

GREEN PORT, KEHARUSAN BAGI PELABUHAN INTERNASIONAL MENUJU HUB PORT

Aleksander Purba¹

Abstrak

Green port memang merupakan hal baru bagi sebagian besar pelabuhan nasional maupun pelabuhan internasional di Indonesia. Kendati pelabuhan merupakan restricted area, namun hampir semua ocean going port di negara maju sudah sejak lama menerapkan green port di pelabuhan-pelabuhannya. Pelabuhan tidak saja disibukkan dengan aktivitas bongkar-muat barang, namun juga sangat dekat dengan kegiatan bersifat olahraga dan wisata bahari. Namun, untuk dapat menggabungkan berbagai fungsi tersebut, pelabuhan harus memiliki serta menjaga kawasan pelabuhan dengan konsep green port secara berkelanjutan. Pencemaran pantai, terutama akibat aktivitas bongkar-muat, misalnya, harus ditekan pada tingkat minimal. Demikian halnya keberadaan ruang terbuka hijau, harus diupayakan dan dijaga hingga tingkat maksimal, sehingga fungsi-fungsi konservasi di kawasan pelabuhan dapat tetap dipertahankan.

Kata kunci: Green port, pelabuhan, ocean going, ruang terbuka hijau, konservasi

1. PENDAHULUAN

Secara hirarkis yuridis formal, Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran merupakan landasan peraturan paling tinggi dalam penyelenggaraan atau tatanan kepelabuhanan nasional. Di dalam undang-undang ini dan beberapa peraturan pemerintah turunannya, pelabuhan didefinisikan sebagai tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang dan/atau bongkar-muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran keamanan dan ketertiban arus lalu-lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah. Sedangkan Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan nasional yang memuat tentang hirarki, peran, fungsi, klasifikasi, jenis, penyelenggaraan, kegiatan, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi serta keterpaduan dengan sektor lainnya.

Penetapan lokasi pelabuhan wajib memperhatikan sejumlah aspek. Seperti tatanan kepelabuhanan nasional, rencana tata ruang wilayah Kabupaten/Kota dan rencana tata ruang wilayah Provinsi. Juga, kelayakan teknis dengan memperhatikan luas perairan (alur dan kolam), peta bathimetri/kedalaman perairan, karakteristik gelombang, karakteristik pasang surut dan arus, erosi dan pengendapan, kondisi lapisan tanah, luas daratan dan

¹ Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung
Jl. Prof. Sumantri Brojonegoro No 1 Gedong Meneng, Bandar Lampung
E-mail : alexpurba@yahoo.com

peta topografi. Aspek lainnya adalah kelayakan ekonomis dengan memperhatikan produk domestik regional bruto, aktivitas/perdagangan dan industri yang ada serta prediksi di masa mendatang, perkembangan aktivitas volume barang dan penumpang, kontribusi pada peningkatan taraf hidup penduduk dan perhitungan ekonomis/finansial. Termasuk pertumbuhan ekonomi dan perkembangan sosial yang berdampak pada peningkatan aktivitas penumpang, barang dan hewan dari dan ke luar pelabuhan; kelayakan lingkungan dengan memperhatikan daya dukung lokasi, daerah perlindungan dan suaka flora dan fauna; keterpaduan intra dan antarmoda transportasi. Adanya aksesibilitas terhadap hinterland untuk kelancaran distribusi dan industri; keamanan dan keselamatan pelayaran; serta pertahanan keamanan negara.

Dalam perkembangannya, undang-undang ini dipandang mencakup lingkup yang demikian luas, di mana pelabuhan termasuk di dalamnya. Oleh karenanya, pemerintah kemudian mengajukan amandemen Undang-Undang Nomor 21/1992, yang sekarang dalam proses legislasi, sehingga nantinya diharapkan dihasilkan undang-undang tentang kepelabuhan yang terpisah dari pelayaran.

