

RELASI AKTOR DALAM TRANSFORMASI PELABUHAN MENUJU GREEN PORT (STUDI KASUS: PELABUHAN PANJANG)

Goldie Melinda Wijayanti^{1,2}, Incik Rosana Agustien Putri², Pradono¹, Romeiza Syafriharti³

¹ Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, ITB, Kota Bandung, Indonesia

² Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknologi dan Infrastruktur Kewilayahan, ITERA, Kab. Lampung Selatan, Indonesia

³ Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer, UNIKOM, Kota Bandung, Indonesia

Informasi Artikel:

Diterima: 29 Oktober 2022

Naskah perbaikan: 29 Desember 2022

Disetujui: 20 Januari 2023

Tersedia Online: 2 April 2023

Kata Kunci:

Kolaborasi Aktor, Pelabuhan Hijau, Tingkat Kepentingan Aktor, Transportasi Berkelanjutan

E-mail korespondensi:

goldiemelindaw@gmail.com

Abstrak: Konsep hijau merupakan salah satu cara untuk mengembangkan dan mengoperasikan bisnis pelabuhan untuk mengurangi kerusakan lingkungan. Hal ini selaras dengan tujuan SDG's ke 13 yaitu mengambil tindakan cepat untuk mengatasi perubahan iklim. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan dapat memainkan peran penting dalam pembangunan ekonomi regional. Namun disisi lain, pelabuhan juga menyumbang pencemaran lingkungan melalui kegiatan transportasi maritime. Lampung Selatan memiliki pelabuhan internasional sebagai pintu gerbang ekonomi Pulau Sumatera, salah satunya kegiatan di Pelabuhan Panjang yang memberikan kontribusi yang cukup berarti bagi pendapatan kota. Selama periode 2000-2004, kontribusi nilai tambah pelabuhan sampai 2.5 persen dari total PDRB Kota Bandarlampung. Green port adalah tren terbaru pada pengembangan pelabuhan kontemporer. Green port merupakan pelabuhan yang komprehensif dan terintegrasi dalam hal sosial, faktor ekonomi, budaya, lingkungan dan lainnya. PT. Pelindo II Cabang Panjang sejak 2019 telah mencoba cara atau metode membenahi diri menuju green port dengan menyediakan infrastruktur pendukung. Namun sampai pada 2022 pelabuhan tersebut masih belum sepenuhnya hijau. Salah satu sebab kegagalan ini dari aspek peran antar aktor, sehingga perlu dikaji pada sudut pandang relasi aktor dalam transformasi pelabuhan hijau. Data yang dibutuhkan adalah data primer dan sekunder dengan pendekatan metode aktors. Metode analisis ini untuk mengetahui aktor utama dan kunci dalam pengembangan Pelabuhan. Hasil yang ditemui adalah relasi antar aktor sudah memiliki tugas dan fungsi yang jelas namun tidak ada partisipasi dari masyarakat sehingga transformasi tidak berjalan optimal. Rekomendasi yang ditawarkan adalah membentuk kolaborasi dengan partisipasi dari pemerintah, swasta dan masyarakat, tujuannya adalah sebagai monitoring terhadap pelaksanaan pelabuhan hijau.

Abstract: The green concept is one way to develop and operate a port business to reduce environmental damage. This is in line with SDG's 13th goal, which is to take fast action to address climate change. As part of the transportation system, ports can play an important role in regional economic development. But on the other hand, ports also contribute to environmental pollution through maritime transportation activities. South Lampung has an international port as an economic gateway for the island of Sumatra, one of



which is the activity at Panjang Port which makes a significant contribution to the city's revenue. During the 2000-2004 period, the value added contribution of the port was up to 2.5 percent of the total PDRB of Bandarlampung City. Green ports are the latest trend in contemporary port development. Green port is a port that is comprehensive and integrated in terms of social, economic, cultural, environmental and other factors. PT. Pelindo II Long Branch since 2019 has tried ways or methods of improving itself towards a green port by providing supporting infrastructure. But until 2022 the port is still not completely green. One of the reasons for this failure is from the aspect of roles between actors, so it needs to be studied from the point of view of actor relations in the green port transformation. The data needed are primary and secondary data with the actor method approach. This analysis method is to find out the main and key actors in port development. The results found are that the relations between actors already have clear tasks and functions but there is no participation from the community so that the transformation does not run optimally. The recommendation offered is to form a collaboration with the participation of the government, the private sector and the community, the aim is to monitor the implementation of green ports.

