



Potensi dan Tantangan Pelabuhan *Makassar New Port* terhadap Peningkatan Perdagangan di Kota Makassar

Kevin William Talebong¹, Seniwati²

¹Universitas Hasanuddin, Indonesia

²Universitas Hasanuddin, Indonesia

Alamat: Jl. Perintis Kemerdekaan No.KM.10, Tamalanrea Indah, Kec. Tamalanrea, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90245

Korespondensi penulis: kevintalebong062@gmail.com

Abstract. *Makassar New Port* is an alternative port that is used only to accommodate containers that can no longer be accommodated by the Soekarno-Hatta port which has almost reached the maximum limit of container loads that can be accommodated. Even though this port has had a positive impact on the sustainability of the economy in Indonesia and Makassar, there are still several problems faced by this port. Such as the rejection made by fishermen who do not agree with the presence or construction of the Makassar New Port in Makassar because it interferes with their fishing activities. The port responded to this problem well by transmitting directly to the fishermen how to solve it. In this research, the author uses maritime diplomacy theory and international political economy theory in its creation. This research is also to obtain information about the potential and challenges of the Makassar New Port port.

Keywords: *Makassar New Port, Makassar, port, economy, containers*

Abstrak. Pelabuhan *Makassar New Port* adalah pelabuhan alternatif yang dijadikan hanya untuk menampung peti kemas yang tidak dapat lagi ditampung oleh pelabuhan Soekarno-Hatta yang telah hampir mencapai batas maksimal muatan peti kemas yang dapat ditampung. Walaupun pelabuhan ini memberikan dampak yang baik bagi keberlangsungan perekonomian di Indonesia dan Makassar, akan tetapi masih ada beberapa masalah yang dihadapi oleh pelabuhan ini. Seperti penolakan yang dilakukan oleh para nelayan yang tidak setuju dengan kehadiran atau pembangunan Makassar New Port di Makassar dikarenakan mengganggu aktivitas mereka dalam menangkap ikan. Pihak pelabuhan menanggapi masalah ini dengan baik dengan membicarakannya secara langsung kepada para nelayan cara penyelesaiannya. Dalam Penelitian ini, penulis menggunakan teori diplomasi maritim dan teori ekonomi politik internasional dalam pembuatannya. Penelitian ini juga untuk mendapatkan informasi mengenai apa saja potensi dan tantangan yang dimiliki oleh pelabuhan *Makassar New Port*.

Kata kunci: Makassar New Port, Makassar, pelabuhan, ekonomi, peti kemas.

1. LATAR BELAKANG

Makassar New Port adalah pelabuhan yang diresmikan sendiri oleh Presiden Jokowi pada tahun 2024, dengan tujuan sebagai pelabuhan muatan alternatif. Disebabkan pelabuhan yang ada sekarang yaitu pelabuhan Soekarno-Hatta sudah tidak dapat lagi menampung muatan-muatan yang akan datang di tahun-tahun kedepannya. Pelabuhan Makassar New port juga diharapkan sebagai pelabuhan utama dalam jalur transportasi laut maupun juga menjadi rute pengiriman dan pemindahan barang ke Indonesia yang berada di bagian timur. Jika dilihat dari jalur pelayaran internasional, letak Makassar New Port bisa dibilang sangat strategis. Dikarenakan pelabuhan ini terhubung langsung dengan jalur pelayaran Australian Indonesia Development Area (AIDA) dan juga jalur Brunei, Indonesia, Malaysia, Philipina East Asian Growth Area (BIMP EAGA). Pembangunan pelabuhan ini dibagi menjadi dua tahap. Tahap I pertama berfokus pada pembangunan fasilitas pelabuhan, umum, akses jalan. Kemudian tahap

II lebih difokuskan pada pembangunan untuk kawasan industri dan bisnis (Harsono, Syafri, & Jufriadi, 2020, p. 44). Pelabuhan yang dinamakan Makassar New Port tersebut digunakan untuk menjadi sebuah pelabuhan untuk menampung barang-barang atau muatan yang sudah tidak dapat ditampung lagi oleh pelabuhan Soekarno-Hatta di tahun yang akan mendatang.

Menurut Zaman, Fahmiasari, dan Parikesit. Pelabuhan Makassar New Port (NWP) merupakan pelabuhan yang dibangun oleh Pelindo IV dan termasuk ke dalam Proyek Strategis Nasional. Pelabuhan ini juga menjadi salah satu bagian dari program tol laut yang diusulkan oleh Presiden Joko Widodo. Implementasi proyek ini sendiri telah dimulai pada awal tahun 2013. Pelabuhan ini memiliki dampak positif terhadap Makassar. Walau masih terdapat beberapa orang yang menolak adanya pelabuhan tersebut. (Lestari, 2021, p. 1268). Pelabuhan ini adalah pelabuhan yang telah menjadi rancangan oleh Pelindo IV yang menjadi Proyek Strategis Nasional dan termasuk dalam program tol laut yang diusulkan oleh Presiden Joko Widodo

PT Pelabuhan Indonesia atau yang biasa dikenal dengan Persero berusaha untuk terus-menerus mengembangkan pelabuhan yang berada di kawasan Indonesia bagian timur. Salah satunya dengan adanya Pelabuhan Makassar New Port yang dapat menambah jumlah peti kemas yang dapat dikirimkan ke kawasan tersebut. Ada beberapa hal yang dibutuhkan agar produktivitas bongkar muat berjalan dengan efisien. Faktor pertama adalah pengetahuan sumber daya manusia. Sumber daya manusia memiliki peran penting sebagai fondasi dalam meningkatkan keterampilan, motivasi, serta manajemen organisasi. Dalam perusahaan atau organisasi, sumber daya manusia menjadi elemen utama, selain faktor-faktor pendukung lainnya seperti aset dan modal. Lalu Faktor kedua adalah peralatan. Peralatan memiliki fungsi vital sebagai fasilitas penunjang kegiatan bongkar muat, khususnya di Terminal Petikemas. Untuk mendukung operasional terminal, peralatan seperti *Container Crane*, *Rubber Tyred Gantry*, dan *Head Truck* adalah komponen yang wajib tersedia. Pemeliharaan peralatan juga merupakan aspek krusial dalam menjaga kinerja dan performa peralatan tetap optimal. Faktor ketiga yang memengaruhi produktivitas bongkar muat adalah teknologi informasi (TI). Perkembangan teknologi yang pesat menuntut perusahaan untuk terus beradaptasi. Dalam hal ini, Makassar New Port telah menerapkan sinkronisasi operasional pelabuhan melalui aplikasi yang mendukung berbagai proses, mulai dari perencanaan (*planning*), pengaturan dan pengorganisasian (*organizing*), pelaksanaan (*actuating*), hingga pengendalian dan pengawasan (*controlling*). (Arsyad, 2024, pp. 1-2). Supaya bongkar muat peti kemas dapat berjalan dengan lancar, pihak pelabuhan harus memerhatikan beberapa aspek penting seperti penggunaan alat, Sumber Daya Manusia, dan juga teknologi yang memadai.

