



## ANALISIS PM. NOMOR 18 TAHUN 2013 TENTANG RENCANA INDUK PELABUHAN TANJUNG EMAS UNTUK PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN

Muhammad Feri Nur Irawan<sup>1\*</sup>, Muhammad Dahri<sup>2</sup>, Henna Nurdiansari<sup>3</sup>,  
Otri Wani Sihaloho<sup>4</sup>

<sup>1234</sup>Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

\*Email Korespondensi : [ferrivzx@gmail.com](mailto:ferrivzx@gmail.com)

Alamat : Jl. Gunung Anyar Lor, No. 1, Gn. Anyar, Kec. Gn. Anyar, Surabaya,  
Jawa Timur 60294, Indonesia

Email Korespondensi penulis: [ferrivzx@gmail.com](mailto:ferrivzx@gmail.com)

**Abstract** Tanjung Emas Port is one of the strategic ports in the Central Java region that has an important role in supporting the national logistics system. To direct its development in a planned manner, the Government of Indonesia has stipulated the Minister of Transportation Regulation Number 18 of 2013 concerning the Tanjung Emas Port Master Plan. However, in its implementation, there are various obstacles that affect the achievement of port infrastructure development targets as designed in the port master plan. The research method used is descriptive qualitative with a gap analysis approach, supported by data collection techniques through document studies, field observations, and in-depth interview. The results showed that the implementation of the port master plan has been carried out but not fully in accordance with the planned stages, especially in the short-term stage, including land reclamation and construction of the west side of the port breakwater, which has an impact on the delay in the implementation of the medium and long-term stages. Based on the results of the gap analysis, it was found that there were significant deviations at the Inner Harbor Berths I and II. Inner Harbor Pier I experienced a length deviation of -231 meters from the planned 517 meters to the actual 288 meters. While the Inner Harbor Pier II experienced a deviation of -604.5 meters from 834 meters to 230 meters. The main obstacles identified include technical aspects (differences between planning and implementation), administrative (licensing obstacles and overlapping authorities), budget limitations, the impact of environmental conditions such as tidal flooding and land subsidence. In addition, there is a lack of inter-agency coordination that has not been strategically integrated. Based on these findings, this study recommends the need to periodically review the port master plan, strengthen cross-sector coordination, and formulate an adaptive and sustainable development strategy to optimize the function of Tanjung Emas Port as a national logistics node.

**Keywords:** Port Master Plan, Port Infrastructure, Tanjung Emas Port.

**Abstrak.** Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pelabuhan strategis di wilayah Jawa Tengah yang memiliki peran penting dalam mendukung sistem logistik nasional. Untuk mengarahkan pengembangannya secara terencana, Pemerintah Indonesia telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas. Namun dalam pelaksanaannya, terdapat berbagai kendala yang mempengaruhi pencapaian target pembangunan infrastruktur pelabuhan seperti yang telah dirancang dalam rencana induk pelabuhan. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan pendekatan analisis gap, didukung dengan teknik pengumpulan data melalui studi dokumen, observasi lapangan, dan wawancara mendalam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan rencana induk pelabuhan telah dilakukan namun belum sepenuhnya sesuai dengan tahapan yang direncanakan terutama pada tahap jangka pendek antara lain reklamasi lahan dan pembangunan breakwater sisi barat

---

Received: Juni, 2024; Revised: Agustus 11, 2025; Accepted: Agustus 12, 2025; **Online Available:**  
September 7, 2025; **Published:** September 7, 2025;

\* Muhammad Feri Nur Irawan, [ferrivzx@gmail.com](mailto:ferrivzx@gmail.com)

pelabuhan yang berdampak pada keterlambatan pelaksanaan tahapan jangka menengah dan jangka panjang. Berdasarkan hasil *gap analysis*, ditemukan bahwa terdapat deviasi signifikan pada Dermaga Pelabuhan Dalam I dan II. Dermaga Pelabuhan Dalam I mengalami deviasi panjang sebesar -231 meter dari perencanaan 517 meter menjadi aktual 288 meter. Sementara Dermaga Pelabuhan Dalam II mengalami deviasi sebesar -604,5 meter dari 834 meter menjadi 230 meter. Kendala utama yang teridentifikasi meliputi aspek teknis (perbedaan antara perencanaan dan pelaksanaan), administratif (hambatan perizinan dan tumpang tindih kewenangan), keterbatasan anggaran, dampak kondisi lingkungan seperti banjir rob dan penurunan tanah. Selain itu, kurangnya koordinasi antarlembaga yang belum terintegrasi secara strategis. Berdasarkan temuan tersebut, studi ini merekomendasikan perlunya *review* rencana induk pelabuhan secara berkala, memperkuat koordinasi lintas sektor, dan merumuskan strategi pengembangan yang adaptif dan berkelanjutan untuk mengoptimalkan fungsi Pelabuhan Tanjung Emas sebagai simpul logistik nasional