2. MASTERPLAN PELABUHAN

Masterplan Pelabuhan adalah pedoman arah pembangunan dan pengoperasian pelabuhan berupa rencana zonasi/ blok dan menggambarkan target rencana jangka pendek (5 thn), jangka menengah (10 tahun) dan jangka panjang (20 tahun). Hasil rencana ini harus mempertimbangkan rencana induk kota atau rencana tata ruang kabupaten/provinsi serta menjadi pedoman penetapan batas daerah pelabuhan.

Tentang Rencana Induk (masterplan) Pelabuhan, Undang-Undang Nomor 21/1992 menyiratkan, untuk kepentingan penyelenggaraan pelabuhan laut, penyelenggara pelabuhan wajib menyusun rencana induk pelabuhan pada lokasi pelabuhan laut yang telah ditetapkan. Jangka waktu perencanaan di dalam rencana induk pelabuhan meliputi jangka panjang yaitu di atas 15 (lima belas) tahun sampai dengan 25 (dua puluh lima) tahun; jangka menengah yaitu di atas 10 (sepuluh) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun; jangka pendek yaitu 5 (lima) tahun sampai dengan 10 (sepuluh) tahun.

Penyusunan rencana induk pelabuhan dilakukan dengan memperhatikan: tatanan kepelabuhanan nasional; rencana tata ruang wilayah Kabupaten/Kota dan rencana tata ruang wilayah Provinsi; keamanan dan keselamatan pelayaran; keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di lokasi pelabuhan; kelayakan teknis, ekonomis dan lingkungan; dan perizinan dari instansi terkait. Rencana induk pelabuhan meliputi rencana peruntukan lahan daratan dan rencana peruntukan perairan, yang batas-batas kebutuhannya didasarkan pada pedoman teknis penetapan kebutuhan lahan pelabuhan.

Rencana peruntukan lahan daratan dan perairan digunakan untuk menentukan kebutuhan penempatan fasilitas dan kegiatan operasional pelabuhan yang meliputi kegiatan jasa kepelabuhanan; kegiatan pemerintahan; kegiatan jasa kawasan; kegiatan penunjang kepelabuhanan. Yang dimaksud dengan fasilitas pokok lahan daratan antara lain dermaga; pergudangan; lapangan penumpukan; terminal penumpang; terminal petikemas; terminal ro-ro; fasilitas penampungan dan pengelolaan limbah; fasilitas bunker; fasilitas pemadam kebakaran; terminal curah cair dan/atau curah kering; fasilitas gudang untuk bahan/barang berbahaya dan beracun (B3); fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP). Fasilitas penunjang antara lain kawasan perkantoran; fasilitas pos dan telekomunikasi; fasilitas pariwisata dan perhotelan; instalasi air bersih, listrik dan telekomunikasi; jaringan jalan dan rel kereta api; jaringan

air limbah, drainase dan sampah, areal pengembangan pelabuhan; tempat tunggu kendaraan bermotor; kawasan perdagangan; kawasan industri; fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, tempat rekreasi, olah raga, jalur hijau dan kesehatan).

Fasilitas pokok pada rencana peruntukan perairan meliputi alur pelayaran; perairan tempat labuh; kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal; perairan tempat alih muat kapal; perairan untuk kapal yang mengangkut bahan/barang berbahaya; perairan untuk kegiatan karantina; perairan alur penghubung intrapelabuhan; perairan pandu; perairan untuk kapal pemerintah. Fasilitas penunjang mencakup perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang; perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal; perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar); perairan tempat kapal mati; perairan untuk keperluan darurat; perairan untuk kegiatan rekreasi (wisata air).

Rencana induk pelabuhan untuk internasional hub, internasional dan nasional, ditetapkan oleh Menteri setelah mendapat rekomendasi dari Gubernur dan Bupati/Walikota mengenai keterpaduannya dengan rencana umum tata ruang wilayah Provinsi dan rencana umum tata ruang wilayah Kabupaten/Kota. Untuk pelabuhan regional ditetapkan oleh Gubernur setelah mendapat rekomendasi dari Bupati/Walikota mengenai keterpaduannya dengan rencana umum tata ruang wilayah Kabupaten/Kota. Dan, Bupati/Walikota untuk pelabuhan lokal.

