

RISIKO REKLAMASI MAKASSAR NEW PORT TERHADAP LANTAMAL VI/ MAKASSAR DALAM PERTAHANAN NEGARA

MAKASSAR NEW PORT RECLAMATION RISK TOWARDS LANTAMAL VI / MAKASSAR IN STATE DEFENSE

Kamaruddin¹, Supandi², Sri Sundari³

UNIVERSITAS PERTAHANAN

(kamakamaruddin10@gmail.com, pendi.supandi@yahoo.co, srisundari65@yahoo.co.id)

Abstrak – Lantamal VI/ Makassar adalah unsur TNI yang bermarkas di Makassar dan merupakan ujung tombak utama dalam pengamanan laut teritorial Indonesia. Sejak didirikan tahun 1950, Lantamal VI/ Makassar dapat melaksanakan fungsi Pertahanan Negara secara optimal. Namun dengan adanya reklamasi *Makassar New Port*, pelaksanaan fungsi tersebut mengalami berbagai kendala. Oleh karena itu, Peneliti mengadakan penelitian dengan tujuan untuk menganalisis identifikasi risiko, penilaian risiko dan mitigasi risiko reklamasi *Makassar New Port* terhadap Lantamal VI/ Makassar. Penelitian menggunakan metode kualitatif dengan teori Manajemen Risiko berdasarkan model DoD. Hasil penelitian diperoleh identifikasi risiko berupa percepatan sedimentasi, perubahan alur pelayaran, peningkatan intensitas lalu lintas kapal, dan ketidakamanan bagi aset Lantamal VI/ Makassar. Hasil penilaian risiko diperoleh adanya dampak risiko reklamasi terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara. Hasil mitigasi risiko diperoleh implementasi dalam mengatasi risiko reklamasi tersebut, namun memerlukan perhatian khusus dari Pemerintah Pusat selaku penentu kebijakan. Sebagai kesimpulan dalam penyelesaian masalah ini ialah perlu adanya program dan implementasi dalam mengurangi risiko yang terjadi dalam rangka Pertahanan Negara.

Kata Kunci: Pertahanan Negara, Lantamal VI/ Makassar, dan risiko reklamasi *Makassar New Port*.

Abstract – Lantamal VI/Makassar is Indonesian Navy's Headquarter which is located in Makassar, South Sulawesi. Lantamal VI/Makassar is the main spearhead in securing Indonesia's territorial sea. Lantamal VI/Makassar was built in 1950, Lantamal VI / Makassar has a function for optimal National Defense. Nowadays, with the reclamation of Makassar New Port, the main role of these functions faces various obstacles. Therefore, the researcher conducted a study with the aim of analyzing the risk identification, risk assessment and risk mitigation of the Makassar New Port reclamation towards Lantamal VI/ Makassar. This research is use qualitative methods with the theory of Risk Management based on the DoD model, USA: 2006. The results of the study obtained the identification of risks in the form of accelerated sedimentation, changes in shipping lines, increased intensity of ship traffic, and not safe for the assets of Lantamal VI / Makassar. The results of the risk assessment obtained the impact of reclamation risk on Lantamal VI/Makassar in National Defense. Implementation of risk mitigation results is obtained in overcoming the reclamation risk, but requires special attention from the Central Government as the policy maker. As a conclusion in solving this problem, it is necessary to have a program and implementation in reducing risks that occur within the supporting of Indonesia National Defense.

Keywords: National Defense, Lantamal VI / Makassar, and Makassar New Port reclamation risk.

¹ Program Studi Manajemen Pertahanan, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan

² Program Studi Ekonomi Pertahanan, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

³ Program Studi Ekonomi Pertahanan, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

Pendahuluan

Pertahanan Negara merupakan daya tahan bangsa untuk mengembangkan kekuatan dalam menghadapi berbagai ancaman. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara mendefinisikan Pertahanan Negara sebagai segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara⁴. Selain itu, Pertahanan Negara juga dapat dimaknai sebagai segala upaya pertahanan bersifat semesta yang penyelenggaraannya didasarkan pada kesadaran atas hak dan kewajiban warga negara serta keyakinan pada kekuatan sendiri⁵. Pertahanan Negara merupakan fungsi pemerintah yang disiapkan secara total, terpadu, terarah, dan berlanjut. Dalam penyelenggaraannya, Pertahanan Negara bersifat semesta, artinya melibatkan seluruh warga negara, wilayah, dan Sumber Daya Nasional. Oleh karena itu, Pertahanan Negara perlu

disiapkan secara dini, mengingat letak geografis dan posisi astronomis bangsa Indonesia sangat berpengaruh pada munculnya peluang dan sekaligus ancaman, baik secara geopolitik maupun geostrategik.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara menjelaskan bahwa Tentara Nasional Indonesia (TNI) berperan sebagai alat pertahanan Negara Kesatuan Republik Indonesia⁶. Hal ini memperkuat peran TNI dalam upaya Pertahanan Negara. Oleh karena itu, Pangkalan Utama Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) VI/ Makassar (Lantamal VI/ Makassar) dibentuk agar dapat menjalankan peran sebagai alat Pertahanan Negara yang mempunyai kemampuan daya tangkal terhadap ancaman di wilayahnya dan melindungi atau mengawasi wilayah yurisdiksi laut Indonesia. Dalam pelaksanaannya, Lantamal VI/ Makassar memiliki visi dan misi yang dilaksanakan secara berkesinambungan dan dijabarkan dalam suatu Tugas Pokok Lantamal VI/ Makassar, diantaranya untuk menyelenggarakan dukungan logistik dan administrasi bagi unsur TNI AL dan

⁴ Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Pasal 1.

⁵ Makmur Supriyatno. Tentang Ilmu Pertahanan. (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014). hlm.1.

⁶ Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Pasal 10.

Komando Utama (Kotama) TNI AL lainnya, serta pembinaan potensi maritim menjadi kekuatan pertahanan dan keamanan negara di laut⁷.

Lantamal VI/ Makassar merupakan ujung tombak utama dalam pengamanan laut teritorial Indonesia, khususnya di wilayah perairan Provinsi Sulawesi Selatan. Dalam mendukung tugas pokoknya, Markas Komando (Mako) Lantamal VI/ Makassar, memiliki dermaga *Break Water*, dermaga Fasharkan dan dermaga Layang sebagai pelabuhan bagi KRI di Makassar.

Sejak didirikan pada 1 Juli 1950 sampai adanya pembangunan reklamasi *Makassar New Port (MNP)*, Lantamal VI/ Makassar dapat melaksanakan fungsi Pertahanan Negara secara optimal karena didukung berbagai hal, baik kompetensi Sumber Daya Manusia, maupun letak yang sangat strategis karena lokasi berhadapan langsung dengan laut bebas. Berikut adalah gambaran lokasi Lantamal VI/ Makassar sebelum adanya pembangunan reklamasi *Makassar New Port (MNP)*:



Gambar 1. Kondisi Kawasan Strategis Wilayah Laut Lantamal VI/ Makassar Sebelum Pembangunan Reklamasi MNP

(Sumber: Data Lantamal VI/ Makassar, 2019)

Reklamasi MNP merupakan realisasi kebijakan Pemerintah dalam mewujudkan program bangsa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Program tersebut dicanangkan pada era pemerintahan Presiden Jokowi-Jusuf Kalla dengan tujuan menjadikan Indonesia sebagai sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional⁸. Hal tersebut menjadi alasan pembangunan reklamasi MNP yang dirancang berstandar internasional.

