



Lampiran
Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor PM 18 Tahun 2013
Tentang
Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

RENCANA INDUK PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG



2013
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	1	35
DAFTAR TABEL.....	2	36
DAFTAR GAMBAR.....	3	
1.PENDAHULUAN.....	4	37
2.PELABUHAN TANJUNG EMAS DAN TERMINAL KENDAL SAAT INI.....	5	
2.1 Fasilitas Perairan Pelabuhan Tanjung Emas.....	6	39
2.2 Fasilitas Daratan Pelabuhan Tanjung Emas.....	7	40
2.3 Sarana dan Prasarana Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan.....	9	40
2.4 Sarana dan Prasarana Pelayanan Pelanggan.....	10	42
2.5 Pelabuhan Kendal.....	11	47
2.5.1 Fasilitas Perairan.....	10	
2.5.2 Fasilitas Daratan.....	11	
3.KEGIATAN PELABUHAN SAAT INI.....	12	48
3.1 Volume Kurlungan Kapal dan GT.....	12	49
3.2 Angkutan Laut Luar Negeri.....	13	49
3.3 Angkutan Laut Kapal Dalam Negeri.....	15	54
3.4 Volume Bongkai/Muat.....	17	55
3.5 Proyeksi Arus Barang dan Penumpang Untuk Periode 2011-2030.....	19	55
3.5.1 Prediksi Tren Arus Barang.....	21	55
3.5.2 Prediksi Arus Penumpang.....	24	55
3.5.3 Prediksi Tren Perkembangan Angkutan PETIKEMAS.....	26	60
3.5.4 Prediksi Tren Angkutan Kapal dan Perdagangan Global (ekspor/impor).....	26	62
4.PELABUHAN DAN RENCANA PENGEMBANGAN WILAYAH.....	28	62
4.1 Kebutuhan Strategis Pelabuhan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah.....	28	63
4.2 Pelabuhan Tanjung Emas dalam RTRW Kota Semarang.....	30	64
4.3 Terminal Kendal Dalam RTRW Kabupaten Kendal.....	30	64
5.KEBUTUHAN RUANG PENGEMBANGAN PELABUHAN.....	32	64
5.1 Kebutuhan Ruang untuk General Cargo.....	32	65
5.2 Kebutuhan Ruang untuk Cukai Cair.....	34	65
5.3 Kebutuhan Ruang untuk Terminal Penumpang.....	34	65
5.4 Kebutuhan Transit Shed, Open Storage dan Warehouse.....	35	
5.5 Kebutuhan Areal Parkir.....	36	
5.6 Kebutuhan Sarana dan Prasarana Terminal Kendal.....	37	
5.7 Strategi Pembangunan Terminal Kendal disesuaikan dengan kondisi fisik perairan dan fasilitas pelabuhan yang telah dibangun.....	38	
5.8 Skenario Rencana Induk Pengembangan.....	39	
5.9 Perencanaan Kebutuhan Fasilitas untuk Pengembangan Terminal Kendal.....	40	
5.9.1 Kebutuhan fasilitas di perairan.....	40	
5.9.2 Kebutuhan fasilitas di daratan.....	42	
6.RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN.....	47	
6.1 Rencana DIKO DAN DIK.....	47	
6.2 Tahapan Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas.....	48	
6.2.1 Pengembangan Jangka Pendek (2012 – 2016).....	49	
6.2.2 Tahapan Pengembangan Jangka Menengah (2017-2021).....	49	
6.2.3 Tahapan Pengembangan Jangka Panjang (2022-2031).....	49	
6.3 Tahapan Pengembangan Terminal Kendal.....	54	
6.3.1 Tahap Pengembangan Jangka Pendek (2012 – 2016).....	55	
6.3.2 Tahapan Pengembangan Jangka Menengah (2017-2021).....	55	
6.3.3 Tahapan Pengembangan Jangka Panjang (2022-2031).....	55	
7.POKOK KAJIAN TERHADAP LINGKUNGAN.....	60	
7.1 Penyajian Rona Lingkungan Awal.....	62	
7.1.1 Komponen Fisika - Kimia.....	62	
7.1.2 Komponen Biologi (Flora dan Fauna).....	63	
7.1.3 Komponen Sosial Kemasyarakatan.....	63	
7.2 Identifikasi Dampak Penting.....	64	
7.2.1 Dampak Komponen Lingkungan Fisik dan Kimia.....	64	
7.2.2 Dampak Komponen Lingkungan Biologi.....	64	
7.2.3 Dampak Komponen Lingkungan Sosial Ekonomi dan Kesehatan Masyarakat.....	65	
7.3 Langkah – Langkah Pengolahan Dampak.....	65	
7.4 Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup (RKL).....	65	