Adanya Makassar New Port ini juga memberikan efek terhadap masyarakat Makassar itu sendiri baik itu bagi masyarakat pesisir maupun masyarakat di perkotaan. Dampak yang didapat dari masyarakat pesisir terkhususnya para nelayan dari Makassar New Port, yaitu jalur melaut nelayan yang terpotong. Sehingga para nelayan harus memutar lebih jauh untuk mencapai daerah tangkapan ikan, yang memerlukan waktu melaut lebih lama. Untuk mengambil jalur memutar tentunya membutuhkan bahan bakar yang lebih banyak lagi sehingga tentu saja membutuhkan biaya yang lebih besar untuk mendapatkan bahan bakar yang lebih banyak. Pembangunan pelabuhan ini juga memiliki dampak pada kondisi terumbu karang yang semakin memburuk. Sehingga terdapat penurunan tangkapan nelayan dan pendapatan mereka yang semakin menurun. Walaupun pelabuhan menyediakan lapangan kerja namun penyerapan tenaga kerja terhadap masyarakat pesisir masih sangat rendah yang dimana didominasi oleh masyarakat perkotaan dan juga luar kota. (Harsono, Syafri, & Jufriadi, 2020, pp. 47-48). Pelabuhan Makassar New Port juga berdampak pada kehidupan masyarakat Makassar itu sendiri. Terkhususnya para nelayan yang bisa dibilang “terganggu” oleh adanya pelabuhan Makassar New Port tersebut.

Kebaruan dalam penelitian ini adalah kurangnya literature yang membahas tentang potensi dan tantangan Makassar New port terhadap peningkatan perdagangan di kota Makassar.

2. KAJIAN TEORITIS

Teori diplomasi maritim

Diplomasi maritim adalah pengelolaan hubungan internasional melalui domain maritim yang berarti pemanfaatan sumber daya maritim untuk memperlancar hubungan internasional. Diplomasi sendiri memiliki beberapa bagian seperti diplomasi maritim kooperatif, persuasif, koersif. dimana menjadikan sumber daya maritim tersebut sebagai kekuatan maritim seperti dengan memberikan donasi kepada yang membutuhkan dan sebagainya. (Indrawati, 2019, p. 16). Diplomasi maritim adalah cara untuk mengatur sumber daya laut atau maritim yang dimiliki oleh negara tersebut dan menjadikan sumber daya tersebut menjadi salah satu dari kekuatan negara tersebut.

Diplomasi maritim memiliki fungsi sebagai poros maritim dunia bagi Indonesia. Poros maritim dunia menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang sangat berkuasa dan makmur dengan adanya pengembalian identitas Indonesia dan Integrasi perekonomian Indonesia melalui jalur maritim dan penerapan kebijakan maritim dalam politik luar negeri Indonesia dalam lima tahun ke depan. Alat implementasi diplomasi maritim Indonesia bersifat

kooperatif dan strategis. (Indrawati, 2019, pp. 20-21). Diplomasi maritim memiliki jaminan untuk menjadi poros maritim dunia dikarenakan bentuk dari negara Indonesia itu sendiri yang berbentuk kepulauan dengan membuat kebijakan maritim politik luar negeri yang memadai.

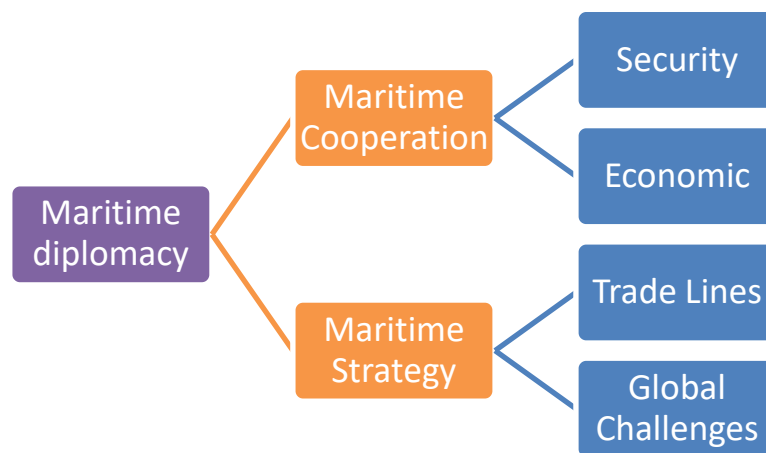
Dalam Kebijakan Kelautan pada tahun 2017 dikatakan bahwa diplomasi maritim adalah Penyelenggaraan politik luar negeri dengan tujuan mengoptimalkan kemampuan laut dalam memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan hukum nasional dan internasional. Program yang digunakan untuk melaksanakan strategi kebijakan diplomasi maritim melalui adanya kerja sama di bidang kemaritiman maupun itu kerja sama bilateral regional dan multilateral, menjadikan terwujudnya perdamaian dan keamanan dunia melalui aktor, selalu ikut dalam berbagai pembuatan peraturan kemaritiman di skala internasional, dan sebagainya. Diplomasi maritim Indonesia juga telah mencapai kesepakatan dalam perjanjian batas maritim Indonesia dengan negara yang dimaksud terkhususnya negara di ASEAN. Cara diplomasi maritim itu bekerja dengan melalui negoisasi, publikasi, dan sebagainya. Diplomasi tentunya harus memiliki nilai budaya maritim supaya diplomasi maritim dapat berjalan dengan mulus. (Peni Hanggarini, 2022, pp. 169-170). Program tersebut tentunya tidak dapat berjalan jika hanya mengandalkan kemampuan negara itu sendiri. Namun membutuhkan kerja sama dari negara lain. Maupun itu kerja sama bilateral ataupun multilateral.