Berdasarkan data di lapangan, lokasi reklamasi MNP hanya berjarak kurang dari 458 meter dari dermaga Lantamal VI/ Makassar. Kondisi ini tentunya sangat

⁷ Keputusan Pangarmatim Nomor Kep/49/2015 tanggal 8 April 2015 tentang Organisasi dan Prosedur Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut VI/ Makassar beserta Jajarannya, hlm.3.

⁸ Shinta Rayana Kartika Putri, Amarulla Octavian, Sovian Aritonang. Implementasi kebijakan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam Perspektif Manajemen Pertahanan. Website diunduh dari *Jurnal Pemikiran dan Penelitian Manajemen Pertahanan*. 4(1), 2018, hlm.6.

mengganggu operasional Lantamal VI/ Makassar dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya sebagai alat Pertahanan Negara. Terutama fungsi dalam menyediakan Fasilitas Pelabuhan (Faslabuh) dan pangkalan bagi Kapal Perang Republik Indonesia (KRI), Pesawat Udara (Pesud) dan Marinir, serta satuan operasi TNI AL yang melaksanakan tugas di wilayah kerja Lantamal VI/ Makassar.

Keberadaan reklamasi MNP tersebut tentunya mengganggu pelaksanaan fungsi tersebut, sehingga fungsi Lantamal VI/ Makassar tidak dapat dilaksanakan secara optimal karena terhalang bangunan reklamasi MNP. Berikut adalah gambaran kondisi dermaga Lantamal VI/ Makassar setelah adanya pembangunan reklamasi MNP:



Gambar 2. Lokasi Makassar New Port dan Mako Lantamal VI/ Makassar

(Sumber: Kajian Pushidrosal, 2017)

Pada dasarnya, tugas pokok dan fungsi Lantamal VI/ Makassar telah ditetapkan sesuai dengan Keputusan (Kep) Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal) Nomor Kep/ 1771/ XII/ 2013 tentang

Bujukmin Standarisasi Pangkalan TNI AL (PUM-03). Keputusan tersebut menjelaskan tentang standarisasi pangkalan dan ketentuan lego jangkar bagi KRI yang berada di sekitar pangkalan TNI AL⁹. Namun, akibat reklamasi MNP, tugas pokok dan fungsi Lantamal VI/ Makassar menjadi terkendala dan menyebabkan munculnya berbagai permasalahan, seperti: 1) Adanya indikasi KRI kurang aman apabila sandar di dermaga Lantamal VI/ Makassar karena berhadapan langsung dengan reklamasi MNP; 2) Reklamasi dapat mempersempit olah gerak dan manuver KRI; 3) Aktifitas keluar/masuk KRI dari alur pelayaran ke dermaga menjadi lambat/terhambat; 4) Lego jangkar akan lebih jauh.; 5) Lingkungan akan menjadi ramai sehingga rawan kecelakaan tabrakan kapal; 6) Kemungkinan siklus sedimentasi yang lebih cepat di wilayah Lantamal VI/ Makassar dapat terjadi; 7) Terjadi perubahan alur pelayaran KRI.

Metode Penelitian

Metode penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Penelitian kualitatif merupakan suatu penelitian yang berusaha untuk

⁹ Keputusan Kasal Nomor Kep/1771/XII/2013 tanggal 23 Desember 2013 tentang Buku Petunjuk Administrasi StandarisasiPangkalan TNI AL (PUM-03).

membangun makna suatu fenomena dari pandangan para partisipan¹⁰. Didasarkan pada filsafat *post-positivisme* yang digunakan untuk meneliti objek yang alamiah¹¹.

Penelitian ini dilaksanakan di Mako Lantamal VI/ Makassar yang beralamat di Jl. Yos Sudarso Nomor 308 Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan, Kode Pos 90164, Indonesia. Proses pengumpulan data pada penelitian ini dilaksanakan melalui kegiatan wawancara, observasi dan studi dokumentasi. Penelitian dilaksanakan secara terencana, melalui beberapa tahapan sebagai berikut: (1) Persiapan menyusun proposal penelitian dengan cara mempelajari berbagai literatur dan fakta terkait fenomena dan mencari informasi ke Pangkalan Utama TNI AL VI/ Makassar (Lantamal VI/ Makassar); 2) Pengumpulan data, yang dilaksanakan dengan cara turun ke lapangan untuk mendapatkan informasi dan data akurat dari lapangan; 3) Interpretasi data, yang dilaksanakan untuk menganalisis data yang telah

diperoleh berdasarkan teori yang ada; 4) Hasil penelitian, yaitu hasil interpretasi data dituangkan dalam bentuk tulisan yang disusun secara sistematis. Hasil penelitian dikonsultasikan secara bertahap dan berkelanjutan.

Data yang telah diperoleh kemudian diperiksa keabsahannya melalui teknik triangulasi yang didasarkan pada sumber data atau informasi. Proses triangulasi sumber yang dilakukan peneliti dilaksanakan dengan cara membandingkan data hasil wawancara dari subyek penelitian yang berasal dari instansi yang berbeda dengan data hasil observasi dan dokumentasi terhadap dokumen-dokumen yang relevan dengan topik penelitian. Data tersebut kemudian dianalisis dengan menggunakan teknik analisis data kualitatif, yang terdiri atas beberapa tahapan, yaitu: 1) kondensasi data, 2) penyajian data, dan 3) penarikan kesimpulan atau verifikasi¹².

Hasil dan Pembahasan

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Pangkalan Utama TNI AL VI/ Makassar (Lantamal VI/ Makassar), yang terletak di Jl. Yos Sudarso Nomor 308 Makassar,

¹⁰ John W. Creswell. *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Edisi Keempat. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016), hlm.225.

¹¹ Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. (Bandung: Alfabeta, 2015)

¹² Matthew B. Miles, A. Michael Huberman dan J. Saldaña. *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. Edition 3. (United States of America: SAGE Publications Inc, 2014).

Provinsi Sulsel. Pada Subbab ini, Pada tahap identifikasi risiko ini, peneliti membahas identifikasi risiko dengan tujuan untuk mengetahui daftar risiko yang potensial dan berpengaruh terhadap Lantamal VI/ Makassar berdasarkan, Department of Defense, USA¹³. Oleh karena itu, dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Identifikasi Risiko

Identifikasi risiko merupakan proses yang dilakukan untuk menemukan, menginventarisir, dan menggolongkan unsur-unsur risiko melalui kegiatan: 1) identifikasi aset; 2) identifikasi ancaman; 3) identifikasi kerentanan. Risk merupakan area irisan antara ketiga area yaitu *asset*, *threat*, dan *vulnerability*. Apabila terdapat suatu aset (*asset*) akan timbul ancaman (*threat*) tersendiri terhadapnya. Setiap aset (*asset*) juga memiliki kerentanan (*vulnerability*) tersendiri terhadap ancaman (*threat*), dari hal inilah lahirnya risiko (*risk*)¹⁴. Berikut adalah uraian hasil identifikasi risiko yang telah dilaksanakan pada penelitian ini, sebagai berikut:

¹³ Department of Defense. Risk Management Guide for DoD Acquisition. 6th Edition. (USA: Department of Defense, 2006).

