

Implementasi Komunikasi Green Ship Strategy 2020-2025 Di Pelabuhan Kendari Sulawesi Tenggara Untuk Meningkatkan Investasi Daerah

Khairatun Niswa Aceh²⁶, Henni Gusfa², Muhd Ar.Imam Riauan³, Yuliawati⁴, Suratani Bangko⁵, Mikke Setiawati⁶, Ramdanis⁷

¹Universitas Bina Sarana Informatika

^{2,4,5,6} Universitas Mercu Buana

³ Universitas Islam Riau

⁷ Institut Bisnis Muhammadiyah Bekasi

Corresponding Author: khairatun.krn@bsi.ac.id

Published: January , 2026

ABSTRACT

Maritime transportation and communicating the concept of a green environment in the sea is an interesting phenomenon in social science, irregular transportation services and the situation of manual transportation infrastructure both land and sea transportation which has become a culture are now interesting things to study. With port management based on the environment and public safety, it will provide an increase in regional investment. Changes that are oriented towards regional investment, especially the eastern region, are urgent in supporting national development programs starting at the policy level carried out at every port in Indonesia to evaluation. Therefore, the purpose of this study is to provide a model of the implementation of the green ship strategy policy communication 2020-2025 at the Kendari port, Southeast Sulawesi. The method used is a case study at the port in the city of Kendari as a port performance that carries out its functions in business, social and eastern community activities. The theory used is the theory of organizational communication from Karl Weick, messages as a negotiation strategy from O'keefe, Pentheliks model. Concept of policy implementation from George Edward III, the informant of this research is the management level of the operational division and the technical division at the Kendari port and the service related to green ship policy. The result of this study is that the green ship strategy policy is communicated with the control power of the central Makassar Pelindo company based on the rules or instructions in the technical and operational division of the Kendari branch of Pelindo. The role of the operational division and technical division as actors is to conduct CO2 emission tests, manage port waste and manage green open fields. After carrying out these activities, submit a report to the head office and submit a report to the city environmental service. The role played by Pelindo in this implementation has been carried out in accordance with the main tasks and functions. Communication modeling in the implementation of the green ship strategy policy includes negotiation and persuasion strategies, Pelindo company digital communication, penthelik-based collaborative communication. Communication controlled by the power of the bureaucracy is published as a form of responsibility on the company's website. This implementation is still carried out independently and has not been coordinated with cross-agency in the integration of environmental programs, meaning that pentahelic synergies have not been implemented. Therefore, the recommendation for this research is that Pelindo Kendari requires a communication structure that involves policy debate, crisis communication and issue management. The available resources in the implementation are limited with the use of waste for green open spaces so that the common awareness to lead the transportation sector that inspires investment growth has not materialized. communication management that makes external relations with Pelindo companies can lead to the development of regional investment in Pelindo, which is already more mature in its preparations in logistics and infrastructure for the tourism and fisheries industry.

Keywords: Communication implementation, Green Ship Strategy policy, Port, Regional Investment

© The Author(s). 2021 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

PENDAHULUAN

Saat ini pelabuhan-pelabuhan di seluruh dunia menghadapi tantangan serius berupa penurunan kualitas lingkungan, sementara pada saat yang sama tetap dituntut untuk beroperasi secara optimal guna melayani peningkatan perdagangan global sebagai bagian penting dari rantai *maritime logistics* (Ahmadi et al., 2024). Aktivitas kepelabuhanan dan perkapalan yang intensif berdampak langsung terhadap lingkungan maritim, khususnya melalui emisi gas buang kapal yang dilepaskan ke atmosfer. International Maritime Organization (IMO) menegaskan bahwa emisi dari knalpot kapal berpotensi membahayakan kesehatan manusia, memicu hujan asam, serta berkontribusi terhadap pemanasan global. Kondisi ini menempatkan sektor pelabuhan pada posisi dilematis antara tuntutan pertumbuhan ekonomi dan kewajiban menjaga keberlanjutan lingkungan.

Dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan memiliki peran strategis sebagai *gateway* utama pergerakan barang dan penumpang yang mendukung aktivitas perdagangan dan pertumbuhan industri daerah. Namun, aktivitas bisnis melalui pelabuhan juga menimbulkan dampak negatif berupa degradasi lingkungan di kawasan pesisir dan laut. Menyadari tantangan tersebut, komunitas internasional dan regional mulai menginisiasi berbagai kebijakan berorientasi lingkungan. ASEAN, melalui *ASEAN Strategic Transport Plan*, mendorong negara-negara anggotanya untuk mengadopsi penggunaan kapal ramah lingkungan atau *Green Ship*. Indonesia secara tegas menyatakan dukungannya terhadap *Green Ship Strategy* ASEAN, sebagaimana disampaikan oleh Kepala Seksi Keselamatan Kapal Barang dan Peti Kemas Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam *ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM)* ke-48 dan *ASEAN Transport Minister Meeting (ATM)* ke-25 di Hanoi (Nugroho, 2019).

Komitmen tersebut diperkuat melalui kebijakan nasional, antara lain Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, yang kemudian ditindaklanjuti dengan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor SE 35 Tahun 2019 tentang kewajiban penggunaan bahan bakar rendah sulfur, larangan pengangkutan bahan bakar yang tidak memenuhi persyaratan, serta pengelolaan limbah hasil resirkulasi gas buang kapal. Kebijakan ini mencerminkan upaya pemerintah dalam mengintegrasikan prinsip keberlanjutan ke dalam tata kelola sektor maritim dan kepelabuhanan.

Salah satu pelabuhan strategis yang relevan dengan kebijakan tersebut adalah Pelabuhan Kendari di Sulawesi Tenggara yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero). Pelabuhan ini dirancang dengan kapasitas jangka panjang mencapai 1,2 juta TEUs untuk melayani kapal-kapal besar dan mempercepat arus ekspor dari klaster tengah Sulawesi. Pelabuhan Kendari memiliki nilai historis sebagai pusat pengumpulan barang dagangan sejak tahun 1800-an (Noor, 2001) dan dipandang sebagai simpul penting lintas perdagangan regional (Fua, 2019; Liputan6, 2019). Komoditas ekspor dari wilayah ini meliputi hasil perkebunan seperti kakao, jambu mete, kelapa, kopi, cengkeh, dan lada, serta hasil pertambangan yang menjadi andalan Sulawesi Tenggara, antara lain aspal Buton, nikel di Kolaka Utara dan Konawe, emas di Bombana, serta minyak di Kabupaten Buton Utara.

Di sisi lain, aktivitas pelabuhan dan industri pendukungnya berkontribusi terhadap pencemaran lingkungan maritim di Teluk Kendari, termasuk pencemaran merkuri dan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3). Kondisi ini diperparah oleh praktik bisnis yang kurang bertanggung jawab terhadap keselamatan lingkungan laut. Pendekatan *green ship* dipandang sebagai strategi pengelolaan yang tidak hanya berkaitan dengan teknologi kapal, tetapi juga pengaturan waktu dan rute operasional untuk meminimalkan dampak lingkungan (Kontovas, 2014). Oleh karena itu, kebijakan lingkungan hijau menjadi dasar penting dalam memosisikan manajemen pelabuhan agar tetap memberikan keuntungan ekonomi sekaligus menjaga kelestarian lingkungan.

