

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dunia kini sangat strategis dan tidak luput dari isu-isu kontemporer yang terus bermunculan seiring waktu. Isu global saat ini mengarah pada isu lingkungan, salah satunya dibidang infrastruktur maritim yang berkelanjutan. Isu lingkungan pada bidang maritim yang saat ini sedang dibahas dan terus dalam upaya perbaikan oleh negara-negara di dunia maupun organisasi internasional, seperti *United Nations (UN)*, *International Maritim Organization (IMO)*, melalui konferensi ataupun perjanjian-perjanjian internasional. Penting bagi negara-negara maju untuk membantu dan mengembangkan teknologi-teknologi dalam mengatasi isu lingkungan khususnya di bidang infrastruktur maritim melalui kerjasama bilateral maupun multilateral di bidang maritim, salah satunya negara Indonesia.

Indonesia memiliki visi Poros Maritim Dunia (PMD), dimana Presiden Joko Widodo langsung menyampaikannya dalam KTT ke-9 Asia Timur pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar (Diposaptono, 2016). Kebijakan PMD disusun dalam bentuk dokumen nasional sebagai bentuk implementasinya dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Kebijakan ini memiliki 5 (lima) pilar, dimana salah satunya pembangunan pada sektor kelautan/maritim.

Indonesia telah membuat Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) II 2020-2024, dimana prioritas nasional pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) disusun Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenkomarves) memiliki 5 (lima) prioritas, yaitu pembangunan manusia, penguatan konektivitas,

peningkatan ekonomi, ketahanan energi, pangan dan sumberdaya air, serta keamanan nasional (Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Dan Investasi Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Dan Investasi Tahun 2020 – 2024, 2020). Salah satu prioritas diatas adalah penguatan konektivitas, dimana sub bagian tersebut merupakan pembangunan infrastruktur maritim.

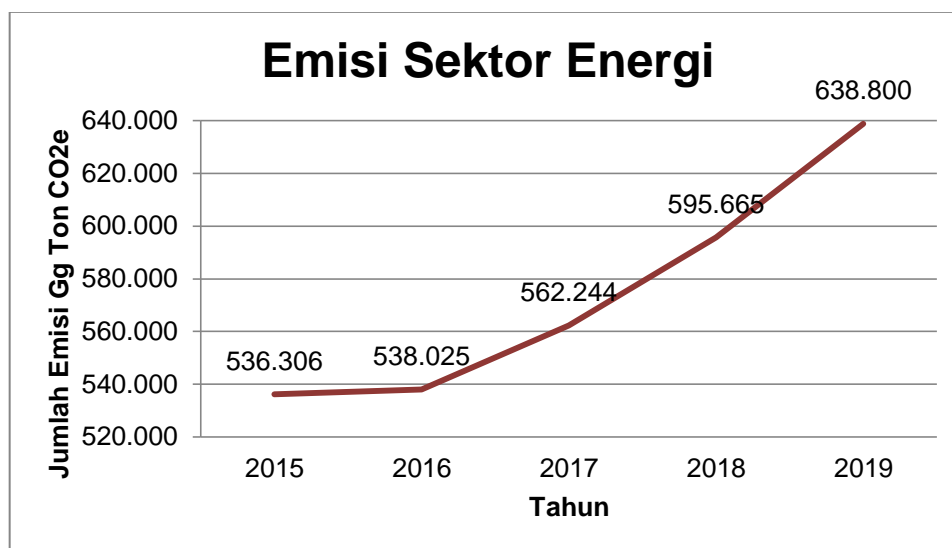
Infrastruktur maritim merupakan perangkat yang sangat penting mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan dan berada di jalur pelayaran internasional. Dengan lokasi yang strategis, Indonesia mampu memanfaatkan pembangunan infrastruktur maritim untuk meningkatkan ekonomi dalam negeri. Infrastruktur maritim khususnya pelabuhan merupakan tempat persinggahan kapal-kapal nasional maupun internasional dalam melakukan pengisian bahan bakar kapal dan proses bongkar muat. Pelabuhan menjadi faktor penting dalam mendistribusikan barang dan jasa baik ke dalam maupun ke luar negeri. Sebagai negara kepulauan, pelabuhan sangat mempengaruhi efisiensi ekonomi di Indonesia. Namun, pembangunan dan pengembangan pelabuhan perlu memperhatikan lingkungan dan efisiensi operasional.