Sebelum membuat masterplan, umumnya didahului dengan penetapan lokasi pelabuhan untuk menampung kegiatan kepelabuhanan secara berkelanjutan. Penetapan lokasi sekigus merupakan pedoman pembangunan kegiatan kepelabuhanan pada suatu lokasi/daerah yang disesuaikan dengan kapasitas daya dukung wilayah (Rencana Tata Ruang Provinsi/Kabupaten/Kota).

3. STANDAR PELABUHAN

Pelabuhan laut dapat ditingkatkan kemampuan pengoperasian fasilitas pelabuhan dari fasilitas untuk melayani barang secara konvensional menjadi fasilitas pelabuhan untuk melayani angkutan petikemas dan angkutan curah cair maupun kering. Penetapan kemampuan fasilitas pelabuhan dari fasilitas untuk melayani barang secara konvensional menjadi fasilitas pelabuhan untuk melayani petikemas internasional, ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas usulan penyelenggara pelabuhan laut. Namun, sebelumnya harus memenuhi sejumlah persyaratan (standar). Antara lain memiliki sistem dan prosedur pelayanan; memiliki sumber daya manusia dengan jumlah dan kualitas yang memadai; kesiapan fasilitas tambat permanen dengan panjang minimal 100 meter dan kedalaman minimal -5,00 m LWS; tersedianya peralatan penanganan bongkar muat petikemas yang terpasang dan yang bergerak antara lain 1 (satu) unit gantry crane dan peralatan penunjang yang memadai; lapangan penumpukan (container yard) minimal seluas 2 (dua) hektar dan gudang CFS sesuai kebutuhan; kehandalan sistem operasi menggunakan jaringan informasi on line baik internal maupun eksternal; pelabuhan telah dioperasikan 24 (dua puluh empat) jam; volume kargo sekurang-kurangnya telah mencapai 50.000 TEU's.

Sedangkan penetapan kemampuan pengoperasian fasilitas pelabuhan untuk melayani curah kering dan curah cair, dilakukan setelah memenuhi persyaratan (standar) sebagai berikut: kesiapan fasilitas tambat permanen sesuai dengan jenis kapal; tersedianya peralatan penanganan bongkar muat curah; kedalaman perairan minimal -5,00 m LWS; didukung kehandalan sistem operasi menggunakan jaringan informasi on line baik

internal maupun eksternal; memiliki sistem dan prosedur pelayanan; memiliki sumber daya manusia dengan jumlah dan kualitas yang memadai.

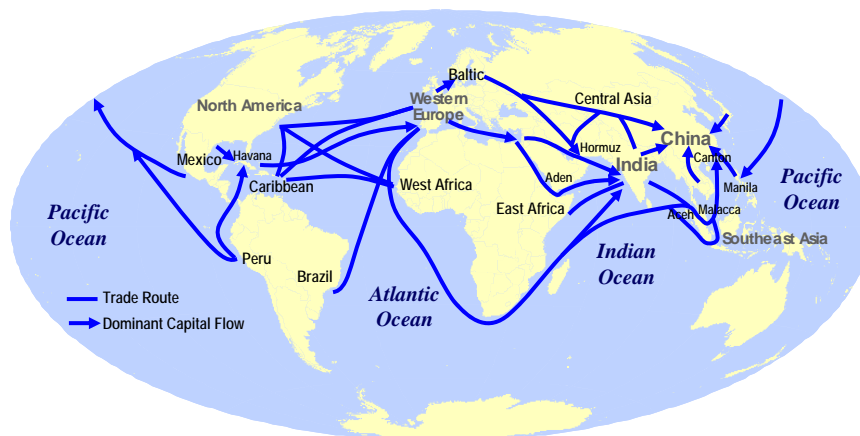
4. RUTE UTAMA PELAYARAN

4.1. Perdagangan

Prediksi trafik angkutan laut memerlukan perpaduan pengetahuan perdagangan dan ekonomi, sedangkan teknik matematika dianggap tidak begitu penting dan kerap diabaikan. Di samping itu, suatu perkiraan tentang volume perdagangan di masa mendatang, belum merupakan suatu kepastian. Ketidakpastian menjadi lebih besar, apabila rencana induk pengembangan berjangka waktu lama.