Secara ideal, pengelolaan pelabuhan seharusnya memberikan manfaat bagi masyarakat melalui pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan serta perlindungan terhadap lingkungan dan biota laut (Putra, 2016). Namun, realitas di Kendari menunjukkan adanya kerusakan ekosistem mangrove yang berdampak pada pencemaran biota laut hingga abrasi pesisir Teluk Kendari. Data Dinas Kelautan dan Perikanan Kota Kendari mencatat penyusutan hutan mangrove dari 525 hektar

menjadi 367,5 hektar akibat pembangunan dan paparan bahan kimia berbahaya pada akar mangrove. Selain persoalan lingkungan, dinamika politik daerah yang kurang kondusif, ditandai dengan kasus korupsi pejabat publik sejak 2018 hingga 2019, turut memengaruhi efektivitas tata kelola pembangunan. Dalam konteks ini, penerapan *green ship* diharapkan mampu memperkuat masa depan transportasi maritim Indonesia secara lebih matang, tidak hanya pada pembangunan pelabuhan, tetapi juga pada pengembangan industri daerah (Fang et al., 2020).

Secara teoretis, *Green Ship Strategy* merupakan kerangka kebijakan yang berfokus pada transformasi sektor pelabuhan dan perkapalan menuju operasional yang ramah lingkungan dan berkelanjutan melalui pengurangan emisi karbon, peningkatan efisiensi energi, serta pengelolaan limbah dan pemanfaatan energi terbarukan. Konsep ini sejalan dengan pendekatan *green port* yang mengintegrasikan aspek lingkungan, sosial, dan ekonomi secara seimbang (Yusup, 2023). Dari perspektif komunikasi, keberhasilan implementasi strategi ini sangat ditentukan oleh efektivitas komunikasi antar pemangku kepentingan melalui sosialisasi yang transparan, partisipasi publik, dan koordinasi lintas sektor. Komunikasi strategis berperan penting dalam membangun dukungan masyarakat, pemerintah, dan pelaku usaha, sekaligus membentuk citra positif pelabuhan sebagai kawasan investasi berkelanjutan (Yunita et al., 2016). Studi empiris menunjukkan bahwa penerapan *Green Ship Strategy* pada pelabuhan, termasuk melalui infrastruktur hijau seperti Kendari New Port, dapat meningkatkan efisiensi operasional, kepatuhan terhadap regulasi internasional, serta daya tarik investasi daerah (Port, 2020).

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini memfokuskan kajian pada modelisasi komunikasi kebijakan lingkungan hijau di sektor kepelabuhanan, khususnya dalam implementasi *Green Ship Strategy* di Pelabuhan Kendari. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan menganalisis model komunikasi kebijakan *Green Ship Strategy* periode 2020–2025, mengidentifikasi kendala komunikasi dalam koordinasi antar divisi dan lembaga terkait, serta menjelaskan peran komunikasi digital dan kolaborasi lintas pemangku kepentingan (*pentabelix*) dalam meningkatkan kesadaran lingkungan dan investasi daerah. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis dan praktis dalam pengembangan pengelolaan pelabuhan yang berwawasan lingkungan sekaligus berorientasi pada pertumbuhan ekonomi berkelanjutan di Sulawesi Tenggara.

METODE

Metode yang digunakan adalah studi kasus, dengan memberikan makna secara utuh melalui wawancara mendalam dan observasi, dimana informan peneliti adalah tim manajemen pengelola Pelabuhan Kendari dengan supervisor, tim teknis, dan tim pelaksana di pelabuhan yang ada di kota Kendari sebagai performa pelabuhan yang menjalankan fungsi dalam bisnis, sosial dan kegiatan masyarakat timur. Untuk menguatkan data maka informan yang pendukung dari dinas lingkungan dan perencanaan pembangunan daerah Pelabuhan kota kendari berlokasi di jalan Konggoasa No.1, Kecamatan Kendari, Kota Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara dengan posisi koordinat 03° 58' 25" Lintang Selatan dan 125° 11' 00" Bujur Timur.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan kota kendari berlokasi di jalan Konggoasa No.1, Kecamatan Kendari, Kota Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara dengan posisi koordinat 03° 58' 25" Lintang Selatan dan 125° 11' 00" Bujur Timur. Pelabuhan terbagi atas tiga (3) terminal yaitu Terminal nusantara, berfungsi melayani aktivitas bongkar muat barang umum (general cargo, break bulk dan peti kemas) dan terminal penumpang, Terminal Multipurpose Bungkutoko, untuk melayani bongkar muat barang umum dan naik turun penumpang, Terminal Petikemas Bungkutoko (masih tahap pengerjaan), untuk melayani muatan petikemas sebagai pengembangan terminal dan pengalihan pelayanan petikemas di Terminal Nusantara.

Berdasarkan annual report pelindo 4 tahun 2020 (Annual report pelindo IV, 2020, 39) bahwa berdasarkan susunan direksi, pejabat struktural, biro, anak perusahaan, cabang pelabuhan dan SBU perusahaan maka cabang pelabuhan dan UPK Kendari dibawah pimpinan General Manager Debby

Duakaju dengan Visi perusahaan yaitu memimpin pelabuhan adalah menjadi perusahaan pengelola pelabuhan yang terintegrasi, berdaya saing tinggi dan bertaraf internasional. Dan Misi perusahaan yaitu: Menjadi penggerak dan pendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia Timur, Menyediakan jasa kepelabuhan dan non-kepelabuhan (penunjang) yang terintegrasi dengan berorientasi pada kepuasan dan loyalitas pelanggan, Menciptakan transformasi untuk mendorong pengembangan profesional dan personal bagi kesejahteraan karyawan, Meningkatkan nilai tambah bagi Stakeholder internal dan eksternal secara berkelanjutan, Memaksimalkan nilai pemegang saham secara berkala

Peran Divisi Operasional dalam pelaksanaan kebijakan Green Ship Strategy dilakukan menurut Kepala Supervisi PT Pelindo IV Kendari Operasi Fakriman Liambo dalam wawancaranya bahwa peran pelindo dalam melaksanakan kebijakan greenship strategi berdasarkan penugasan dari pusat langsung kepada divisi teknik dan operasional pelabuhan tentang isu yang mencakup greenport, pengelolaan peralatan listrik dan fasilitas pelabuhan dan penghijauan dan lingkungan atau eco-port adalah tugas operasional yang dikelola dalam bentuk kegiatan teknik yaitu, Uji emisi CO₂ pada kapal, Pengelolaan Limbah, Mengelola lapangan terbuka hijau