Copyright ©2022

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license

1. PENDAHULUAN

Pada PP No. 61 tahun 2009 dijelaskan bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan 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. Salah satu peran penting pelabuhan adalah sebagai pintu gerbang perekonomian dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan. Pelabuhan merupakan kontributor penting bagi perekonomian nasional serta perekonomian masing-masing negara bagian dan daerah metropolitan. Pelabuhan yang direncanakan harus memuat kriteria kebutuhan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Penetapan lokasi pelabuhan wajib memperhatikan sejumlah aspek, seperti rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota; potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah; potensi sumber daya alam; dan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional. Pentingnya pelabuhan secara umum dan peran dalam mendukung konektivitas sebagai salah satu infrastruktur penting dalam pembangunan khususnya transportasi (Purba, A. 2010).

Transformasi pelabuhan menuju pelabuhan hijau sebagai respon mengenai perubahan iklim dan transportasi berkelanjutan. Pelaksanaan pelabuhan hijau juga sebagai bentuk upaya penurunan emisi gas rumah kaca (GRK) atau dekarbonisasi. Dekarbonisasi transportasi melibatkan berbagai pendekatan yang mencoba mempengaruhi ekonomi, infrastruktur, lingkungan peraturan, atau praktik inovatif yang bersandar pada teknologi informasi, salah satu tujuannya adalah meningkatkan pemanfaatan yang lebih baik dari aset transportasi yang ada (Rodrigue, 2020). Banyak dampak yang terkait dengan kinerja sistem transportasi, baik kondisi yang membaik maupun yang memburuk, pertama kali dihadapi oleh pengangkut barang swasta. Waktu perjalanan, biaya, keandalan, aksesibilitas, dan/atau manfaat keselamatan atau biaya adalah karakteristik kinerja sistem yang menjadi perhatian operator. Dampak sistem penting lainnya mencerminkan interkoneksi sistem pengangkutan. Di banyak pasar, pilihan moda angkutan dipengaruhi oleh (1) harga masing-masing angkutan bergerak oleh satu moda versus moda lainnya, (2) keandalan dan kenyamanan pengiriman, dan (3) keamanan yang terkait dengan memastikan barang tiba tanpa

kerusakan atau pencurian (Wiley, 2016). Dekarbonisasi transportasi berfokus pada tiga bidang aplikasi utama yaitu mengenai infrastruktur penunjang moda dengan rendah karbon, penyediaan alat angkut dan peralatan berfokus pada bahan bakar dan sumber energi, serta manajemen dan operasional berfokus pada strategi penetapan harga untuk berdaya saing dari faktor emisi karbon (Rodrigue, 2020).

Saat ini pelabuhan-pelabuhan di dunia telah menerapkan konsep pelabuhan hijau, antara lain Belanda (Rotterdam), USA (Los Angeles), Jerman (Hamburg), Jepang, dan Korea. Sedangkan untuk kawasan Asean, Singapura dan Malaysia tengah melangkah dalam menerapkan konsep pelabuhan hijau (BJTI Port, 2018). Sesuai peraturan penyelenggaraan kepelabuhanan di Indonesia Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan Unit Penyelenggara Pelabuhan dalam setiap penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan harus melakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) mempunyai tugas dan tanggung jawab menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan. Namun pada pelaksanaan dilapangan konteks Indonesia, komunikasi yang terjadi dalam relasi aktor dirasa belum tepat. Sehingga perlu dikaji perencanaan komunikasi yang ideal melalui peran aktor untuk perencanaan pelabuhan hijau dengan studi kasus Pelabuhan Panjang.