¹⁴ Department of Defense. Risk Management Guide for DoD Acquisition. 6th Edition. (USA: Department of Defense, 2006).

1) Aset (*Asset*)

Pada penelitian ini, dilaksanakan proses identifikasi aset Lantamal VI/ Makassar yang berhubungan dengan reklamasi Makassar New Port melalui kegiatan wawancara dan observasi langsung dengan menggunakan pedoman wawancara.

Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa aset-aset yang dimiliki Lantamal VI/ Makassar merupakan penentu keberhasilan Lantamal VI/ Makassar dalam melaksanakan Tugas Pokok dan fungsi dalam Pertahanan Negara. Aset tersebut berupa kolam dermaga, dermaga Layang, dermaga Fasharkan, dermaga *break water*, dan dermaga beaching, KRI, KAL, Patkamla, Personel, dan Mako Lantamal VI/ Makassar. Keseluruhan aset tersebut berhubungan langsung dengan dampak dari reklamasi *Makassar New Port*.

2) Ancaman (*Threat*)

Pada penelitian ini, proses identifikasi ancaman terkait risiko reklamasi Makassar New Port dilaksanakan melalui kegiatan wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara yang telah disiapkan oleh peneliti.

Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa ancaman perubahan pola hidrodinamika yang terjadi akibat reklamasi *Makassar New Port* merupakan permasalahan yang sangat signifikan, karena berpotensi besar terjadi permasalahan penggunaan Faslabuh Lantamal VI/ Makassar ke depan. Permasalahan tersebut berupa struktur dan konstruksi bangunan reklamasi akan mengakibatkan sempitnya olah gerak KRI/ KAL yang akan keluar masuk dermaga Lantamal VI/ Makassar, dapat mengubah alur pelayaran KRI yang sudah ada, serta menyebabkan ketidakamanan bagi aset Lantamal VI/ Makassar. Selain itu ancaman penumpukan sampah dan lumpur akan mengakibatkan sedimentasi atau pendangkalan sehingga dirasakan sangat signifikan oleh Lantamal VI/ Makassar.

3) Kerentanan (*Vulnerability*)

Pada penelitian ini, proses identifikasi kerentanan terkait risiko reklamasi *Makassar New Port* dilaksanakan melalui kegiatan wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara yang telah disiapkan oleh peneliti.

Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa kondisi pantai di sekitar pelabuhan pada umumnya landai, dasar laut terdiri dari lumpur dan pasir (*sandy clay*). Alur pelayaran sepanjang 2,5 mil dengan lebar alur 150 meter, kedalaman rata-rata lebih kecil 16 meter. Pintu masuk (*access channel*) lebar 200 meter dengan panjang 2 mil, kedalaman rata-rata 10 s.d. 14 meter. Dengan melihat kondisi tersebut, reklamasi *Makassar New Port* dapat menyebabkan kerentanan berupa penumpukan sampah dan lumpur di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar, lingkungan dermaga akan ramai dengan aktifitas kapal asing, gangguan pelayaran bagi KRI/ KAL/Patkamla, dan kerawanan tindak kejahatan seperti sabotase dan pencurian bagi aset Lantamal VI/ Makassar.

Dengan demikian, apabila erdapat (*asset*) Lantamal VI/ Makassar akan timbul ancaman (*threat*) reklamasi MNP terhadapnya. Setiap aset (*asset*) Lantamal VI/ Makassar, juga memiliki kerentanan (*vulnerability*) terhadap ancaman (*threat*), sehingga melahirkan risiko sebagai berikut: 1)

Terjadi percepatan sedimentasi terhadap Faslabuh Lantamal VI/ Makassar; 2) Terjadi perubahan arus pelayaran bagi KRI.; 3) Terjadi peningkatan intensitas Lalu lintas pelayaran di sekitar dermaga Lantamal VI/ Makassar; 4) Terjadinya ketidakamanan bagi aset-aset Lantamal VI/ Makassar.

b. Penilaian Risiko

Pada tahap penilaian risiko, Peneliti mengadakan analisis *root cause* risiko yang telah diperoleh melalui identifikasi risiko di atas. Kemudian mengadakan analisis risiko dengan menggunakan parameter *probability* dan parameter *consequences*. Penggunaan parameter ini bertujuan untuk mengetahui kemungkinan terjadinya risiko dan besar/kecilnya konsekuensi yang dihadapi.

Langkah selanjutnya ialah mengadakan evaluasi risiko yang dijabarkan berdasarkan sumber data primer dan data sekunder yang diperoleh peneliti secara kualitatif, Rincian sebagai berikut:

1) Risiko Percepatan Sedimentasi

a) **Analisis Root Cause Risiko.** Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa reklamasi *Makassar New Port*

dapat mempengaruhi keberadaan asset Lantamal VI/ Makassar, karena menyebabkan ancaman frekuensi material lumpur atau sampah yang cukup banyak di areal dermaga. Hal tersebut menimbulkan ketentanan penumpukan material sampah dan lumpur, sehingga mengakibatkan percepatan sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar.

b) **Analisis Risiko.** Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa kemungkinan terjadinya risiko percepatan sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar ialah sangat mungkin terjadi. Hal tersebut disebabkan dengan adanya ancaman frekuensi material lumpur atau sampah yang cukup banyak di areal dermaga, sehingga menimbulkan kerentanan pendangkalan. Oleh karena itu, konsekuensi terjadinya dampak tergolong sangat tinggi, yaitu siklus sedimentasi yang lebih cepat di wilayah Lantamal VI/ Makassar. Untuk membuktikan bahwa kemungkinan dan besarnya dampak dari risiko tersebut dapat dijabarkan melalui evaluasi risiko, sebagai berikut:

c) **Evaluasi Risiko.** Pada subbab ini, Peneliti mensintesis sebagai berikut: (1) Kondisi model Hidrodinamika sebelum adanya reklamasi MNP adalah perairan Makassar terdapatnya kecenderungan arus yang memutar di sebelah utara kawasan Ujung Tanah (Pertamina, Fasharkan Makassar, Lantamal VI/ Makassar dan Paotere) . Pada saat menuju pasang. Pergerakan arus memutar tersebut selanjutnya bergerak ke selatan di barat pelabuhan Soekarno Hatta dan sebagian terpecah kedangkalan Pulau Kayangan, selanjutnya mengalir ke arah barat laut.