Budaya maritim dapat menjadi faktor kunci dalam mengidentifikasi ancaman tradisional dan non-tradisional terhadap keamanan dan pertahanan maritim. Budaya maritim juga dapat dijadikan alat untuk menginformasikan dan mempengaruhi kebijakan publik di bidang kelautan kepada kelompok lain. Budaya ini harus ada di dalam tiap pelaku diplomasi maritim sehingga dapat memudahkan mencari tujuan dan melakukan diplomasi. (Peni Hanggarini, 2022, pp. 175-176). Diplomasi maritim yang harus terjadi dengan mengandalkan budaya maritim tentunya dapat mengetahui ancaman maritim yang akan terjadi dari negara tersebut terlebih lagi di bidang maritim

Program Poros Maritim Dunia pertama kali dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo. Poros maritim dunia ini bermaksud untuk memberikan skema tentang cara untuk mengoptimalkan semua kemampuan yang dimiliki oleh maritim yang berada di Indonesia. Program ini juga ingin agar terdapat pembangunan yang berkelanjutan terkhususnya di bidang maritim seperti pada bagian infrastruktur, hukum, keamanan, ekonomi, dan sebagainya. (Nisa, 2020, pp. 57-58). Presiden Joko Widodo berharap agar Indonesia dapat mengoptimalkan potensi yang dimiliki dari sisi maritim dengan menggunakan poros maritim dunia.

Program ini tentu telah menjadi keinginan negara Indonesia, mengingat keberhasilan Deklarasi Djuanda pada 10 Desember 1982. Indonesia pasti ingin program ini dapat berhasil

sesuai yang terjadi dengan Deklarasi Djuanda. Hal-hal itu dapat dilakukan dengan memperbaiki beberapa aktiva yang dimiliki oleh Indonesia itu sendiri. Untuk mewujudkan hal tersebut, Indonesia memerlukan adanya diplomasi maritim, yang lebih rincinya lagi menggunakan diplomasi kooperatif dan persuasif. Walaupun begitu masih terdapat beberapa masalah yang dimiliki oleh Indonesia di kemaritiman seperti penangkapan ikan yang dilakukan secara illegal. Untuk memberantas hal tersebut, maka Indonesia perlu ikut aktif melakukan kerja sama. (Nisa, 2020, pp. 59-60). Keberhasilan terhadap program poros maritim dunia dapat terjadi jika pemerintah Indonesia dapat merubah beberapa kebijakan atau memperbaiki kebijakan tersebut. Dan juga memberantas masalah yang memiliki potensi untuk menghancurkan program tersebut.



Gambar 1. Keberhasilan terhadap program poros maritim dunia

Teori ekonomi politik internasional

Mohtar Mas' oed berpendapat jika ekonomi politik internasional adalah bidang ilmu yang membahas tentang relasi antar ekonomi dan politik dalam kancan internasional. Beliau juga mengatakan bahwa dibutuhkannya analisis dampak dominasi pasar dalam ekonomi internasional terhadap kebijaksanaan politik domestik di seluruh negara. Setelah perang dunia II, terdapat rivalitas yang terjadi antara blok barat dengan ideologi liberal-kapitalis dan timur dengan ideologi sosialis-komunis. Rivalitas tidak hanya terjadi hanya di ideologi saja, namun juga menjalar ke ekonomi itu sendiri. Dimana negara yang menghasilkan barang dengan harga yang rendah akan memiliki peluang tinggi di perdagangan internasional. Walaupun ada negara yang memiliki keunggulan produk yang pasti namun belum tentu dia menjadi eksportir utama dikarenakan harga yang harus dibayar terbilang mahal dari negara lain. Friedring sendiri mengatakan kalau negara harus ikut terlibat dalam kegiatan ekonomi. Karena kesuksesan ekonomi tidak dapat terjadi tanpa adanya politik. Negara yang mumpuni juga hanya dapat

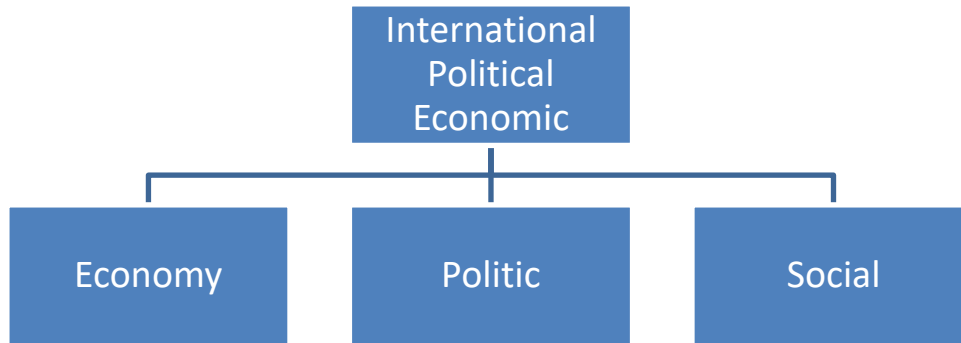
digapai dengan nasionalisme ekonomi dan perdagangan. Perekonomian dapat berjalan dengan patuh kepada pemerintah. Disebabkan pemerintah bertanggung jawab untuk mencapai kepentingan negara dengan cara apapun. Pandangan merkantilisme berpendapat kekuatan ekonomi dan politik saling melengkapi di dalam lingkaran arus balik positif. Perolehan kekuatan di bidang ekonomi dapat membantu pembangunan kekuatan politik dan militer negara. Sebaliknya politik juga dapat meningkatkan dan memajukan ekonomi negara. Menurut teori dualisme ekonomi tahap perubahan ekonomi dipimpin oleh kompetisi pasar, pengaturan harga, dan sebagainya. Namun terdapat kekurangan dalam teori ini, dimana pengalihan kelalaian dalam pembangunan yang dilakukan negara maju kepada negara berkembang. Yang menjadikan dampak negatif negatif pembangunan tampak disebabkan oleh kebijakan yang sengaja dibuat oleh negara maju. Kemudian ada teori stabilitas hegemoni, dimana usaha terancang kelas yang memimpin dengan memberi pemahaman agar tetap memimpin dengan memasukkan keyakinan tertentu kepada pikiran dan cara hidup rakyat. Negara harus menjaga supaya bentuk kekuatan hegemonis tidak hancur yang dapat menyebabkan hilangnya rezim internasional yang kuat dan stabil. Jika bentuk tersebut hancur maka norma, aturan, dan struktur ekonomi yang liberal jua akan menjadi tidak teratur. (Ira Meilani Sipahutar, 2024, pp. 550-554). Ekonomi politik internasional bisa dibidang tidak bisa lepas memiliki keterkaitan antara bidang ekonomi dan politik yang tidak dapat dipisahkan