Keterlibatan aktor dalam transformasi menuju pelabuhan hijau menjadi salah satu faktor keberhasilan menuju pelabuhan hijau. Membentuk organisasi pelabuhan hijau (Badurina, 2017) dan melakukan kolaborasi dengan sektor privat atau mitra bisnis (Pallis, 2019) dapat mengoptimalkan pengembangan konsep pelabuhan hijau. Kesenjangan paling signifikan dalam literatur adalah tidak adanya evaluasi empiris praktik perencanaan kolaboratif, khususnya dalam pengelolaan sumber daya alam konteks. Ada informasi terbatas untuk menentukan apakah teori perencanaan komunikatif tepat untuk memandu pelaksanaan pengelolaan sumber daya alam daerah. Sementara evaluasi terbatas telah dilakukan tempat, deskripsi studi kasus pendekatan kolaboratif terhadap sumber daya alam manajemen memberikan informasi yang mendalam tentang peluang dan keterbatasan disajikan dengan pendekatan seperti itu. Teori pembangunan berkelanjutan dalam *planning theory* muncul pada tahun 1960an. Mitigasi dan adaptasi adalah dua pendekatan iklim untuk mengurangi risiko dan mempersiapkan bahaya yang disebabkan oleh perubahan iklim. Pembangunan kota tangguh rendah karbon harus mengintegrasikan mitigasi dan adaptasi yang memiliki potensi besar dalam dekarbonisasi dan pencegahan bencana alam (Rodrigue, 2020).

Mengembangkan tata kelola yang reflektif dan kolaboratif dapat dianggap sebagai jalur untuk memperkuat efektivitas dan efisiensi tata kelola. Kolaborasi di antara pemangku kepentingan yang berbeda dapat mendorong pembangunan rendah karbon serta peningkatan ketahanan (He, 2020). Lokalisasi ukuran memberi wewenang kepada gubernur lokal untuk menyesuaikan langkah-langkah yang ditetapkan oleh pemerintah senior, tergantung pada keunikan dan kekhasan kota. Selain itu, lokalisasi menunjukkan inklusivitas sosial mengikuti fitur menghormati beragam budaya dan mempertimbangkan keunikan daerah di seluruh kota (He, 2020). Diakui bahwa tata kelola adaptif akan berkontribusi pada pengembangan ketahanan, terutama terhadap bencana alam (Djalante et al., 2011; Garmestani dan Benson, 2013; He, 2020). Inti dari pemerintahan adaptif adalah kolaborasi multi-level pemerintah dan individu (Folke et al., 2005). Konsep serupa lainnya adalah tata kelola jaringan, yang berarti desentralisasi pemerintah dan pemberdayaan berbagai pemangku kepentingan untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan (Djalante et al., 2011; He, 2020). Pendekatan tata kelola ini juga telah terbukti berguna untuk mengatasi hambatan tata kelola iklim multi-level (Khan, 2012; He, 2020). Kedua pola tata kelola memiliki landasan yang sama dalam mengembangkan kolaborasi di antara pemangku kepentingan yang berbeda. Adapun pertanyaan penelitiannya adalah Bagaimana Relasi Aktor pada Transformasi Pelabuhan Panjang Menuju Pelabuhan Hijau?

Adapun penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan relasi atau hubungan antar aktor pada transformasi Pelabuhan Panjang menuju pelabuhan hijau. Beberapa sasaran untuk mencapai tujuan antara lain: (1) Menjelaskan aktor yang ada pada Pelabuhan Panjang; dan (2) Menjelaskan pengaruh dan tingkat kepentingan aktor pada Pelabuhan Panjang. Menurut Spradley (1980) ada tiga

komponen, yang menjadi lingkup substansi yaitu *place*, *actor* dan *activity*. Berikut lingkup substansi pada penelitian ini:

1. **Place**, atau tempat dimana interaksi dalam situasi sosial sedang berlangsung. Dalam penelitian ini tempat yang dipilih adalah dua pelabuhan sebagai kasus pelabuhan hijau dan non-pelabuhan hijau.
2. **Actor**, pelaku atau orang-orang yang sedang melaksanakan peran tertentu. Dalam penelitian ini, aktor yang dilibatkan seperti Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, PT. PT. Pelabuhan Panjang, KSOP Kelas I Panjang.
3. **Activity** atau kegiatan yang dilakukan oleh organisasi dalam situasi sosial yang sedang berlangsung. Dalam penelitian ini, aktivitas atau kegiatan yang akan dijadikan sebagai objek penelitian adalah segala aktivitas yang berhubungan dengan proses perencanaan pelabuhan menuju pelabuhan hijau.