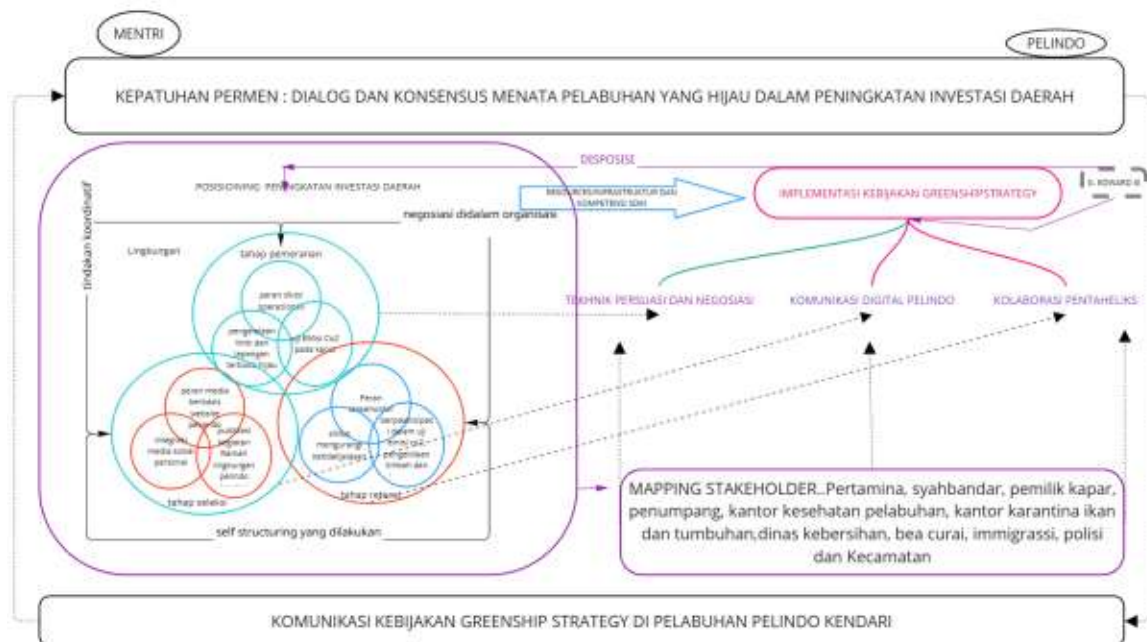
Dalam prakteknya berdasarkan annual report tahun 2019 untuk agenda direksi pada rapat september 2019 mengenai bina lingkungan dan corporate responsibility perusahaan dan integrasi untuk ekonomi bangsa melalui program beasiswa pada mahasiswa. maka pelabuhan cabang kendari melakukan pengurangan emisi CO₂ secara rutin dan berkala dengan pemilik kapal, kualitas air, penggunaan lahan dan pengelolaan lingkungan hijau untuk memastikan kualitas lingkungan dan juga melakukan konsumsi sumber daya meliputi materials yang dipilih, mengelola sampah, penggunaan energi, dan transportasi didalam pelabuhan. Menurut wawancara divisi teknik Mengelola kualitas penggunaan bahan bakar, lahan, air adalah tugas divisi teknik yang dilaporkan tiap bulan kepada pusat dan dilaporkan tiap 6 bulan ke dinas lingkungan kota. ramah lingkungan berdasarkan daerah lingkungan kerja kami didarat sementara untuk instruksi kualitas lingkungan diperairan seperti biota laut kami masih menunggu instruksi

Terkait dengan konsumsi sumberdaya yang dilakukan dipelabuhan dari hasil wawancara bahwa tiga pelabuhan yang dimiliki, pelabuhan yang terbaru pengelolaan sampahnya masih dibiayai secara mandiri sementara penggunaan konsumsi sumberdaya dua pelabuhan sudah dikelola oleh pemerintah kota. penggunaan lahan parkir dan jenis kendaraan di pelabuhan ditata untuk memberikan ruang yang lebih bersih, ruang anak dan menyusi disetiap pelabuhan juga sudah disiapkan dan ruang kuliner dan membuat lapangan terbuka hijau melalui penanaman pohon dengan menggunakan pot bunga daur ulang limbah di pelabuhan

Untuk Peran stakeholder dalam pelaksanaan kebijakan Green Ship Strategy divisi operasional yang mengawasi atau supervisi operasional terkait greenship mengatakan, bahwa kesadaran penumpang dalam membudayakan ramah lingkungan belum timbul, karena pohon yang ditata, ruang yang dikelola untuk belum dimanfaatkan sebagaimana mestinya. disisi lain tim teknis kurang menyediakan informasi yang untuk menjaga lingkungan, sampah, kebersihan di pelabuhan, untuk informasi pelayanan sebagai bagian dari melakukan konsumsi sumber daya ketersediaan informasi tentang transportasi di pelabuhan, pelayanan bagasi penumpang, ruang menyusi belum semua pelabuhan menyediakan ruang dan informasinya

manager supervisi mengatakan bahwa “stakeholder yang terlibat dalam mengintegrasikan greenport adalah kecamatan, dilakukan penanaman pohon kembali di sekitar jalanan untuk memastikan kualitas lingkungan sebagai upaya konservasi sumber air” dalam hal ini penanaman pohon dan membersihkan sampah dilaut belum dikoordinasikan sebagai agenda utama dalam memastikan greenship dan greenport, padahal menurut diskominfo kendari (diskominfo, 2021) kegiatan ini dilakukan untuk menyelamatkan lingkungan didaerat di laut, melalui lomba membersihkan sampah yang diikuti oleh ibu ibu PKK. restorasi ekosistem harusnya tanggungjawab bersama untuk hal ini belum diintegrasikan oleh tim teknis pelabuhan kendari

berdasarkan wawancara maka berikut flowchart pemetaan stakeholder pelindo cabang kendari dalam implementasi kebijakan greenship strategy



Gambar 1 flowchart : mapping stakeholder dalam implementasi greenship di pelabuhan Kendari

Sumber : Olahan peneliti tahun 2021

Tindakan koordinasi berdasarkan instruksi dari pusat dan langsung ditujukan pada tim teknis yang berperan dalam melakukan greenship, hasil wawancara dengan dengan supervisi operasional di pelabuhan kendari mengatakan bahwa, 3 tahun lalu pada tahun 2018 pelabuhan newport belum menjadi wilayah kerja sehingga koordinasi pelindo tentang greenship dan penataan lingkungan hijau masih dikelola oleh sendiri sedangkan untuk pelabuhan nusantara tidak menggunakan anggaran sendiri untuk membuat pengelolaan lingkungan hijau bersih dari sampah baik didarat maupun dilaut, artinya pengelolaan sampah kapal dengan membuat TPS sendiri di luar pelabuhan. Semua keputusan terkait dengan kebijakn greenship alur informasinya dari perusahaan pelindo 4 terpusat kemudian dieksekusikan dengan kemampuan yang terbatas baik peralatan maupun kompetensi SDM dalam menginterpretasikan greenship, sehingga tindakan koordinatif internal tidak menjadi solusi untuk penmbangan investasi daerah tepatnya kota kendari.

Hambatan yang ditemukan dalam implementasi kebijakan greenship strategy secara wilayah kerja yang dibatasi dengan kepentingan dan lingkungan maka runaglingkup aktifitas greenship sebagai usaha untuk mematuhi peraturan dan kebijakan dan memainkan peran dalam pelaporan pada pusat dan dinas lingkungan kota. maka hambatan yang ditemukan ada tiga yaitu hambatan instruksi internal, hambatan instrumen, hambatan eksternal. berikut flowchartnya :



Gambar 2 Flowchart: hambatan dalam implementasi greenship strategy

Sumber : Olahan peneliti 2021

Orientasi ramah lingkungan sebenarnya dapat diinterpretasikan dari kebijakan greenship adalah terkait sulfur, bahan bakar, dan penguran gas tetapi dalam prakteknya belum semua dilakukan. karena berdasarkan paparan wawancara divisi tehknik bahwa “implementasikan di darat uji emisi

CO2 pada setiap kapal, penataan lingkungan dengan penanaman pohon di kecamatan dilakukan sebagai taat pada tugas pokok dan fungsi untuk di laporkan 6 bulan sekali pada dinas lingkungan kota. Orientasi ramah lingkungan pada perairan belum dilakukan dengan menyelamatkan biota laut dan terumbu karang dimaintanen kembali di wilayah pantai yagn tergerus dengan keluar masuknya kapal.

Orientasi greenship dalam mewujudkan pelayanan yang bersih dan sehat juga nyaman berdasarkan wawancaranya dari penumpang, Tidak tersedianya Informasi mengenai angkutan lanjutan yang mencakup informasi Jenis angkutan Jadwal kedatangan , sehingga penumpang /pengguna jasa Pelabuhan tidak dilayani secara maksimal. Layanan Kehandalan dan Keteraturan di pelabuhan Nusantara Kota Kendari belum tersedia mesin pencetak tiket, kecepatan dalam proses *check in* penumpang sangat lambat karena semua proses tersebut masih manual. Belum tersedianya informasi jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal dalam bentuk TV LCD Untuk Kenyamanan penumpang tidak di fasilitasi dengan ruang tunggu baik untuk Penumpang VIP maupun non VIP, tempat menunggu untuk penumpang saat ini tidak bersih 100% dan menimbulkan bau yang berasal dari dalam area terminal penumpang

Sumberdaya yang peralatan kebersihan adalah toilet menurut tim tekhnis, Gate/ koridor boarding saat ini sudah sesuai untuk luas dan konsisinya saat ini untuk satu orang minimum 0,6 m2 dan juga sudah dilengkapi dengan tempat duduk. toiletnya bersih dan tidak berbau hanya saja kuantitasnya masih kurang, 1 toilet untuk 50 penumpang dan jumlah toilet wanita dua kali toilet pria belum terpenuhi.