Namun, di samping angka-angka prakiraan volume perdagangan dan prediksi bongkar-muat di pelabuhan, lokasi atau titik dimana pelabuhan beroperasi juga merupakan prasyarat penting.

Sementara itu mengacu pada perkembangan perdagangan internasional, Asia Pasifik merupakan kawasan dengan volume serta tujuan perdagangan dunia terbesar dengan Selat Malaka sebagai salah satu jalur perlintasan pelayaran paling sibuk. Pada Gambar 1 juga terlihat bahwa China dan India merupakan dua negara dengan tujuan dan arus kapital yang terbesar di kawasan Asia Pasifik.

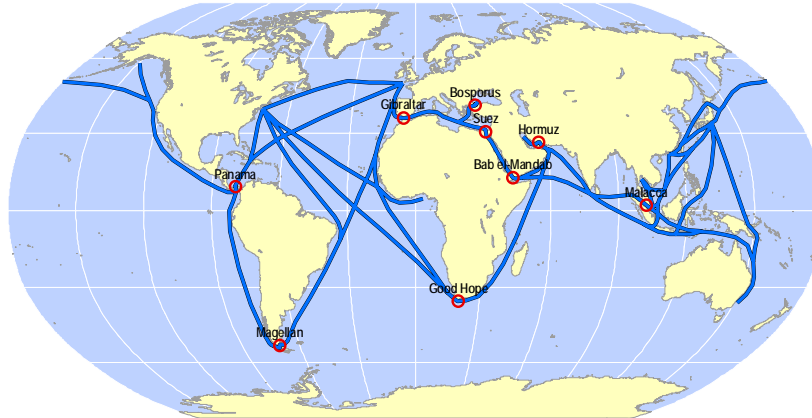


Gambar 1 Rute Utama Perdagangan Global, 1400-1800

Aliran modal terlihat tidak saja dari benua Asia, namun dari hampir seluruh penjuru dunia memandang kedua negara (ditambah beberapa negara lain di kawasan Asia Pasifik seperti Filipina kendati dengan aliran modal tidak sebesar China dan India) sebagai masa depan perekonomian dunia.

Kondisi ini merupakan tantangan sekaligus peluang bagi Indonesia untuk ikut berperan, mengingat kedekatan pelabuhan-pelabuhan internasional utama di Tanah Air dengan Selat Malaka sebagai jalur pelayaran bagi perdagangan internasional. Sebagai salah satu negara pemasok raw material bagi berbagai industri, Indonesia diuntungkan dengan kedekatan jarak sehingga relatif cukup memadai menggunakan sarana angkut kapal generasi panamax, dimana sea liners berbendera Indonesia dimungkinkan berperan lebih besar.

Dari Gambar 2 dan Gambar 3 juga terlihat posisi Indonesia yang sangat strategis dalam perlintasan rute perdagangan dunia, berada di antara Lautan India dan Lautan Pasifik. Posisi strategis Selat Malaka sejajar dengan Selat Panama, Selat Magellan, Gibraltar, Bosphorus, Suez, Hormuz, Bab el-Mandab dan Good Hope.