Selanjutnya pemikiran dari Anak Agung Banyu, dimana beliau mengatakan jika ekonomi politik internasional adalah sebuah hubungan universal yang terjadi dari perspektif politik juga ekonominya. Beliau juga mengambil sedikit dari pemahaman Robert Gilpin. Yang menyatakan jika pemikiran ekonomi politik internasional adalah sebuah strategi dalam memahami pergerakan hubungan dunia mengenai pencapaian kekayaan (ekonomi) dan kekuasaan (politik). Lalu juga Mohtar Mas'ood mengutarakan jika ekonomi politik internasional adalah bidang studi yang berfokus pada mempelajari hubungan antar politik dan ekonomi, lalu negara dan pasar, kemudian pemerintah dan masyarakat. Terdapat juga empat sudut pandang teoritis yang tidak dapat lepas ekonomi politik internasional yakni liberalism, merkantilisme, marxisme, dan strukturalisme. Pertama merkantilisme, pemikiran utama pendekatan merkantilis bertumpu pada aset negara melalui jumlah logam mulia yang dimiliki, standar kemakmuran negara-bangsa berdasarkan jumlah emas dan logam mulia, politik yang sumber dari penentuan kegiatan ekonomi dari suatu negara. Pemikiran mendominasi pada abad 16 sampai 18 terkhususnya populer di Eropa barat. Pemikiran ini juga menganggap jika kekuatan ekonomi dan politik sangat berhubungan satu sama lain. Sehingga jika kekuatan ekonomi membantu meningkatkan kekuatan politik dan militer negara, begitu juga sebaliknya. (Nizar, 2019, pp. 2-

5). Terdapat empat sudut pandang yang sangat melekat dengan ekonomi politik internasional diantaranya liberalism, merkantilisme, marxisme, dan strukturalisme.

Liberalisme yang berasal dari pemikiran Adam Smith menganggap jika barang konsumsi bukan emas dan perak namun produksi. Dimana beliau menganggap jika produksi adalah sumber utama kemakmuran ekonomi dari suatu bangsa, dan pemerintah tidak akan ikut campur dalam kegiatan perekonomian tersebut. Liberalisme beranggapan jika pasar adalah tempat kerja sama yang dapat menguntungkan satu sama lain. Pemerintah hanya berperan dalam menjaga kebebasan pasar tersebut. Namun pandangan ini malah mendapat kritikan dari marxisme yang beranggapan jika kegiatan ekonomi dijadikan sebagai alat untuk berpolitik (borjuis). Marxisme ingin agar tidak ada yang namanya kelas dalam kegiatan ekonomi sehingga tidak terjadi ketidakseimbangan perekonomian. dengan menghilangkan hak milik pribadi dan menjadikannya milik negara. Kemudian yang terakhir adalah strukturalisme. Pandangan ini bertumpu pada perbedaan pembangunan yang terjadi antara negara maju dan negara dunia ketiga. Pemikiran ini muncul disebabkan kondisi kemacetan ekonomi yang terjadi di negara yang berada di Amerika Latin. Pemikiran ini ingin adanya perubahan dalam pasar secara mendasar sehingga dapat mencapai tujuan sesuai yang diinginkan seperti redistribusi pendapatan untuk mempertahankan perekonomian di masyarakat yang dapat menguntungkan semua pihak. Dalam hal perdagangan internasional, negara dunia ketiga sering terjadi eksploitatif yang merugikan negara dunia ketiga. (Nizar, 2019, pp. 5-11). Pandangan liberalisme dan marxisme merupakan pandangan yang saling bertolak belakang satu sama lain. yang dimana marxisme mengecam pandangan liberalisme.

Menurut Schmitthoff, hukum perdagangan internasional adalah gabungan dari beberapa regulasi yang mengurus relasi komersial yang sifatnya perdata. Regulasi ini menyusun kesepakatan yang berbeda tiap negara. Aktivitas perdagangan internasional disebut dengan kontrak perdagangan. Yang dimana aktivitas ekspor dan impor negara berjalan dengan lancar karena mematuhi regulasi yang telah dibuat. peraturan dagang tersebut juga melindungi hak dan kewajiban yang dimiliki oleh penjual dan pembeli. Tujuan dari hukum perdagangan internasional seperti menggapai perdagangan internasional yang konstan, memajukan jumlah perdagangan secara dunia, memajukan standar hidup manusia. Kebebasan dalam bertransaksi yang tidak memandang ras, agama, suku, kepercayaan, politik, dan sebagainya. piagam tentang hak dan kewajiban menyatakan jika negara bebas untuk melakukan perdagangan internasional tanpa dihalangi atau campur tangan siapapun. (Serlika Aprita, 2020, pp. 2-6). Hukum dalam perdagangan internasional harus ada agar kebebasan dalam melakukan perdagangan tetap berjalan dengan lancar tanpa ada masalah



Gambar 2. Hukum dalam perdagangan internasional

3. METODE PENELITIAN

Wawancara kualitatif adalah alat pengumpulan data yang digunakan penuh dalam berbagai pendekatan metodologis dan dapat diterapkan untuk menjawab sejumlah pertanyaan penelitian. Namun, wawancara penelitian kualitatif lebih disukai ketika peneliti berusaha untuk memahami perspektif subjektif dari orang yang diwawancarai. perspektif subjektif dari suatu fenomena daripada menghasilkan pemahaman yang dapat digeneralisasi dari sebuah masyarakat. Beberapa bacaan latar belakang dari literatur yang teratur mengenai bidang subjek serta bagaimana melakukan wawancara kualitatif dan metode ilmiah yang spesifik akan diperlukan untuk ilmiah spesifik yang diterapkan akan diperlukan dalam pengembangan lebih lanjut. pengembangan pertanyaan peneliti akan menambah secara khusus dan memfasilitasi penyusunan panduan wawancara. Tempat wawancara juga harus dipertimbangkan karena dapat mempengaruhi pengumpulan data. (Cormar McGrath, 2019, pp. 1002-1003). Lokasi wawancara di pelabuhan Makassar New Port. Informan kunci yang telah kami wawancarai adalah manager perencanaan dan pengendali operasi Makassar New Port yang berjumlah satu orang. Waktu penelitian dilakukan pada bulan September hingga bulan Oktober 2024.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Presiden Jokowi bersamaan dengan menteri BUMN Pak Erick Thohir, menteri perhubungan pak Budi karya Sumadi, dan beberapa orang penting lainnya menghadiri peresmian berjalannya pelabuhan baru Makassar yang bernama Makassar New Port (MNP). Pelabuhan yang dibangun oleh PT Pelabuhan Indonesia (Persero) ini mempunyai panjang 1280 meter untuk meningkatkan ekonomi di Indonesia Bagian Timur. Presiden Joko Widodo mengatakan kalau pelabuhan ini adalah pelabuhan terbesar kedua setelah pelabuhan Tanjung Priok yang memiliki kedalaman sebanyak 16 meter untuk tempat bersandarnya kapal-kapal