Sumber daya untuk kebersihan, kesehatan menurut tim teknis, tempat ibadah yang bersih dan tidak berbau, lampu penerangan yang cukup 200 sd 300, fasilitas pengatur suhu masih menggunakan kipas angin, secara umum kebersihan di terminal penumpang baik, tidak berbau. Tersedianya ruang pelayanan kesehatan yang bersih dan ditunjang dengan alat-alat kesehatan yang cukup baik. Belum tersedianya ruangan khusus bagi para perokok. sudah tersedianya ruang khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi. Akan tetapi, belum tersedia fasilitas yang disediakan untuk penumpang *difable* seperti tandu, kursi roda dan toilet. Maka dari itu penilaian untuk layanan Kenyamanan yaitu 1 dari 4 kriteria yang terpenuhi.

Ketersediaan sumber daya dan fasilitas pendukung di Pelabuhan Nusantara Kota Kendari secara umum telah memenuhi sebagian besar standar keselamatan dan keamanan penumpang, meskipun masih terdapat sejumlah kekurangan yang perlu dibenahi oleh manajemen PT Pelindo IV. Dari aspek keselamatan, pelabuhan telah dilengkapi alat pemadam kebakaran, jalur dan titik kumpul evakuasi, perlengkapan P3K, kursi roda, tandu, serta petugas kesehatan. Namun, fasilitas pendukung bencana masih belum optimal, khususnya terkait ketersediaan nomor telepon darurat yang masih terpusat di pintu masuk pelabuhan.

Dari sisi keamanan dan ketertiban, pelabuhan telah memiliki CCTV, pagar pembatas, jalur penumpang yang terpisah, pos keamanan, petugas berseragam, metal detector, serta sistem sirkulasi kendaraan yang relatif lancar. Kendati demikian, masih terdapat keterbatasan fasilitas, seperti belum tersedianya tangga kapal beratap, kurangnya informasi keselamatan dalam bentuk visual yang mudah dibaca, serta belum adanya area parkir khusus bagi kendaraan penumpang kapal Ro-Ro.

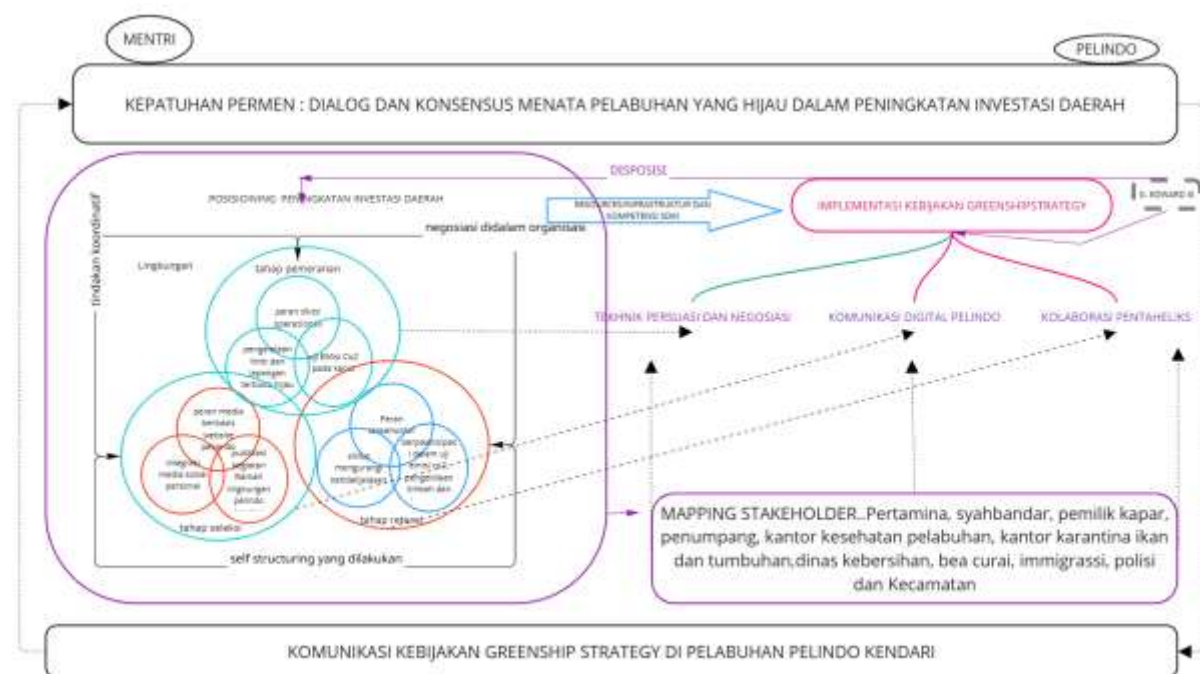
Dalam mendukung implementasi *Green Ship*, penyediaan layanan informasi berbasis digital masih tergolong minim. Terminal penumpang belum dilengkapi sistem informasi audio-visual yang memadai, seperti informasi waktu kedatangan dan keberangkatan kapal, gangguan perjalanan, angkutan lanjutan, layanan bagasi, serta fasilitas kemudahan naik dan turun penumpang. Informasi yang tersedia saat ini masih bersifat terbatas dan sebagian besar hanya mengandalkan pengumuman suara.

Penerapan konsep *green port* di Pelabuhan Nusantara Kendari mencakup pengelolaan peralatan dan fasilitas, kualitas lingkungan, serta efisiensi konsumsi sumber daya. Pelabuhan telah menggunakan energi listrik untuk kegiatan bongkar muat dan menerapkan pengelolaan limbah B3, penggunaan lampu LED di kantor, *solar cell* untuk penerangan tertentu, serta freon ramah lingkungan R32. Namun, pelabuhan belum menerapkan *Power Management System*, belum memanfaatkan energi terbarukan secara optimal, serta masih bergantung pada bahan bakar solar untuk alat angkut.

Dari aspek lingkungan, keterbatasan lahan menyebabkan pelabuhan belum memenuhi ketentuan Ruang Terbuka Hijau, meskipun upaya penghijauan mulai dilakukan melalui penanaman pohon dan program satu karyawan dua pohon. Selain itu, pelabuhan telah menerapkan pengurangan penggunaan kertas, prinsip 3R, serta gerakan hemat energi dan air, namun masih belum dilengkapi fasilitas *incinerator* dan *Oil Water Separator* untuk pengelolaan limbah cair berminyak. Secara keseluruhan, Pelabuhan Nusantara Kendari telah memulai implementasi *green ship* dan *green port*, tetapi masih memerlukan penguatan fasilitas, digitalisasi layanan, dan pemanfaatan energi ramah lingkungan agar lebih optimal dan berkelanjutan.

Model Komunikasi dalam Implementasi Kebijakan Greenship strategi di Pelabuhan Untuk Meningkatkan Investasi Daerah

Dari hasil penelitian pemodelan komunikasi yang dilakukan dalam implementasi kebijakan greenship strategi dimana Dari penjelasan diatas maka model komunikasi yang ditemukan adalah sebagai berikut :



Gambar 3 model Komunikasi implementasi kebijakan greenship strategi dalam peningkatan investasi daerah

sumber : Olahan Peneliti 2021

Pengorganisasian yang dilakukan adalah peran pelabuhan dalam menjalankan perannya sebagai perusahaan BUMN yang melakukan kebijakan greenship ada tiga pola kejelasan permainan peran dan informasi yang mengalir untuk memberikan implikasi pada peningkatan investasi daerah berikut penjelasannya strategi negosiasi dan persuasi dalam implementasi greenship, komunikasi digital pelabuhan cabang kendari, dan komunikasi kolaborasi pentahelix dalam implementasi greenship strategi.