**Kata Kunci::** Rencana Induk Pelabuhan, Infrastruktur Pelabuhan, Pelabuhan Tanjung Emas

## 1. LATAR BELAKANG

Pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung kemajuan industri dan perdagangan. Keberadaannya memberikan kontribusi besar terhadap Pembangunan dan pertumbuhan ekonomi nasional, karena merupakan bagian integral dari sistem transportasi yang lebih luas. Oleh karena itu, pengelolaan pelabuhan harus dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional agar operasinya dapat berjalan dengan lancar dalam mendukung kelancaran distribusi barang.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah salah satu pelabuhan yang memegang peranan strategis dalam mendukung pembangunan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia, terutama di Wilayah Jawa Tengah. Pelabuhan ini berfungsi sebagai gerbang maritim penghubung perdagangan lokal dan internasional dengan melayani ekspor dan impor berbagai komoditas penting seperti bahan industri, bahan pangan, dan bahan bakar. Oleh karena itu, untuk mendukung peran strategis tersebut, dibutuhkan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan yang memadai dan berkualitas.

Pengembangan infrastruktur pelabuhan yang yang direncanakan dengan baik dan berkelanjutan dapat meningkatkan efisiensi operasional, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan memperkuat daya saing pelabuhan ditingkat regional maupun internasional. Dengan infrastruktur yang optimal, proses bongkar muat dapat berjalan lebih lancar, waktu tunggu kapal dapat dikurangi, dan produktivitas pelabuhan akan meningkat secara signifikan.

Untuk mendukung pengembangan pelabuhan secara terencana dan terstruktur, pemerintah Indonesia telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia Nomor 18 Tahun 2013 mengenai Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas. Rencana ini dirancang untuk mengoptimalkan potensi Pelabuhan Tanjung Emas baik dalam aspek kapasitas operasional, fasilitas, maupun konektivitas. Tujuan dari penerapan rencana induk ini adalah untuk menjadikan Pelabuhan Tanjung Emas lebih efisien dan dapat berkontribusi terhadap kemajuan ekonomi terutama di Wilayah Jawa Tengah.

Keterbatasan infrastruktur di Pelabuhan Tanjung Emas menjadi salah satu kendala utama dalam kelancaran operasional dan pengembangan pelabuhan, terutama dengan meningkatnya volume barang dan kapal yang memerlukan fasilitas yang lebih memadai. Dalam hal ini, Peraturan Menteri Nomor 18 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Emas berfungsi sebagai landasan hukum yang memberikan panduan bagi pengelolaan dan pengembangan pelabuhan.

Permasalahan infrastruktur pada umumnya disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain terbatasnya sumber pembiayaan, kurangnya kejelasan terkait kewenangan dan tanggung jawab, ketidaksiapan kelembagaan serta regulasi pendukung, dan adanya resiko yang muncul dalam pembangunan infrastruktur, menurut Saleh *et al.* (2014:14) dalam jurnal (Aryani & Rahdriawan, 2016). Oleh karena itu, penting untuk menganalisis bagaimana penerapan PM No. 18 Tahun 2013 dalam konteks pengembangan infrastruktur Pelabuhan Tanjung Emas, serta kendala-kendala yang mungkin dihadapi dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan berdasarkan rencana induk tersebut. Berdasarkan latar belakang ini, penelitian ini mengambil topik dengan judul: “ANALISIS PM NO. 18 TAHUN 2013 TENTANG RENCANA INDUK PELABUHAN TANJUNG EMAS UNTUK PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN”.

## **2. KAJIAN TEORITIS**

### **Definisi Pelabuhan**

Menurut (Peraturan Menteri Nomor 18 Tahun 2013 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas, 2013), yang dimaksud “pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan 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”.

Menurut (Amrullah, 2020), dijelaskan bahwa pelabuhan merupakan kawasan yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas tertentu yang digunakan sebagai kegiatan seperti tempat kapal sandar, bongkar muat barang, embarkasi debarkasi penumpang, terminal dan tempat kapal labuh, tempat perpindahan intra-antar moda transportasi, serta kegiatan pemerintahan lainnya yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan keselamatan pelayaran.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pelabuhan berfungsi sebagai tempat kapal bersandar, bongkar muat barang, serta naik-turun penumpang, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran. Selain itu, pelabuhan mendukung perpindahan intra- dan antarmoda transportasi, serta aktivitas pemerintahan dan komersial. Dengan peran ini, pelabuhan menjadi titik vital dalam sistem transportasi dan perdagangan nasional maupun internasional.

