



## **PERUBAHAN TATA KELOLA MARITIM DI WILAYAH KALIMANTAN TIMUR SEBAGAI IBUKOTA BARU**

**Sri Cempaka Prima<sup>1\*)</sup>, Andri Octapianus Purba<sup>2)</sup>, I Wayan Yuliarta<sup>3)</sup>,  
Panji Suwarno<sup>4)</sup>**

<sup>1)2)3)</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan,  
Bogor, Indonesia

### **Abstrak**

Wilayah Kalimantan Timur merupakan provinsi yang strategis karena letak geografisnya berada di tengah-tengah Indonesia dan dikenal sebagai Center of Indonesia. Rencana pemerintah untuk memindahkan Ibu Kota Negara (IKN) telah menjatuhkan pilihan pada sebagian wilayah di Kalimantan Timur sebagai lokasi yang paling ideal. Dalam sisi kemaritiman, wilayah Kalimantan Timur berbatasan dengan perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II. Hal ini sangat strategis untuk rantai konektivitas, jalur distribusi dan logistik di Nusantara dan transportasi laut internasional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perubahan-perubahan dalam sisi kemaritiman yang harus dilakukan guna mempersiapkan Kalimantan Timur sebagai IKN baik dalam bidang infrastruktur, gelar kekuatan TNI AL, maupun strategi berbagai instansi terkait. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat peningkatan dalam bidang infrastruktur terutama fasilitas dermaga dan terminal pelabuhan, dan penambahan open storage untuk bongkar muat. Selain itu, PT. PELINDO IV Balikpapan memasukkan rencana pembuatan Military Base dalam Rencana Induk Perusahaan (RIP). Tentu saja, hal ini akan sangat mempengaruhi gelar kekuatan di TNI AL yang saat ini masih belum mampu dalam mendukung secara penuh operasi keamanan di wilayah ini. Kemudian, instansi terkait seperti KSOP Kelas I Balikpapan perlu bersinergi dengan instansi lainnya guna mempersiapkan Kalimantan Timur sebagai Ibu Kota Negara yang baru.

**Kata Kunci:** Gaya Kepemimpinan, Motivasi Kerja, Organisasi

---

\*Correspondence Address : [cempakaprimasri@gmail.com](mailto:cempakaprimasri@gmail.com)

DOI : 10.31604/jips.v7i3.2020.529-537

© 2020 UM-Tapsel Press

## PENDAHULUAN

Provinsi Kalimantan Timur terletak antara 4°24'LU - 2°25'S dan 113°44' - 119°00'BT (Komandoko, 2010). Provinsi ini berbatasan langsung dengan negara Malaysia di sebelah utara, Laut Sulawesi dan Selat Makasar di sebelah Timur, Kalimantan Selatan di sebelah Selatan dan Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah serta Malaysia di sebelah Barat. Secara administratif Provinsi Kalimantan Timur ini terdiri dari sepuluh Kabupaten/Kota yang meliputi tujuh Kabupaten, yaitu: Berau, Kutai Barat, Kutai Kartanegara, Kutai Timur, Penajam Paser Utara, Paser dan Mahakam Ulu. Sedangkan tiga kota meliputi Balikpapan, Bontang, Samarinda (Provinsi, 2012).

Berdasarkan pengumuman Presiden Joko Widodo terkait lokasi pasti calon Ibu Kota Baru, daerah yang terpilih yaitu beberapa wilayah di Kalimantan Timur. Dimana lokasi paling ideal berada disekitar Penajam Paser Utara atau Lingkup Samarinda Balikpapan, Tenggarong, Penajam dan sekitarnya (Alamsyah, 2019). Alasan pemilihan ini, tentunya dengan berbagai pertimbangan. Pertama, wilayah Kalimantan Timur merupakan provinsi yang memiliki posisi sangat strategis dalam kebijakan poros maritim dunia dikarenakan letak geografisnya yang strategis sebagai *Center of Indonesia*. Berada di tengah-tengah Indonesia, Kalimantan Timur juga berdekatan dengan wilayah perkotaan yang sudah berkembang seperti Balikpapan dan Samarinda. Pertimbangan dalam hal keamanan dari bencana, dapat diketahui resiko bencana alam di Kalimantan Timur yang minimal, baik banjir, tsunami, kebakaran hutan, gunung merapi maupun tanah longsor.