Negosiasi bersifat tidak selalu terjadi secara incidental melainkan direncanakan atau terstruktur, mulai dari penetapan tujuan, menetapkan strategi dan taktik, membentuk tim dan menunjuk anggota tim sampai kepada penyusunan jadwal. Sementara itu, persuasi merupakan proses untuk mendorong orang untuk melakukan sesuatu dengan cara meyakinkannya bahwa hal itu sesuatu yang logis dan beralasan untuk dilakukan (White 2019). Negosiasi pada dasarnya adalah alat komunikasi dan cara pengelolaan kepentingan dan tujuan dari para pihak yang terlibat dalam pertukaran keinginan yang berbeda. Divisi teknik sebagai implementor yang mentejemahkan greenship strategi dalam kegiatan di pelabuhan uji emisi co 2, pengelolaan limbah dan sampah, pengelolaan ruang terbuka hijau. Internalisasi greenship ini dilakukan dari kepatuhan dan aktifitas koordinasi antar

pusat pelabuhan makassar dengan cabang bagian divisi tehni dan divisi operasional pelabuhan kendari.

Menurut O’Keefe dalam (Stephen W. Littlejohn, 2017) bahwa membuat pesan dan menggunakan pesan juga pendekatan yang dilakukan membutuhkan logika yang terbagi atas logika perasaan dan pikiran, logika konvensional dan logika retorika. Pesan yang diinternalisasikan adalah strategi *greenship* di pelabuhan kendari maka secara prosedural bentuk komunikasi formal dimana instruksi dengan pesan konvensional yaitu siap melaksanakan kebijakan *greenship*. selanjutnya pesan yang dibuat berdasarkan peran masing masing divisi teknik dan divisi operasional. divisi teknik menjalankan uji emisi dan pengelolaan limbah dan melaporkan kepadadinas lingkungan kota dan kantor pusat pelindo makasar. divisi operasional mengelola lapangan terbuka dengan perencanaan yang diinisiasi dari bawah dengan memanfaatkan limbah menjadi pot tanaman dan membuat penghijauan bekerjasama dengan kecamatan. Inisiasi yang sifatnya non budgeter ini dipublikasikan dalam media sosial pribadi maka pesan yang dirancang perusahaan secara retorika belum menjadi dasar organisasi untuk membuat perubahan mengenai implementasi kebijakan *greenship* strategy. maka strategi negosiasi akan membuat pesan pesan yang dikemukakan oleh divisi teknik dan operasional dalam mengekspresikan kepentingan publik yaitu kebutuhan untuk lingkungan bersih dan hijau juga kebutuhan untuk perluasan pengembangan investasi dalam industri pariwisata dan perikanan.

Implementasi *Green Ship Strategy* di Pelabuhan Kendari menunjukkan bahwa pola komunikasi internal dan eksternal PT Pelindo IV Cabang Kendari masih didominasi oleh pendekatan struktural dan instruksional. Negosiasi antar divisi dilakukan terutama untuk membangun desain strategis organisasi yang berorientasi pada pengembangan investasi, namun praktiknya lebih menekankan kepatuhan terhadap instruksi dari kantor pusat Pelindo Makassar. Upaya persuasi dan engagement dengan pemangku kepentingan eksternal memang dilakukan, tetapi belum berkembang menjadi komunikasi kolaboratif yang terencana dan partisipatif dalam membangun kesadaran *green ship*.

Komunikasi kebijakan dijalankan melalui mekanisme formal dan prosedural dengan pola kepemimpinan birokratis. Pelaksanaan *Green Ship Strategy* di Pelabuhan Kendari cenderung berada pada level pendekatan struktural, di mana implementasi kebijakan lebih bersifat top-down dan berorientasi pada pelaksanaan regulasi pemerintah, tanpa melalui proses negosiasi strategis, perilaku, maupun integratif yang mendorong kerja sama lintas aktor. Akibatnya, isu lingkungan yang seharusnya melibatkan perubahan perilaku pengguna pelabuhan—seperti pemilik kapal dan penumpang—belum terakomodasi secara optimal.

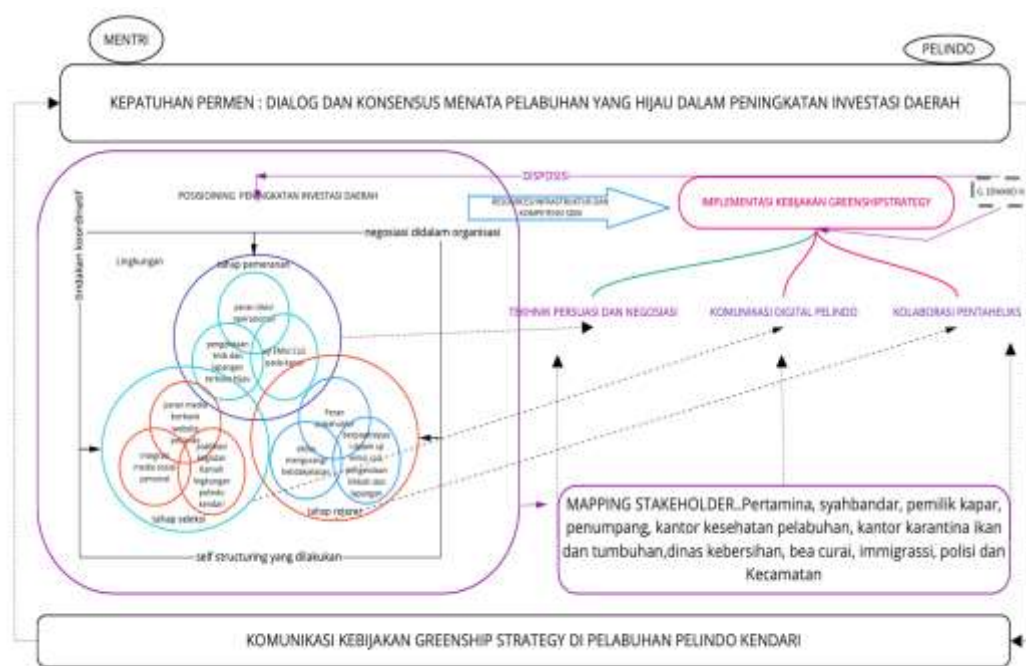
Dari perspektif birokrasi kebijakan, implementasi *Green Ship Strategy* menghadapi sejumlah kendala utama, antara lain keterbatasan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi khusus di bidang lingkungan maritim, tidak tersedianya standar operasional prosedur dan petunjuk teknis yang jelas, serta lemahnya pengawasan hierarkis terhadap pelaksanaan kebijakan. Jaringan komunikasi horizontal dan vertikal masih terhambat oleh struktur jabatan yang kaku, sehingga kolaborasi dan inovasi sulit berkembang. Komunikasi formal dan informal lebih banyak dijumpai melalui laporan rutin, tanpa ruang evaluasi yang reflektif.

Keterbatasan sumber daya dan anggaran semakin memperkuat karakter implementasi berbasis instruksi, yang pada akhirnya membatasi ruang gerak implementator untuk berinovasi dan mengeksplorasi potensi investasi hijau di Pelabuhan Kendari. Padahal, pengembangan investasi berbasis *green ship* membutuhkan dukungan sumber daya yang memadai, perencanaan program yang terintegrasi, serta kerja sama lintas sektor yang kuat. Pola komunikasi yang tertutup terhadap negosiasi persuasif menyebabkan potensi investasi daerah belum tergarap secara optimal.