besar yang membawa container. Berdasarkan perkataan menteri BUMN, pelabuhan BUMN harus dapat mengembangkan kemampuan, dan memajukan penurunan harga logistik nasional. Kementerian BUMN menggandeng Kementerian PUPR membuat tiga pelabuhan internasional dengan memadukan prasarana di sekitarnya juga memadukan wilayah industri. Makassar New port diharapkan menjadi pelabuhan yang dapat menopang Indonesia bagian timur (Pelindo, 2024). Makassar New Port adalah pelabuhan baru yang yang diharapkan dapat menopang ekonomi di kawasan Indonesia Timur yang dimana sebagai pelabuhan alternatif kapal besar. Gambaran ini bisa dikatakan sesuai dengan yang dikatakan oleh manager perencanaan dan pengendali operasi yang menyebutkan bahwa pelabuhan ini dibangun untuk mengantisipasi lonjakan arus peti kemas yang berada di pelabuhan Soekarno-Hatta. Walaupun pelabuhan ini secara luasnya memang terbesar namun, dari segi kapasitas peti kemas tidak sebanding dengan pelabuhan-pelabuhan yang ada di pulau Jawa (Interview, Makassar, November 13th, 2024). Pembahasan ini sangat berkaitan dengan ekonomi politik internasional khususnya dari indikator ekonomi. Dimana Pelabuhan ini dibangun untuk memperbaiki ekonomi di Indonesia kawasan timur, mencegah adanya lonjakan peti kemas, dan menurunkan harga logistik nasional.

Pada saat peresmian pelabuhan Makassar New Port, Presiden Joko Widodo mengatakan jika memungkinkan untuk barang-barang hasil produksi dari Indonesia bagian timur untuk berkompetisi dengan produk-produk dari kawasan lain yang tersebar di Indonesia. Bahkan juga dapat berkompetisi dengan produk dari luar negeri. Lalu menurut Pj Gubernur Sulawesi Selatan Bahtiar Baharuddin, kelompoknya sangat yakin jika pelabuhan Makassar New Port dapat menjadi salah satu pelabuhan yang menjadi titik pusat perdagangan di Indonesia (Kassa, 2024). Dengan adanya pelabuhan ini, diyakini jika produk dari Indonesia bagian timur akan bernilai tinggi sehingga meningkatkan ekonomi Indonesia kawasan timur. Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh manager perencanaan dan pengendali operasi yang mengatakan, yang membedakan pelabuhan Makassar New Port dengan pelabuhan lain di Indonesia Timur adalah pelabuhan dengan kapasitas atau volume terbesar di Indonesia Timur dan juga lokasinya yang dikatakan strategis (Interview, Makassar, November 13th, 2024). Gambaran ini berkaitan dengan diplomasi maritim di strategi maritim dalam indikator jalur perdagangan, dikarenakan dengan adanya pelabuhan ini membuka jalur perdagangan baru sehingga menjadi memungkinkan untuk produk-produk dari Indonesia kawasan timur dapat bersaing dengan produk kawasan lain sehingga memiliki mutu yang tinggi.

Pelabuhan Makassar New Port berada di bawah wewenang PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero). pelabuhan ini juga menjadi salah satu bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN)

yang dilakukan di lahan sebesar 1.428 hektare. Farid Padang selaku Direktur Utama PT Pelindo IV mengatakan jika pembuatan pelabuhan memakan biaya sebesar Rp 89,57 Triliun. Walau begitu, beliau memperkirakan investasi yang masuk senilai Rp 10,01 Triliun. Dibangun juga jalan tol yang dapat menghubungkan pelabuhan Makassar New Port dengan Kota Makassar sejauh 3,4 km yang juga diresmikan oleh Presiden Joko Widodo. Sehingga Pengguna jalan tol dari arah pelabuhan Soekarno-Hatta dan Bandara Sultan Hasanuddin dapat langsung mencapai Makassar New Port (Amaranggana, 2024). Pembangunan pelabuhan ini memakan biaya yang tidak sedikit. Hal ini membuktikan betapa seriusnya pemerintah pusat dalam memajukan ekonomi kawasan timur. Hal ini terkait dengan ekonomi politik internasional dalam segi ekonomi. Dimana Pembangunan pelabuhan ini membutuhkan biaya yang sangat besar dan menjadi salah satu proyek milik negara untuk memajukan perekonomian di Indonesia.

Berdasarkan pandangan dari salah satu guru besar dari ilmu transportasi di Universitas Hasanuddin, Sutanto Soehodho, Makassar New port memiliki lokasi yang bisa dibilang strategis. Yang dapat memungkinkan untuk menjadi *logistic hub* dan *transshipment point* bagi kapal yang membawa barang antar pulau Indonesia. Beliau juga mengatakan jika kapal yang berasal dari utara Indonesia seperti Cina dan kawasan Asia Timur memiliki kemungkinan untuk bersandar di pelabuhan Makassar New Port. Hal ini berlaku juga pada pelayaran yang berasal dari selatan walaupun telah melalui beberapa pelabuhan yang terdapat di pulau Jawa. Selain itu, Makassar New Port juga perlu siaga untuk akses jalan untuk pelabuhan yang bertujuan untuk mencapai area *hinterland* titik produksi dan konsumsi. Lalu juga menurut Sutanto, industri dan pusat produksi di Makassar harus terdorong dan berkembang sebagai dampak dari adanya pelabuhan Makassar New Port sebagai pelabuhan kontainer dengan berskala internasional (Dhanya, 2024). Posisi Makassar New Port yang strategis ini memberikan banyak peluang bagi Indonesia untuk dapat menjadi pelabuhan internasional. Disebabkan kedatangan kapal-kapal asing yang berukuran besar untuk mampir ke pelabuhan tersebut. Deskripsi tersebut sesuai dengan yang dikatakan manager perencanaan dan pengendali operasi yang juga mengatakan jika pelabuhan ini strategis karena berada di jalur ALKI II dan karena posisinya itu, memungkinkan adanya konsolidasi kargo yang menuju ke kawasan Indonesia Timur. Beliau juga mengatakan kapal asing yang berlabuh ke pelabuhan ini biasanya kapal dari Eropa, Timur Tengah, dan sebagainya.. (Interview, Makassar, November 13th, 2024). Hal ini memiliki keterkaitan dengan teori diplomasi maritim dalam konteks jalur perdagangan. Disebabkan karena posisi pelabuhan yang strategis menjadikan salah pelabuhan penting jalur perdagangan dunia bahkan di Indonesia itu sendiri