Lebih terpenting lagi, letaknya yang dekat dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) (Rustam, 2016), akan sangat penting dalam rantai konektivitas, jalur distribusi dan logistik Kepulauan

Nusantara. Posisi Kalimantan Timur sangat strategis sebagai jalur transportasi laut internasional karena berbatasan dengan wilayah perairan Selat Makassar dan Laut Sulawesi yang merupakan ALKI II. ALKI berperan dalam memperlancar transportasi kapal-kapal dagang yang melintasi wilayah kepulauan Indonesia (Kadarisman, Yuliantini, & Majid, 2016). Manfaat dari tersedianya jalur laut tersebut bagi Indonesia sangat besar, yaitu dapat meningkatkan hubungan dagang baik dengan negara-negara Afrika, Asia, dan Pasifik (Hutagalung, 2017). Bagi Provinsi Kalimantan Timur, posisi ALKI II sangat bernilai strategis baik ditinjau aspek ekonomi maupun politis karena akan membuka peluang berkembangnya pelabuhan besar dan berstandar internasional yang dapat mendorong perkembangan ekonomi daerah dan nasional (Kaltim, 2017).

Berdasarkan penjelasan diatas, maka penting sekali untuk mengkaji perubahan tata kelola yang ada di wilayah Kalimantan Timur yang disiapkan sebagai calon lokasi Ibukota Negara yang baru. Penelitian ini berfokus pada kesiapan infrastruktur seperti menyiapkan pelabuhan potensial dan strategis untuk meningkatkan laju pertumbuhan nasional. Adapun, tujuan penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

1. Menganalisa perubahan dalam bidang Infrastruktur di Wilayah Kalimantan Timur sebagai Ibukota Baru.
2. Menganalisa penguatan gelar kekuatan TNI AL di Wilayah Kalimantan Timur sebagai Ibukota Baru.
3. Menganalisa strategi instansi di bidang pelayaran, bersinergi dalam menjaga keamanan lalu lintas, pelayaran di ALKI II dalam mendukung pemerintahan baru.

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi terkait pengembangan infrastruktur, gelar kekuatan TNI AL bersinerginya instansi

terkait guna menjaga keamanan lalu lintas, pelayaran, dan perdagangan di ALKI II dalam mendukung pemerintahan baru di Wilayah Kalimantan Timur. Diharapkan pula penelitian ini dapat dikembangkan dan dikaji lebih lanjut pada penelitian selanjutnya.

#### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan desain deskriptif kualitatif atau naturalistic karena melakukan pada kondisi yang alamiah (Mulyadi, 2011). Sugiyono mengemukakan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi (Sugiyono, 2009).

Penelitian kualitatif berarti proses eksplorasi dan memahami makna perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah sosial atau masalah kemanusiaan (Rukajat, 2018). Proses penelitian mencakup membuat pertanyaan penelitian dan prosedur yang masih bersifat sementara, mengumpulkan data pada pengaturan partisipan, analisis data secara induktif, membangun data yang parsial ke dalam tema, dan selanjutnya memberikan interpretasi terhadap makna suatu data. Kegiatan akhir adalah membuat laporan ke dalam struktur yang fleksibel.

Penelitian ini dilakukan di Kota Balikpapan dengan kunjungan ke instansi terkait diantaranya PT. Pelindo IV Cabang Balikpapan, Pangkalan TNI AL (Lanal) Balikpapan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Balikpapan. Secara lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 1 dibawah ini.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Sumber : Google Earth, 2020

Waktu pelaksanaan penelitian tergabung didalam rangkaian pelaksanaan KKDN yang dimulai dari tanggal 23 Februari – 1 Maret 2020.