Gambar 2 Rute Maritim dan Lokasi-lokasi Strategis



Gambar 3 Alur Pelayaran Strategis

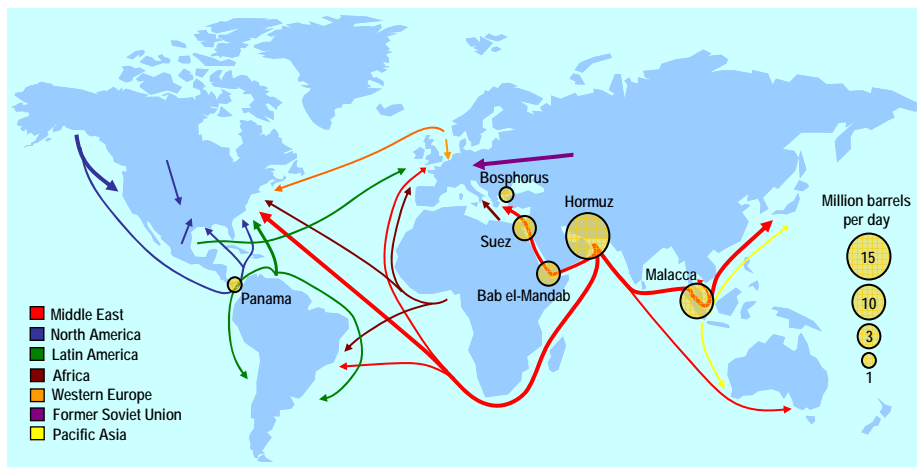
Selain Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Sabang (Nanggroe Aceh Darussalam) di bagian barat dan Tanjung Priok serta Tanjung Perak, peran Pelabuhan Makassar sangat potensial dikembangkan di masa mendatang, karena faktor kedekatan dengan Laut China Selatan dan Lautan Pasifik menuju utara (China, Jepang, Rusia). Pelabuhan-pelabuhan di pantai barat Sumatera (Sabang dan Teluk Bayur) merupakan titik-titik strategis alur pelayaran internasional dari India dan sekitarnya menuju Australia dan Selandia Baru melalui Lautan India.

Sementara di bagian timur Indonesia, selain Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Bitung dan Pelabuhan Merauke juga sangat strategis dan potensial, terutama dari kawasan timur Tanah Air menuju China, Jepang dan Rusia melalui Samudera Pasifik. Sehingga, keberadaan pelabuhan ekspor di Makassar, Bitung dan Merauke, tidak saja strategis dalam konteks hubungan perdagangan luar negeri melalui laut, namun juga patut

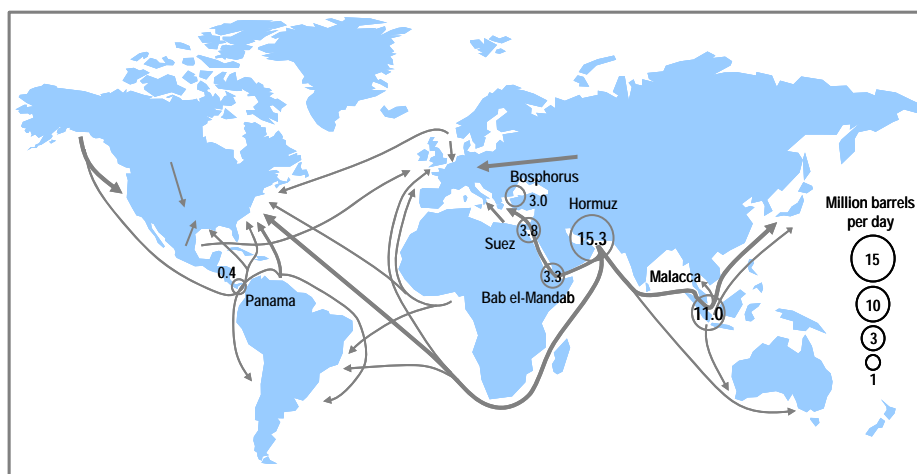
dipertimbangkan/didukung guna membentuk keseimbangan pengembangan wilayah antarkawasan barat dan timur Indonesia. Hubungan perdagangan langsung dari pelabuhan di kawasan timur menuju pelabuhan tujuan tidak saja akan memberikan keuntungan lebih pada daerah bersangkutan dengan bertambahnya aktivitas ekonomi ikutan, tetapi sekaligus akan mengurangi beban di pelabuhan-pelabuhan ekspor utama, seperti Tanjung Priok dan Tanjung Perak, yang selama ini menerima barang-barang transit dari pelabuhan feeder.