Pembangunan jalan tol yang mengarah ke pelabuhan Makassar New Port sendiri dikerjakan dengan bantuan dari PT Makassar Metro Network (MMN). Dimana prosesnya telah sampai pada 73,03 % pada 10 Juli 2023. Berdasarkan perkataan Dirut PT Makassar Metro Network, Proses pengerjaannya sendiri melalui langkah *erection box girder* dengan cara *shoring* yang kemudian diberi *Lead Rubber Bearing*, lalu diaspal, dan merelokasi *ramp at-grade*. Dikatakan juga jalan ini akan terhubung dengan Tol Reformasi Makassar (Tol JTSE) juga dari wilayah industri Makassar (Kima) yang sama-sama mengarah ke pelabuhan tersebut (Amenan, 2023). Pembuatan jalan tol untuk Makassar New Port melalui proses yang panjang dan kompleks. Hal tersebut dilakukan agar jalan tersebut dapat tidak mudah rusak untuk waktu yang sangat lama. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh manager perencanaan dan pengendali operasi jika terdapat jalan tol sebagai akses masuk ke Makassar New Port. Akan tetapi hal tersebut menjadi tantangan tersendiri, yang dimana jalan tol tersebut hanya digunakan sebagai akses masuk ke pelabuhan, sedangkan akses keluarnya harus melalui jalan biasa atau umum. Beliau juga mengatakan akses langsung ke jalan tol ini terbatas, yaitu kendaraan yang berada di jalur pelabuhan Soekarno-Hatta dan Maros.. (Interview, Makassar, November 13th, 2024). Hal ini terkait dengan teori ekonomi politik internasional dalam segi ekonomi, yaitu pembuatan jalan tol harus mengalami proses yang sulit sehingga tidak mengganggu pertumbuhan ekonomi untuk menyalurkan barang-barang ke seluruh kawasan di Indonesia

Pelabuhan yang dikatakan adalah pelabuhan terbesar kedua setelah Tanjung Priok itu diresmikan pada 22 februari 2024 di Makassar, Sulawesi Selatan yang lebih tepatnya di kecamatan Tallo. Makassar New Port diharapkan dapat memperbaiki nilai keefektifan pada anggaran logistik di Indonesia dengan menjadi tempat kapal-kapal yang berukuran besar untuk memuat dan menurunkan kontainer mereka. Pembangunan MNP sendiri dibagi menjadi tiga bagian, yaitu bagian 1A yang telah selesai dan berjalan sejak 2018. kemudian bagian 1B dan 1C yang baru saja diresmikan tahun ini. Hal ini dilakukan untuk mempercepat penyaluran barang dari Indonesia bagian barat ke Indonesia bagian Timur. Walaupun begitu, Makassar New port malah ditentang oleh beberapa masyarakat Makassar, khususnya para nelayan yang berada di sekitar pelabuhan. Terdapat sejumlah nelayan perempuan yang berada di dalam Komunitas Solidaritas Perempuan Anging Mammiri yang melakukan demonstrasi agar tidak didirikannya pelabuhan MNP di wilayah mereka karena menghambat pekerjaan mereka sebagai nelayan bahkan mengatakan dapat mencemari lingkungan. Beberapa nelayan tradisional yang berada di kelurahan Tallo, Kalukubodoa, Cambayya, Buloa, dan Gusung juga mengatakan jika penghasilan mereka menurun karena pelabuhan tersebut. Demonstrasi ini sudah dimulai sejak 2017. Beberapa hal telah dilakukan bersama oleh PT Pelindo untuk

mencari solusi tersebut, seperti memberikan program pelatihan kelompok usaha kepada para perempuan bahkan juga membentuk koperasi. Namun Hal tersebut tidak berjalan dengan lancar bagi para nelayan perempuan dikarenakan yang mereka harapkan adalah Mengakui dan melindungi wilayah tangkapan mereka, memulihkan hak-hak ekonomi dan lingkungan, serta mengakui identitas perempuan sebagai nelayan. Pembangunan yang bertujuan meningkatkan kesejahteraan dan memperkuat perekonomian tentunya juga harus melihat dampak negatif yang kemungkinan dapat diterima oleh masyarakat sekitarnya. Sehingga diperlukan kerja sama dari masyarakat sekitar terlebih lagi para nelayan untuk bersama melakukan perencanaan yang dapat memastikan jika keinginan masyarakat tersebut dapat dipenuhi. Hal penting lainnya adalah memberikan akses bagi tiap lapisan masyarakat untuk peluang kerja dan manfaat ekonomi dari adanya pelabuhan. Kemudian perlunya juga memerhatikan jika pembangunan tersebut apakah dapat merusak lingkungan sekitar atau tidak (Khairunisa, 2024). Pertentangan dari warga lokal menjadi tantangan tersendiri bagi pemerintah. Warga yang berprofesi nelayan menganggap jika keberadaan pelabuhan ini mengurangi pendapatan mereka. Walaupun pemerintah telah berusaha untuk menanggulangi hal tersebut. Gambaran ini memiliki keterkaitan dengan ekonomi politik internasional dari indikator sosial. Keberadaan pelabuhan ini tidak diterima dengan baik oleh semua orang khususnya para nelayan karena menghambat nelayan untuk mendapatkan pemasukan

Daya tampung dari Makassar New Port kemudian ditambah hingga 150 persen. Mesin-mesin berat yang digunakan untuk membangun telah pergi dari area pelabuhan 1B dan 1C sejak September 2023. Kenaikan daya tampung pelabuhan tersebut yang sebelumnya menampung 1 juta TEUs (container ukuran 20 kaki) bertambah ke 2,5 juta TEUs. Tujuan dari pembangunan pelabuhan ini disebabkan pelabuhan Soekarno-Hatta yang berada di Makassar telah mencapai batas maksimal daya tampung yaitu 700 ribu TEUs yang berujung pada terjadinya kongesti pada 2019. Penempatan batu yang pertama (Ground Breaking) untuk pelabuhan ini dilakukan oleh Presiden Joko Widodo. Pelindo membuat peraturan pada di pelabuhan, dimana waktu bersandar kapal yang sebelumnya maksimal 48 jam menjadi 24 jam. Hal ini tentunya berdampak positif produktivitas bongkar muat yang ada di pelabuhan tersebut dari rata-rata sekitar 20 BSH (Box per Ship per Hour) bertambah menjadi 34 BSH. Kemudian pada 9 Desember 2023, pelabuhan tersebut juga akan meningkatkan sistem pelayanan dengan melakukan *Terminal Operation System-Nusantara* (TOS Nusantara) yang memudahkan proses layanan menjadi mudah, cepat, dan praktis. Selain itu, sistem ini juga menghilangkan adanya suap dan pungli. Pemerintah juga berencana untuk menghubungkan pelabuhan ini dengan lajur kereta api Trans Sulawesi yang sebelumnya diresmikan Presiden Joko Widodo pada 29 Maret