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **Perubahan Infrastruktur untuk Kesiapan Ibukota Baru**

Terkait dengan adanya perpindahan ibukota ke Kalimantan timur, terdapat perubahan tata kelola maritim khususnya dalam bidang pembangunan infrastruktur oleh PT Pelindo IV Balikpapan. PT Pelindo IV melakukan investasi penambahan fasilitas infrastruktur dermaga dan fasilitas terminal pelabuhan guna mendukung perpindahan Ibu Kota tersebut. PT. Pelindo IV Balikpapan menyiapkan sarana prasarana untuk mendukung IKN melalui tahapan memasukkan dalam Rencana Induk Pelabuhan (RIP). Didalamnya dimasukkan rencana pemerintah dalam proyeksi ke depan salah satunya membangun *Military Base* atau pangkalan militer trimatra (darat, laut, dan udara) untuk menunjang keamanan ibu kota baru. Pembangunan pangkalan militer ini dianggap tepat. Menurut Beni Sukadis, pengamat militer sekaligus Direktur Lembaga Studi Pertahanan dan Studi Strategis Indonesia (Lesperssi), pangkalan itu diperlukan karena lokasi ibu kota baru dekat dengan Laut Cina Selatan yang kini tengah berkonflik (Abdi, 2019).

PT. Pelindo IV juga berencana akan membangun fasilitas Garbarata di Pelabuhan Balikpapan. Kondisi eksisting

sudah tersedia Jetty, Lapangan penumpukan, dan *Water depth* 5 LWT (*Ware house*). *Port hub* pelayaran meminta tempat untuk dapat menerima barang-barang berukuran jumbo ke PT. Pelindo IV. Penambahan Panjang Dermaga dan Perluasan *Open Storage* (Lapangan Penumpukan) serta penambahan fasilitas seperti Alat Bongkar Muat dan Kapal Pandu dan Tunda. Sementara, KSOP Kelas I Balikpapan mengonfirmasi bahwa dalam menyongsong perubahan tata kelola maritim di ibukota negara maka akan dibangun *Marine Pollution Port of Balikpapan*. Dimana hal ini merupakan salah satu penunjang dalam menjaga ekosistem disekitaran kawasan/wilayah kerja KSOP Kelas I Balikpapan. Sebagai kasus pada Maret 2018 terjadi kesalahan labuh kapal yang mengakibatkan rusaknya pipa minyak bawah laut, sehingga infrastruktur ini sangat berguna dalam menunjang kinerja KSOP Kelas I Balikpapan untuk mendukung IKN yang baru. Pembangunan Infrastruktur, KSOP Kelas I Balikpapan juga berkoordinasi bersama pemerintah pusat melalui pemerintah daerah untuk melihat wilayah-wilayah yang berpotensi dalam pembangunan.

### **Perubahan Gelar Kekuatan TNI AL untuk Keamanan Ibukota Baru**

Seiring dengan adanya perubahan beberapa wilayah di Kalimantan Timur seperti Penajam Paser Utara (PPU), Kutai Kertanegara dan sekitarnya menjadi calon ibukota negara, tentunya dibutuhkan peningkatan kekuatan guna mendukung pertahanan dan keamanan di perairan. Lanal Balikpapan sangat perlu untuk melakukan perubahan organisasi yang disertai peningkatan kemampuan atau penambahan jumlah kekuatan.

Menurut Palaksa Lanal Balikpapan, gelar kekuatan Pangkalan TNI-AL Balikpapan saat ini dirasa belum mampu

dalam mengoptimalkan Pertahanan Indonesia di bidang Keamanan Maritim. Hal ini karena pertimbangan kekuatan unsur gelar yang dimiliki oleh Lanal Balikpapan saat ini masih kurang guna mencukupi *coverage area* wilayah kerja, dan unsur yang ada saat ini hanya terdiri dari 1 Kal dan 5 Patkamla dengan usia pakai yang sudah lama serta kondisi teknis yang harus senantiasa dilaksanakan harkannya. Perlu adanya penambahan unsur gelar yang lebih baru dan modern serta memiliki kemampuan yang lebih handal apabila dihadapkan dengan kondisi cuaca global yang selalu berubah dan cenderung ekstrim.