2. METODE PENELITIAN

Dalam mengembangkan metodologi penelitian, peneliti harus memahami bagaimana filosofi dasar yang dibangun dapat diimplementasikan dalam penelitiannya (Creswell, 2013). Paradigma filosofis ini sangat penting dalam membangun konsistensi antara pendekatan penelitian yang digunakan, tahap pengumpulan data dan proses analisis datanya. Paradigma yang digunakan pada penelitian adalah interpretative dengan pendekatan penelitian adalah deduktif yang dimulai dengan membangun kerangka hipotetis bersifat umum dengan mengacu pada teori, kemudian menarik generalisasi melalui pengujian kerangka hipotetik terhadap fenomena (Creswell, 2013). Metodologi penelitian ini adalah *mixed methods as concurrent – triangulation design quantitative and qualitative*. *Mixed methods* adalah Rancangan penelitian metode campuran adalah prosedur untuk mengumpulkan, menganalisis, dan “mencampur” metode kuantitatif dan kualitatif dalam satu studi atau serangkaian studi untuk memahami masalah penelitian (Creswell & Plano Clark, 2011). Selain itu, menurut (Creswell dan Clark, 2007 dalam Iskandar, Nehru, 2021) metode campuran merupakan menganalisis, mengumpulkan dan menggabungkan data kuantitatis dan kualitatis dalam satu penelitian.

2.1 Waktu dan Lokasi Penelitian

2.1.1 Waktu Penelitian

Tabel 1 adalah rancangan jadwal kegiatan penelitian dari awal hingga akhir:

Tabel 1. Rancangan Jadwal Kegiatan Penelitian

No	Kegiatan	Minggu Ke-							
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
1	Mencari Isu dan Studi Pustaka Awal								
2	Penyusunan Pendahuluan dan Abstrak								
3	Survei Lapangan								
4	Pengumpulan Data								
5	Kompilasi Data								
6	Analisis Data								
7	Penyelesaian full paper								
8	Kesimpulan								

(Sumber: Analisis Penulis)

2.1.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah sekitar Pelabuhan Panjang di Provinsi Lampung (Gambar 1). Pelabuhan merupakan pelabuhan yang sangat strategis karena berada pada titik persilangan antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Secara Hierarki Pelabuhan Panjang merupakan Pelabuhan Utama. Berdasarkan KP 414 Tahun 2013 Pelabuhan Utama berperan sebagai tempat alih muat peti kemas/curah/general cargo/penumpang internasional dan berperan sebagai pusat distribusi peti kemas/curah/general cargo/penumpang di tingkat nasional dan pelayanan angkutan peti kemas

internasional. Dengan lokasi yang strategis dan peranan penting tersebut, Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan yang sangat prospektif di masa mendatang.



Gambar 1. Deliniasi Wilayah Penelitian di Pelabuhan Panjang
(Sumber: Olahan dari <https://panjangport.co.id>, 2022)

2.2 Pengumpulan Data Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui kajian/penelitian yang telah dilaksanakan terdahulu, buku-buku, ataupun dokumen perencanaan terkait Pelabuhan Panjang. Sesuai dengan tema penelitian maka teknik pengumpulan data primer pada akan dilakukan dengan wawancara. Wawancara dilakukan kepada beberapa *aktor* dalam pengelolaan dan pengembangan Pelabuhan Panjang yang telah diidentifikasi terlebih dahulu.

Teknik Penentuan Sampel dalam Penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Pada penelitian ini peneliti melakukan pengumpulan data dengan menggunakan wawancara. Wawancara yang dilakukan dengan menggunakan metode *purposive sampling*. Metode *purposive sampling* dilakukan menggunakan informan kunci (*key person*).
2. Menurut Sugiyono (2010), *Purposive sampling* adalah pemilihan sampel berdasarkan kriteria atau pertimbangan tertentu. Pada penelitian ini pemilihan informan untuk pengambilan data melalui wawancara ialah para aktor yang diperkirakan berintervensi dalam pengelolaan dan pengembangan Pelabuhan Panjang.
3. *Aktor* tersebut antara lain ialah PT Pelindo II, Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, KSOP Provinsi Lampung, Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Lampung, Dinas Energi Sumber Daya Mineral Provinsi Lampung, Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Provinsi Lampung, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung, serta masyarakat lokal. Pemilihan *key person* tersebut didasarkan terhadap indikator-indikator pelabuhan hijau seperti manajemen emisi, manajemen pengolahan limbah, transportasi, dan lain-lain.