Indonesia meratifikasi *Paris Agreement* 2015 pada 5 Oktober 2016 melalui Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Paris Agreement to the United Nations Framework Convention On Climate Change*. *Paris Climate Change Conference* merupakan konferensi yang menghasilkan *Paris Agreement* pada tahun 2015. Kesepakatan ini bertujuan untuk menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) dari berbagai aktivitas di berbagai negara. Konferensi ini mengajak negara-negara di seluruh dunia untuk berkomitmen dalam menjaga suhu bumi meningkat maksimal 2°C dan menekan kenaikan suhu ke 1,5°C (Masripatin et al., 2017). Komitmen negara—negara dalam menekan perubahan iklim disampaikan dalam sebuah dokumen *National Determined Contribution* (NDC). NDC setiap negara dilaporkan kepada *United Nations Framework*

Convention on Climate Change (UNFCCC) sebagai bentuk komitmen sebuah negara dalam mendukung aksi iklim ini dan akan dievaluasi setiap 5 (lima) tahun.

Sejak Indonesia meratifikasi perjanjian internasional tersebut, sudah ada beberapa regulasi dan dokumen yang dibentuk sebagai aksi mitigasi dan adaptasi terhadap emisi Gas Rumah Kaca (GRK). Namun, belum ada regulasi maupun dokumen terkait aksi pelabuhan dalam menurunkan emisi secara spesifik untuk menerapkan konsep ramah lingkungan untuk mendukung *Paris Agreement* 2015. Pelabuhan-pelabuhan Indonesia berupaya untuk menerapkan konsep ramah lingkungan, seperti mengurangi penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) fosil dengan elektrifikasi, dan mengelola lingkungan di sekitar pelabuhan.

Paris Agreement 2015 dalam dokumennya mengajak negara-negara untuk menekan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) dari kegiatan antropogenik. Dalam hal ini, berbagai sektor memberikan emisi GRK, tapi sektor energi masih pemberi kontribusi yang paling besar. Karena penggunaan energi konvensional hingga saat ini masih dibutuhkan untuk operasional, khususnya pelabuhan.

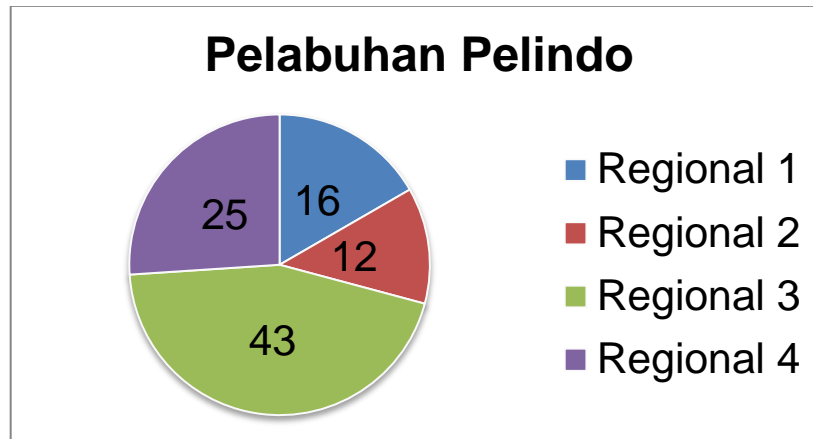


Grafik 1.1 Emisi Sektor Energi Indonesia

Sumber : Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Direktorat Jenderal Pengendalian Perubahan & Direktorat Inventarisasi GRK dan Monitoring, Pelaporan, 2021

Dari Grafik 1.1 didapatkan data awal, bahwa sektor energi mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Sehingga, dibutuhkan penanggulangan terkait hal ini untuk mengurangi dampak yang diberikan sektor ini. Penanggulangan yang dapat dilakukan adalah menggunakan energi berbasis hijau, salah satu adalah penerapan konsep pelabuhan ramah lingkungan.

Pelabuhan di Indonesia hingga saat ini telah mencapai 636 pelabuhan, dengan 28 Pelabuhan Utama (PU), 164 Pelabuhan Pengumpan (PP), 166 Pelabuhan Pengumpan Regional antar provinsi (PR), dan 278 Pelabuhan Pengumpan Lokal (PL) (Pebrianto, 2020). Namun, dalam skala besar Indonesia memiliki 4 pelabuhan, yaitu Pelabuhan Tanjung Priuk di Jakarta, Tanjung Perak di Surabaya, Pelabuhan Soekarno-Hatta di Makassar, dan Pelabuhan Belawan di Medan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 135 tahun 2015).



