

Menuju Eco-Green Port di Kalibaru

Ikawati & Dawar - Jurnal Maritime Edisi Ke-12

Di tengah resistensi yang begitu kuat dari sejumlah pihak membangun Pelabuhan New Priok terus berlanjut. Perkembangan proyek terminal kontainer 1 di Phase pertama sudah mencapai 58%

Proyek New Priok di Kalibaru, Tanjung Priok, Jakarta Utara, terdiri dari dua phase, phase pertama terdiri dari lima terminal. Terdiri dari tiga terminal kontainer dan dua terminal multipurpose, sementara di phase dua, ada lima terminal kontainer. Semua phase tersebut ditargetkan selesai tahun 2025.

Corporate Secretary PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II Rima Novianti menjelaskan, meski ada resistensi sejumlah pihak tentang Proyek New Priok adalah hal yang wajar. “Jadi kalau hitungan secara keseluruhan pembangunan New Priok, tentu progress kami baru beberapa persen. Tapi kalau hitungan pembangunan terminal pertama di phase satu tentu progresnya di atas 50% atau 58%,” ujar Rima kepada Jurnal Maritim di Jakarta, Rabu (2/4).

Berbeda dengan terminal pelabuhan lainnya, khususnya di New Priok, Pelindo II akan menerapkan sistem Eco-Green Port (pelabuhan hijau). Penerapan sistem ini akan menjadi salah satu persyaratan kepala calon operator terminal kontainer. Dengan penerapan sistem tersebut, setiap infrastruktur yang digunakan harus hemat bahan bakar dan hemat energi. “Apapun energi yang dipakai baik solar maupun listrik konsumsinya harus lebih efisien,” jelas Rima.

Adapun untuk transportasi di area pelabuhan, kata Rima, seperti kendaraan truk pengangkut kontainer tidak boleh menciptakan polusi, minimal mereka memakai bahan bakar solar standar Euro V. Di Eropa sendiri, armada truk sudah memakai bahan bakar level Euro VI. Pasalnya, menurut Rima, jika tidak diberikan syarat tersebut, saat ini truk yang berlalu lalang di Tanjung Priok masih menggunakan bensin Euro IV bahkan Euro III. Emisi gas buangnya masih melanggar batas toleransi.

Selain itu, sistem transportasi dan alat, Pelindo juga akan menyediakan pengelolaan listrik di dermaga. Pola kerjanya ketika kapal sudah bersandar para kru harus mematikan mesin. Sementara kebutuhan

listrik guna operasional AC dan alat kelistrikan lainnya menggunakan pasokan listrik dari dermaga. Selama ini, kapal bersandar mesinnya tetap hidup agar sistem kelistrikan tetap menyala. Gas buang maupun tumpahan oli atau ceceran bahan bakar dari mesin kapal menimbulkan polusi di sekitar pelabuhan.

Meski demikian, Pelindo II tidak menyatakan alternatif bahan bakar selain BBM standar selain BBM standar Euro V maupun listrik yang bisa dipakai dengan sistem Green Port. Tapi bisa dibayangkan penghematan serta penurunan emisi yang dihasilkan dari sistem Green Port. Tapi bisa dibayangkan penghematan serta penurunan emisi yang dihasilkan dari sistem Green Port ini. Setiap hari akan ada ribuan truk container mondar-mandir memakai bahan bakar gas (compressed natural gas/CNG) atau dibangin mini pembangkit listrik tenaga gas untuk memasok listrik ke kapal yang lagi ditambat di Priok.

Lebih lanjut, pihak Pelindo II mengungkapkan, pembangunan terminal kontainer di phase I yang memiliki panjang 400 meter ini, terhitung sebagai pembangunan dermaga paling cepat. Hal ini karena para kontraktor menggunakan sistem paling bukan reklamasi. Selain itu, proses lain yang membuat lebih cepat adalah bahan material hasil pengerukan yang mencapai jutaan kubik di terminal kontainer satu yang tidak dibaung keluar namun digunakan lagi untuk proyek terminal 2 dan terminal 3 nantinya.

“Jika dibuang keluar bahan material yang mencapai jutaan kubik tersebut, tentu akan membutuhkan biaya banyak. Selain itu, bahan material hasil pengerukan cukup bagus sehingga tidak perlu dibuang,” jeas Corporate Secretary Pelindo II.

Intinya, kata Rima, jika ada beberapa pihak menyatakan proyek New Priok baru sebatas tiang pancang itu memang benar, tapi mengacu pada Peraturan Presiden tentang Pembangunan New Priok para terminal 1 targetnya harus selesai di tahun 2014.

“Peraturan Presiden RI Nomor 36 Tahun 2012, adalah patokan waktu kerja dalam pembangunan New Priok. Jika tidak berpatokan pada perpres tersebut justru dikhawatirkan waktu pengerjaannya menjadi tidak jelas,” katanya.

