

Pengembangan Konseptual Desain Pelabuhan Untuk Mendukung Suplai Logistik Pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) = Conceptual Design Of Port Development To Support The Logistic Supply Of The State Capital City (Ibu Kota Negara) Development

Lusi Aprianti, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=9999920524176&lokasi=lokal>

Abstrak

Ibu kota baru telah diputuskan oleh Presiden Republik Indonesia pada 26 Agustus 2019, pemindahan ibu kota baru di Kalimantan Timur dengan landasan pada UU No. 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara. Tantangan lokasi menjadi jalur suplai logistik penghubung wilayah Ibu Kota Negara (IKN) di Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur dan wilayah sekitar untuk mengembangkan wilayah perkotaan. Dengan melihat perkiraan perkembangan lalu lintas arus barang dan penumpang akan terjadi pada saat konstruksi dan operasional IKN, maka perlu dilakukan perencanaan pengembangan pelabuhan eksisting. Dengan penerapan metode Value Engineering didapatkan komponen struktur dan operasional serta pengembangan Kawasan sekitar yang mempengaruhi nilai (value) pelabuhan. Berdasarkan analisa kelayakan financial yang dihitung dari life cycle cost analysis untuk masing-masing fungsi didapatkan bahwa pembangunan pelabuhan IKN dapat dilaksanakan dengan IRR 14,99 %, nilai ini lebih besar dari presentase cost capital yaitu 4,66%, dengan periode pengembalian di tahun ke-15. Sebagai nilai tambah pelabuhan, terlihat bahwa fungsi industry, pergudangan, perkantoran maupun mix used area dapat dikembangkan dengan nilai IRR19,52 % dan periode pengembalian di tahun ke 7

.....On August 26, 2019, the President of the Republic of Indonesia agreed to relocate the new capital city to East Kalimantan in accordance with Law No. 3 of 2022 concerning the State Capital. The location issue is to establish a logistics supply line connecting the National Capital City (IKN) area in North Penajam Paser, East Kalimantan, and the surrounding area in order to create urban areas. By applying the Value Engineering method, structural and operational components as well as the development of the surrounding area are obtained which affect the value of the port. Based on the financial feasibility analysis calculated from the life cycle cost analysis for each function, it is determined that the construction of the IKN port can be completed with an IRR of 14.99%, which is greater than the percentage of cost capital, which is 4.66%, and with a payback period of -15 years. As an added value for the port, the functions of industry, warehousing, offices, and mixed-use areas can be created with an IRR of 19.52% and a payback period in the seventh year.