2.3 Metode Analisis Data

Pada sasaran yang disusun akan dilakukan analisis menggunakan analisis *aktor* untuk mengetahui *aktor* utama dan kunci dalam pengembangan Pelabuhan Panjang. Melalui analisis *aktor* ini akan dianalisis tingkat kepentingan dan pengaruh dari setiap *aktor* yang berintervensi. Analisis ini dilakukan dengan menyajikan matriks kepentingan dan pengaruh dengan menggunakan data

primer berupa hasil wawancara dan data sekunder berupa dokumen perencanaan, kebijakan dan sebagainya yang telah dikumpulkan. Langkah-langkah dalam melakukan analisis *aktor* ialah sebagai berikut.

1. Mengidentifikasi *aktor* kunci

Identifikasi aktor kunci dapat dilakukan dengan menilai beberapa hal, antara lain :

- a) Siapa saja aktor/pihak yang berpotensi mendapatkan manfaat?
- b) Bagaimana keterlibatan hubungan antar aktor?

2. Mengidentifikasi pengaruh dan kepentingan *aktor*

Penilaian pengaruh

- a) *Power* (aturan dan penetapan kebijakan) dan status (secara politik, sosial, atau ekonomi).
- b) Tingkat organisasi (peran).
- c) Kekuatan hubungan dengan aktor lain.

Penilaian kepentingan

- a) Keterlibatan *aktor* dalam pengembangan Pelabuhan Panjang.
- b) Prioritas dalam pengembangan Pelabuhan Panjang (operasional, infrastruktur, lingkungan, dll)

3. Melakukan *mapping* antara kepentingan dan pengaruh setiap *aktor*.

- a) *Mapping* dilakukan untuk menghasilkan *output* hierarki *aktor* berupa *aktor* kunci, utama, dan pendukung.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Aktor pada Pelabuhan Panjang

Aktor pada Pelabuhan Panjang adalah terdiri dari pengelola, pengembang dan pengguna Pelabuhan Panjang. Adapun aktor tersebut yaitu aktor internal, aktor swasta, aktor sektor public dan user. Secara rinci klasifikasi actor dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Klasifikasi Aktor di Pelabuhan Panjang

Kategori	Aktor
Internal	1. PT Pelindo II Panjang
Sektor Publik	1. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (KSOP Kelas I Panjang) 2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (VTS Pelabuhan Panjang) 3. Kementerian Pertanian Republik Indonesia (Balai Karantina Pertanian) 4. Kementerian Kelautan dan Perikanan (Balai Karantina Ikan Kelas I Panjang) 5. Kementerian Kesehatan Republik Indonesia (Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Panjang) 6. Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan 7. Beacukai 8. Imigrasi 9. Polair 10. Pangkalan TNI Angkatan Laut 11. Dinas Perhubungan Provinsi Lampung 12. Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung 13. Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Lampung 14. Dinas Cipta Karya Provinsi Lampung
Swasta/ Coorporates bodies	1. PT Bukit Asam (Persero) Unit Pelabuhan Tarahan 2. PT Bukit Asam 2 3. PT Tanjung Enim Lestari Pulp dan Paper 4. PT Noahtu Shipyard 5. PT Hanjung Indonesia 6. PT Sumatera Bahtera Raya 7. PT (Persero) Pertamina Depot Panjang 8. PT Tunas Baru Lampung 9. PT Multi Kreasi Persada

Kategori	Aktor
	10. PT Sinar Jaya Inti Mulya 11. PT Kurnia Argo Industri 12. PT Sumber Indah Perkasa 13. PT Semen Padang (Persero) 14. PT Holcim 15. PLN (Persero) PLTU Lampung 16. PT Indocement Tunggul Prakarsa 17. PT Sekar Kanaka Langgeng 18. PT Pelabuhan SMB

(Sumber: Hasil Observasi, 2022)

3.2 Pengaruh dan tingkat kepentingan aktor di Pelabuhan Panjang

Pada bagian ini akan menjelaskan mengenai hubungan antar aktor serta tingkat kepentingan masing-masing aktor dalam pelaksanaan transformasi Pelabuhan Panjang menuju pelabuhan hijau yang secara rinci dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Indikator Peran dan Tingkat Kepentingan Aktor