### **Peran Pelabuhan**

Menurut (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, 2009) bab II pasal 4, pelabuhan memiliki peran sebagai:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya.
- b. Tempat kegiatan alih moda transportasi.
- c. Pintu gerbang perekonomian.
- d. Penunjang kegiatan industri dan perdagangan.
- e. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

“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 kepastian 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 berdasarkan dokumen Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas”, dikutip dari pendahuluan (Peraturan Menteri Nomor 18 Tahun 2013 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas, 2013).

### **Rencana Induk Pelabuhan**

#### **a. Definisi**

Rencana Induk Pelabuhan adalah kerangka strategis jangka panjang yang mengintegrasikan pengelolaan lahan, pengembangan infrastruktur, serta operasional pelabuhan untuk memenuhi kebutuhan ekonomi, sosial, dan lingkungan, (Rodrigue, 2020).

Menurut (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, 2009), “Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan kebijakan pengembangan pelabuhan secara nasional untuk jangka panjang yang berpedoman pada Rencana Induk Pelabuhan Nasional”.

#### **b. Pedoman**

“Rencana Induk Pelabuhan Nasional merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan”, (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, 2017).

Sebagaimana yang dimaksud dalam (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, 2009), Rencana Induk Pelabuhan Nasional memuat kebijakan pelabuhan nasional, rencana lokasi, dan hierarki pelabuhan.

Rencana Induk Pelabuhan disusun oleh penyelenggara pelabuhan dengan berpedoman pada:

- 1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional
- 2) Rencana tata ruang wilayah provinsi
- 3) Rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota
- 4) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di lokasi pelabuhan

5) Kelayakan teknis, ekonomis, dan lingkungan

6) Keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal

Dalam pengembangan Rencana Induk Pelabuhan jangka waktu perencanaan meliputi:

1) Jangka panjang yaitu di atas 15 (lima belas) tahun sampai dengan 20 (dua puluh) tahun.

2) Jangka menengah yaitu di atas 10 (sepuluh) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun.

3) Jangka pendek yaitu 5 (lima) tahun sampai dengan 10 (sepuluh) tahun.

Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud dalam (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, 2017) berlaku untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

### **Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas**

Menurut (Peraturan Menteri Nomor 18 Tahun 2013 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas, 2013), “Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk selanjutnya disebut rencana induk adalah pedoman pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang mencakup keseluruhan kebutuhan dan penggunaan daratan serta perairan untuk kegiatan kepelabuhanan dan kegiatan penunjang pelabuhan dengan mempertimbangkan aspek-aspek teknis, pertahanan keamanan, sosial budaya serta aspek-aspek terkait lainnya”.

Untuk menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan ekonomi dan pemerintahan lainnya serta pengembangannya dibutuhkan areal daratan seluas 963,925 Ha dan areal perairan seluas 17.800 Ha.

Rencana pembangunan dan pengembangan fasilitas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa kepelabuhanan dilakukan berdasarkan perkembangan angkutan laut dalam 3 tahap, sebagai berikut:

a. Jangka pendek, dari Tahun 2012 sampai dengan Tahun 2016.

b. Jangka menengah, dari Tahun 2017 sampai dengan Tahun 2021.

c. Jangka panjang, dari Tahun 2021 sampai dengan Tahun 2031.

### **Infrastruktur Pelabuhan**

Pembangunan infrastruktur merupakan bagian integral dari pembangunan nasional. Infrastruktur merupakan roda penggerak pada pertumbuhan ekonomi, (Putra & Djalante, 2016).

Infrastruktur menurut Grigg dalam (Kaming, 2017), infrastruktur adalah sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, bangunan gedung dan fasilitas publik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Sedangkan menurut AGCA (*Associated General Contractor of America*) mendefinisikan infrastruktur merupakan seluruh aset yang dimiliki oleh pemerintah setempat, pemerintah daerah, pemerintah pusat dan utilitas yang dimiliki oleh para pengusaha.