Di dalam Lanal Balikpapan sendiri perlu adanya peningkatan kekuatan dan penambahan jumlah unsur gelar guna mendukung pertahanan laut di wilayah calon ibukota negara di Provinsi Kalimantan Timur, dhi yang diharapkan berubah adalah tingkat atau strata organisasi, jumlah personel dan jumlah serta jenis alutsista yang akan ditempatkan berdasarkan hasil analisa ancaman yang berpotensi muncul dan mengganggu jalannya Pemerintahan di IKN.

Dalam perubahannya peningkatan kemampuan atau penambahan kekuatan harus melalui proses kajian maupun pendalaman terlebih dahulu berdasarkan analisa ancaman yang berpotensi mengganggu jalannya pemerintahan di IKN yang baru di tingkat komando atas.

### **Sinergi untuk Menjaga Lalu Lintas Laut dan Keamanan Pelayaran serta Perdagangan di Ibukota Baru**

Adanya pemindahan ibukota baru, tentu akan membuat perubahan-perubahan yang mempengaruhi banyak aspek. Dalam tata kelola maritim tentunya diperlukan kerjasama dan sinergi antara menjaga keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal serta pelayaran dan perdagangan jalur laut di Ibukota negara

yang baru. Dalam menghadapi perubahan ini, PT Pelindo IV menjelaskan bahwa perlu bersinergi dengan instansi-instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Laut/Syahbandar, Bea Cukai/Pabean, Imigrasi, Karantina, Kesehatan. Selain dengan Instansi-instansi tersebut, PT. Pelindo IV juga bermitra dengan perusahaan-perusahaan berikut : PT. Kaltim Kariangau Terminal, PT. Bintang Jasa Samudera Lines, PT. Salam Pacific Indonesia Lines, PT. Global Mandiri Marine, PT. Putra Sejati, PT. Tanto Intim Lines, PT. Altus Logistic Services Indonesia, PT. Meratus Lines, PT. Multiline Shipping Service, PT. Pelni (Persero), PT. Jembatan Nusantara, dan PT. Dharma Lautan Utama

Sementara itu, KSOP Kelas I Balikpapan menjelaskan bahwa dalam Menunjang IKN memiliki tugas yang sama sesuai tugas dasar dari KSOP Kelas I Balikpapan. Dalam hal pemindahan ibukota, KSOP Kelas I Balikpapan bekerjasama dengan PT. Pelindo IV dalam proses pelayaran dan pelabuhan, dimana PT. Pelindo IV bertugas dalam bidang kepelabuhanan sedangkan KSOP Kelas I Balikpapan bertugas dalam seluruh pengawasan kegiatan pelayaran dan pelabuhan yang ada di wilayah kerja KSOP Kelas I Balikpapan. KSOP Kelas I Balikpapan dalam menyambut pemindahan Ibukota Negara ke Kalimantan Timur melakukan kerjasama dengan berbagai instansi yang ada, seperti: Pangkalan TNI AL (LANAL), Bea Cukai, dan Kesehatan Pelabuhan. Semua kerjasama berkaitan dengan mendukung proses pemindahan Ibukota Negara ke Kalimantan Timur. KSOP Kelas I Balikpapan juga bekerjasama dengan Pangkalan TNI AL (LANAL), Bea Cukai, Kesehatan Pelabuhan dan instansi lainnya. Serta KSOP Kelas I Balikpapan juga Bekerjasama dengan Pemerintah Pusat serta Pemerintah Daerah dalam proses penentuan daerah/wilayah dalam proses

pembangunan infrastruktur yang mendukung IKN.