Sedangkan untuk pembanunan terminal kontainer selanjutnya, lanjut Rima, baru akan dilaksanakan setelah terminal satu volumenya atau kapasitasnya terisi 75%. Kendati demikian, proses pra building-nya sudah terlaksana.

“Sebelum membangun terminal dua, dilihat dulu marketnya. Jika terminal satu sudah dibangun dan sudah ada costumernya, kita pikirkan lagi siapa yang nanti mengisi di terminal dua,” tuturnya.

Terkait operator yang akan mengelola pelabuhan New Priok, ujar Rima, sebenarnya Pelindo II bisa mengoperasikan sendiri, dan tidak melibatkan asing. Hanya saja dibutuhkan waktu lama guna mempersiapkan sumber daya manusianya, agar New Priok bisa sesuai dengan standar internasional seperti Port of Singapore, Port of Hongkong, dan Port of Rotterdam.

Alasan tersebut, bukan berarti Pelindo II tidak mementingkan kepentingan pemain lokal karena jangan sampai Pelindo II memprioritaskan kepentingan lokal tetapi pelabuhannya justru mati. Pasalnya, mau tidak mau suka atau tidak suka dalam suatu perdagangan tidak boleh ada batasan.

“Selama ini, di Indonesia tidak banyak pelabuhan yang mengikuti standar Internasional, hanya ada beberapa pelabuhan besar seperti Belawan, Priok, Makassar, dan Tanjung Perak. Dan, Priok sendiri belum semua modern baru di terminal Koja dan JICT,” beber Rima yang pernah berdinasi di JICT ini.

Rima menambahkan, kehadiran New Priok dengan kapasitas tampung kontainer cukup besar, serta kapal bisa masuk diharapkan kapal-kapal yang tujuannya ke Indonesia namun transit di Singapura bisa langsung ke New Priok. Selama ini Singapura salah satu market tersebut adalah Indonesia.

Dengan adanya, New Priok orang ada alternatif, tidak melulu ke Singapura pun tidak erlu khawatir karena walaupun customernya berkurang, tetap New Priok tidak bisa dibandingkan dengan Singapura yang kapasitasnya mencapai 25 juta TEUs, semetara New Priok hanya 9 juta TUEs.

“Kalau untuk mengejar tidak mungkin, karena Singapura sudah jauh. Tetapi, perdagangan kan terus berkembang, lebih New Priok dan Sinagapura kerja sama karena Singapura sendiri sudah tidak mungkin adanya perluasan pelabuhan,” katanya.

Ia menegaskan, New Priok bukan pelabuhan baru melainkan hanya ekstensi dari yang ada sekarang, ini perlu untuk back up pertumbuhan barang karena ada meningkatnya konsumsidan dan jumlah penduduk di Indonesia. "Untuk membangun pelabuhan baru, kita harus tidak bisa memikirkan untuk 10 hingga 20 tahun ke depan, melainkan 150 tahun ke depan," ujarnya.

Isu Jadwal
Mundur

Saat ditemui terpisah, Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) Zaldy Masita mengatakan ada dua informasi yang berbeda tentang progress New Priok, pihak Pelindo II menginformasikan ke dirinya perkembangan terminal phase 1 sudah mencapai 45%. Namun dalam acara Round-table Discussion "Membangun Sistem Logistik Berwawasan Kerakyatan" di Ruang Auditorium Gd. CCM Cikini Raya, 20 Maret 2014, Direktur Utama Pelindo II R.J. Lino menyampaikan perkembangan phase 1 New Priok sudah di atas 50%. Kalangan logistik khawatir proyek tersebut molor dari jadwal.

Akan tetapi, menurut Zaldy, informasi dari pekerja yang mengerjakan New Priok bahwa phase 1 baru sekitar 17%. Informasi itu menyebutkan di area phase 1 baru dipasang tiang-tiang pancang penyangga beton. Padahal seharusnya Pelindo II konsisten dengan rencana awal New Priok, yang menyatakan pembangunan phase 1 New Priok selesai pada tahun 2014, bukan malah dimundurkan hingga 2017. Pasalnya, hal tersebut tentu saja akan membuat kondisi pelabuhan Tanjung Priok semakin berat.

"Jika begini terus, kegiatan bongkar muat lebih baik dipindahkan ke pelabuhan Tanjung Mas (Semarang), atau pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya). Karena pada Lebaran tahun lalu mengalami stagnasi sampai 10% dan sekarang terus berkembang hingga 30%," tukas Zaldy menambahkan.

Sedangkan terkait operator yang nantinya akan mengelola New Priok, Kepala Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Sahat Simatupang mengatakan, tidak masalah siapapun boleh menjadi pengelola New Priok asalkan bisa mendatangkan market.

"Salah satu, poin penting menjadi operator pelabuhan dari lokal maupun asing harus bisa mendatangkan market," katanya. (Ika/Damar)