Grafik 1.2 Jumlah Pelabuhan yang dikelola PT Pelindo (Persero)

Sumber : Diolah oleh Peneliti

Dari Gambar 1.2, ada sekitar 96 pelabuhan yang dikelola oleh PT Pelindo (Persero). Tetapi, pelabuhan tersebut belum seluruhnya ramah lingkungan. Indonesia sebagai negara maritim yang besar dengan visi dan misi maritim, perlu memandang dan memperhatikan lingkungan laut. Hal ini berkaitan dengan negara maritim, dimana negara maritim tidak hanya mampu memanfaatkan bidang maritim, tapi juga mampu untuk melindungi dan menjaga lingkungan yang menjadi tanggungjawabnya. Oleh karena itu, pembangunan pelabuhan ke depan harus berbasis lingkungan. Pentingnya pelabuhan yang berbasis lingkungan untuk mengurangi tingkat emisi karbon akibat aktivitas pelabuhan itu sendiri dalam menahan perubahan iklim.

Pelabuhan ramah lingkungan (*green port/ecoport*) menjadi sebuah tantangan bagi Indonesia terhadap komitmennya untuk menurunkan emisi karbon pada perjanjian internasional yang telah diratifikasi. Pelabuhan ini menjadi solusi dalam menekan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) dan berkelanjutan serta tidak rentan akibat perubahan iklim. Pelabuhan ramah lingkungan memiliki kriteria yang tidak sama antar negara. Salah satunya lembaga di Indonesia, yaitu PT Sucofindo membuat kriteria *green port* di

Indonesia dengan syarat-syarat, yaitu pengendalian pencemaran air, pengelolaan penggunaan energi dan pembuangan limbah, pencemaran udara, dan sampah domestik serta pengendalian sampah B3 (Bahan Beracun dan Berbahaya), keanekaragaman hayati, dan tata guna lahan (SUCOFINDO, 2016).

Pelabuhan ramah lingkungan merupakan pembangunan berkelanjutan yang memperhatikan dampak negatif bagi lingkungan sekitar maupun nasional. Konsep ini merupakan implementasi daripada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Paris Agreement to the United Nations Framework Convention On Climate Change*, dan Peraturan Menteri Perhubungan 57 Tahun 2020 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Secara keseluruhan dari peraturan-peraturan tersebut menyatakan bahwa kewajiban untuk menjamin dan memelihara ekosistem lingkungan di sekitar. Salah satu sektor yang wajib menjaga kelestarian lingkungan adalah pelabuhan. Keterkaitan dari beberapa peraturan diatas sebagai dasar dalam memberikan perlindungan lingkungan di pelabuhan dengan membuat konsep *green port/ecoport*. Namun, belum spesifik membahas mengenai kriteria pelabuhan ramah lingkungan untuk dijadikan pedoman. Oleh karena itu, dibutuhkan regulasi turunan mengenai *Paris Agreement* 2015 di level Peraturan Menteri terkait hal ini sebagai langkah awal dalam penerapan konsep pelabuhan ramah lingkungan.

Dampak dari aktivitas pelabuhan bagi lingkungan adalah perubahan alam (cuaca), kualitas lingkungan dari pengembangan pelabuhan, emisi gas rumah kaca yang semakin tinggi akibat tidak menggunakan energi listrik untuk aktivitas operasional dan perkantoran pelabuhan, serta penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) untuk

peralatan angkat dan angkut (PT Pelabuhan Indonesia II, 2020). Dampak dari pelabuhan memberikan dampak yang negatif bagi lingkungan. Sehingga, bila tidak ditangani dengan baik akan mendegradasi lingkungan, khususnya disebabkan oleh emisi.