Hubungan komunikasi dan kerjasama Lanal Balikpapan dengan Pelindo IV dan KSOP selama ini telah berjalan dengan baik. Kebutuhan dukungan faslabuh dan perbekalan Armada Tempur untuk unsur-unsur KRI yang beroperasi selama ini telah didukung dengan baik meskipun Lanal Balikpapan tidak memiliki Dermaga sendiri. Lanal Balikpapan senantiasa memberikan dukungan kepada Pelindo IV dan KSOP dalam pelaksanaan tugas mereka dalam mengatur lalu lintas dan penempatan kapal-kapal niaga di alur pelayaran dengan cara membantu penertiban kapal-kapal yang bergerak di sekitar alur pelayaran untuk menghindari terjadinya Laka Laut dan memberikan bantuan SAR apabila terjadi situasi kedaruratan.

### **Pelaksanaan Maritime Domain Awareness (MDA) pada KSOP Kelas I Balikpapan**

Keselamatan maritim sebagai bagian dari Maritime Domain Awareness (MDA) atau kesadaran akan domain maritim. Keselamatan maritim adalah konsep yang berlaku secara internasional, berkaitan dengan perlindungan kehidupan dan properti melalui regulasi, manajemen dan pengembangan teknologi dari semua bentuk transportasi yang bergerak melalui wilayah perairan dimanapun itu, yang secara khusus diurus oleh badan dunia yaitu *International Maritime Organization* (IMO). Keselamatan maritim merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan di laut termasuk kegiatan pelayaran, eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya alam dan hayati serta pelestarian lingkungan hidup. Untuk itu diperlukan tata kelautan dan penegakkan hukum di laut dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan lingkungan

laut agar tetap bersih dan lestari guna menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran. Konsep kriteria dan pengaturan di bidang kelautan mempunyai implikasi yang luas dan harus dipertimbangkan dalam pemanfaatan ruang laut Nasional.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) merupakan pejabat tertinggi dalam kepelabuhan memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, yaitu sebagai Regulator dalam aktivitas kepelabuhanan tersebut. Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut: mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan, memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal, menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan melakukan pemeriksaan kapal, menerbitkan surat persetujuan berlayar, melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, dan melaksanakan sijil awak kapal.

Sebagai peran regulator, Keselamatan maritim menjadi tujuan dari KSOP, terutama dalam hal Keamanan dan Keselamatan Pelayaran. Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. KSOP sebagai pelaksana operasional melaksanakan pengawasan terhadap kegiatan transportasi laut. Dalam menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut KSOP berperan melalui: pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar, pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan-gerakan kapal dalam bandar, dan pelaksanaan tugas pengawasan terhadap penataan hukum-hukum yang berlaku dalam bidang keselamatan/perkapalan dan pelayaran.

KSOP merupakan regulator dibawah Kementerian Perhubungan, khususnya

Dirjen Perhubungan Laut, terus melakukan upaya peningkatan keselamatan pelayaran dengan cara mengajak para operator dan stakeholder di lingkungan Pelabuhan Balikpapan untuk bersama-sama memahami pentingnya keselamatan pelayaran dan menjadikannya sebagai kebutuhan khususnya pemenuhan aspek dalam keselamatan kapal. Budaya keselamatan harus menjadi budaya institusi, operator atau *stakeholders*.

Untuk dapat menjadikan budaya keselamatan ini, maka diperlukan sinergitas antar institusi, operator atau *stakeholders*. Hal ini juga yang menjadi pekerjaan rumah dari KSOP Pelabuhan Balikpapan, untuk meningkatkan sinergitas dari setiap instusi yang ada di Pelabuhan Balikpapan. Pembangunan sinergitas ini untuk membangun kepekaan bersama dan kepedulian bersama antar institusi di Pelabuhan Balikpapan, untuk meningkatkan pelayanan dan keselamatan maritim.