No	Aktor	Peran	Tugas dan Fungsi	Prioritas Pemenuhan	Skor
1	PT Pelindo II Cabang Panjang	<ul style="list-style-type: none"> Menyediakan jasa layanan kepelabuhan (jasa dan layanan dermaga, bongkar muat, pergudangan, BBM, air bersih, dll). Sebagai lembaga yang mengusulkan, menyusun, dan mengimplementasikan rencana pengembangan di Pelabuhan Panjang. Aktif berinteraksi dengan sektor swasta dalam hal komersial. 	<ul style="list-style-type: none"> Berjalannya dan berkembangnya operasional Pelabuhan Panjang. 	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	5
2	Kementerian Perhubungan (KSOP Pelabuhan Panjang)	<ul style="list-style-type: none"> Berperan aktif dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran, perlindungan lingkungan pelabuhan, penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, serta kelancaran lalu lintas arus barang. Berperan aktif dalam pemeliharaan kelestarian lingkungan pelabuhan. Berperan aktif dalam evaluasi standar kinerja operasional pelabuhan. Berperan aktif dalam penyusunan rencana induk pelabuhan. 	<ul style="list-style-type: none"> Terlaksananya TUPOKSI KSOP Kelas I Panjang. 	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	5
3	Kementerian Perhubungan (VTS Pelabuhan Panjang)	<ul style="list-style-type: none"> Berperan untuk menjaga lalu lintas/navigasi kapal, dan keselamatan pelayaran. 	<ul style="list-style-type: none"> Terlaksananya TUPOKSI VTS Pelabuhan Panjang. Menyediakan informasi terkait tanda bahaya dan instruksi dalam mengambil Tindakan untuk menghindari bahaya tersebut. 	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	5

No	Aktor	Peran	Tugas dan Fungsi	Prioritas Pemenuhan	Skor
4	Kementerian kesehatan Republik Indonesia (KKP Kelas II Panjang)	<ul style="list-style-type: none"> Berperan aktif dalam pencegahan keluar masuk nya penyakit, dan penyakit potensial wabah (termasuk kekarantinaan). Berperan aktif dalam pengendalian risiko lingkungan, pengawasan alat angkut dan muatannya, serta menyediakan layanan kesehatan di lingkungan pelabuhan. 	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan TUPOKSI KKP Kelas II Panjang. Mencegah keluar masuknya penyakit dan penyakit potensial wabah, serta penjaminan kesehatan di lingkungan Pelabuhan Panjang. 	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	5
5	Kementrian Pertanian (Balai Karantina Pertanian)	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan pengawasan keamanan hayati, hewani, dan nabati. Mencegah masuk dan keluarnya penyakit hewan dan tumbuhan. 	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan TUPOKSI Balai Karantina Pertanian Kelas 1. Mencegah keluar masuknya penyakit tanaman dan hewan. 	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	4
6	Kementerian Kelautan dan Perikanan (Balai karantina ikan Kelas 1 Panjang)	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan pengawasan keamanan ikan Mencegah masuk dan keluarnya penyakit hewan dan tumbuhan. 	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan TUPOKSI Balai Karantina Ikan Kelas 1 Panjang 	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	4
7	Beacukai	Berperan aktif dalam mengawasi dan mengamani pendapatan negara (bea dan cukai).	Melaksanakan TUPOKSI Beacukai	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	4
8	Imigrasi	Berperan aktif dalam penyelenggaraan kegiatan keimigrasian terkait lalu lintas orang asing dan keberadaan orang asing di wilayah Indonesia.	Melaksanakan TUPOKSI Imigrasi	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	4
9	Polair	Menjaga keamanan di lingkungan Pelabuhan Panjang	Melaksanakan TUPOKSI sebagai Polair	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	4
10	Pangkalan TNI AL	Menjaga keamanan di perairan maritim Indonesia	Melaksanakan TUPOKSI sebagai TNI AL	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	4
11	Dinas perhubungan provinsi lampung	Berperan aktif dalam mengembangkan infrastruktur transportasi darat menuju Pelabuhan Panjang.	<ul style="list-style-type: none"> Mempermudah akses pergerakan menuju Pelabuhan Panjang dari wilayah Provinsi Lampung. Meningkatkan kelancaran lalu lintas di sekitar Pelabuhan Panjang 	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	5
12	Bappeda Provinsi Lampung	Memonitoring pengembangan yang dilakukan Pelabuhan Panjang.	Mencegah hal yang menyimpang selama proses perencanaan maupun implementasi program pengembangan Pelabuhan Panjang.	Tidak ada	3