Dari sisi komunikasi digital, Pelabuhan Nusantara Kendari belum memiliki media komunikasi resmi seperti website atau media sosial institusional. Informasi terkait kegiatan pelabuhan dan program penghijauan masih disampaikan secara terbatas melalui media sosial pribadi pegawai dan terintegrasi dengan website Pelindo IV di tingkat pusat. Kondisi ini membatasi jangkauan informasi, transparansi, serta efektivitas komunikasi publik dalam mendukung citra pelabuhan hijau.

Kolaborasi pentaheliks yang melibatkan unsur pemerintah, dunia usaha, akademisi, masyarakat, dan media juga belum terbangun secara sistematis. Kerja sama lintas aktor masih bersifat parsial dan

belum didukung oleh regulasi daerah yang mengikat. Padahal, model pentaheliks memiliki potensi besar untuk mendorong implementasi *Green Ship Strategy* yang berkelanjutan melalui sinergi politik, ekonomi, sosial, dan pengetahuan. Secara keseluruhan, implementasi *Green Ship Strategy* di Pelabuhan Kendari masih didominasi oleh komunikasi satu arah berbasis kontrol birokratis, sehingga diperlukan transformasi menuju komunikasi yang lebih kolaboratif, adaptif, dan partisipatif agar tujuan pelabuhan ramah lingkungan dan peningkatan investasi daerah dapat tercapai secara optimal.



Gambar 1 : model Komunikasi Pelindo dalam implementasi kebijakan greenship strategi dalam peningkatan investasi daerah
sumber : Olahan Peneliti 2021

Tahap pemeranan yang dilakukan divisi operasional untuk melakukan persuasi dan melahirkan Tindakan bersama dibuktikan pada level kecamatan, integrasi program yang dilakukan dalam penghijauan dan penanaman pot bunga yang diolah dari hasil limbah pelabuhan. artinya peduli terhadap lingkungan menjadi pesan utama dalam koordinasi yang dilakukan pada masyarakat. untuk memberikan edukasi dalam meningkatkan rasa memiliki dan menumbuhkan kesadaran tentang lingkungan yang bersih belum dimaksimalkan dalam kampanye terintegratif antara pelabuhan dan pemerintahan daerah. Tahap penggunaan seleksi media yang akan mempublikasikan pesan tentang menyelamatkan lingkungan maritim yang disinergikan dengan kegiatan sosialisasi persyaratan kapal yang berlayar di kota kendari, maka media atau saluran komunikasi berbasis media sosial, website dan konvensional adalah sekaligus kekuatan dalam pembangunan kota dan branding kota dan pelabuhan kendari.

Tahapan Pemeranan bina hubungan stakeholder melalui komunitas Pelabuhan dan memberikan positioning Pelabuhan Kendari sebagai pusat industri dan center investasi daerah melalui implementasi greenship strategi belum dapat diintegrasikan oleh pengelola pelabuhan dengan keterbatasan daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan. Divisi teknik dalam hal ini mengelola daerah lingkungan kerja sekitar pelabuhan dan belum berintegrasi dengan perguruan tinggi, komunitas dan pemerintahan daerah. sehingga kekuatan pelabuhan sebagai pusat industri dan investasi masih terkendala dengan hambatan teknis yaitu sarana prasarana, dan infrastruktur lainnya dan legalitas.

Secara legal implementasi pembaungan yang berkolaborasi bahu membahu ada pada instruksi presiden nomor 7 tahun 2018 yang mengemukakan model pembangunan berbasis sinergi dari lima unsur lembaga tentunya memiliki turunan baik dalam prosedur atau keputusan pemerintahan atau

di perusahaan BUMN. sehingga prosedur kerja yang berbasis harmonisasi undang,undang, kebijakan dan instruksi presiden dan menteri dan peraturan daerah juga keputusan di perguruan tinggi yang berbasis kampus merdeka dan merdeka belajar dapat meningkatkan pembangunan disemua sektor. berikut flowchart sinergi yang dilakukan secara parsial oleh pelabuhan kendari dalam implementasi kebijakan green ship strategy.

memposisikan Pelindo sebagai perusahaan induk makasar yang memberikan tugas pada canang pelindo kendari sebagai anak perusahaanyang patuh dengan instruksi sesuai dengan fungsinya menelola pelabuhan dicabang masih perlu dikaji ulang mengkomunikasikan ide dan inovasi yang dapat dijadikan orientasi pengembangn usaha dan meningkatkan investor di kota kendari.

Kerjasama perguruan tinggi yang menjadikan orientasi kampus merdeka dan merdeka belajar dapat diintegrasikan dengan sub pembelajaran dalam bentuk magang mahasiswa dan belajar diluar kmapus selama dua semester. tujuannya adalah menggali kesadaran milneial dimulai dari kegiatan rutin yang dilakukan terkait dengan green shipstrategi di pelabuhan kendari. Peluang untuk kolaborasi dan mengunggulkan pesan green ship dalam tindakan, kampanye dan membetuk perilaku yang sadar dan peduli dengan lingkungan dapat dijadikan tema utama dalam membangun budaya pelabuhan yang ramah lingkungan, karena sebagai perusahaan yang besar pelindo cabang kendari adalah pilar ekonomi untuk pertumbuhan investasi dengan keragaman budaya, destinasi wisata dan keramahan masyarakat lokal yang berbasis pada indigenous knowledge berikut lokasi pengembangan investasi:



Gambar 1: Potensi pengembangan investasi industry pariwisata kota Kendari

Sumber : Peluang industry di kkp.go.id Kendari

Perguruan tinggi merupakan center inovasi dalam berbagai bidang keahlian, dan pelindo kendari dapat melakukan terobosan dengan kegiatan membangun bersama melalui program penelitian, pengabdian masyarakat yang berbasis internal kampus, pembiayaan kementerian, dirjen pendidikan tinggi dan badan ristek dan inovasi. Perguruan tinggi dapat memberikan inputan pada pelindo terkait dengan pengelolaan lingkungan dilautan tidak hanya didarat. ketebatasan poelindo dalam ruanglingkupkerja dapat diintegrasikan denan perguruan tinggi sebagai center pendidikan yang mencetak generasi untuk memiliki dan membuktikan dirinya dalam pendidikan yang terbuka dan openmind melalui project bersama mahasiswa dan dosen ssesuai dengan kebutuhan pelindo cabang kendari.

Program Komunikasi dikampus haluleo dan kampus lainnya dapat menjadi kontribusi besar dalam membangun iklim pelabuhan dengan keahlian dalam mengkampanyekan pesan sadar lingkungan, keahlian komunikasi mahasiswa dapat membranding pelabuhan dengan kota destinasi wisata yang ramah lingkungan dan kaya dengan kuliner ikannya, juga mempromosikan pelabuhan kendari

sebagai pelabuhan yang diinginkan pada pada PM no. 29 tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, dimana pelabuhan secara teknik mematuhi Ditjen Perhubungan Laut menerbitkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor SE 35 Tahun 2019 tanggal 18 Oktober 2019 tentang Kewajiban Penggunaan Bahan Bakar Low Sulfur dan Larangan Mengangkut atau Membawa Bahan Bakar yang Tidak Memenuhi Persyaratan Serta Pengelolaan Limbah Hasil Resirkulasi Gas Buang dari Kapal.