Pasca dan setelah adanya bangunan reklamasi MNP, meniadakan kecenderungan arus yang memutar di sebelah utara kawasan Ujung Tanah (Pertamina, Fasharkan Makassar, Lantamal VI/ Makassar, Paotere). Massa air terhalang struktur bangunan reklamasi MNP, kondisi terkurung ini mengakibatkan pola aliran bolak balik menjadi terhambat dan arus melemah; (2) Kondisi model gelombang sebelum adanya reklamasi MNP. Gelombang mencapai Dam pelindung dermaga

Lantamal VI Makassar dari perairan terbuka. Pada musim barat, gelombang mencapai 0,8 meter sedangkan pada musim timur tinggi gelombang dapat mencapai 0,5 meter.

Pasca dan setelah adanya bangunan reklamasi MNP. Gelombang mencapai Dam pelindung dermaga Lantamal VI/ Makassar dari perairan terbuka dengan tinggi gelombang rata-rata 0,5 meter pada musim barat dan musim timur. Dengan adanya struktur reklamasi MNP terendam. Rendaman gelombang terutama pada musim barat, sebagian besar material sedimen dari arah laut. Pada sisi lain, suplai material sedimen dari arus susur pantai (longshore current) juga menjadi lemah. (3) Model Sedimen. Sebelum adanya struktur bangunan reklamasi MNP, terjadi pengendapan di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar, bersumber pada sungai kecil yang bermuara antara kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar dengan Pelabuhan TPI. Sumber sedimen kedua ialah dari sungai Jene Tello di sebelah timur pelabuhan Pelra. Tingkat pengendapan yang ada sebelum adanya reklamasi,

terpengaruh dengan system banjir sungai sungai tersebut dan pola arus pasang surut serta irama musiman gelombang setempat.

Setelah adanya reklamasi MNP, membuat kawasan perairan sekitar kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar menjadi lebih terlindung. Baik dari terjangan gelombang maupun arus pasang surut dan banjir musiman Jene Tello. Hal ini menunjukkan bahwa konsentrasi fraksi sedimen terlarut (*suspended sediment concentration/ SSC*) tetap tinggi. Hal ini juga disebabkan perairan kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar terhambat pembiasan (*flushing*) pada saat air surut akibat terkurungnya perairan tersebut. Dengan adanya struktur bangunan reklamasi. Kecenderungan peningkatan material sedimen dipengaruhi oleh sumber dari debit aliran sungai kecil yang bermuara diantara area Lantamal VI Makassar dan pelabuhan TPI.

Pada musim timur peningkatan konsentrasi material sedimen dipengaruhi oleh sumber dari debit aliran Jene Tello yang melimpas melalui bawah jembatan penghubung reklamasi. Adanya

struktur bangunan reklamasi, mengakibatkan arus dalam kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar melemah, serta tetap tingginya konsentrasi fraksi sedimen terlarut pada kedua musim, sehingga meningkatkan Laju sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar.

Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian dan analisis penilaian risiko tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kemungkinan terjadinya risiko percepatan sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar ialah sangat mungkin terjadi. Hal tersebut disebabkan dengan adanya ancaman frekuensi material lumpur atau sampah yang cukup banyak di areal dermaga, sehingga menimbulkan kerentanan penumpukan material tersebut. Konsekuensi terjadinya dampak tergolong sangat tinggi, yaitu siklus sedimentasi yang lebih cepat di wilayah Lantamal VI/ Makassar, sehingga mengakibatkan lego jangkar bagi KRI akan lebih jauh. Oleh karena itu, harus adanya tidaklanjut dari Lantamal VI/ Makassar dengan perhatian khusus dari Komando atas dalam

penyelesaian masalah risiko percepatan sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar akibat dampak dari reklamasi *Makassar New Port*.

2) Risiko Perubahan Alur Pelayaran

a) Analisis Root Cause Risiko. Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa reklamasi *Makassar New Port* dapat mempengaruhi keberadaan aset Lantamal VI/ Makassar, karena menyebabkan ancaman keselamatan pelayaran di areal dermaga. Hal tersebut menimbulkan kerawanan gangguan pelayaran, sehingga mengakibatkan perubahan alur pelayaran bagi KRI, KAL, dan Patkamla Lantamal VI/ Makassar.

b) Analisis Risiko. Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa kemungkinan terjadinya risiko percepatan sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar ialah sangat mungkin terjadi. Hal tersebut disebabkan dengan adanya ancaman frekuensi material lumpur atau sampah yang cukup banyak di areal

dermaga, sehingga menimbulkan kerentanan pendangkalan. Oleh karena itu, konsekuensi terjadinya dampak tergolong sangat tinggi, yaitu siklus sedimentasi yang lebih cepat di wilayah Lantamal VI/ Makassar. Untuk membuktikan bahwa kemungkinan dan besarnya dampak dari risiko tersebut dapat dijabarkan melalui evaluasi risiko, sebagai berikut:

c) Evaluasi Risiko. Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa sebelum adanya struktur bangunan reklamasi *MNP*. Alur pelayaran pelabuhan Makassar langsung mengikuti rute utara, dan langsung memasuki areal dermaga Lantamal VI/ Makassar. Namun setelah adanya reklamasi *MNP*, kondisi alur pelayaran setelah berubah mengitari reklamasi. Hal ini dikarenakan pembangunan jembatan penghubung dari darat ke dermaga bagian barat, telah menutup alur masuk dari arah utara (alur pelayaran utara). Dengan demikian, kapal yang berlayar dari utara (selat Makassar bagian utara) tidak dapat langsung menuju ke dermaga Lantamal VI/ Makassar, sehingga harus

melambung ke arah barat pulau Kayangan terlebih dahulu dan menyusuri alur pelayaran dari selatan, menuju pelabuhan sebagaimana kapal yang berlayar dari arah barat dan selatan.

3) Risiko Peningkatan Intensitas Kapal.

a) Analisis Root Cause Risiko. Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa reklamasi MNP mengakibatkan risiko peningkatan intensitas kapal di sekitar dermaga Lantamal VI/ Makassar. Hal tersebut dikarenakan adanya ancaman frekuensi aktifitas kapal yang tinggi di areal dermaga, sehingga menimbulkan kerawanan lingkungan akan ramai dengan kapal, baik kapal lokal maupun kapal asing.

b) Analisa Risiko. Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa kemungkinan terjadinya risiko peningkatan intensitas kapal di sekitar dermaga Lantamal VI/ Makassar ialah mungkin sekali terjadi. Hal tersebut disebabkan ancaman frekuensi aktifitas kapal

yang tinggi di areal dermaga, sehingga menimbulkan kerawanan lingkungan akan ramai dengan kapal, baik kapal lokal maupun kapal asing. Konsekuensi terjadinya dampak tergolong tinggi, yaitu mempersempit olah gerak dan manuver KRI dan mengakibatkan kecelakaan tabrakan kapal. Oleh karena itu, permasalahan risiko peningkatan intensitas lalu lintas kapal memerlukan penanganan segera di tingkat Lantamal VI/ Makassar dengan perhatian dan persetujuan Komando atas. Untuk membuktikan bahwa kemungkinan dan besarnya dampak dari risiko tersebut dapat dijabarkan melalui evaluasi risiko, sebagai berikut:

c) Evaluasi Risiko. Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa kondisi intensitas lalu lintas kapal sebelum adanya struktur bangunan reklamasi MNP cukup normal, sesuai Peraturan Kasal Nomor Kep/17771/XII/2013 tentang Standarisasi Pangkalan TNI AL. Namun setelah adanya struktur bangunan reklamasi MNP, mengakibatkan kenyataan tidak tersedianya area lego jangkar untuk

unsur-unsur operasi, seluas 2 mil persegi di depan dermaga Lantamal VI/ Makassar karena tertutup/terkurung oleh pembangunan dermaga MNP di depan Lantamal VI/ Makassar. Padatnya hilir mudik kapal di areal dermaga Lantamal VI/ Makassar akan mengganggu operasional KRI, rawan terjadi kecelakaan tabrakan kapal.