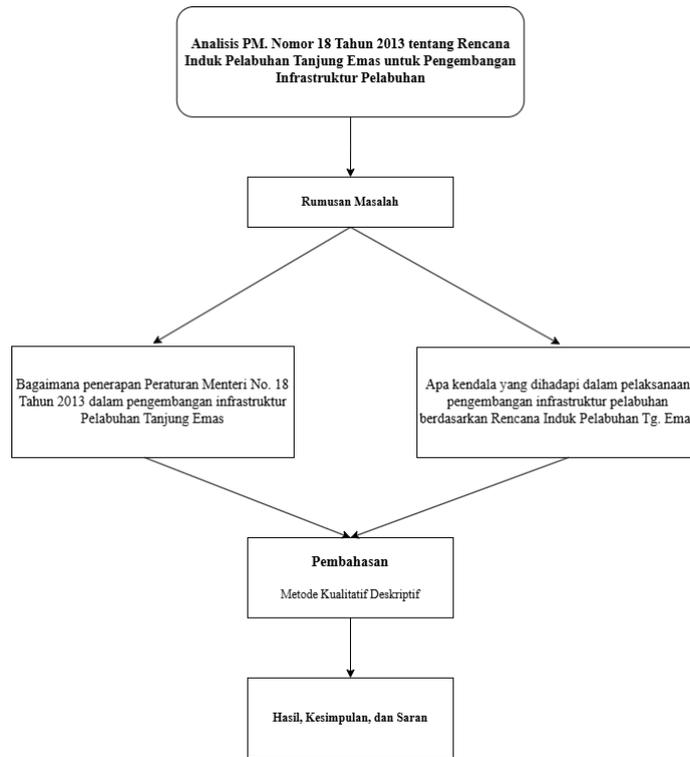
Infrastruktur Pelabuhan adalah fasilitas - fasilitas fisik perairan pelabuhan serta fasilitas – fasilitas fisik daratan pelabuhan yang berada pada suatu pelabuhan (Utomo, 2015). Infrastruktur pelabuhan terdiri dari fasilitas darat dan laut yang dirancang untuk mendukung aktivitas bongkar muat, penyimpanan, dan distribusi barang. Maka dari itu dapat dikaji bahwa dalam pembangunan sarana fisik pelabuhan merupakan suatu hal pokok yang penting sejalan dengan pembangunan prasarana yang mendukung aktivitas di pelabuhan.

### **3. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan peneliti menggunakan teknik analisis deskriptif dengan pendekatan teknik analisis gap untuk menarik kesimpulan sebagai jawaban atas permasalahan sosial dan pertanyaan dengan mempertimbangkan prosedur yang berlaku dalam masyarakat dan situasi tertentu, seperti hubungan, aktivitas, sikap, pandangan, dan lain - lain, serta pengaruh proses dan fenomena yang sedang berlangsung, (Winarno & Romanda Annas Amrullah, 2020).

Penelitian ini dilaksanakan di kawasan Pelabuhan Tanjung Emas, yang menjadi tempat Praktik Darat peneliti yaitu di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang yang berlangsung selama 12 (dua belas) bulan, dimulai pada saat peneliti melaksanakan Praktik Darat (PRADA) pada bulan Agustus 2023 sampai Agustus 2024 dan dilanjutkan saat peneliti menjalani semester VII dan VIII.

## Kerangka Penelitian



**Gambar 1.** Kerangka Berpikir

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil

Berdasarkan hasil wawancara, observasi lapangan, dan studi dokumen terhadap Rencana Induk Pelabuhan (RIP) sebagaimana tertuang dalam PM No. 18 Tahun 2013 serta dokumen terkait, peneliti melakukan *gap analysis* guna mengidentifikasi selisih antara infrastruktur saat direncanakan dengan kondisi aktual di lapangan saat ini yang disajikan pada Tabel 1 berikut:

**Tabel 1.** Gap Analysis

No	Objek Infrastruktur	Data (RIP)	Kondisi Aktual	Gap	Keterangan
1.	Alur Pelayaran	Panjang 200 m, Lebar 100 m, Kedalaman - 10mLWS	Panjang 200 m, Lebar 100 m, Kedalaman - 10mLWS	0 mLWS	Sesuai, telah ditetapkan dalam KP. 475 Tahun 2015
2.	Kolam Pelabuhan Kontainer	-10 mLWS	-10 sd 12 mLWS	0 sd 2 mLWS	Sudah dilakukan pengerukan

*ANALISIS PM. NOMOR 18 TAHUN 2013 TENTANG RENCANA INDUK PELABUHAN  
TANJUNG EMAS UNTUK PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN*