Pelindo sebagai cabang pelabuhan di Kendari mengkomunikasikan fungsinya dan memfungsikan komunikasi yang belum bersinergi dengan stakeholder yang terkait dengan lima unsur lembaga. karena itu model komunikasi yang dihasilkan dalam praktek masih konvensional yang mengelola informasi untuk pemeranan organisasi dan divisi masing masing berdasarkan tugas pokok dan fungsi. menurut Mumby dalam teori kontrol dan resistensi dalam organisasi (John, 2018, hal. 325) *"One of the principal tenets of the critical studies approach is that organizations are not simply neutral sites of meaning formation; rather, they are produced and reproduced in the context of struggles between competing interest groups and systems of representation."* Pelindo sebagai organisasi yang menjalankan pemerintah dan memproduksi, reproduksi instruksi ini berbasis pada tugas pokok dan fungsi dan wewenang yang dimiliki, tetapi sesungguhnya ketangguhan pelindo kendari didalam prakteknya adalah dari sistem yang direpresentasikan dan meletakkan kepentingan kelompok dalam mengelola sadar lingkungan. sehingga secara struktur dan hubungan kewenangan dalam bekerja dapat digunakan untuk membangun investasi di pelabuhan kendari.

Berdasarkan temuan model komunikasi dalam sinergi pentaheliks pelindo dalam mengimplementasikan green ship strategy yang masih dilakukan parsial pemeranan agen pembangunan menjadi kabur, sementara potensi mitra bisnis masih diperlukan untuk pengembangan produksi perikanan dan industri perikanan terpadu (kkp.go.id, 2020). investasi di daerah kendari menurut Arifin dalam (kkp.go.id, 2020) pelabuhan perikanan samudra kendari layak untuk pengembangan investasi perikanan. apalagi dengan diresmikannya jembatan teluk yang memudahkan untuk logistik dan pengembangan kota kendari (*Jadi Wahana Rekreasi, Sekilas Tentang Jembatan Teluk Kendari*, 2020). Komunikasi kolaborasi dalam sinergi pentaheliks adalah good relationship dalam lintas kelembagaan untuk mengintegrasikan pembaguan yang berbasis pada lingkungan yaitu pembangunan berkelanjutan dalam kepedulian pada planet, people, prosperity.

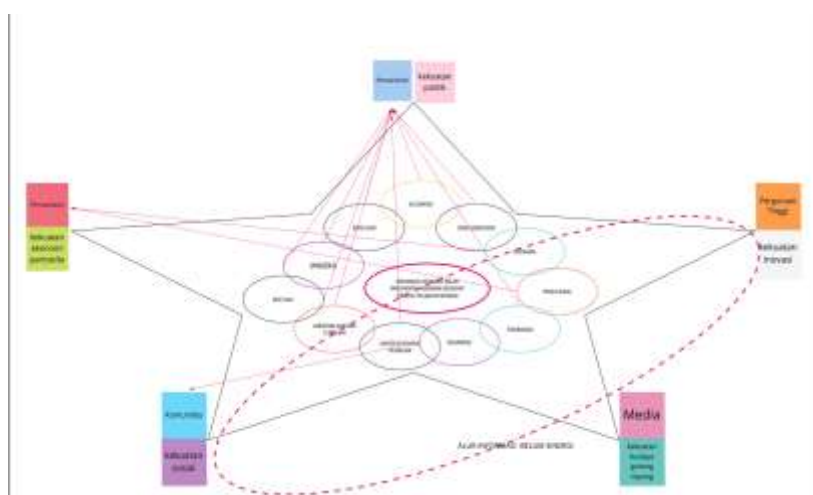
Komunikasi kolaboratif dalam sinergi pentaheliks pelindo ini menurut Pee (Placeholder18) (John, 2018) peran komunikatif kelembagaan adalah memposisikan perusahaan dengan tindakan koordinat yang dilakukan lintas lembaga dan lintas divisi. artinya komunikasi dengan stakeholder internal dan eksternal adalah kapasitas komunikasi perusahaan pelindo dalam hal ini menurut heath dalam (John, 2018) komunikasi dengan stakeholder eksternal dilakukan dengan komunikasi yang utuh untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, maka struktur komunikasi secara strategis yang harus dilakukan pelindo adalah debate kebijakan publik, komunikasi krisis dan pengelolaan isu. artinya secara managerial strategis perusahaan pelabuhan pelindo melakukan saling sharing dalam menetapkan tujuan dan kepentingan bersama. sehingga metode komunikasi retorik yang ideal dalam hal ini adalah teknik persuasi dan negosiasi.

Tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi program dan bagaimana akuratnya pesan komunikasi dikirim. Jika personel yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program kekurangan sumberdaya dalam melakukan tugasnya yang terdiri dari komponen sumberdaya ini meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan program, adanya kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan program seperti dana dan sarana prasarana. kebijakan green ship dimaknai sebagai bagian dari greenport, orientasi dalam green ship pada kapal yang digunakan dengan pengurangan emisi gas kaca, dan penggunaan bahan bakar sulfur yang merusak lingkungan laut dan juga pengurangan CO₂, dalam temuan dipelabuhan kendari koordinasi pada tim teknis dan sebaliknya pada pusat sudah berjalan dengan alur informasi yang jelas.

Sumber Daya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya program secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill/kemampuan para pelaksana untuk melakukan program. Untuk koordinasi yang baik agar dapat meningkatkan kinerja program. Ketidakmampuan pelaksana program ini disebabkan karena kebijakan konservasi energi merupakan hal yang baru, dan sulit untuk diadaptasikan. Agar program tercapai butuh kemampuan yang khusus, diantaranya harus menguasai teknik-teknik Informasi merupakan sumberdaya penting bagi pelaksanaan kebijakan.

Ada dua bentuk informasi yaitu informasi mengenai bagaimana cara menyelesaikan kebijakan/program serta bagi pelaksana harus mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan dan informasi tentang data pendukung kepatuhan kepada peraturan pemerintah dan undang-undang. Kenyataan dilapangan bahwa tingkat pusat tidak tahu kebutuhan yang diperlukan para pelaksana di lapangan. Kekurangan informasi/ pengetahuan bagaimana melaksanakan kebijakan memiliki konsekuensi langsung seperti pelaksana tidak bertanggungjawab, atau pelaksana tidak ada di tempat kerja sehingga menimbulkan inefisien. Implementasi kebijakan membutuhkan kepatuhan organisasi dan individu terhadap peraturan pemerintah yang ada. Sumberdaya lain yang juga penting adalah kewenangan untuk menentukan bagaimana program dilakukan, kewenangan untuk membelanjakan atau mengatur keuangan, baik penyediaan uang, pengadaan staf, maupun pengadaan supervisor. Fasilitas yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan/program harus terpenuhi seperti kantor, peralatan, serta dana yang mencukupi. Tanpa fasilitas ini mustahil program dapat berjalan.

Salah satu faktor yang mempengaruhi efektivitas implementasi kebijakan adalah sikap implementor. Jika implementor setuju dengan bagian-bagian isi dari kebijakan maka mereka akan melaksanakan dengan senang hati tetapi jika pandangan mereka berbeda dengan pembuat kebijakan maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah. Ada tiga bentuk sikap/respon implementor terhadap kebijakan ; kesadaran pelaksana, petunjuk/arahan pelaksana untuk merespon program kearah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Berikut gambaran model komunikatif kelembagaan Pelindo dalam implementasi greenship strategy:



Gambar 2 Modelisasi komunikatif kelembagaan Pelindo dalam implementasi kebijakan greenship strategi di Kendari

Sumber : Olahan Peneliti 2021

Para pelaksana mungkin memahami maksud dan sasaran program namun seringkali mengalami kegagalan dalam melaksanakan program secara tepat karena mereka menolak tujuan yang ada didalamnya sehingga secara sembunyi mengalihkan dan menghindari implementasi program. Disamping itu dukungan para pejabat pelaksana sangat dibutuhkan dalam mencapai sasaran program.