No	Aktor	Peran	Tugas dan Fungsi	Prioritas Pemenuhan	Skor
13	DLH Provinsi Lampung	Memonitoring pengembangan yang dilakukan Pelabuhan Panjang.	Mencegah hal yang menyimpang selama proses perencanaan maupun implementasi program pengembangan Pelabuhan Panjang.	Tidak ada	3
14	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan	Mengevaluasi risiko kerusakan pada lingkungan hidup terhadap sebagai izin pengembangan Pelabuhan Panjang.	Mengetahui risiko kerusakan lingkungan yang akan terjadi jika dilakukan pengembangan di Pelabuhan Panjang	Tidak ada	3
15	Swasta	<ul style="list-style-type: none"> Sebagai pengguna fasilitas layanan pelabuhan dalam hal komersial. Sebagai pemegang saham di PT Pelindo II 	Beroperasinya pelayaran di Pelabuhan Panjang.	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	5
16	PDAM	Menyediakan suplai dan pengawasan kualitas air bersih kepada lingkungan Pelabuhan Panjang.	Tersedianya dan terjaganya air bersih untuk operasional Pelabuhan panjang.	Prioritas pemenuhan sangat tinggi	4
17	Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya Provinsi Lampung	Memonitoring pengembangan yang dilakukan Pelabuhan Panjang.	Mencegah hal yang menyimpang selama proses perencanaan maupun implementasi program pengembangan Pelabuhan Panjang.	Tidak ada	3

(Sumber: Hasil Analisis, 2022)

Pada Tabel 4 diketahui bahwa terdapat pengelompokan aktor kunci, aktor utama, aktor penunjang. Namun dalam pelaksanaan diketahui masing-masing aktor memiliki pengaruh yang berbeda pada pelaksanaan Pelabuhan Panjang secara eksisting. Temuan pada sasaran terakhir ini adalah hampir seluruh aktor berperan dan memiliki tingkat kepentingan yang cukup tinggi dalam pelaksanaan Pelabuhan Panjang.

Tabel 4. Matriks Pengaruh dan Tingkat Kepentingan Aktor

PENGARUH		KEPENTINGAN					
		0	1	2	3	4	5
		T D	T P	S P	P	SPt	K
0	Tidak diketahui						
1	Tidak berpengaruh						
2	Sedikit berpengaruh						<ul style="list-style-type: none"> Swasta (Aktor Penunjang)
3	Berpengaruh				<ul style="list-style-type: none"> Dinas Perumahan Kawasan Permukiman Cipta Karya Provinsi Lampung (Aktor Penunjang) Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Provinsi 	<ul style="list-style-type: none"> Beacukai (Aktor Penunjang) Imigrasi (Aktor Penunjang) Polair (Aktor Penunjang) 	<ul style="list-style-type: none"> Masyarakat (Bukan Aktor)

PENGARUH		KEPENTINGAN					
		0	1	2	3	4	5
		T D	T P	S P	P	S P t	K
					<ul style="list-style-type: none"> Lampung (Aktor Penunjang) Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Lampung (Aktor Penunjang) 	<ul style="list-style-type: none"> TNI AL (Aktor Penunjang) PDAM (Aktor Penunjang) 	
4	Signifikan				<ul style="list-style-type: none"> Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) (Aktor Penunjang) 	<ul style="list-style-type: none"> KKP Kelas II Panjang (Aktor Utama) Balai Karantina Pertanian (Aktor Utama) Badan Karantina Perikanan (Aktor Utama) 	
5	Sangat berpengaruh						<ul style="list-style-type: none"> PT Pelindo II Cabang Panjang (Aktor Kunci) KSOP Kelas I Panjang (Aktor Kunci) VTS Pelabuhan Panjang (Aktor Kunci) Dinas Perhubungan Provinsi Lampung (Aktor Kunci)

Keterangan: TD (Tidak Penting); SP (Sedikit Penting); P (Penting); SPt (Sangat Penting); K (Kritikal)

(Sumber: Hasil Analisis, 2022)