3.	Kolam Pelabuhan Samudra	-9 mLWS	-9 sd 10 mLWS	0 sd 1 mLWS	Sudah dilakukan pengerukan
4.	Kolam Pelabuhan Nusantara	-7 mLWS	-8 sd -9 mLWS	+1 sd 2 mLWS	Sudah dilakukan pengerukan
5.	Kolam Pelabuhan Peldam I	-3.5 mLWS	-6 sd 7 mLWS	+2.5 sd 3 mLWS	Sudah dilakukan pengerukan
6.	Kolam Pelabuhan Peldam II	-3.5 mLWS	-5 mLWS	+1.5 mLWS	Sudah dilakukan pengerukan
7.	Dermaga Samudra	605 m	575 m	-30 m	Perlu disesuaikan saat review RIP kedepannya
8.	Dermaga Nusantara	320 m	490 m	+170 m	Sudah dilakukan penambahan panjang dermaga
9.	Dermaga Pelabuhan Dalam I	517 m	288 m	-231 m	Perlu disesuaikan karena terdapat deviasi
10.	Dermaga Pelabuhan Dalam II	834 m	230 m	-604.5 m	Perlu disesuaikan karena terdapat deviasi
11.	Dermaga Kontainer	495 m	630 m	+135 m	Sudah dilakukan penambahan panjang dermaga
12.	Gudang Samudra I, II, III	14.000 m <sup>2</sup>	22.500m <sup>2</sup>	+8.500 m <sup>2</sup>	Sudah dilakukan perluasan gudang
13.	Container Freight Station (CFS)	3.600 m <sup>2</sup>	3.600m <sup>2</sup>	0 meter	Belum ada penambahan luas pada CFS
14.	Lapangan Penumpukan	173.333 m <sup>2</sup>	263.419 m <sup>2</sup>	+90.086	Sudah dilakukan perluasan lapangan penumpukan
15.	Container Yard (CY)	10.816 TEUs/Hari	17.106 TEUs/hari	+6.290 TEUs/hari	Penambahan kapasitas CY
16.	Terminal Penumpang	5000m <sup>2</sup>	5000m <sup>2</sup>	0 m	Belum ada penambahan luas pada terminal penumpang

Sumber: Penulis (2025)

**Tabel 2.** Keterangan Warna Status Pengembangan

<b>Warna</b>	<b>Status</b>	<b>Kriteria Penilaian</b>	<b>Penjelasan</b>
Hijau	Sudah dikembangkan / Sesuai	Kondisi aktual atau sesuai RIP dan pekerjaan telah terlaksana	Menunjukkan bahwa infrastruktur telah dibangun
Kuning	Kurang optimal / Belum berkembang maksimal	Terdapat selisih kecil, pekerjaan telah selesai namun perlu optimalisasi	Perlu penyesuaian atau pengembangan lanjutan
Merah	Sulit terwujud / deviasi besar	Deviasi signifikan atau belum ada realisasi	Menunjukkan hambatan seperti keterbatasan lahan atau anggaran pengembangan

Sumber: Penulis (2025).

Tabel 2 di atas menyajikan keterangan warna yang digunakan untuk menggambarkan status pengembangan infrastruktur pelabuhan berdasarkan hasil analisis gap (*gap analysis*). Analisis gap (*gap analysis*) terhadap penerapan Rencana Induk Pelabuhan (RIP) bertujuan untuk menilai sejauh mana pelaksanaan RIP yang telah terealisasi dan mengidentifikasi area yang memerlukan tindak lanjut.

a. Infrastruktur Sudah Terealisasi dan Sesuai (Gap Positif/Nol)

- 1) Alur Pelayaran sesuai, telah ditetapkan dalam KP. 475 Tahun 2015 tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal sesuai dengan kepentingannya di Pelabuhan Tanjung Emas.
- 2) Kolam Pelabuhan Kontainer dan Samudra telah dilakukan pengerukan dan kedalamannya sudah sesuai dengan ketentuan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).
- 3) Dermaga Samudra telah dilakukan pengembangan sebagai terminal petikemas dan telah selesai pada tahun 2021.
- 4) Dermaga Kontainer telah dilakukan pengembangan dengan penambahan panjang +135 meter yang mendukung operasional kontainer.
- 5) Gudang Samudra I, II, III telah dilakukan perluasan 8.500m<sup>2</sup> yang mendukung efisiensi penyimpanan barang curah dan general cargo.

b. Infrastruktur Kurang Optimal (Gap Negatif Kecil/Stagnan)

- 1) Kolam Pelabuhan Nusantara, Peldam I, dan Peldam II sudah dilakukan pengerukan namun belum optimal sesuai dengan ketentuan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) sehingga perlu dilakukan pengerukan agar kapal dengan draft yang lebih besar bisa masuk ke terminal.
- 2) Dermaga Samudra memiliki gap kecil sehingga perlu ditinjau ulang saat review dalam Rencana Induk Pelabuhan (RIP) kedepannya.
- 3) Container Freight Station (CFS) belum dilakukan pengembangan luas sehingga perlu dilakukan optimalisasi karena konsolidasi muatan terus meningkat seiring pertumbuhan perdagangan logistik.
- 4) Lapangan Penumpukan sudah dilaksanakan perluasan dan Container yard (CY) juga mengalami penambahan kapasitas namun meskipun ekspansi ini telah dilakukan, permintaan logistik terus meningkat serta proyeksi

pertumbuhan arus barang kedepan menunjukkan bahwa kapasitas perlu ditingkatkan agar mencukupi kebutuhan jangka panjang.