DAFTAR TABEL

Tabel II.1 Fasilitas Komin Pelabuhan Tanjung Enas.....	6
Tabel II.2 Domogia di Pelabuhan Tanjung Enas Semarang.....	7
Tabel II.3 Fasilitas Kapal Tektat Keamanan Dan Keselamatan Pelabuhan.....	10
Tabel II.4 Fasilitas Pemukiman Kendal.....	10
Tabel II.1 Jumlah Kunjungan Kapal dan GT di Pelabuhan Tanjung Enas Tahun 2005-2010.....	12
Tabel II.2 Perkembangan Jumlah Kunjungan Kapal dan GT Kapal Konterainer di Pelabuhan Tanjung Enas Tahun 2005-2010.....	13
Tabel II.3 Jumlah Kunjungan Kapal dan GT di Pelabuhan Tanjung Enas.....	13
Tabel II.4 Perkembangan Jumlah Kunjungan Kapal Perumpong Tulis Di Pelabuhan Tanjung Enas Tahun 2005-2010.....	14
Tabel II.5 Kunjungan Kapal Cuker Tahun 2011 Hingga Bulan Juli.....	14
Tabel II.6 Perkembangan Jumlah Kunjungan Kapal dan GT Untuk Angkutan Laut Dalam Negeri di Pelabuhan Tanjung Enas Semarang Tahun 2005-2010.....	15
Tabel II.7 Kunjungan Kapal Perumpong (Dalam Negeri).....	15
Tabel II.8 Perkembangan Kunjungan Kapal Perumpong dan Perhilis.....	16
Tabel II.9 Perkembangan Kunjungan Kapal Nusantara dan GT Untuk Angkutan Laut Dalam Negeri.....	16
Tabel II.10 Perkembangan Kunjungan Kapal Rakyat dan GT Untuk Angkutan Laut Dalam Negeri.....	16
Tabel II.11 Perkembangan Kunjungan Kapal Khusus dan GT Untuk Angkutan Laut Dalam Negeri.....	16
Tabel II.12 Kunjungan Kapal BBM dan GT.....	17
Tabel II.13 Mutian Totalitas angkutan Luar Negeri.....	17
Tabel II.14 Perkembangan Volume Mutian Konterainer angkutan laut Luar Negeri di Pelabuhan Tanjung Enas tahun 2005-2011.....	17
Tabel II.15 Perkembangan Volume Mutian Angkutan kapal Laut Dalam Negeri Yang Diangkut Oleh Kapal Nusantara.....	17
Tabel II.16 Perkembangan Volume Mutian Angkutan Kapal Dalam Negeri Yang Diangkut Oleh Kapal Rakyat.....	18
Tabel II.17 Perkembangan Volume Mutian BBM.....	18
Tabel II.18 Perkembangan Volume Bongkar Muat yang Dieksanakan PBM Di Pelabuhan Tanjung Enas.....	18
Tabel II.19 Komoditi Melalui Pelabuhan Tanjung Enas Tahun 2007 s/d Januari 2011.....	18
Tabel II.20 Analisis Pertumbuhan Tren Kunjungan Kapal Luar Negeri sampai dengan Tahun 2031.....	19
Tabel II.21 Analisis Pertumbuhan Tren Kunjungan Kapal Dalam Negeri sampai dengan Tahun 2030.....	20
Tabel II.22 Data Pertumbuhan Anas Barang di Pelabuhan Tanjung Enas Semarang Tahun 2008 s/d Maret 2010.....	21
Tabel II.23 Tren Pertumbuhan Anas Barang.....	22
Tabel II.24 Komoditi Melalui Pelabuhan Tanjung Enas Tahun 2007 s/d Januari 2011.....	23
Tabel II.25 Proyekti Anas Barang Tiap Komoditas.....	24
Tabel II.26 Data Anus Perumpong Di Pelabuhan Tanjung Enas Semarang Tahun 2007 s/d Juli 2011.....	24
Tabel II.27 Proyekti Pertumbuhan Anus Perumpong.....	25