4) Risiko Ketidakamanan Aset

a) Analisis Root Cause Risiko. Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa risiko ketidakamanan bagi aset Lantamal VI/ Makassar diakibatkan adanya ancaman tindakan kejahatan di areal dermaga. Hal tersebut menimbulkan kerawanan sabotase atau pencurian. Hal tersebut terjadi karena lokasi dermaga Lantamal VI/ Makassar yang terlalu dekat dengan bangunan reklamasi sehingga mudah diakses masyarakat umum. Selain itu lokasi yang terbuka akan memudahkan terkadinya tindakan yang dapat merugikan Lantamal VI/ Makassar.

b) Analisis Risiko. Sesuai uraian di atas, maka dapat disintesis

bahwa kondisi Lantamal VI/ Makassar sebelum adanya struktur bangunan reklamasi MNP. Lantamal VI/ Makassar dapat melaksanakan Tugas Pokok dan Fungsi sebagai alat Pertahanan Negara secara optimal karena didukung oleh sumber daya yang dimiliki termasuk lokasi yang sangat strategis karena berhadapan langsung dengan laut bebas. Namun setelah adanya reklamasi MNP, dermaga Lantamal VI/ Makassar hanya berjarak 458 year dari bangunan reklamasi MNP dan dengan mudah dapat di akses oleh masyarakat umum. Hal tersebut memudahkan kapal-kapal asing dengan mudah keluar masuk areal dermaga sehingga mengakibatkan risiko ketidakamanan bagi aset Lantamal VI/ Makassar.

Hasil penilaian risiko, berdasarkan prosentase dengan menggunakan parameter *probability* dan parameter *consequences*, sebagai berikut:

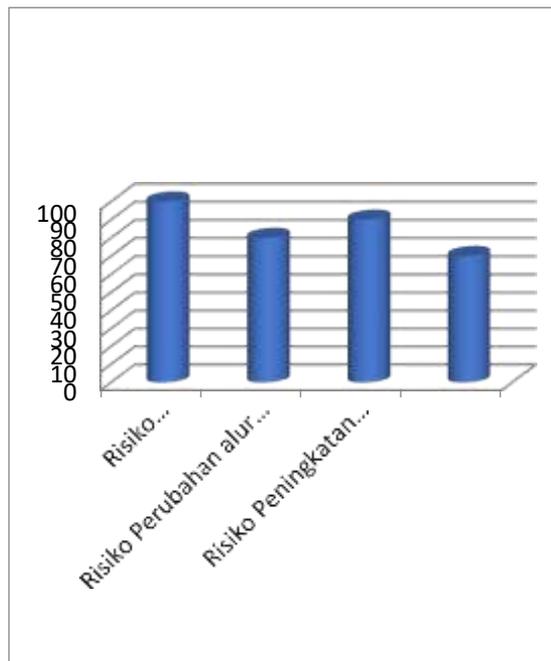
Tabel 1 Rangkuman Hasil Penelitian tentang Penilaian Risiko

ROOT COUSE	PROBABILITY	CONSEQUENCE S	NILA I
------------	-------------	---------------	--------

Risiko Percepatan sedimentasi	Pasti akan terjadi pada setiap kondisi atau setiap saat	Menyebabkan kerugian materi sangat besar dan sangat mempengaruhi Tugas Pokok Dan Fungsi Lantamal VI/ Makassar	100%
Risiko Perubahan alur pelayaran	Kemungkinan terjadinya risiko dapat terjadi pada hampir setiap saat	Menyebabkan kerugian materi tergolong besar dan sangat mempengaruhi pencapaian tugas Pokok Lantamal VI/ Makassar	80%
Risiko peningkatan intensitas kapal	Pasti akan terjadi pada setiap kondisi atau setiap saat	Menyebabkan kerugian materi sangat besar dan sangat mempengaruhi Tugas Pokok Dan Fungsi Lantamal VI/ Makassar	90%
Risiko ketidakamanan asset	Risiko dapat terjadi pada beberapa kondisi atau waktu tertentu.	Menyebabkan kerugian cukup besar dan kerusakan menimbulkan masalah bagi Lantamal VI/ Makassar	70%

(Sumber: Hasil Pengolahan Data Peneliti tahun 2019)

Dari table di atas, prosentase risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dapat digambarkan melalui grafik berikut:



Gambar 1 Grafik hasil penelitian
(Sumber: Hasil pengolahan data Peneliti tahun 2019)

Dari grafik di atas, dapat dijelaskan bahwa risiko percepatan sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar dapat diberikan prosentase 100% kemungkinan terjadinya risiko dan konsekuensi dampak terjadinya risiko. Sementara risiko perubahan alur pelayaran bagi KRI/ KAL/ Patkamla Lantamal VI/ Makassar dapat diberi prosentase 80% kemungkinan terjadinya risiko dengan konsekuensi dampak terjadinya risiko cukup tinggi. Selain itu, risiko peningkatan intensitas lalu lintas kapal di areal dermaga Lantamal VI/ Makassar dapat diberi prosentase 90% dengan kemungkinan terjadinya risiko dan konsekuensi dampak terjadinya risiko sangat besar. Selanjutnya, risiko

ketidakamanan asset Lantamal VI/ Makassar dapat diberi prosentase 70% dengan kemungkinan terjadinya risiko dan konsekuensi terjadinya dampak cukup besar. Sehingga risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar, membutuhkan penanganan segera, baik di tingkat Lantamal VI/ Makassar maupun di tingkat Komando Atas atau Pimpinan Pusat.

c. Mitigasi Risiko

Pada penelitian ini, akan dilaksanakan mitigasi risiko. Dari hasil penilaian risiko, telah diperoleh hasil bahwa berbagai dampak risiko reklamasi MNP Lantamal VI/ Makassar. Untuk lebih jelasnya, akan diuraikan sebagai berikut:

1) Risiko Percepatan Sedimentasi.

Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa dalam rangka mengurangi risiko reklamasi *Makassar New Port*, Lantamal VI telah mengadakan rapat pembahasan secara intensif dengan para stakeholder Provinsi Sulsel. Lantamal VI/ Makassar menyarankan kepada pihak PT Pelindo IV (Persero) untuk memberikan kompensasi. Kompensasi tersebut memberikan jaminan kedalaman perairan dalam kolam

dermaga Lantamal VI/ Makassar dengan pengerukan secara berkala. Selain itu adanya jaminan pencegahan dan penanggulangan sampah yang menumpuk di kolam dermaga akibat perubahan arus laut. Upaya mitigasi tersebut terus dikoordinasikan, Namun masih menunggu persetujuan dari Kementerian.