- 5) Terminal penumpang belum dilakukan pengembangan luas dan perlu optimalisasi kapasitas dan kenyamanan layanan untuk mengantisipasi lonjakan penumpang.

c. **Infrastruktur Kurang Optimal (Gap Negatif Besar)**

Dermaga Pelabuhan Peldam I dan Peldam II memiliki gap yang besar sehingga perlu dilakukan pengembangan agar dapat mengimbangi kebutuhan industri dan perdagangan kawasan hinterland secara optimal.

### **Pembahasan**

Berdasarkan hasil penelitian, peneliti melakukan pembahasan yang menjabarkan tentang penerapan dan kendala yang dihadapi dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas.

a. **Penerapan Rencana Induk Pelabuhan dalam Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Tanjung Emas**

Penerapan Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas telah dilaksanakan, namun belum seluruhnya berjalan sesuai time line atau jadwal yang telah direncanakan. Dalam pengembangan jangka pendek, menengah, dan panjang ada beberapa tahapan yang belum berjalan sesuai rencana. Realisasi program pada tahapan jangka pendek menunjukkan ketidaksesuaian dengan target awal. Keterlambatan tersebut berdampak terhadap tahapan jangka menengah dan jangka panjang, yang menyebabkan beberapa program pengembangan juga tertunda. hal ini menunjukkan bahwa Rencana Induk Pelabuhan (RIP) bersifat berkesinambungan jadi jika ada satu tahap yang gagal atau tertunda maka akan berdampak ke tahap berikutnya.

Pelabuhan Tanjung Emas telah memiliki fasilitas pokok, antara lain alur pelayaran, kolam pelabuhan, terminal peti kemas, terminal kargo curah kering dan cair, terminal penumpang, serta lapangan penumpukan. Selain itu pelabuhan ini juga didukung oleh infrastruktur pendukung seperti sistem drainase dan jalan akses pelabuhan. Meskipun fasilitas infrastruktur sudah tersedia dan sudah dilakukan pengembangan, kapasitas aktualnya masih belum sepenuhnya mampu

mengimbangi peningkatan volume arus logistik dan penumpang, serta terdapat juga fasilitas infrastruktur yang perlu dilakukan perbaikan. Kondisi ini memperlihatkan perlunya optimalisasi infrastruktur dan peningkatan kapasitas untuk mendukung kelancaran distribusi barang dan pelayanan kapal. Peningkatan ini penting guna mendukung kelancaran arus barang dan penumpang, meningkatkan efisiensi logistik, serta menjawab tantangan pengembangan pelabuhan kedepan yang semakin kompleks dan kompetitif.

Dalam hal ini, diperlukan review dan penyesuaian Rencana Induk Pelabuhan sesuai dalam (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional, 2017) bahwa Rencana Induk Pelabuhan (RIP) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun atau sesuai kebutuhan perkembangan agar lebih adaptif terhadap dinamika yang terjadi di lapangan, khususnya untuk menyesuaikan dengan kondisi faktual pelabuhan dan tantangan lingkungan seperti penurunan tanah dan rob. Kebutuhan review Rencana Induk Pelabuhan menandakan pentingnya rencana yang berbasis data terkini (*data driven planning*). Review Rencana Induk Pelabuhan (RIP) harus mempertimbangkan kondisi eksisting, potensi pertumbuhan, serta aspek keberlanjutan lingkungan. Dalam hal ini perencanaan jangka panjang perlu berbasis pada prinsip keberlanjutan (*sustainability*) dan ketahanan terhadap risiko alam (*resilience*), sehingga pengembangan pelabuhan dapat secara optimal untuk menjamin kelangsungan operasional jangka panjang Pelabuhan Tanjung Emas dan mendukung pertumbuhan ekonomi di kawasan Jawa Tengah.

b. Kendala yang dihadapi dalam Pelaksanaan Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan

Dalam pelaksanaan pengembangan infrastruktur Tanjung Emas menghadapi beberapa kendala baik dari aspek teknis dan administratif, keterbatasan anggaran, kondisi lingkungan, serta koordinasi antar instansi. Kendala-kendala ini memberikan dampak yang signifikan terhadap keterlambatan pelaksanaan program strategis yang telah dirancang dalam