Prospek tingkat ekspor-impor menjadi bagian penting dalam meningkatkan perekonomian negara. Semakin tingginya laju ekspor-impor akan meningkatkan emisi karbon suatu negara. Namun, dampak dari aktivitas di pelabuhan, menjadi terlupakan bagi negara berkembang. Hal ini sangat terkait dengan bisnis yang ada dipelabuhan, dimana distribusi produk maupun jasa menghasilkan emisi. Pentingnya untuk mengubah bisnis yang kurang memperdulikan lingkungan menjadi bisnis hijau. Selain itu, di dalam bisnis pengurangan emisi karbon dapat dikaitkan dengan *tax carbon*, dimana perusahaan yang menghasilkan emisi yang besar akan dikenakan sanksi berupa pajak. Penting bagi negara untuk ikut serta dalam berperan dibidang lingkungan dengan memanfaatkan sinergi dengan negara yang memiliki konsep pelabuhan ramah lingkungan/negara maju.

Secara nasional, pelabuhan yang sudah menerapkan konsep pelabuhan ramah lingkungan adalah Terminal Umum PT Krakatau Bandar Samudera, Terminal Teluk Lamong, Terminal *Multipurpose* Makassar, Terminal IPC Tanjung Priok, Terminal BICT, Terminal Jamrud Utara, Terminal Petikemas Semarang, Terminal Umum Balikpapan, Terminal Petikemas Makassar (Sucofindo, 2020). Namun, masih banyak pelabuhan yang belum menerapkannya, salah satunya adalah Pelabuhan Tanjung Priok.

Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan tersibuk di Indonesia. Pelabuhan ini memiliki kapasitas untuk melayani atau menangani kurang lebih $\pm 50\%$ dari seluruh barang yang masuk/masuk dari Indonesia. Pelabuhan Tanjung Priok telah mengembangkan inisiatif *green port* yang dimulai pada tahun 2016. Dalam pengembangkannya inisiatif tersebut, Pelabuhan Tanjung Priok mengembangkan inisiatif pelayanan *Shore to*

Ship (STS). STS merupakan sebagai fasilitas yang menyalurkan energi listrik untuk pengganti energi Bahan Bakar Minyak (BBM) bagi kapal-kapal yang bersandar di pelabuhan. Selain itu, dalam mendukung pengelolaan lingkungan, Pelabuhan Tanjung Priok telah menerapkan standar internasional ISO 14001 meliputi Terminal Operasi III, *technical support*, *customer service*, *container yard* dan *office management*. Namun, fasilitas maupun penerapan standar lingkungan di Pelabuhan Tanjung Priok belum mampu untuk memberikan dampak positif bagi lingkungan khususnya emisi, dimana hanya masih beberapa fasilitas yang ramah lingkungan di pelabuhan.

Pelabuhan Tanjung Priok memiliki program-program untuk menuju pelabuhan ramah lingkungan, yaitu dengan pembangunan *Building Automation System* (BAS) dan *Smart Panel*, elektrifikasi untuk mengubah *diesel generator set on board* menjadi *fully electric*, dan *pilot program* untuk penerapan teknologi yang hemat energi pada alat bongkar muat, *Sea Water Reverse Osmosis* (SWRO) untuk pengelolaan air bersih (PT Pelabuhan Indonesia II, 2020). Namun, program-program ini belum terlihat dalam dokumen laporan tahunan, sehingga program-program tersebut belum terlihat prospeknya.

Oleh karena itu, diharapkan Pelabuhan Tanjung Priok untuk menerapkan konsep *green port/ecoport* untuk meminimalisir dari akibat aktivitas pelabuhan baik emisi GRK maupun yang lainnya. Dampak ini akan memberikan pengaruh pada operasional pelabuhan, infrastruktur yang belum beradaptasi hingga rencana bisnis pelabuhan.

Permasalahan yang peneliti temukan adalah belum adanya regulasi secara spesifik yang mengatur konsep pelabuhan ramah lingkungan, belum adanya *leading sector* menjadi salah satu penghambat bagi pelabuhan, dan belum adanya *green port tools* yang satu. Saat ini, Kementerian Koordinator Maritim dan Investasi dan PT Sucofindo membuat *tools* atau indikator-indikator *green port* secara *voluntary* (PT Pelabuhan Indonesia II, 2020). Oleh karena itu, dibutuhkan *green port*

tools, yang nantinya dijadikan pedoman bagi pengembangan dan pengadaan fasilitas di pelabuhan Indonesia khususnya Pelabuhan Tanjung Priok.

Penelitian ini ingin melihat upaya dari Pelabuhan Tanjung Priok dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement* 2015. Dimana nantinya Pelabuhan ini dapat menjadi acuan bagi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dalam menerapkan pelabuhan ramah lingkungan dan rekomendasi serta pedoman bagi pelabuhan lain di Indonesia.