Tabel III.28	Perbandingan Anus Pelikemas Tahun 2007-Januari 2011	26
Tabel III.29	Data dan Tren Anus Pelikemas di Pelabuhan Tanjung Emas Tahun 2001-2001	26
Tabel III.30	Muatan Totalitas Angkutan Luar Negeri Tahun 2006-2010	27
Tabel III.31	Data dan Tren Angkutan Luar Negeri (Ekspor-Impor) Tahun 2006-2001	27
Tabel III.32	Perbandingan Volume Muatan Pelikemas Angkutan Laut Luar Negeri di Pelabuhan Tanjung Emas tahun 2006-2011	28
Tabel III.33	Data Dan Tren Muatan Pelikemas Terhadap Totalitas Muatan Angkutan Kapal (Ekspor-Impor)	28
Tabel V.1	Kebutuhan Panjang Dermaga General Cargo	33
Tabel V.2	Kebutuhan Luas Area Penumpukan Cargo	34
Tabel V.3	Data Anus Penumpang Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2006 s/d Maret 2010	34
Tabel V.4	Proyeksi Pertumbuhan Anus Penumpang	34
Tabel V.5	Kebutuhan Luas Terminal Penumpang	35
Tabel V.6	Rencana Pengembangan dan Konsep Master Plan Fasilitas unloading/terminal Batubara Tanjung Emas Semarang	36
Tabel V.7	Uraian Kebutuhan Fasilitas Unloading/Terminal Batubara	36
Tabel V.8	Kebutuhan Pengembangan Terminal Kendal	39
Tabel V.9	Rangkuman Perencanaan Kebutuhan Fasilitas Pembangunan Pelabuhan/Terminal Kendal	46
Tabel VI.1	Talangan Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas	50
Tabel VI.2	Talangan Pengembangan Terminal Kendal	56
Tabel VII.1	Rencana Pengembangan Ungkungan Pelabuhan	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Dukr Pelabuhan Tanjung Emas.....	5	Gambar 6.2 Tahap 1 Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas.....	51
Gambar 2.2 Aspek Layout Pelabuhan Tanjung Emas.....	7	Gambar 6.3 Tahap 2 Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas.....	52
Gambar 2.3 Fasilitas Existing Tanjung Emas.....	8	Gambar 6.4 Tahap 3 Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas.....	53
Gambar 2.4 Gambar SBN Tanjung Emas.....	9	Gambar 6.5 Tahap 1 Pengembangan Terminal Kendal.....	57
Gambar 2.5 Sarana Dan Prasarana Keselamatan Dan Keamanan Pelabuhan.....	10	Gambar 6.6 Tahap 2 Pengembangan Terminal Kendal.....	58
Gambar 2.6 Pelabuhan Kendal.....	11	Gambar 6.7 Tahap 3 Pengembangan Terminal Kendal.....	59
Gambar 3.1 Perkembangan Kurungan Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Tahun 2005-2010.....	12		
Gambar 3.2 Perkembangan Kurungan GT di Pelabuhan Tanjung Emas Tahun 2005-2010.....	12		
Gambar 3.3 Perkembangan Jumlah Kurungan Kapal Kontainer Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2005 – 2010.....	13		
Gambar 3.4 Perkembangan Jumlah GT Kapal Kontainer Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2005 – 2010.....	13		
Gambar 3.5 Perkembangan Kurungan Kapal Nasional dan Asing Angkutan Laut Luar Negeri Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2005 – 2010.....	14		
Gambar 3.6 Perkembangan Jumlah GT Kapal Nasional dan Asing Angkutan Laut Luar Negeri Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2005 – 2010.....	14		
Gambar 3.7 Perkembangan Jumlah Kurungan Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri Tahun 2005-2010.....	15		
Gambar 3.8 Perkembangan Jumlah GT Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri Tahun 2005-2010.....	15		
Gambar 3.9 Tren Line Penurunan Kurungan Kapal (call) sampai dengan Tahun 2030.....	20		
Gambar 3.10 Tren Line Penurunan Kurungan Kapal (GT) sampai dengan Tahun 2030.....	20		
Gambar 3.11 Tren Penurunan Kurungan Kapal Dalam Negeri dan Dalam Negeri.....	21		
Gambar 3.12 Tren Penurunan Kurungan Kapal Dalam Negeri dan Dalam Negeri Dalam GT.....	21		
Gambar 3.13 Tren Penurunan Luar Negeri dan Dalam Negeri.....	22		
Gambar 3.14 Grafik Prediksi Perbandingan Total Aus Barang Luar Negeri dan Aus Barang Dalam Negeri.....	22		
Gambar 3.15 Prediksi Total Aus Barang Sampai Tahun 2031.....	23		
Gambar 3.16 Proyeksi 5 Komoditas Terbesar Hingga Tahun 2031.....	24		
Gambar 3.17 Tren Peningkatan Jumlah Aus Penumpang Sampai Dengan Tahun 2031.....	25		
Gambar 3.18 Proyeksi Perkembangan Aus Penumpang Sampai Tahun 2031.....	25		
Gambar 3.19 Data dan Tren Aus Pelikemas di Pelabuhan Tanjung Emas Tahun 2001-2031.....	26		
Gambar 3.20 Proyeksi Angkutan Kapal (Export-Import) Hingga Tahun 2031.....	27		
Gambar 4.1 Peta Kawasan Strategis Provinsi Jawa Tengah.....	28		
Gambar 4.2 Peta Rencana Tata Ruang Kota Semarang.....	30		
Gambar 4.3 Posisi Pelabuhan Kendal Terhadap Rencana Tata Ruang.....	31		
Gambar 6.1 Rencana Dukr dan DWp.....	48		

