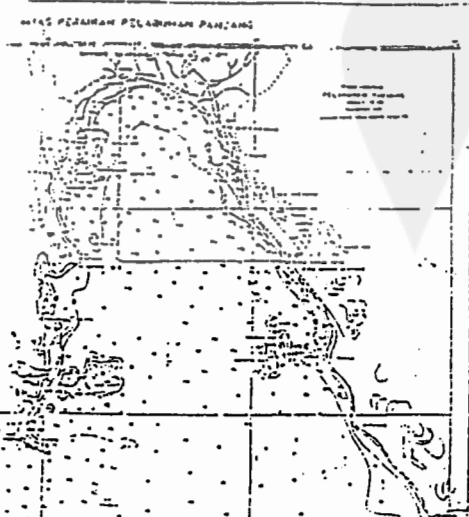


BATAS-BATAS DAERAH LOKOWONGSA
DAN DAERAH LINGKUNGAN KEPENT.
PILIDAMAN MUNDANG

REVISI : 01
NOVA : 02
DANGCAL : 03

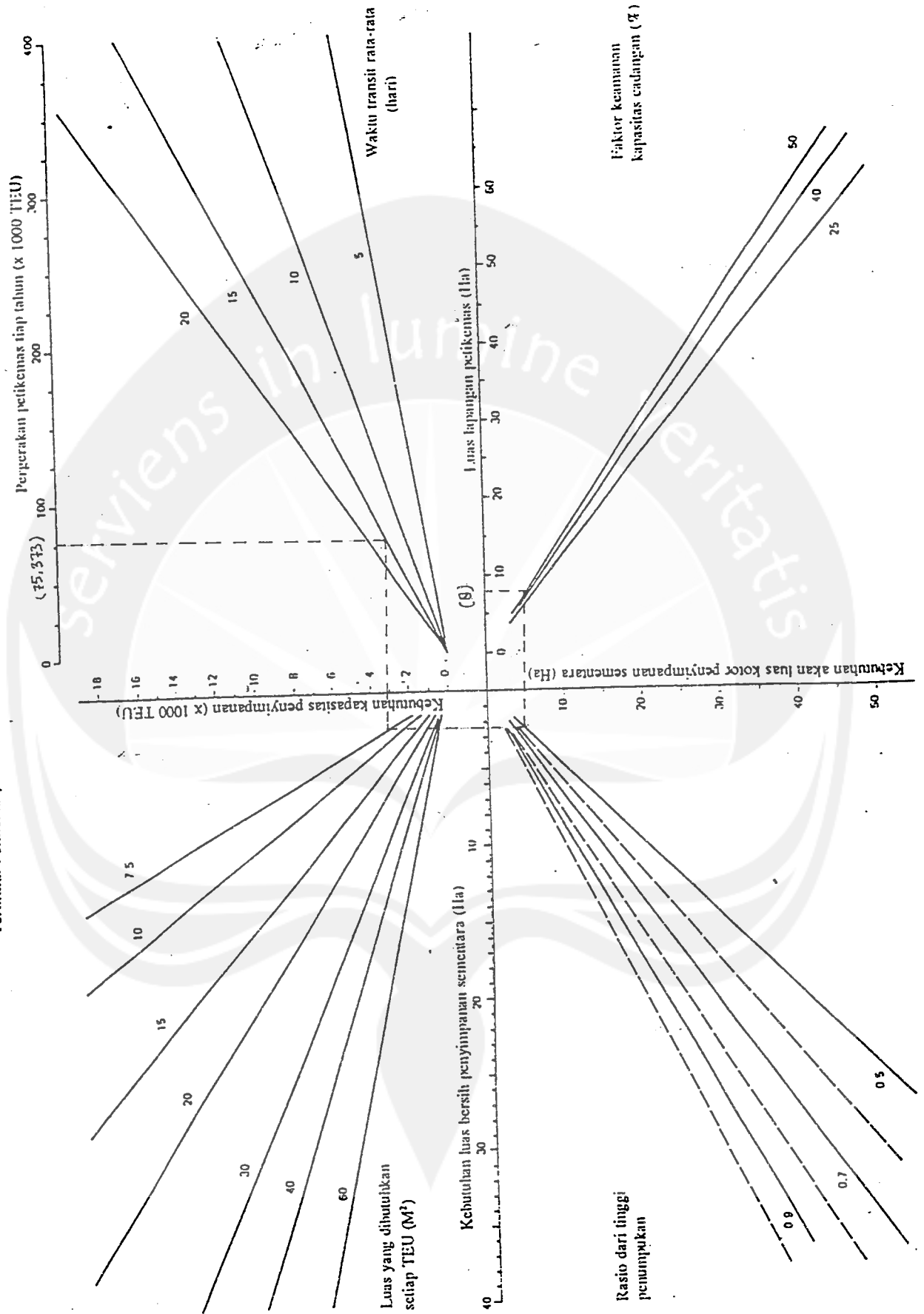


No.	Luas (m ²)	Luas (ha)
1	10000	1
2	20000	2
3	30000	3
4	40000	4
5	50000	5
6	60000	6
7	70000	7
8	80000	8
9	90000	9
10	100000	10
11	110000	11
12	120000	12
13	130000	13
14	140000	14
15	150000	15
16	160000	16
17	170000	17
18	180000	18
19	190000	19
20	200000	20
21	210000	21
22	220000	22
23	230000	23
24	240000	24
25	250000	25
26	260000	26
27	270000	27
28	280000	28
29	290000	29
30	300000	30
31	310000	31
32	320000	32
33	330000	33
34	340000	34
35	350000	35
36	360000	36
37	370000	37
38	380000	38
39	390000	39
40	400000	40
41	410000	41
42	420000	42
43	430000	43
44	440000	44
45	450000	45
46	460000	46
47	470000	47
48	480000	48
49	490000	49
50	500000	50



REVISI : 01
NOVA : 02
DANGCAL : 03

Terminal Petikemas, Grafik Perencanaan 1 : Luas Lapangan Petikemas



Nomor 1 hectare = 10.000 m²