2) Risiko Perubahan Alur Pelayaran.

Sesuai hasil wawancara kepada para narasumber dan hasil observasi di lokasi, maka dapat disintesis bahwa berbagai upaya telah dilaksanakan dalam mewujudkan keselamatan pelayaran, Lantamal VI/ Makassar mengajukan konsep kepada PT Pelindo IV (persero) agar dapat memberikan jaminan dukungan layanan prioritas *tug boat* untuk membantu KRI yang akan keluar masuk dermaga Lantamal VI/ Makassar. Selain itu adanya jaminan mengutamakan operasional KRI/ Lantamal VI/ Makassar untuk melaksanakan fungsi dalam pertahanan Negara.

3) Risiko Peningkatan Intensitas Kapal.

Sesuai uraian di atas, maka dapat disintesis bahwa upaya Lantamal VI/ Makassar dalam mengurangi risiko reklamasi *Makassar*

New Port membuat suatu perjanjian dengan pihak PT Pelindo IV (Persero) berupa TNI AL/ Lantamal VI/ Makassar dibangunkan dermaga di sisi luar dermaga *break water* sepanjang 150 meter. Dengan memperhatikan bahwa adanya jaminan tidak ada kerusakan *break water* berikut dermaganya karena abrasi/ perubahan kontur tanah akibat pengerukan.

4) Risiko Ketidakamanan Aset.

Sesuai uraian di atas, maka dapat disintesis bahwa Lantamal VI/ Makassar telah melaksanakan berbagai upaya dalam rangka mengurangi dampak risiko ketidakamanan terhadap Lantamal VI/ Makassar, perlu adanya Perjanjian Kerja Sama. Kesepakatan tersebut berupa suatu PKS yang memuat tentang peran Lantamal VI/ Makassar dalam pengamanan objek vital reklamasi Makassar New Port. Lantamal VI/ Makassar sebagai alat pertahanan Negara bertanggung jawab dalam pengamanan seluruh objek vital yang ada di Provinsi Sulsel, termasuk areal reklamasi. Dalam pengamanan reklamasi tersebut ada jaminan ke pada Lantamal IV/ Makassar untuk dilibatkan pengamanan bersama instansi Maritim

yang ada di Provinsi Sulsel.

Hasil evaluasi penelitian tentang pengelolaan risiko dapat disimpulkan bahwa mitigasi risiko reklamasi Makassar New Port terhadap Lantamal VI/ Makassar sebagai berikut: (1) Perlu mengadakan pengerukan kolam dermaga secara berkala dan penanganan sampah yang merupakan faktor sedimentasi dengan jalan pemasangan jaring sampah.(2) Mengadakan kapal tunda atau *tug boat* yang akan digunakan di areal dermaga Lantamal VI/ Makassar. (3) Membangun dermaga di sisi luar *break water* Lantamal VI. (4) Peningkatan peran Lantamal VI/ Makassar dalam pengamanan objek vital di areal reklamasi.

Dengan demikian, penelitian ini menghasilkan konsep mitigasi risiko reklamasi Makassar New Port (MNP) terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara. Konsep tersebut, membahas tentang risiko reklamasi MNP, dampak dari risiko reklamasi MNP, dan pengelolaan risiko melalui upaya memperkecil risiko yang terjadi. Hal ini dapat dijadikan referensi/ pedoman bagi Lantamal VI/ Makassar, sehingga terwujud pelaksanaan Tugas Pokok dan Fungsi Lantamal VI/ Makassar secara

optimal.

Kesimpulan dan Rekomendasi

Berdasarkan hasil Penelitian tentang “Risiko Reklamasi Makassar New Port Terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara”, maka simpulan penelitian ini, sebagai berikut:

a. Identifikasi risiko reklamasi Makassar New Port (MNP) terhadap Lantamal VI/ Makassar.

Pada tahap identifikasi risiko, Risiko (risk) diperoleh dari hasil analisis identifikasi *asset*, *threat*, dan *vulnerability*, sebagai berikut:

1) **Aset (Asset).** Aset-aset yang dimiliki Lantamal VI/ Makassar merupakan penentu keberhasilan Lantamal VI/ Makassar dalam melaksanakan Tugas Pokok dan Fungsi dalam Pertahanan Negara, Aset tersebut berupa kolam dermaga, dermaga Layang, dermaga Fasharkan, dermaga *break water*, dan dermaga *beaching*. KRI, KAL, Patkamla, Personel, dan Mako Lantamal VI/ Makassar. Keseluruhan *asset* tersebut berhubungan langsung dengan dampak dari reklamasi Makassar New Port.

2) **Ancaman (Threat).**

Ancaman perubahan pola hidrodinamika yang terjadi akibat reklamasi MNP merupakan permasalahan yang sangat signifikan karena berpotensi besar terjadi permasalahan penggunaan Faslabuh Lantamal VI/ Makassar ke depan. Ancaman tersebut, berupa struktur bangunan reklamasi akan mengakibatkan sempitnya olah gerak KRI/ KAL yang akan keluar masuk dermaga Lantamal VI/ Makassar. Selain itu, dapat mengubah alur pelayaran KRI yang sudah ada, menyebabkan ketidakamanan bagi aset Lantamal VI/ Makassar. Ancaman lain ialah sedimentasi atau pendangkalan akan terjadi dan dirasakan signifikan oleh Lantamal VI/ Makassar.

3) **Ketentanan (Vulnerability).** Reklamasi MNP dapat menyebabkan kerentanan berupa penumpukan sampah dan lumpur di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar. Selain itu, lingkungan dermaga akan ramai dengan aktifitas kapal asing. Gangguan pelayaran bagi KRI/ KAL/Patkamla. Kerentanan lain ialah berpotensi terjadinya tindak

kejahatan seperti pencurian dan sabotase bagi aset Lantamal VI/ Makassar. Dengan demikian, dari ulasan tersebut, maka baik secara konsep maupun secara empiris, jelas menyatakan bahwa risiko reklamasi *Makassar New Port* terhadap Lantamal VI/ Makassar sebagai berikut: 1) Terjadi perubahan pola sedimentasi terhadap Faslabuh Lantamal VI/ Makassar; 2) Terjadi perubahan arus pelayaran bagi KRI; 3) Terjadi peningkatan intensitas lalu lintas pelayaran di sekitar dermaga Lantamal VI/ Makassar; 4) Terjadinya ketidak-amanan bagi aset-aset Lantamal VI/ Makassar.

b. Penilaian risiko reklamasi Makassar New Port (MNP) terhadap Lantamal VI/ Makassar.