Dalam matriks keamanan maritim Bueger, keamanan maritim memiliki cakupan yang sangat luas yang tidak hanya membahas secara fisik, tapi mencakup bahasan secara non-fisik. Dalam hal ini, emisi yang disebabkan oleh pelabuhan yang mengakibatkan jumlah Gas Rumah Kaca (GRK) masuk ke dalam bagian *marine environment*, *economic development*, dan *national security* pada sub fokus *climate change* dari matriks Bueger. Keamanan maritim sangat luas cakupannya mulai dari laut hingga ke darat, salah satunya adalah pelabuhan. Pelabuhan yang baik akan memberikan dampak lingkungan yang baik dan menghasilkan nilai yang positif. Sehingga, nilai keamanan maritim dari sektor pelabuhan dapat dikatakan baik.

Dalam konteks pertahanan, pelabuhan ramah lingkungan dalam menekan perubahan iklim sangat berkaitan dengan pertahanan secara tidak langsung yang akan terganggunya kebutuhan dan kehidupan manusia sehingga menyebabkan terganggunya ketahanan dalam segala hal (Pertahanan, 2015).

Isu perubahan iklim menjadi hal yang digencarkan di dunia saat ini. Mengingat pertumbuhan infrastruktur laut terus berkembang secara pesat tanpa memperhatikan lingkungan. Oleh karena itu, peneliti sangat tertarik membahas isu lingkungan, terkhususnya upaya Pelabuhan Tanjung Priok dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement* 2015. Sektor pelabuhan diambil peneliti karena Indonesia merupakan negara kepulauan dan

memiliki visi untuk menjadi negara maritim yang memiliki prioritas pembangunan infrastruktur laut.

1.2 Fokus dan Subfokus

1.2.1 Fokus

Penelitian ini berfokus pada upaya Pelabuhan Tanjung Priok dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement 2015*.

1.2.2 Subfokus

Penelitian ini memiliki subfokus, yaitu upaya Pelabuhan Tanjung Priok dalam mendukung *Paris Agreement 2015*, strategi Pelabuhan Tanjung Priok yang konkrit dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement 2015*.

1.3 Rumusan Masalah

Indonesia telah meratifikasi *Paris Agreement 2015* melalui Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016, sehingga memiliki tanggungjawab dalam melestarikan dan melindungi lingkungan maritimnya. Namun, belum ada turunan dari Undang-Undang tersebut yang membuat pelabuhan menjadi tidak ada pedoman untuk menekan emisi khususnya Pelabuhan Tanjung Priok dan belum ada langkah-langkah yang signifikan dalam penerapan konsep pelabuhan ramah lingkungan.

- a. Bagaimana upaya pelabuhan Tanjung Priok dapat berkontribusi untuk memenuhi *Paris Agreement 2015*?
- b. Bagaimana strategi Pelabuhan Tanjung Priok dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement 2015*?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, maka penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai, sebagai berikut :

- a. Menganalisis upaya Pelabuhan Tanjung Priok dalam berkontribusi terhadap *Paris Agreement 2015*,
- b. Menganalisis strategi Pelabuhan Tanjung Priok dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement 2015*.

1.5 Manfaat Penelitian

Peneliti berharap penelitian bisa memberikan manfaat secara teoritis dan praktis. Adapun manfaat tersebut yang ingin dicapai oleh peneliti diantaranya adalah sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan keterkaitan *Paris Agreement* 2015 dengan pelabuhan khususnya Pelabuhan Tanjung Priok dalam upaya memenuhi persyaratan *Paris Agreement* 2015. Selain itu, diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian-penelitian berikutnya terkait upaya memenuhi persyaratan *Paris Agreement* 2015 di sektor pelabuhan.

b. Manfaat Praktis

Manfaat penelitian ini bagi regulator adalah untuk memberikan gambaran situasi Pelabuhan Tanjung Priok saat ini dalam upaya pemenuhan persyaratan *Paris Agreement* 2015 serta rekomendasi agar dapat dibentuknya kepentingan kebijakan pemerintah Indonesia mengenai pelabuhan ramah lingkungan. Manfaat bagi operator adalah sebagai bahan masukan dan acuan dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement* 2015 dan memberikan rekomendasi langkah-langkah yang konkrit dalam memenuhi persyaratan *Paris Agreement* 2015.