### Rencana Induk Pelabuhan (RIP).

#### 1) Teknis dan Administratif

Pengembangan Pelabuhan Tanjung Emas terdapat kendala dalam pelaksanaan pengembangan infrastruktur karena deviasi yang terjadi dilapangan antara perencanaan dan pelaksanaan sehingga menghambat penyelesaian pada tahapan jangka pendek mengalami keterlambatan, seperti pembangunan breakwater sisi barat dan reklamasi kawasan yang belum terlaksana karena kendala administratif izin lingkungan dan tumpang tindih kewenangan. Ketidaksesuaian ini menunjukkan perlunya penyesuaian rencana induk agar lebih adaptif terhadap dinamika yang terjadi di lapangan, khususnya untuk menyesuaikan dengan kondisi faktual pelabuhan dan kondisi lingkungan.

#### 2) Keterbatasan Anggaran

Proyek dalam Rencana Induk Pelabuhan membutuhkan anggaran yang besar dan berkelanjutan. Namun, anggaran terkadang belum tersedia karena dialihkan untuk perbaikan infrastruktur akibat banjir rob dan penurunan tanah (*land subsidence*). Dalam hal ini, anggaran diutamakan untuk perbaikan infrastruktur yang rusak akibat faktor alam sehingga menghambat proyek yang telah direncanakan.

#### 3) Kondisi Lingkungan

Secara geografis, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang berada di wilayah pesisir utara Jawa yang rentan seperti penurunan tanah (*land subsidence*) dan banjir rob. Kondisi ini secara langsung berdampak pada kelayakan teknis infrastruktur pelabuhan. Genangan yang disebabkan oleh banjir rob juga menghambat aktivitas logistik, menurunkan produktivitas operasional, dan meningkatkan biaya pemeliharaan. Tantangan lingkungan ini menjadi kendala yang signifikan bagi perencanaan jangka panjang yang berkelanjutan.

#### 4) Koordinasi antar instansi

Meskipun koordinasi antar instansi telah dilakukan secara berkala melalui surat tertulis maupun pertemuan resmi, dari hasil penyajian data menunjukkan bahwa efektivitas koordinasi tersebut masih kurang optimal

dalam mendukung pelaksanaan Rencana Induk Pelabuhan (RIP). Koordinasi secara administratif telah dilakukan, namun belum terdapat sistem koordinasi yang bersifat strategis dan menyeluruh untuk menyatukan visi dan program antar instansi. Masing-masing instansi menjalankan perannya secara sektoral dan kurang terintegrasi dalam agenda pengembangan pelabuhan secara makro, hal ini berpotensi menimbulkan kebijakan yang saling tumpang tindih, keterlambatan perizinan, serta ketidaksepahaman dalam pelaksanaan pengembangan infrastruktur pelabuhan. Dengan demikian diperlukan koordinasi yang lebih substansional untuk mempercepat pelaksanaan program pengembangan pelabuhan yang lebih terarah dan terkoordinasi.

## **5. KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara, observasi lapangan, dan studi dokumen serta analisis terhadap implementasi Peraturan Menteri Nomor 18 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas, maka peneliti dapat menyimpulkan sebagai berikut: Penerapan PM No. 18 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan di Pelabuhan Tanjung Emas telah dilakukan secara bertahap, namun terdapat beberapa tahapan yang belum berjalan sesuai dengan rencana tahapan pengembangan yang ditetapkan dalam Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Emas Semarang terutama pada tahap jangka pendek antara lain reklamasi lahan dan pembangunan breakwater sisi barat pelabuhan yang berdampak pada keterlambatan pelaksanaan tahapan jangka menengah dan jangka panjang. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi rencana induk pelabuhan masih menghadapi deviasi antara rencana dan kondisi aktual di lapangan. Deviasi signifikan terjadi pada dermaga dan lapangan penumpukan, khusus pada Dermaga Pelabuhan Dalam I dan II deviasi panjang dermaga masing-masing mencapai -231 meter dan -604,5 meter dari perencanaan awal yang menyebabkan berkurangnya kapasitas sandar dan efektivitas pelayanan bongkar muat. Infrastruktur yang sudah terbangun seperti dermaga kontainer, lapangan penumpukan, sistem drainase, jalan akses pelabuhan, dan terminal penumpang sudah berfungsi optimal namun tetap masih memerlukan pengembangan.