Pada tahap penilaian risiko, dampak dari risiko reklamasi *Makassar New Port* diperoleh sebagai berikut:

1) Risiko Percepatan Sedimentasi. Kemungkinan terjadinya risiko percepatan sedimentasi di kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar ialah sangat mungkin terjadi. Hal tersebut disebabkan dengan adanya ancaman frekuensi

material lumpur atau sampah yang cukup banyak di areal dermaga, sehingga menimbulkan kerentanan pendangkalan. Oleh karena itu, konsekuensi terjadinya dampak tergolong sangat tinggi, yaitu siklus sedimentasi yang lebih cepat di wilayah Lantamal VI/ Makassar, sehingga mengakibatkan lego jangkar bagi KRI akan lebih jauh.

2) Risiko Perubahan Alur Pelayaran.

Kemungkinan terjadinya risiko perubahan alur pelayaran KRI ialah mungkin sekali terjadi. Hal tersebut disebabkan adanya ancaman keselamatan pelayaran di areal dermaga, sehingga menimbulkan kerentanan gangguan pelayaran, Oleh karena itu, konsekuensi terjadinya dampak tergolong tinggi, yaitu aktifitas keluar masuk bagi KRI, KAL, dan Patkamla Lantamal VI/ Makassar dari alur pelayaran ke dermaga menjadi lambat.

3) Risiko Peningkatan Intensitas Kapal. Kemungkinan terjadinya risiko peningkatan intensitas lalu

lintas kapal di sekitar dermaga Lantamal VI/ Makassar ialah mungkin sekali terjadi. Hal tersebut disebabkan ancaman frekuensi aktifitas kapal yang tinggi di areal dermaga, sehingga menimbulkan kerentanan lingkungan akan ramai dengan kapal, baik kapal lokal maupun kapal asing. Oleh karena itu, konsekuensi terjadinya dampak tergolong tinggi, yaitu mempersempit olah gerak dan manuver KRI dan mengakibatkan kecelakaan tabrakan kapal.

4) **Risiko Ketidakamanan**

Aset. Kemungkinan terjadinya risiko ketidak-amanan bagi Lantamal VI/ Makassar ialah mungkin sekali terjadi. Hal tersebut disebabkan ancaman tindakan kejahatan di areal dermaga sehingga menimbulkan kerentanan sabotase atau pencurian. Oleh karena itu, konsekuensi terjadinya dampak tergolong tinggi, yaitu mengakibatkan ketidakamanan bagi aset Lantamal VI/ Makassar. Dengan demikian, dari ulasan tersebut, maka baik secara konsep maupun secara empiris, jelas menyatakan bahwa dampak risiko reklamasi *Makassar New Port*

terhadap Lantamal VI/ Makassar sangat tinggi dengan sangat memungkinkan terjadinya risiko berupa: (1) siklus sedimentasi yang lebih cepat di wilayah lantamal VI/ Makassar, dan lego jangkar akan lebih jauh. Selain itu, dapat mempersempit olah gerak dan manuver KRI, dan dapat mengakibatkan kecelakaan kapal di areal dermaga Lantamal VI/ Makassar. Dampak lain ialah aktifitas keluar masuk KRI ke dermaga menjadi lambat, dan mengganggu operasional Lantamal VI/ Makassar. Selanjutnya, KRI kurang aman apabila sandar di dermaga Lantamal VI/ Makassar karena berhadapan langsung dengan reklamasi *Makassar New Port*. Hal ini diperoleh dari hasil penilaian risiko.

c. **Mitigasi risiko reklamasi *Makassar New Port* (MNP) terhadap Lantamal VI/ Makassar.**

Pada tahap mitigasi risiko, diperoleh upaya dalam mengatasi dampak dari risiko, sebagai berikut:

1) **Risiko Percepatan Sedimentasi.**

Dalam rangka mengurangi risiko reklamasi MNP, Lantamal VI telah

mengadakan rapat pembahasan secara intensif dengan para stakeholder Provinsi Sulsel. Lantamal VI/ Makassar menyarankan kepada pihak PT Pelindo IV (Persero) untuk memberikan kompensasi. Kompensasi tersebut memberikan jaminan kedalaman perairan kolam dermaga Lantamal VI/ Makassar dengan pengerukan secara berkala. Selain itu adanya jaminan pencegahan dan penanggulangan sampah yang menumpuk di kolam dermaga akibat perubahan arus laut. Upaya tersebut terus dikoordinasikan, Namun masih menunggu persetujuan dari Kementerian.

2) **Risiko Perubahan Alur Pelayaran.**

Berbagai upaya telah dilaksanakan dalam mewujudkan keselamatan pelayaran, Lantamal VI/ Makassar mengajukan konsep kepada PT Pelindo IV (persero) agar dapat memberikan jaminan dukungan layanan prioritas *tug boat* untuk membantu KRI yang akan keluar masuk dermaga Lantamal VI/ Makassar. Selain itu adanya jaminan mengutamakan operasional KRI/ Lantamal VI/ Makassar untuk melaksanakan fungsi dalam pertahanan negara.

3) **Risiko Peningkatan Intensitas Kapal.**

Dalam rangka mengurangi risiko dari reklamasi MNP. Lantamal VI/ Makassar membuat suatu perjanjian dengan pihak PT Pelindo IV (Persero) yang berisi tentang perjanjian bahwa Lantamal VI/ Makassar akan dibangun dermaga disisi luar dermaga *break water* sepanjang 150 meter. Dengan memperhatikan jaminan tidak ada kerusakan *break water* berikut dermaganya karena abrasi/ perubahan kontur tanah akibat pengerukan.

4) **Risiko Ketidakamanan Aset.**

Dalam rangka mengurangi dampak dari risiko ketidakamanan terhadap Lantamal VI / Makassar, perlu adanya Perjanjian Kerja Sama. Kesepakatan tersebut berupa suatu PKS yang memuat tentang peran Lantamal VI/ Makassar dalam pengamanan objek vital reklamasi MNP. Lantamal VI/ Makassar sebagai alat pertahanan negara bertanggung jawab dalam pengamanan seluruh objek vital yang ada di Provinsi Sulsel, termasuk areal reklamasi. Dalam pengamanan reklamasi tersebut, ada jaminan pada Lantamal IV/ Makassar untuk melibatkan pengamanan bersama

instansi Maritim yang ada di Provinsi Sulsel.

Dengan demikian, dari ulasan tersebut, maka baik secara konsep maupun secara empiris, jelas menyatakan bahwa berbagai upaya yang dapat dilakukan dalam memperkecil risiko reklamasi *Makassar New Port* terhadap Lantamal VI/ Makassar sebagai berikut: 1) Mengadakan pengerukan kolam dermaga secara berkala dan penanganan sampah yang merupakan faktor sedimentasi dengan jalan pemasangan jarring sampah. 2) Mengadakan kapal tunda atau *tug boat* yang akan digunakan di areal dermaga Lantamal VI/ Makassar. 3) Membangun dermaga disisi luar *break water* Lantamal VI. 4) Peningkatan peran Lantamal VI/ Makassar dalam pengamanan objek vital di areal reklamasi.