2023 (Mimbarmaritim, 2024). Kenaikan daya tampung peti kemas pelabuhan memiliki dampak yang besar bagi arus ekonomi perdagangan di wilayah Indonesia Bagian Timur. Sehingga lebih banyak logistik yang dapat diterima oleh kawasan tersebut. Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh manager perencanaan dan pengendali operasi Makassar New Port, dimana beliau mengatakan jika sebelumnya memang pelabuhan ini hanya dapat menampung hingga 1 juta TEUs saja, akan tetapi di masa mendatang akan dapat menampung hingga sekitar 2 juta TEUs. Hal itu memungkinkan terjadi karena tempat penampungan peti kemas belum sepenuhnya selesai dibangun.. (Interview, Makassar, November 13th, 2024). Gambaran ini berkaitan dengan diplomasi maritim dalam konteks keamanan (*security*) dengan meningkatkan teknologi kemaritiman melalui TOS Nusantara sehingga tidak terjadi pungli dan korupsi

Menurut pendapat Mulyadi yang merupakan Anggota Komisi V DPR RI setelah Kunjungan Kerja Spesifik ke pelabuhan Makassar New Port, operator dan regulator Makassar New port harus tetap mengutamakan pelayanan kepada masyarakat dikarenakan hal itu adalah salah satu yang penting dalam program pembangunan sehingga dapat dilihat manfaatnya bagi masyarakat sekitar. Beliau juga menginginkan agar pelabuhan ini akan dapat membantu memperbaiki kualitas kehidupan masyarakat Makassar dan mendukung penuh berjalannya pelabuhan ini. Selain itu beliau juga setuju terhadap rencana untuk memperbanyak dana investasi untuk pelabuhan tersebut samapai Rp10 Triliun yang telah diusulkan preisdan Joko Widodo (Emedia DPR RI, 2024). Selain daya tampung, Makassar New Port juga tentunya harus mengutamakan layanan kepada masyarakat Makassar. Sehingga masyarakat dapat merasakan dampak positif yang timbul dari kehadiran pelabuhan ini. Hal ini berkaitan dengan ekonomi politik internasional dalam konteks sosial yang ingin Pelabuhan ini memberikan dampak signifikan yang dapat dirasakan Makassar

Makassar New Port terus berkembang seiring waktu dengan semakin melebarkan pasar baru mereka yang fokus kepada mengangkut peti kemas ekspor maupun impor. Dimana terdapat satu pelayaran yaitu SITC (Standard International Trade Classification) yang biasa dilakukan oleh satu kapal dari infrastruktur MNP. Tidak hanya peti kemas dari luar saja yang berada di pelabuhan, namun terdapat juga peti kemas domestik di dalam pelabuhan itu. Pelanggan dari pelayaran tersebut antara lain SPIL (Salam Pacific Indonesia Lines), Temas Line, Tanto Intim Line dan Meratus. Berdasarkan informasi dari I Nyoman Sutrisna selaku Kepala Terminal Makassar New Port, terdapat dua pelayaran internasional yang pernah berkunjung dan melakukan kegiatan di Makassar New Port yaitu CMA-CGM dan Maersk Line. Beliau juga menegaskan jika terdapat *control and planning tower* di pelabuhan tersebut terus dikembangkan agar dapat menyesuaikan dengan pelabuhan yang tersebar di wilayah bagian

Timur Indonesia. Kemudian menurut Syaifuddin Saharudi selaku ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia Sulsel mengatakan, jika dia sangat yakin bahwa beberapa komoditas yang terdapat di Sulawesi Selatan dapat tumbuh sehingga dapat memenuhi kebutuhan ekspor yang diinginkan. Beliau juga mengharapkan dukungan dari Pemprov Sulawesi Selatan untuk MNP sebagai hub Indonesia Timur supaya adanya kelancaran dalam pengiriman logistik (Logistiknews, 2024). Pelabuhan ini tidak hanya menarik kapal domestik saja, namun juga kapal-kapal berskala internasional yang tertarik untuk bersandar di Makassar new port. Gambaran ini bisa dikatakan akurat dengan informasi dari manager perencanaan dan pengendali operasi Makassar New Port yang menyebut jika memang ada 1 kapal asing yang pernah bersandar di Makassar New Port yaitu kapal SITC. Beliau juga menyampaikan jika pelabuhan juga telah menggunakan beberapa aplikasi seperti Phinisi dan Tosnus yang digunakan untuk mengatur dan memandu keluar masuknya kapal di Makassar New Port.. (Interview, Makassar, November 13th, 2024). Hal ini terkait dengan diplomasi maritim dalam konteks ekonomi dimana Makassar New Port terus-menerus memperbesar pasarnya hingga bekerja sama dengan kapal asing untuk memajukan ekonomi negara.

Selain itu, PT PLN juga ikut serta dalam membangun MNP yang dimana mereka mensuplai 4,3 Mega Volt arus listrik kepada pelabuhan tersebut. Pelabuhan ini dikatakan menggunakan energi yang ramah lingkungan dan bebas dari polusi. Menurut Muhammad Syukur sebagai kepala terminal petikemas, anggaran yang digunakan ketika memakai energi listrik menjadi Rp 8,9 triliun. Dimana anggaran ini lebih sedikit jika menggunakan mesin diesel yang mencapai 23,4 miliar. beliau juga berkata jika penggunaan listrik sebagai tanda keikutsertaan mereka dalam strategi green port dengan tujuan menurunkan jumlah emisi gas di pelabuhan (Tamrin, 2024). PLN memegang peranan yang penting dalam menopang pelabuhan ini tersebut. Dimana penyuplai utama listrik untuk pelabuhan. Dikarenakan pelabuhan Makassar New Port mencoba untuk menggunakan energi yang ramah lingkungan. Gambaran ini memiliki keterkaitan dengan ekonomi politik internasional dalam konteks politik melalui adanya kerja sama antara pihak pelabuhan dan pihak PLN untuk mendorong adanya energi ramah lingkungan di Makassar

5. KESIMPULAN

Kehadiran Makassar New Port di Indonesia khususnya di Kota Makassar memberikan dampaknya tersendiri yang signifikan. Pelabuhan ini memberikan potensi yang sangat banyak bagi Indonesia untuk dapat lebih mengembangkan ekonominya dan dapat menjadi jembatan bagi penyaluran barang-barang dari kawasan Indonesia bagian timur ke seluruh kawasan

Indonesia. Pemerintah tentunya serius untuk menjadikan pelabuhan sebagai salah satu pelabuhan penting di Indonesia dikarenakan lokasinya yang strategis sehingga dapat dijangkau oleh berbagai kapal asing dari berbagai belahan dunia. Walaupun tentu ada masalah yang harus dihadapi oleh pelabuhan ini seperti masih terdapat beberapa infrakstruktur yang dibutuhkan oleh pelabuhan untuk mengawasi arus lalu lintas kapal. Oleh karena itu dibutuhkannya kerja sama dengan pemerintah, beberapa perusahaan menyangkut logistik, dan juga masyarakat sekitar untuk terus mengoptimalkan pelabuhan ini agar dapat membantu membangun perekonomian di kawasan Indonesia Timur agar setara dengan kawasan-kawasan lain di Indonesia.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam penulisan jurnal ini yang berjudul “Potensi dan Tantangan pelabuhan Makassar New Port terhadap peningkatan perdagangan di kota Makassar”, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Yang terhormat Ibu Seniwati, selaku dosen pembimbing dalam pembuatan jurnal ini.