Kendala utama dalam pelaksanaan pengembangan infrastruktur Pelabuhan Tanjung Emas berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan (RIP) mencakup teknis (deviasi antara perencanaan dan pelaksanaan), administratif (hambatan perizinan dan tumpang tindih kewenangan), keterbatasan anggaran, serta dampak kondisi lingkungan seperti banjir rob dan penurunan tanah. Selain itu, kurangnya koordinasi antarlembaga yang belum terintegrasi secara strategis turut menghambat efektivitas penerapan Rencana Induk Pelabuhan (RIP).

Review RIP dan Optimalisasi Infrastruktur Pelabuhan yaitu Mengingat Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Emas yang ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2013 belum mengalami peninjauan ulang hingga saat ini, maka diperlukan evaluasi dan pembaruan secara komprehensif dan berkala. sesuai dalam (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008) bahwa Rencana Induk Pelabuhan (RIP) dapat di lakukan *review* setiap lima tahun atau lebih cepat apabila diperlukan. *Review* ini penting untuk menyesuaikan perencanaan dengan dinamika kondisi eksisting pelabuhan, perkembangan regulasi, serta tantangan lingkungan seperti penurunan muka tanah dan banjir rob, guna menjamin keberlanjutan, relevansi, dan efektivitas strategi pengembangan pelabuhan ke depan. Perlunya optimalisasi infrastruktur pelabuhan dan peningkatan kapasitas untuk mendukung kelancaran distribusi barang dan pelayanan kapal. Peningkatan ini akan mempercepat proses bongkar muat, mengurangi waktu tunggu kapal, dan memastikan alur distribusi barang berjalan efisien yang pada akhirnya akan meningkatkan efisiensi operasional, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan memperkuat daya saing pelabuhan.

Menghadapi berbagai kendala dalam pelaksanaan pengembangan infrastruktur seperti keterbatasan anggaran, hambatan perizinan, serta faktor teknis dan lingkungan, diperlukan strategi yang bersifat kolaboratif dan terintegrasi. Pemerintah, Badan Usaha, dan instansi terkait perlu memperkuat sinergi melalui forum koordinasi lintas sektor yang efektif dan berkelanjutan. Selain itu, diversifikasi sumber pendanaan melalui skema alternatif seperti Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) perlu dioptimalkan untuk menjamin keberlanjutan proyek. Strategi mitigasi terhadap risiko lingkungan, khususnya penurunan muka tanah dan banjir rob, juga harus diintegrasikan dalam setiap tahapan perencanaan dan implementasi

infrastruktur. Perumusan strategi pengembangan yang adaptif terhadap dinamika lingkungan dan kebutuhan logistik nasional akan menjadi kunci dalam mengoptimalkan fungsi Pelabuhan Tanjung Emas sebagai simpul strategis.

## DAFTAR REFERENSI

- Amrullah, R. A. (2020). *Pelabuhan dan Serba - Serbinya (Bisnis, Jasa, dan Fasilitas)*. In Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. [https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=siaIEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA24&dq=bisnis+jasa+pelayanan+kapal&ots=Eaq5T1Godt&sig=vAl7NGW3f9WDQqiEhHbwLoQW3EI&redir\\_esc=y#v=onepage&q=bisnis+jasa+pelayanan+kapal&f=false](https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=siaIEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA24&dq=bisnis+jasa+pelayanan+kapal&ots=Eaq5T1Godt&sig=vAl7NGW3f9WDQqiEhHbwLoQW3EI&redir_esc=y#v=onepage&q=bisnis+jasa+pelayanan+kapal&f=false)
- Aryani, D. Y., & Rahdriawan, M.-. (2016). *Kajian Peluang Kerjasama Pemerintah Swasta (Kps) Dalam Penyediaan Infrastruktur Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 11(4), 413. <https://doi.org/10.14710/pwk.v11i4.11551>
- Kaming, P. F. (2017). *Komparasi Kecukupan Infrastruktur di Koridor Jawa*. 6(1).
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017 Tentang *Rencana Induk Pelabuhan Nasional* (2017).
- Peraturan Menteri Nomor 18 Tahun 2013 Tentang *Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas, Menteri Perhubungan* (2013).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang *Kepelabuhanan* (2009).
- Putra, & Djalante. (2016). *Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan*. 1–10.
- Rodrigue, J. . (2020). *The Geography of Transport Systems*.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*, Pub. L. No. 12, 1 (2008).
- Utomo, K. S. (2015). *Infrastruktur Pelabuhan*. In *Unnes Press* (Vol. 1). <http://lib.unnes.ac.id/44889/1/InfrastrukturPelabuhan.pdf>
- Winarno, & Romanda Annas Amrullah. (2020). *Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea And Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang*. *Dinamika Bahari*, 1(1), 39–44. <https://doi.org/10.46484/db.v1i1.187>