Selain itu, dalam hal *Maritime Domain Awareness* (MDA) atau kesadaran akan domain maritim, KSOP Pelabuhan Balikpapan juga memastikan bahwa Pelabuhan Balikpapan telah compliance terhadap ISPS Code. ISPS Code atau Kode Keamanan terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan didefinisikan sebagai aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

Selain itu, dalam hal Keselamatan Pelayaran ini, KSOP Pelabuhan Balikpapan juga menghadirkan Distrik Navigasi Kelas II Balikpapan, yang menjelaskan mengenai *Vessel Traffic Service* di Pelabuhan Balikpapan. Sesuai dengan PP Nomor 81 tahun 2000 tentang Kenavigasian dimana Direktorat Kenavigasian Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang berperan dan bertanggung jawab terhadap fungsi keselamatan pelayaran. Berdasarkan UU 17 tahun 2008 tentang pelayaran

menyebutkan bahwa Kenavigasian adalah kegiatan yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel), Hidrografi dan meteorologi, Alur dan Pelintasan, Bangunan atau Instalasi, Pemanduan, penanganan kerangka kapal dan *Salvage*, dan atau Pekerjaan Bawah Air (PBA) untuk kepentingan Keselamatan Pelayaran.

Navigasi merupakan hal krusial dalam hal pelayaran, dimana Distrik ini menetapkan alur pelayaran yang dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

### **Konsep Keamanan Maritim dalam Menjaga Keamanan Pelayaran dan Perdagangan**

Sesuai dengan pasal 3 ayat 2 Anggaran Dasar Perseroan, maksud dan tujuan Perseroan ini adalah melakukan usaha di bidang penyelenggaraan dan perusahaan jasa kepelabuhanan, serta meningkatkan nilai Perseroan dengan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna menerapkan prinsip - prinsip Perseroan Terbatas. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut di atas,

Perseroan dapat melaksanakan kegiatan usaha utama sebagai berikut:

- a. Penyediaan dan/atau pelayanan kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas dan tempat -tempat berlabuhnya kapal;
- b. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan (*pilotage*) dan penundaan kapal;
- c. Penyediaan dan/atau pelayanan dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat petikemas, curah cair, curah kering, multipurpose (*general cargo*), barang termasuk hewan, dan fasilitas naik turunnya penumpang dan/atau kendaraan;
- d. Penyediaan pelayanan jasa bongkar muat petikemas, curah cair, curah kering, *general cargo*, dan kendaraan.
- e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering, multipurpose, penumpang, pelayaran rakyat, dan Ro-Ro.
- f. Penyediaan dan/atau pelayanan gudang-gudang dan lapangan penumpukan dan tangki/tempat penimbunan barang-barang, angkutan bandar, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
- g. Penyediaan dan/atau pelayanan lahan untuk berbagai bangunan dan lapangan, industri dan gedung/ bangunan yang berhubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan multimoda;
- h. Penyediaan dan/atau pelayanan listrik, air minum;
- i. Penyediaan dan/atau pelayanan kegiatan konsolidasi dan distribusi muatan.

Guna memastikan keamanan dan keselamatan bagi pengguna jasa layanan Pelindo IV, perusahaan menerapkan pengecekan ganda bagi penumpang maupun barang yang ada. Pemeriksaan dengan cara pengecekan dilakukan dua kali yaitu ketika barang/pengguna memasuki kawasan dan ketika meninggalkan kawasan

juga dilakukan pengecekan secara teliti. Perusahaan mengadakan pelatihan ISPS tiap tahunnya, tahun inipun pelatih didatangkan dari Inggris.

Peningkatan kerjasama antara perusahaan, TNI, Polairud, Beacukai dan Kementerian Perhubungan agar tercipta sinergitas para pemangku kepentingan di kepelabuhanan. Pemeriksaan dilakukan secara teliti, seperti di bandara yg dilaksanakan oleh beacukai, dimonitor dari bagian atas dan samping, terkait koordinasi sampai saat ini tidak ada masalah. Pengamanan terkait barang terlarang (narkoba) dengan mengamati profil dari penumpang, pengecekan dilakukan secara manual dengan memperhatikan warna-warna barang bawaan sesuai pengalaman.