4.2. Minyak

Seperti diketahui, bahan bakar minyak (BBM) menjadi komoditi sangat (paling) strategis dalam beberapa dekade terakhir. BBM tidak lagi hanya barang bernilai ekonomi, namun lebih jauh sudah masuk sebagai komoditi politik (geopolitik). Pada Gambar 4 terlihat bahwa Selat Malaka merupakan perlintasan kapal-kapal pengangkut minyak terbesar kedua sebesar 10 juta barel per hari setelah Selat Hormuz yang mencapai 15 juta barel per hari. Tiga tahun kemudian, 2003, jumlah meningkat masing-masing menjadi 11 juta barel melalui Selat Malaka dan 15,3 juta barel di Selat Hormuz. (Gambar 5)



Gambar 4 Rute Utama Kapal Tanker Minyak, 2000



Gambar 5 Rute Utama Kapal Tanker Minyak, 2003

Tujuan kapal-kapal pengangkut minyak yang melintasi Selat Malaka umumnya negara-negara di kawasan Asia Pasifik, yang memang tengah menjadi pusat pertumbuhan

perekonomian dunia dengan geliat mesin-mesin industrinya. Dari Selat Malaka (setelah sebagian diturunkan di Asia Tenggara, termasuk Indonesia), kapal-kapal tanker pengangkut minyak menuju utara melalui Laut China Selatan. Sebagian lagi dari Selat Malaka menuju selatan (Australia, Selandia Baru) melalui Selat Sunda sebelum mengarungi Lautan India. Namun, pada tahun 2003 terlihat bahwa sebagian kapal tanker pengangkut minyak menuju Australia dan Selandia Baru tidak lagi melalui Selat Malaka, tetapi langsung dari Hormuz melewati Lautan India.

Keberadaan Selat Malaka yang merupakan "milik" tiga negara, Indonesia, Malaysia dan Singapura, mestinya dapat memberikan sumbangan/kontribusi yang lebih nyata bagi Indonesia, karena kapal-kapal besar super tanker pengangkut minyak biasanya memerlukan tempat beristirahat bagi para awaknya di daratan, termasuk keperluan/kebutuhan kapal (BBM, air bersih, logistik dan lain-lain). Hal yang sama juga terjadi pada pelayaran jarak jauh dari Hormuz menuju Australia atau dari Selat Malaka melalui Laut China Selatan menuju utara. Pelayaran jarak jauh bahkan sangat jauh bagi kapal-kapal tanker pengangkut minyak, memerlukan tempat istirahat dan kebutuhan logistik lain, yang sangat mungkin disediakan (di daratan maupun di perairan) oleh Indonesia di sepanjang alur pelayaran internasional yang berdekatan dengan perairan Nusantara.

Namun, untuk itu terlebih dahulu diperlukan penataan alur dan trafik berlayar bagi kapal-kapal tanker minyak pada jalur pelayaran internasional di perairan Indonesia, dan selanjutnya diberitahukan kepada pengguna (user) melalui Organisasi Maritim Internasional (IMO). Keuntungan berada pada jalur pelayaran internasional semacam ini, sudah sejak lama dimanfaatkan Malaysia dan Singapura, hanya dengan menyediakan 'tempat parkir sementara' bagi kapal-kapal tanker besar pengangkut minyak dengan rute pelayaran jauh atau sangat jauh.

5. KONSEP GREEN PORT

Pemahaman maupun implementasi pelabuhan berwawasan lingkungan, *green port* [GP] memang masih relatif baru di Indonesia. Pelabuhan umum di Indonesia umumnya identik dengan wajah keras para kuli angkut dan raungan truk-truk pengangkut barang si raja jalanan. Pelabuhan umum dikenal sebagai kawasan tertutup [*restricted area*] untuk umum, sehingga sangat jarang dikunjungi orang, kecuali pihak-pihak yang berkepentingan dengan ekspor-impor barang.