1. PENDAHULUAN

Pembangunan wilayah dewasa ini semakin cepat dengan terbukanya akses global yang memungkinkan tumbuh kembangnya kerjasama antara daerah sampai pada kerjasama perdagangan internasional sehingga peningkatan ekonomi wilayah yang menjadi tolak ukur keberhasilan pembangunan dapat terpenuhi. Namun kondisi tersebut kurang didukung dengan kesediaan aspek penunjang terutama terkait dengan kesiapan suatu daerah dalam memfasilitasi arus pergerakan barang dan jasa dalam sebuah jaringan transportasi khususnya pelabuhan. Dalam sistem transportasi, pelabuhan merupakan suatu simpul dari mata rantai kelancaran mudal angkutan laut dan darat, selanjutnya berfungsi sebagai peralihan antar moda transport yang dapat mendorong perkembangan perekonomian suatu daerah atau wilayah.

Pentingnya peran pelabuhan dalam suatu sistem transportasi, mengharuskan setiap pelabuhan memiliki suatu kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan pelabuhan. Kerangka dasar tersebut tertuang dalam suatu rencana pengembangan tata ruang yang kemudian dijabarkan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan jangka pendek, menengah dan panjang. Hal ini diperlukan untuk menjamin kesiapan usaha dan pelaksanaan pembangunan pelabuhan yang terencana, terpadu, tepat guna, efisien dan berkesinambungan. Kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan suatu pelabuhan tersebut diwujudkan dalam suatu Rencana Induk Pelabuhan yang menjadi bagian dari tata ruang wilayah dimana pelabuhan tersebut berada, untuk menjamin adanya sinkronisasi antara rencana pengembangan pelabuhan dengan rencana pengembangan wilayah.