Rekomendasi

Dalam rangka mengatasi permasalahan wilayah pertahanan di Provinsi Sulsel, Peneliti menyampaikan rekomendasi sebagai berikut:

a. Identifikasi risiko reklamasi *Makassar New Port (MNP)* terhadap Lantamal VI/ Makassar

- 1) Bagi Pemerintah. Setelah mengetahui adanya risiko reklamasi *MNP* terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara, perlu adanya perhatian khusus tentang pentingnya penataan wilayah pertahanan di provinsi Sulsel, sehingga risiko reklamasi *MNP* atau kasus serupa tidak terjadi lagi di wilayah NKRI. Selain itu, perlu adanya perhatian tentang keberadaan Lantamal VI/ Makassar saat ini, sehingga memungkinkan bagi Lantamal VI/ dalam melaksanakan Tugas Pokok dan Fungsi secara optimal.
- 2) Bagi TNI AL/ Lantamal VI/ Makassar. Setelah mengetahui adanya risiko reklamasi *MNP* terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara dan untuk mengantisipasi hal serupa tidak terjadi lagi, maka perlu adanya peraturan internal TNI atau Unit Organisasi (UO) TNI untuk menyusun peraturan tentang Rencana Wilayah Pertahanan (RWP) dan Rancangan Rencana Wilayah Pertahanan (RRWP) sebagai dasar dalam mengajukan klaim terhadap kawasan strategis wilayah pertahanan ketika terjadi tarik-menarik kepentingan di daerah.
- 3) Bagi Penyelenggara proyek reklamasi /Masyarakat. Setelah mengetahui

adanya risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara, perlu adanya pemahaman tentang Faslabuh Lantamal VI/ Makassar yang harus terbebas dari gangguan dan hambatan agar mampu mendukung kelancaran, kecepatan dan ketepatan operasional KRI yang keluar dan masuk pangkalan dermaga Lantamal VI/ Makassar.

b. Penilaian risiko reklamasi Makassar New Port (MNP) terhadap Lantamal VI/ Makassar

1) Bagi Pemerintah. Setelah mengetahui adanya dampak dari risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara dan mengingat reklamasi MNP merupakan salah satu objek vital yang berkaitan langsung dengan laut, maka dalam upaya-upaya atau kegiatan pengamanan, agar senantiasa melibatkan Lantamal VI/ Makassar bersama-sama dengan instansi maritim lainnya.

2) Bagi TNI AL/ Lantamal VI/ Makassar. Setelah mengetahui adanya dampak dari risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara dan untuk

mengantisipasi hal serupa tidak terjadi lagi, perlu adanya langkah- langkah administratif dan sinergitas dengan para stakeholder, agar pengembangan dan operasional reklamasi dapat

mewadahi kepentingan TNI AL dan tidak berbenturan dengan strategi pertahanan laut di wilayah kerja Lantamal VI/ Makassar.

3) Bagi Penyelenggara proyek reklamasi / Masyarakat. Setelah mengetahui adanya dampak dari risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara perlu adanya kompensasi dari Pihak penyelenggara reklamasi MNP atau instansi terkait berkaitan dengan penanggulangan dampak dari risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar.

c. Mitigasi risiko reklamasi Makassar New Port (MNP) terhadap Lantamal VI/ Makassar

1) Bagi pemerintah. Setelah mengetahui upaya pengelolaan risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara, perlu adanya perhatian dari pemerintah untuk menyelesaikan masalah ini secara tepat dan cepat sehingga Lantamal VI/ Makassar dapat melaksanakan Tugas Pokok dan fungsi sebagai alat

pertahanan Negara secara optimal.

2) Bagi Penyelenggara proyek reklamasi/Masyarakat. Setelah mengetahui upaya pengelolaan risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara. Perlu adanya upaya-upaya pencegahan dan penanggulangan sampah sebagai akibat aktifitas dan pengoperasian kepelabuhan reklamasi MNP melalui kegiatan perencanaan, penyiapan SDM, pencegahan/ reduce, penyiapan sarana dan prasarana alat angkut sampah, tempat penampungan sampah, dan tempat pengelolaan/ *recycle* sampah dan sebagainya sesuai standar pelabuhan internasional, serta meningkatkan kegiatan pengawasan dan penegakkan hukum terhadap pelaku/ pelanggar baik perorangan maupun perusahaan.

3) Bagi TNI AL/ Lantamal VI/ Makassar. Setelah mengetahui upaya pengelolaan risiko reklamasi MNP terhadap Lantamal VI/ Makassar dalam Pertahanan Negara. Perlu adanya tindaklanjut sebagai berikut: a) Perlu adanya upaya atau kegiatan dalam rangka menjamin tidak terjadinya pendangkalan perairan di dalam kolam dermaga Mako Lantamal VI/ Makassar, seperi kegiatan pengerukan dan

pemeliharaan alur secara berkala sesuai kebutuhan; b) Dengan adanya reklamasi MNP yang mengakibatkan tidak tersedianya daerah lego jangkar bagi unsur- unsur operasional KRI/ kapal sesuai yang dipersyaratkan sebagai Pangkalan TNI AL kelas A, Untuk itu, Lantamal VI/ Makassar perlu dukungan minimal kapal tunda (*tug boat*) dalam membantu dan memandu unsur operasi KRI/ kapal yang akan keluar masuk dermaga Lantamal VI/ Makassar. c) Secara langsung reklamasi MNP, telah mengakibatkan keterbatasan ruang gerak dan area manuver KRI yang berbobot besar untuk keluar masuk dan sandar di dermaga Lantamal VI/ Makassar. Untuk itu, perlu adanya perhatian dalam bentuk pembangunan dermaga sandar pada sisi luar dermaga *break water* Mako Lantamal VI beserta fasilitas penunjangnya; d) Apabila terjadi aktifitas pembangunan, pengerukan/ pendalaman alur reklamasi MNP. perlu upaya dalam rangka menjamin tidak terjadinya kerusakan *break water* (abrasi/perubahan struktur bangunan dermaga) Lantamal VI/ Makassar.

Daftar Pustaka

Buku:

Creswell, John W. (2016). *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran.*

- Edisi Keempat. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Department of Defense. USA (2006). Risk Management Guide for DoD Acquisition. 6th Edition. Department of Defense.
- Makmur Supriyatno. (2014). Tentang Ilmu Pertahanan. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Miles, Matthew B.; Huberman, A. Michael; dan Saldaña, J. (2014). Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook. Edition 3. United States of America: SAGE Publications Inc.
- Nana Syaodih Sukmadinata. (2011). Metode Penelitian Pendidikan. Bandung. PT Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. (2015). Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Artikel Jurnal:**
- Putri, Shinta Rayana Kartika, Amarulla Octavian, Sovian Aritonang. (2018). Implementasi kebijakan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam Perspektif Manajemen Pertahanan. Jurnal Pemikiran dan Penelitian Manajemen Pertahanan. Vol 4 No 1 Juni 2018.
- Peraturan/Perundang-Undangan:**
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.
- Keputusan Pangarmatim Nomor Kep/49/2015 tanggal 8 April 2015 tentang Organisasi dan Prosedur Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut VI/ Makassar beserta Jajarannya.
- Keputusan Kasal Nomor Kep/1771/XII/2013 tanggal 23 Desember 2013 tentang Buku Petunjuk Administrasi Standarisasi Pangkalan TNI AL (PUM-03).