Kondisi ini sangat bertolak-belakang dengan pengelolaan pelabuhan umum di negara lain, di mana pelabuhan sudah sejak lama menjadi daerah tujuan wisata yang menarik. Orang bisa melihat dari dekat aktivitas di pelabuhan, dengan menyediakan ruang bagi publik dengan beragam fasilitas di dalamnya, tanpa mengganggu kegiatan bongkar-muat. Bahkan, di kawasan pelabuhan juga terdapat dermaga tambat untuk kapal-kapal pesiar bagi aktivitas wisata bahari. Pelabuhan Port Klang [Malaysia] dan Port of Singapore sudah sejak lama –mengikuti keberhasilan pelabuhan-pelabuhan modern di negara maju– menjadikan pelabuhannya sebagai *green port*, yang tidak saja sibuk dengan aktivitas bongkar muat barang, namun dipadu dengan wisata bahari dan beragam kegiatan ikutan lain.

Namun, masyarakat yang ingin menikmati wisata pantai di sekitar pelabuhan, harus terlebih dahulu disuguhkan tataguna kawasan berupa ruang terbuka hijau, penataan lalu-lintas yang teratur hingga pantai berpasir yang tidak tercemar, yang merupakan bagian dari upaya konservasi lingkungan. Port Klang dan Port of Singapore sudah mengimplementasikan diri sejak lama sebagai *green port*, dan terbukti tidak saja unggul

dalam jumlah bongkar-muat barang, tetapi juga mendatangkan cukup banyak orang ke kawasan pelabuhan untuk tujuan wisata. Pengelola pelabuhan umum, terutama ocean going di Indonesia, sudah seharusnya memikirkan dan mulai menata ulang pelabuhannya menjadi bagian dari green port kelas dunia, yang tidak saja melayani aktivitas konvensional, namun juga menjual kawasan pelabuhan menjadi sumber pendapatan di luar *core business*-nya.

6. DISKUSI DAN KESIMPULAN

Implementasi dan pemahaman green port oleh berbagai pemangku kepentingan, terutama operator pelabuhan dengan status internasional di Indonesia hingga kini belum memadai, kendati negara tetangga terdekat sudah memulainya sejak beberapa tahun lalu. Tidak diketahui secara pasti, kendala apa yang membuat wajah pelabuhan-pelabuhan internasional di Indonesia belum terlihat hijau dan lebih ramah terhadap kelestarian lingkungan secara berkelanjutan.

Pelabuhan Panjang di Provinsi Lampung yang merupakan pintu masuk dan keluar utama barang/komoditas Sumatera bagian selatan ke mancanegara, merupakan salah satu contoh pelabuhan internasional yang masih mencoba cara/metode membenahi diri menuju green port. Namun, tanpa komitmen yang kuat dari manajemen puncak secara berkelanjutan, keinginan dan rencana aksi tidak akan membuahkan hasil. Pada akhirnya –seperti yang sudah terjadi sejak beberapa dekade terakhir– pelabuhan-pelabuhan internasional di Indonesia hanya sebagai pengumpan [feeder] saja bagi hub port Singapura dan Klang, yang justru memperoleh keuntungan ekonomi yang lebih besar walau hanya sebagai tempat persinggahan sementara. Di sisi lain, shipping lines tidak dapat kita imbau untuk melakukan pelayaran langsung dari pelabuhan asal di Indonesia menuju pelabuhan tujuan di negara tujuan. Agen pelayaran internasional bebas memilih pelabuhan-pelabuhan mana saja yang hendak disinggahi, di mana kriteria green port mulai mereka jadikan sebagai salah satu referensi.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Perhubungan, 2004, Jakarta, Data Sistem Informasi Pengelolaan Pelabuhan Laut [Simoppel].
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53/2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional
- PT Adicitra Mulyatama, 2006, Jakarta, Laporan Draft Final Penyiapan Arahana Penataan Ruang dalam Pengembangan Sistem Transportasi Pelabuhan Nasional