Selain itu dalam pengembangan pelabuhan harus memperhatikan siapa aktor yang berperan di dalam pelabuhan dan isu strategis baik lokal maupun internasional. Aktor yang berperan dalam kegiatan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terdapat 15 (lima belas) instansi pemerintah yang melaksanakan amanat undang-undang dalam lingkup perairan. Tumpang tindih kewenangan ini menjadi salah satu sebab kobingungan para pengusaha dalam menjalankan aktifitasnya di wilayah perairan Tanjung Emas Semarang. Berbagai keluhan muncul dari para pengusaha yang artinya mereka merasa banyak hambatan yang dirasakan di lapangan saat menjalankan usaha mereka. Di lain sisi keberadaan 15 (lima belas) instansi tersebut bukan tanpa dasar. Kelima belas instansi tersebut memiliki dasar hukum yang kuat sehingga mereka pun berada di pelabuhan tidak hanya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang namun juga di seluruh Indonesia khususnya pelabuhan internasional. Tugas dan wewenang masing-masing instansi tersebut terkesan masih parsial dan kurang terkoordinasi satu sama lain. Hal inilah yang membuat para pelaku bisnis merasakan hambatan saat masuk maupun keluar dari suatu pelabuhan.

Dua kepentingan yang berbeda tersebut, yakni pengusaha sebagai pemakai jasa layanan dan pemerintah sebagai pemberi jasa sekaligus pengawas, dirasakan sebagai hambatan bagi pengusaha hingga kini masih berlangsung. Jalan keluar yang baik dan memuaskan kedua belah pihak perlu segera dicarikan agar kedua kepentingan tersebut dapat berjalan dengan baik tanpa adanya hambatan. Oleh karena itu perlu dipikirkan mengenai bentuk konsep yang dapat mengintegrasikan berbagai aspek atau instansi yang terkait dalam pengelolaan Pelabuhan Tanjung Emas sehingga akan membuat pelayanan yang ada menjadi lebih efektif. Konsep tersebut dapat berupa *Nasional Single Windows* (NSW).

Nasional Single Windows (NSW) merupakan sebuah upaya untuk menyatukan informasi yang berkaitan dengan aktivitas ekspor dan impor seluruh Indonesia melalui satu portal bersama. Dengan harapan informasi menjadi semakin cepat dan dapat diinformasi oleh semua pihak tanpa harus menghadapi banyaknya hambatan administrasi yang selama ini sering terjadi. Sebuah upaya sebagai batu kompartan untuk ikut serta berperan membentuk ASW (ASEAN Single Window).

Dengan melihat fenomena penting pengembangan pelabuhan dengan memperjelas arah pengembangannya maka perlu dibuat suatu rencana induk pelabuhan. Rencana Induk Pelabuhan dapat dipergunakan dan diterapkan dengan baik, maka perlu dikaji secara komprehensif dengan memperhatikan berbagai aspek seperti kebijakan pemerintah, tata guna lahan dan peranan ekonomi dan sosial, keselamatan dan keamanan pelayaran, pengembangan pelayaran, kondisi alam dan lingkungan, teknis dan operasional pelabuhan, serta organisasi dan sumber daya manusia (SDM) kepelabuhanan.

Melihat adanya kebutuhan tersebut maka maderperan pelabuhan ini harus disusun dalam suatu perencanaan yang baik dan benar, yang dapat memberikan arah dan landasan bagi Pemerintah dalam melaksanakan pengembangan pelabuhan yang mencakup seluruh kebutuhan dan penggunaan lahan untuk kegiatan kepelabuhanan dan kegiatan penunjang kepelabuhanan dengan mempertimbangkan aspek-aspek teknis, ekonomi, sosial budaya serta aspek-aspek terkait lainnya yang terintegrasi dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, Rencana Umum Tata Ruang, Tatahan Transportasi Wilayah, Tatahan Transportasi Lokal dan kebijakan perencanaan kawasan lainnya. Melalui kegiatan ini diharapkan dapat terumuskan strategi dan indikasi program pengembangan pelabuhan yang memberikan manfaat baik bagi pemerintah dan masyarakat sehingga visi dan misi pembangunan wilayah dapat terwujud.