DAFTAR REFERENSI

- Amaranggana, L. P. (2024, February 22). *Kompas*. Retrieved October 29, 2024, from Profil Makassar New Port, Pelabuhan Terbesar Kedua di Indonesia yang Diresmikan Jokowi Hari Ini: <https://www.kompas.com/tren/read/2024/02/22/170000865/profil-makassar-new-port-pelabuhan-terbesar-kedua-di-indonesia-yang>
- Amenan, A. (2023, July 13). *Progres 73,03%, Proyek Jalan Tol ke Makassar New Port Terus Dikebut*. Retrieved November 9, 2024, from Investor ID: <https://investor.id/business/334974/progres-7303-proyek-jalan-tol-ke-makassar-new-port-terus-dikebut>
- Arsyad, A. K. (2024). Pengaruh Faktor Pengetahuan Sumber Daya Manusia, Peralatan, Teknologi Informasi Dan Sistem Prosedur Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Di Makassar New Port. *JUTRANIS*, 1-2.
- Cormar McGrath, P. J. (2019). Twelve Tips for Conducting Qualitative Research. *Medical Teacher*, 1001-1006
- Debby Duakajui, A. R. (2021). Formulasi Strategi Makassar New Port Dan Pelabuhan Bitung Sebagai International Hub Port. *Jurnal Bisnis Manajemen Dan Informatika*, 80-91.
- Dhanya, D. (2024, February 25). *Syarat Makassar New Port jadi Pelabuhan Internasional, Perbaiki Akses Jalan dan Jangkau Hinterland*. Retrieved November 9, 2024, from Tempo: <https://www.tempo.co/ekonomi/syarat-makassar-new-port-jadi-pelabuhan-internasional-perbaiki-akses-jalan-dan-jangkau-hinterland-83687>
- Emedia DPR RI. (2024, July 5). *Pembangunan Makassar New Port Harus Bisa Tingkatkan Kualitas Kehidupan Masyarakat Setempat*. Retrieved October 29, 2024, from Emedia DPR RI Web Site: <https://emedia.dpr.go.id/2024/07/05/pembangunan-makassar-new-port-harus-bisa-tingkatkan-kualitas-kehidupan-masyarakat-setempat/>

- Harsono, N. H., Syafri, & Jufriadi. (2020). Pengaruh Pembangunan Makassar New Port Terhadap Sosial Ekonomi Ditinjau Dari Pespektif Masyarakat. *Journal Of Urban Planning Studies*, 042-049.
- Indrawati, A. N. (2019). Penerapan Prinsip Politik Luar Negeri Indonesia Melalui Diplomasi Maritim. *International Relations Journal*.
- Ira Meilani Sipahutar, R. S. (2024). Analisis Teori-Teori Dan Ruang Lingkup Ekonomi Politik Internasional. *Jurnal Penelitian dan Pengabdian Masyarakat indonesia*.
- Kassa, N. N. (2024, February 22). *Makassar New Port Diproyeksi Meningkatkan Daya Saing Produk Indonesia Timur*. Retrieved November 9, 2024, from Sulawesi Bisnis: <https://sulawesi.bisnis.com/read/20240222/540/1743339/makassar-new-port-diprojektikan-meningkatkan-daya-saing-produk-indonesia-timur>
- Khairunisa, S. (2024, March 5). *Makassar New Port: Gerbang Logistik Timur dan Dampaknya terhadap Perempuan Pesisir*. Retrieved October 29, 2024, from green network: <https://greennetwork.id/unggulan/makassar-new-port-gerbang-logistik-timur-dan-dampaknya-terhadap-perempuan-pesisir/>
- Lestari, E. (2021). The Impact of the Development of Makassar New Port (MNP) In Supporting Sea Tolls. *Linguistics and Culture Review*, 1265-1275.
- Logistiknews. (2024, June 6). *Pelayaran Global, Mulai Jajaki Makassar New Port*. Retrieved October 30, 2024, from Logistiknews.id: <https://www.logistiknews.id/2024/06/06/pelayaran-global-mulai-jajaki-makassar-new-port/>
- Mimbarmaritim. (2024, January 5). *Pelindo Turut Membangun Indonesia Timur Melalui Makassar New Port*. Retrieved October 29, 2024, from Mimbar Maritim: <https://mimbarmaritim.com/2024/01/05/pelindo-turut-membangun-indonesia-timur-melalui-makassar-new-port/>
- Nisa, A. C. (2020). Diplomasi Maritim Indonesia Dalam Indian Ocean Rim Association (IORA). *Journal of Government Science*, 57-58.
- Nizar, M. (2019). *Ekonomi Politik Internasional: Perspektif Historis dan aktor*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu.
- Pelindo. (2024, February 22). *Erick Thohir: Makassar New Port, Pelabuhan Hub Terbesar Di Indonesia timur*. Retrieved October 9, 2024, from Pelindo.co.id: <https://www.pelindo.co.id/media/570/erick-thohir-makassar-new-port-pelabuhan-hub-terbesar-di-indonesia-timur>
- Peni Hanggarini, M. A. (2022). Budaya Maritim dan Diplomasi Maritim untuk Kepentingan Nasional. *Indonesian Perspective*.
- Serlika Aprita, R. A. (2020). *Hukum Perdagangan Internasional*. PT Rajagrafindo Persada.
- Tamrin, A. (2024, March 1). *PLN Suplai Listrik MNP Makassar Berbasis Hemat Biaya-Ramah Lingkungan*. Retrieved November 4, 2024, from detikSulsel: <https://www.detik.com/sulsel/makassar/d-7219800/pln-suplai-listrik-mnp-makassar-berbasis-hemat-biaya-ramah-lingkungan>