#### SIMPULAN

Dalam kesiapan perpindahan Ibu Kota Negara (IKN) baru terdapat beberapa perubahan infrastruktur. Dalam menyiapkan sarana prasarana untuk mendukung IKN melalui tahapan memasukkan dalam Rencana Induk Pelabuhan (RIP). Dimana, terdapat rencana pembangunan *Military Base* atau pangkalan militer trimatra (darat, laut, dan udara) untuk menunjang keamanan ibu kota negara yang baru. KSOP Kelas I Balikpapan juga akan membangun *Marine Pollution Port of Balikpapan*. Hal ini merupakan salah satu penunjang dalam menjaga ekosistem disekitar kawasan kerja KSOP Kelas I Balikpapan. Gelar kekuatan diwilayah Kalimantan Timur dalam menyambut pemindahan Ibu kota ke Kalimantan Timur saat ini dirasa masih belum mampu dalam mengoptimalkan pertahanan Indonesia di bidang keamanan maritim. Perlu dilakukan penambahan unsur gelar yang lebih baru dan modern serta memiliki kemampuan yang lebih handal. Pada Lanal Balikpapan sendiri perlu adanya peningkatan kekuatan dan penambahan jumlah unsur dalam menghadapi perubahan ini. Dalam tata

kelola kemaritiman dan keamanan pelayaran berbagai instansi perlu bersinergi dengan instansi-instansi lain yang terkait. Bahkan dengan Pemerintah Pusat serta Pemerintah Daerah dalam proses penentuan daerah/wilayah dalam proses pembangunan infrastruktur yang mendukung proses pemindahan Ibukota Negara ke Kalimantan Timur.

Adapun saran dari penelitian ini adalah perlu segera dilakukan peningkatan seluruh unsur kekuatan yang ada di Lanal Balikpapan. Selain itu, perlu pula dilakukan pengawasan terhadap seluruh rencana perubahan yang dilakukan seluruh pihak dalam menyongsong perpindaham Ibu Kota Negara (IKN) Baru ke Kalimantan Timur.

#### UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Rektor Universitas Pertahanan, Dekan Fakultas Keamanan Nasional dan Sesprodi Keamanan Maritim. Terimakasih pula kepada semua pimpinan instansi yang telah bersedia membantu dalam pelaksanaan penelitian dan penulisan penelitian ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Abdi, A. P. (2019, Agustus 29). *Pindah dari Jakarta, Bagaimana Keamanan Ibu Kota Baru?* Diambil kembali dari tirto.id: <https://tirto.id/pindah-dari-jakarta-bagaimana-keamanan-ibu-kota-baru-ehda>
- Alamsyah, N. (2019, Desember 9). *Standar Etika Pemindahan Ibu Kota*. Diambil kembali dari detikNews: <https://news.detik.com/kolom/d-4815363/standar-etika-pemindahan-ibu-kota>
- Hutagalung, S. M. (2017). Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia. *Jurnal Asia Pacific Studies*, 1(1), 75-91.



doi:<https://doi.org/10.33541/japs.v1i1.502>

Kadarisman, M., Yuliantini, Y., & Majid, S. A. (2016). Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 161-183. doi:<http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v3i2.101>

Kaltim, B. (2017, Maret 18). *PROFIL DAERAH PROVINSI KALIMANTAN TIMUR*. Diambil kembali dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Kalimantan Timur: <https://bappedakaltim.com/profil-daerah-provinsi-kalimantan-timur>

Komandoko, G. (2010). *Ensiklopedia pelajar dan umum*. Jakarta: Pustaka Widyatama.

Mulyadi, M. (2011). Penelitian kuantitatif dan kualitatif serta pemikiran dasar menggabungkannya. *Jurnal studi komunikasi dan media*, 128-137.

Provinsi, B. (2012). *Province Infographic Kalimantan Timur*. Diambil kembali dari Humanitarian Response: [https://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/KALIMANTAN\\_TIMUR.pdf#page=1&zoom=auto,-58,814](https://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/KALIMANTAN_TIMUR.pdf#page=1&zoom=auto,-58,814)

Rukajat, A. (2018). *Pendekatan Penelitian Kualitatif (Qualitative Research Approach)*. Yogyakarta: Deepublish.

Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, I(1), 1-21. doi:<https://doi.org/10.14710/ip.v1i1.10426>

Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.