Dukungan dari pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Wujud dari dukungan pimpinan ini adalah Menempatkan kebijakan menjadi prioritas program, penempatan pelaksana dengan orang-orang yang mendukung program, memperhatikan keseimbangan daerah, agama, suku, jenis kelamin dan karakteristik demografi yang lain. Disamping itu penyediaan dana yang cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mereka mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan/program.

Dari model diatas komunikasi adalah tindakan menjalankan kebijakan *green ship* berbasis struktural organisasi dan struktur komunikasi yang dipengaruhi juga oleh konteks politik, dimana kekuatan bargaining pemerintah kota Kendari, kekuatan inovasi konteksnya dalam kolaborasi perguruan tinggi dengan inovasi budaya, pariwisata dan ekonomi kerakyatan yang konteksnya kehadiran perusahaan mendukung investasi baru.

Pembahasan mengenai badan pelaksana suatu kebijakan tidak dapat dilepaskan dari struktur birokrasi yang melekat di dalamnya. Struktur birokrasi mencerminkan karakteristik, norma, serta pola hubungan yang berlangsung secara berulang dalam badan-badan eksekutif yang memiliki keterkaitan, baik secara potensial maupun nyata, dengan kewenangan dan sumber daya yang dimiliki dalam menjalankan kebijakan. Van Horn dan Van Meter menegaskan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan dalam suatu organisasi dipengaruhi oleh sejumlah unsur penting, antara lain kompetensi dan ukuran staf pelaksana, tingkat pengawasan hierarkis terhadap keputusan dan proses kerja subunit, dukungan sumber daya politik seperti keterlibatan legislatif dan eksekutif, tingkat vitalitas organisasi, derajat keterbukaan komunikasi baik secara horizontal maupun vertikal termasuk kebebasan berinteraksi dengan pihak eksternal, serta kuat atau lemahnya keterkaitan formal dan informal antara badan pelaksana dengan pembuat keputusan.

Meskipun suatu kebijakan didukung oleh sumber daya yang memadai dan para implementor memahami secara jelas apa yang harus dilakukan, implementasi tetap berpotensi mengalami kegagalan apabila struktur birokrasi yang ada justru menghambat koordinasi yang diperlukan. Kebijakan yang bersifat kompleks menuntut kerja sama banyak pihak, sehingga lemahnya koordinasi dan pemborosan sumber daya akan berdampak langsung pada rendahnya kualitas implementasi. Selain itu, setiap perubahan kebijakan tidak hanya memengaruhi individu pelaksana, tetapi juga secara keseluruhan akan berdampak pada sistem birokrasi, baik dari sisi pola kerja, hubungan antarunit, maupun efektivitas organisasi dalam mencapai tujuan kebijakan.

KESIMPULAN

Komunikasi dalam implementasi kebijakan *green ship* di Pelabuhan Kendari pada awalnya didominasi oleh pola komunikasi satu arah yang bersumber dari Pelindo pusat, dengan penekanan pada pelaksanaan teknis operasional seperti pengelolaan limbah, pengurangan emisi CO₂, dan penyediaan ruang terbuka hijau. Pola komunikasi tersebut melekat pada tugas dan fungsi masing-masing divisi dengan orientasi utama pada pelaporan, serta dijalankan dalam kerangka kerja birokratis yang menekankan kontrol kewenangan. Seiring dengan perkembangan teknologi dan tuntutan pembangunan berkelanjutan, mulai muncul upaya perubahan komunikasi menuju pendekatan yang lebih kolaboratif melalui strategi negosiasi dan persuasi kebijakan, pemanfaatan komunikasi digital berbasis website dan integrasi informasi, serta penguatan komunikasi kolaboratif pentaheliks yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan dalam pengembangan program *green ship*.

Namun demikian, implementasi kebijakan *green ship* masih menghadapi berbagai hambatan, baik internal maupun eksternal. Secara internal, prosedur kolaborasi pentaheliks belum terharmonisasi dengan baik sehingga membatasi integrasi program dan kontribusinya terhadap peningkatan investasi daerah, sementara secara eksternal masih terdapat hambatan budaya masyarakat yang belum sepenuhnya memiliki kepedulian terhadap isu lingkungan. Keterbatasan sumber daya, panjangnya rantai koordinasi birokrasi, serta multitafsir antar lembaga dalam memahami kebijakan *green ship* turut membatasi efektivitas implementasi dan pemanfaatannya sebagai peluang investasi. Oleh karena itu, perbaikan tata kelola organisasi menuju birokrasi yang profesional, peningkatan kompetensi pegawai berbasis evaluasi kinerja dan data layanan, serta penguatan komunikasi tatap

muka dan integrasi program pembangunan kota menjadi langkah strategis untuk mendorong Pelabuhan Kendari sebagai penggerak utama ekonomi maritim yang bersih, nyaman, inovatif, dan berdaya tarik investasi.

REFERENSI

- Ahmadi N, Suwito SR, Christian Y, Hasriningtyas S. 2024. *Global and Indonesia Blue Economy Knowledge Map*. Di dalam: BIO Web of Conferences. Vol. 92. EDP Sciences.
- Besar G. 2010. *Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana*. HAEDAR AKIB. Volume ke-1.
- Fang S, Wang Y, Gou B, Xu Y. 2020. Toward Future Green Maritime Transportation: An Overview of Seaport Microgrids and All-Electric Ships. *IEEE Transactions on Vehicular Technology*. 69(1):207–219. doi:10.1109/TVT.2019.2950538.
- Fua, A. A. 2019. *Teluk Kendari, Tanah Impian Serdadu Negeri Matabari*. Kendari: liputan6.com. Retrieved from <https://www.liputan6.com/regional/read/4112674/teluk-kendari-tanah-impian-serdadu-negeri-matabari>
- Herabudin. 2016. *Studi Kebijakan Pemerintah: Dari Filosofi ke Implementasi*. Bandung: Pustaka Setia.
- John, L. W. 2018. *Theories of Human Communication* (11 ed.).
- Kontovas CA. 2014. The Green Ship Routing and Scheduling Problem (GSRSP): A conceptual approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 31:61–69. doi:10.1016/j.trd.2014.05.014.
- Kota_Pelabuhan_Kendari_Titik_Temu_Jalur (1).
- Littlejohn, S. 2017. *Theories of Human Communication*. Illinois: Waveland.
- Nugroho, E. 2019. ASEAN STOM Ke-48 Mendorong Penggunaan Kapal Ramah Lingkungan atau Green Ship. Ha Noi: *Indonesia Shipping Gazette (ISG)*.
- Port KN. 2020. *Percepatan Pembangunan Infrastruktur di Kawasan Industri Konawe dan Pelabuhan*.
- Sarigul-Klijn, M. F. 2021. *The Green Energy Ship Concept: Renewable Energy from Wind Over Water*. Switzerland: Springer Nature Switzerland AG.
- Stephen W. Littlejohn, K. A. 2017. *Theories of Human Communication*. United States of America: Waveland Press, Inc.
- White MD. 2019. *The Oxford Handbook of Ethics and Economics*. Oxford: Oxford University Press.
- Yunita M, Christin M, Mei R, Malau U, Prodi S, Komunikasi I, Komunikasi F, Telkom U. 2016. Strategi Komunikasi PT Pelabuhan Tanjung Priok dalam Implementasi Corporate Social Responsibility (Studi Deskriptif pada Program Kali Bersih di Kelurahan Koja dan Kelurahan Lagoa). 3(3):3786–3793.
- Yusup MF Bin. 2023. Sustainable Shipping Practices: A Review of Environmental Initiatives in the Maritime Industry. *Maritime Park Journal of Maritime Technology and Society*. 2(October):140–142. doi:10.62012/mp.v2i3.32647.