Berdasarkan Tabel 4 diketahui masyarakat tidak termasuk aktor dalam pelaksanaan pelabuhan, sedangkan dalam transformasi menuju hijau peran dan partisipasi masyarakat sangat penting. Beberapa perencanaan transportasi di dunia gagal karena tidak adanya partisipasi masyarakat pada proses perencanaan dan implementasi pelabuhan. Sehingga aktor dari masyarakat utamanya adalah masyarakat disekitar pelabuhan dapat diikutsertakan dalam proses perencanaan pelabuhan hijau untuk mengetahui kondisi lingkungan sekitar pelabuhan serta proyeksi eksternalitas apa yang akan ditemui dan aktor utama, aktor kunci dan penunjang dapat berkolaborasi bersama sesuai dengan teori perencanaan komunikasi.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil temuan studi yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa saat ini Pelabuhan Panjang dibantu oleh aktor-aktor internal, publik dan swasta. Diketahui pada pelaksanaannya Pelabuhan Panjang tidak melibatkan masyarakat sebagai *aktor* dari pada proses perencanaan dan implementasi Pelabuhan Panjang. Saat ini Pelabuhan Panjang sedang melakukan transformasi menuju pelabuhan hijau yang pelaksanaannya terintegrasi dan perlu ada kolaborasi dalam perencanaannya. Agar tidak terjadi kegagalan dalam transformasi pelabuhan menuju pelabuhan hijau, seluruh aktor baik dari pelabuhan, pemerintah, swasta dan masyarakat perlu melakukan kolaborasi agar tercapai tujuan dari pelabuhan hijau.

5. UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Institut Teknologi Sumatera sudah membantu mendanai dan mendukung penuh pelaksanaan penelitian hingga selesai dan Universitas Komputer Indonesia sudah membantu mendanai pemakalah pada Seminar Nasional di Universitas Trisakti.

6. REFERENSI

Jurnal & Prosiding (cetak dan online)

- Badurina, P. et al (2017) Contribution to the implementation of “Green Port” Concept in Croatian seaport *Scientific Journal of Maritime Research* 31 (2017) 10-17. DOI: 10.31217/p.31.1.3
- Friedman, J., (1987), *Planning in The Public Domain, From Knowledge to Action*, Princeton University Press.
- Fainstein, Susan S.; dan Norman Fainstein. 1996. “City Planning and Political Values: An Updated View”. Dalam buku Scott Campbell dan Susan Fainstein (eds.), *Readings in Planning Theory*. Blackwell Publishers, Cambridge, MA
- Hull, A. (2005). *Integrated transport planning in the UK: From concept to reality*. *Journal of Transport Geography*.13 (4), p318–328.
- He, X., Lin, M., Chen, T.L., Liu, B., Tseng, P.C., Cao, W. and Chiang, P.C. (2020). Implementation Plan for Low-carbon Resilient City Towards Sustainable Development Goals: Challenges and Perspectives. *Aerosol Air Qual. Res.* 20: 444-464. <https://doi.org/10.4209/aaqr.2019.11.0568>
- Notteboom. T, Pallis. A, and Rodrigue, J. P. (2022) *Port Economics, Management and Policy*, New York: Routledge, 624 pages / 218 illustrations.
- Nugroho, Hermawan cahyo et al. 2014. Koordinasi Pelaksanaan Program Pengembangan Kawasan Agropolitan di Kabupaten Nganjuk. *Jurnal Pembangunan dan Lestari Alam*. Vol.5 No.2
- Purba, A. (2010) Green Port, Keharusan Bagi Pelabuhan Internasional Menuju Hub Port. *Jurnal Rekayasa* Vol. 14 No. 2.
- Spradley, James P. 1980. *Participant Observation*. USA: Holt, Rinehart and Winston.
- Woltjer, J. (2000). *Consensus Planning: The Relevance of Communicative Planning Theory in Duth Infrastructure Development: The Relevance of Communicative Planning Theory in Duth Infrastructure Development (1st ed.)*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315190372>.

Website dan Surat Kabar

- The World Health Report (1998) Retrived 03 April, 2022, from https://www.who.int/whr/1998/en/whr98_en.pdf.
- Our Common Future (Brundtland Report) (1987) Report of the World Commission on Environment and Development.
- ISO 26000: Guidance Standard on Social Responsibility. 2001.

Buku Text

- Creswell, J.W (2013). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Method Approaches (4th ed.)*, SAGE Publications.
- Jean-Paul Rodrigue (2020), *The Geography of Transport Systems* New York: Routledge, 456 pages. ISBN 978-0-367-36463-2.
- Rencana Induk Pelabuhan Panjang (unpublished). (2019)
- Sugiyono, S. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O, Z. (2008). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.

Kebijakan

PP No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 414 tahun 2013 Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional