

**KERJASAMA PT PELINDO I INDONESIA DENGAN PORT OF ROTTERDAM
BELANDA DALAM PENGEMBANGAN
PELABUHAN KUALA TANJUNG**

By:

Ajeng Setry Kinanti
(ajeng13hiur@gmail.com)

Supervisor: Faisyal Rani, S.IP. MA

***Bibliography: 9 Journal and/or Research Paper, 7 Books, 7 Official Publication, 5
Website, 7 Online Media.***

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional – Konsentrasi Ekonomi Politik Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau
Kampus Bina Widya, Jl. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293
Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

Indonesia is an archipelagic state composed of 1/3 of the land region and 2/3 oceans region. Indonesia has realized that it is an opportunity for Indonesia to improve its state's economy through the realization of Indonesia as a maritime axis of the world. On October 13, 2014, Indonesia represented by PT Pelindo I and Netherland represented by Port of Rotterdam signed a cooperation agreement in developing port Kuala Tanjung to become an International Hub Port. On August 25, 2015, Indonesia signed a follow-up cooperation. And on November 23, 2016, Indonesia signed a cooperation agreement and formed a joint venture in developing Port Kuala Tanjung to become International Hub Port.

This research uses a neo-liberalism perspective which is supported by the international cooperation theory and foreign direct investment concept. This study also used a nation-state analysis level with a research focus on the factors that caused Indonesia in collaboration with Netherland in developing Kuala Tanjung Port, and all of data, arguments, fact in this research afterwards using a qualitative explanation method.

This research then formulates answer of the research question related to the factors which influence cooperation Indonesia-Netherland in developing port of Kuala Tanjung. There are five important points that led to the cooperation, first, Global shipping condition, second, Indonesia's vision to be world maritime axis, third, Inadequate maritime infrastructures of Indonesia, fourth, the potency of Kuala Tanjung Port to become International Hub Port, and Indonesia's interest for information and technology transfer, foreign direct investment and strategic partnership.

Keywords: Cooperation, Foreign Direct Investment (FDI), Hub Port International, Joint Venture, Visi Poros Maritim Dunia.

PENDAHULUAN

Penelitian ini akan mengkaji Kerjasama Bilateral Indonesia dengan Belanda di Bidang Kemaritiman yang ditinjau dari perspektif Ekonomi Politik Internasional.

Indonesia memiliki keunggulan berdasarkan potensi wilayah yang berasal dari laut, yakni memiliki laut yang sangat luas dengan garis pantai terpanjang di dunia sehingga menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Kesadaran bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan menyebabkan terjadinya reorientasi kebijakan yang lebih mengarah pada pengembangan potensi sumber daya maritim nasional.

Dalam pertemuan *East Asia Summit* ke-9 di Myanmar, Presiden RI Joko Widodo mencanangkan agenda pembangunan Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan lima pilar utama. Kelima pilar tersebut adalah: 1) Membangun kembali budaya maritim Indonesia; 2) Menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; 3) Pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim; 4) Diplomasi maritim dengan bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut; dan 5) Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Berdasarkan *The Global Competitiveness Report* 2013/2014 yang dibuat oleh *World Economic Forum* (WEF), peringkat infrastruktur dan konektivitas Indonesia menempati peringkat ke-61 dari 148 negara. Sedangkan negara lain seperti Singapura

menempati tempat ke-2 dunia, Malaysia ke-29, Thailand ke-47, Brunei Darussalam ke-58, dan Indonesia berada pada peringkat ke-61 dunia. Kemudian satu tahun berselang, data WEF 2014/2015 menyebutkan peringkat Infrastruktur dan konektivitas Indonesia meningkat dari peringkat ke-61 menjadi peringkat ke-56 dunia. Berdasarkan laporan tersebut, ketersediaan infrastruktur pelabuhan di Indonesia masih dianggap kurang. Hal ini menjadi salah satu penyebab tingginya biaya logistik nasional jika dibandingkan dengan negara-negara lain. Arus barang ekspor dan impor maupun antarpulau menjadi terhambat dan biaya logistik semakin membengkak.

Pada periode pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla, direncanakan akan ditingkatkan kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan *feeder*. Pelabuhan yang menjadi hub tol laut terdiri dari pelabuhan Belawan/ Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Bitung. Untuk mencapai nawacita pembangunan tersebut, Indonesia memerlukan suntikan dana yang besar. Maka, investasi merupakan salah satu pilihan. Selain itu, dalam membangun infrastruktur maritim yang dapat bersaing dengan negara lain, Indonesia juga memerlukan adanya bantuan dari negara lain dalam hal transfer teknologi dan juga dalam manajemen pengelolaan pelabuhan.

Pelindo I mengajak Port of Rotterdam Authority dalam proyek pengembangan pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara. Penandatanganan kerja sama dilakukan di Kantor Pusat Pelindo 1 pada 27 Agustus 2015. Proses penandatanganan dilakukan oleh Direktur Utama Pelindo I Bambang

Eka Cahyana dengan CEO Port of Rotterdam, Allard Castelein. Pelindo I sebelumnya juga telah menandatangani nota kesepahaman mengenai kerja sama dalam proyek pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung (*Port Management Services Agreement/PMSA I*), pada 13 Oktober 2014 di Belanda. Dari hasil model analisa pelabuhan, Port Of Rotterdam Authority telah melakukan analisis dengan melakukan penilaian, terhadap karakteristik pelabuhan, mengidentifikasi peluang bisnis, strategi pengembangan, potensi pasar dan merekomendasikan metode dalam pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung. Penandatanganan perjanjian tersebut guna mendukung program tol laut yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo. Melalui proyek ini, dapat memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi khususnya pertumbuhan ekonomi regional.

Pelabuhan Kuala Tanjung akan dikembangkan dalam 4 tahap, yaitu tahap I Pengembangan Terminal Multipurpose Kuala Tanjung yang disiapkan dengan kapasitas 500 ribu TEUs, tahap II Pengembangan Kawasan Industri 3000 Ha (2016-2018), tahap III Pengembangan Dedicated/Hub Port (2017-2019) dan Tahap IV pengembangan kawasan industri terintegrasi (2021-2023).

Dalam penelitian ini, penulis akan mengungkapkan fenomena dari objek yang penulis teliti yaitu mengenai kerjasama PT Pelindo I dengan Port of Rotterdam Authority dalam pengembangan pelabuhan kuala tanjung.

PEMBAHASAN

Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia karena memiliki laut

yang luas dan jumlah pulau yang sangat banyak. Panjang pantai Indonesia mencapai 95.181 km² dengan luas wilayah laut 5,4 juta km², mendominasi total luas teritorial sebesar 7,1 juta km². Letak wilayah Indonesia berada di antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Indonesia juga memiliki empat Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan beberapa *choke points* yang strategis bagi kepentingan global, seperti di Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makasar. Sementara bila didasarkan pada letak geografis Indonesia sangat strategis dalam kawasan regional Asia Tenggara, salah satu negara potensial di dunia. Pada Sidang Paripurna DPR RI tanggal 29 September 2014 lalu, RUU Kelautan telah disahkan menjadi UU Kelautan. Hal tersebut merupakan langkah maju bangsa Indonesia sekaligus menandai dimulainya kebangkitan Indonesia sebagai bangsa bahari yang kini tengah bercita-cita menjadi Negara Maritim. UU Kelautan akan menjadi payung hukum untuk mengatur pemanfaatan laut Indonesia secara komprehensif dan terintegrasi.

Potensi sumberdaya maritim cukup besar dan tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Dari perikanan, termasuk perikanan tangkap, budidaya, dan pengolahan sebesar US\$ 47 miliar per tahun. Sedangkan dari pariwisata bahari mencapai US\$ 29 miliar per tahun. Dari energi terbarukan sebesar US\$ 80 miliar per tahun yang terdiri dari energi arus laut, pasang surut, gelombang, biofuel alga, panas laut. Sementara Biofarmasetika laut sebesar US\$ 330 miliar per tahun. Dengan melimpahnya keanekaragaman hayati laut indonesia, dapat digunakan untuk pengembangan industri bioteknologi bahan pangan, obat-

obatan, kosmetika dan bioremediasi. Sedangkan dari sektor transportasi laut ada potensi US\$ 90 miliar per tahun. Sementara minyak bumi dan gas *offshore* senilai US\$ 68 miliar. Sebanyak 70% dari produksi minyak dan gas bumi berasal dari pesisir, dengan 40 dari 60 cekungan potensial mengandung migas terdapat di lepas pantai, 14 di pesisir dan hanya 6 di daratan. Hasil *seabed mineral* mencapai US\$ 256 miliar per tahun, sektor industri dan jasa maritim mencapai US\$ 72 miliar per tahun dan garam mencapai US\$ 28 miliar per tahun. Sebenarnya nilai tersebut dapat jauh lebih meningkat, mengingat betapa kayanya lautan Indonesia. Minimnya keberpihakan kepada sektor maritim (*maritime policy*) salah satunya menyebabkan masih kurang optimalnya manfaat kelautan Indonesia yang sejatinya menjadi sumber devisa negara, hal lainnya adalah pelabuhan dalam negeri belum menjadi *international hub port*, ZEE yang masih terlantar, penamaan dan pengembangan pulau-pulau kecil, terutama di wilayah perbatasan negara tidak kunjung tuntas, serta makin maraknya praktik *illegal fishing, illegal drug trafficking, trafficking*, kejahatan trans-nasional dimana semakin meningkatnya penyelundupan di perairan Indonesia, dan berbagai macam permasalahan lainnya.

Paradigma pembangunan kita umumnya masih memusatkan perhatiannya untuk mengalokasikan sumberdaya pembangunan yang ada kepada sektor-sektor atau wilayah-wilayah yang berpotensi besar dalam menyumbang pada pertumbuhan ekonomi, yang pada umumnya berlokasi di kawasan darat. Dimana paradigma yang terus berlangsung sampai saat ini oleh para pengambil kebijakan di tingkat pusat dan daerah lebih berorientasi ke

darat daripada sektor laut. Sudah saatnya bangsa kita merubah cara pandang pembangunan dari pembangunan yang semata berbasis daratan (*Land based development*) menjadi lebih berorientasi kepada pembangunan berbasis kelautan (*Ocean based development*), mengingat negara kita adalah negara kepulauan yang sudah diakui dunia dan terakomodasi dalam UUD 1945 pasal 25A. Oleh sebab itu, orientasi pembangunan yang lebih memperhatikan wilayah daratan perlu diubah mengingat laut merupakan sumber penghidupan di masa depan. Paradigma pembangunan di sektor kelautan yang menyimpan kekayaan alam yang luar biasa menjadi pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk mengembalikan kejayaan bangsa ini sebagai negara maritim.

Konsep Tol Laut

Visi presiden untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia segera diterjemahkan oleh Kementerian melalui beragam program kemaritiman. Untuk memberikan acuan penyusunan program dan kebijakan di bidang kemaritiman, pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16/2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Implementasi Tol Laut perlu mempertimbangkan dan mengoptimalkan keberadaan armada angkutan laut Indonesia.

Faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya kerjasama PT Pelindo I dengan *Port of Rotterdam* dalam Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung, yaitu:

1. Kondisi Pelayaran Global

Indonesia sebagai negara maritim memiliki potensi ruang laut yang dilalui rute pelayaran internasional dengan tingkat densitas tinggi. Secara geografis letak wilayah Indonesia berada pada

posisi silang sehingga menyebabkan Selat Malaka menjadi rute perdagangan dengan intensitas yang padat dan sangat strategis, khususnya di kawasan Asia Pasifik. Di samping itu, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan nilai GDP dan populasi terbesar di ASEAN.

2. Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Indonesia

Cita-cita poros maritim dunia menjadi visi utama yang diusung untuk periode lima tahun pemerintahan presiden ke tujuh Indonesia, Joko Widodo. Indonesia merupakan negara yang memiliki luas laut yang cukup luas dan ribuan pulau-pulau sehingga menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia berada pada posisi silang yang sangat strategis, yaitu diantara Samudera Hindia dan Pasifik serta diantara Benua Asia dan Australia. Keuntungan tersebut menjadi modal dasar keinginan pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia. Visi tersebut disampaikan pada KTT EAS ke-9 di Myanmar tanggal 13 November 2014.

Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam pemerintahan Presiden Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sebuah transformasi besar sedang terjadi di abad ke-21 ini. Pusat

gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Momentum ini, akan sangat baik dalam menunjang cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antar pulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antarpulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antar pulau di Indonesia.

Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia mengingat Indonesia berada di daerah equator, antara dua benua Asia dan Australia, antara dua samudera Pasifik dan Hindia, serta negara-negara Asia Tenggara. Untuk dapat menjadi poros maritim dunia maka sistem pelabuhan di Indonesia harus dimodernisasi sesuai dengan standar internasional sehingga pelayanan dan akses di seluruh pelabuhan harus mengikuti prosedur internasional.

3. Infrastruktur Maritim Indonesia yang belum memadai

Konsep Tol Laut merupakan konsep yang digunakan oleh Pemerintahan Jokowi dalam upaya mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia. Terdapat 5 (lima) elemen dalam mengidentifikasi konsep tol laut, salah satunya adalah pelabuhan yang handal. Pelabuhan yang handal yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- Pembangunan pelabuhan Internasional yang berkapasitas besar dan modern untuk ekspor berbagai komoditas dan berfungsi juga sebagai International Seaport-Hub.
- Peningkatan draft pelabuhan Hub min -12m.
- Peningkatan draft pelabuhan feeder min -7m.

- Peningkatan fasilitas pelabuhan utama (hub dan feeder tol laut).
- Penyediaan peralatan pelabuhan utama (hub dan feeder tol laut).
- Revitalisasi pelabuhan pelayaran rakyat di Indonesia.

Salah satu hambatan perkembangan potensi pelabuhan Indonesia adalah Indonesia belum memiliki *International Hub Port* (Pelabuhan Hub Internasional). Pelabuhan Hub Internasional adalah pelabuhan utama primer yang berfungsi melayani kegiatan dan alih muatan angkutan laut nasional dan internasional dalam jumlah besar dan jangkauan pelayanan yang sangat luas serta merupakan simpul dalam jaringan transportasi laut internasional. oleh seluruh pelabuhan Indonesia. Indonesia tidak memiliki industri mesin *crane* dan kontainer sehingga untuk mengoperasikan *crane*, pelabuhan Indonesia harus menyewa atau melakukan *leasing*. Kondisi lemahnya infrastruktur pelabuhan Indonesia dan kecilnya skala ekonomi pemain jasa pelayaran domestik merupakan dua sisi dari mata uang permasalahan yang sama. Mayoritas pelabuhan domestik dangkal sehingga hanya dapat dilayani oleh kapal-kapal berukuran kecil. Sementara batas kapal kontainer yang dapat dilayani adalah 5.000 TEUs. Sebagai perbandingan pelabuhan di negara tetangga, Malaysia dan Singapura sudah dapat menampung kapal dengan ukuran sampai 18.000 TEUs. Kapal yang kecil menyebabkan pengiriman barang menjadi tidak efisien dengan biaya transportasi yang lebih mahal. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memerlukan sektor pelabuhan untuk mendukung perekonomian nasional.

4. Potensi Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung menjadi Pelabuhan Hub Internasional

Pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung merupakan kunci untuk memperluas sektor logistik nasional karena letak strategisnya yaitu berada di jalur pelayaran internasional (Selat Malaka) yang berhadapan langsung dengan Malaysia dan Singapura. Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai International Hub Port telah dicanangkan pemerintah dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang menjadi bagian dari *Master Plan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)*. Dalam konsep sislognas tersebut, jalur distribusi logistik Indonesia terbagi menjadi dua wilayah, yakni wilayah dalam dan wilayah luar. Untuk wilayah dalam hanya boleh dilalui kapal-kapal niaga berbendera Indonesia sebagaimana implementasi asas *Cabotage*. Sedangkan untuk wilayah depan, pintu masuk perdagangan internasional hanya terbuka di dua tempat, yakni Pelabuhan Kuala Tanjung untuk wilayah Barat dan Pelabuhan Bitung untuk wilayah Timur.

Potensi Hinterland Kuala Tanjung juga dinilai sangat menjanjikan. Kuala Tanjung memiliki lokasi kedalaman alami -14 m LWS pada jarak 2,7 km dari pantai, Pelabuhan Kuala Tanjung tidak memerlukan pengerukan. Perairan sekitar Pelabuhan terbuka langsung dengan Selat Malaka. Pelabuhan Kuala Tanjung terletak di Pantai Timur Provinsi Sumatera Utara. Secara administratif berada di Kabupaten Batu Bara. Lokasi Pelabuhan terletak 120 km sebelah tenggara Kota Medan. Posisi Geografis terletak pada 03 – 22'-15" LU dan 99 - 27'-57" BT. Kecepatan arus maksimum 1,5 knot dengan arah 135 derajat pada

waktu air pasang dan 315 derajat pada waktu air surut. Suhu udara di sekitar daerah pelabuhan berkisar antara 260 C-290 C. Curah Hujan rata-rata 41.544 mm per tahun dengan rata-rata 111 hari hujan per tahun. Keadaan iklim memiliki curah hujan cukup tinggi sehingga membuat keadaan tanah subur di wilayah *hinterland* yang berpotensi sebagai daerah pertanian dan perkebunan. Menurut klasifikasi Smith Fergusson dan Oldeman, Kabupaten Batu Bara termasuk kategori tipe iklim B (basah) dan Iklim E1. Jarak penglihatan mendatar di perairan ini umumnya baik, dapat mencapai lebih dari 10 km, kecuali pada waktu hujan dan berkabut, penglihatan hanya mencapai jarak kurang dari 5 km. Tekanan udara rata-rata di kawasan pelabuhan ini berkisar antara 1008 mb-1012 mb.

Kondisi *hinterland* Pelabuhan Kuala Tanjung sangat menunjang di mana banyak terdapat perusahaan-perusahaan skala besar seperti PT Indonesia Asahan Aluminium dan PT Multimas Nabati Asahan serta perusahaan industri lainnya. Potensi *hinterland* yang paling dominan adalah produk Kelapa Sawit atau CPO dan turunannya serta ingot dan angkutan peti kemas, sehingga Pelabuhan Kuala Tanjung dapat menjadi pelabuhan alternatif selain Pelabuhan Belawan untuk pengiriman hasil industri yang berada di Kabupaten Batubara dan sekitarnya ke seluruh Indonesia maupun ekspor. PT Pelindo I dan PT Kereta Api Indonesia (KAI) juga telah melaksanakan pengembangan bersama dengan pembangunan jalur Kereta Api dari kawasan Industri Sei Mangkei ke Pelabuhan Kuala Tanjung. Dengan adanya kerja sama dan rencana pembangunan jalur kereta api dan pembangunan dermaga

beserta *trestle* tersebut, diharapkan Pelabuhan Kuala Tanjung dapat menjadi salah satu Pelabuhan andalan di wilayah Indonesia Bagian Barat yang mampu memberi nilai tambah bagi pertumbuhan ekonomi secara signifikan.

5. Kebutuhan transfer informasi dan teknologi, Investasi dan *Strategic Partneship*

Dalam rangka untuk mengakselerasi percepatan pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung, PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) atau Pelindo I menandatangani Nota Kesepahaman (*Memorandum of Understanding/MoU*) dan sekaligus Perjanjian Kerjasama dengan Port of Rotterdam Authority tentang '*Port Management Services In Developing Port Of Kuala Tanjung*' pada 13 Oktober 2014 di Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) untuk Kerajaan Belanda di Den Haag, Belanda. Penandatanganan dilakukan oleh Direktur Utama Pelindo I, Bambang Eka Cahyana dan Roger Clasquin, Direktur Port Of Rotterdam International serta disaksikan oleh Duta Besar RI untuk Kerajaan Belanda, Ibu Retno Marsudi dan *Director General for Foreign Economic Relations, Ministry of Foreign Affairs* Kerajaan Belanda, Mr. Simon Smits.

Kerjasama ini merupakan wujud keseriusan dari Pelindo I dalam mempercepat pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung sebagai upaya mewujudkan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai *International Hub Port* Indonesia di bagian barat dan sebagai bagian dari upaya mendukung program Pemerintah kedepannya yang salah satunya adalah program 'Tol Laut' yang berfokus pada pengembangan nasional jaringan maritim, dengan peningkatan kapasitas infrastruktur Pelabuhan yang bertujuan untuk membuat layanan logistik yang

efisien dan kompetitif sehingga menghasilkan peningkatan daya saing nasional. Perjanjian kerjasama ini merupakan momen yang tidak hanya berupa peningkatan kerjasama bisnis antara perusahaan, tetapi juga upaya bersama dari Pemerintah kedua pihak dalam memperkuat kerjasama dibidang pengembangan Pelabuhan.

Proyek pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung adalah program yang sangat penting bagi Pelindo I, oleh karena itulah Pelindo I memilih pelabuhan Rotterdam sebagai mitra, yang telah memiliki pengalaman yang panjang dalam mengembangkan dan mengelola pelabuhan kelas dunia untuk membantu pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung. Port of Rotterdam merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Eropa. Untuk itu, pemilihan perusahaan ini untuk menjadi konsultan pembangunan pelabuhan Indonesia merupakan hal yang tepat. Selain itu, Port of Rotterdam diklaim lebih unggul dibandingkan pengembang pelabuhan pada umumnya. Port of Rotterdam juga memiliki kemampuan mengundang *tenant-tenant* yang telah bekerjasama dengannya. Kerjasama ini bertujuan untuk mendorong efisiensi bisnis terutama dalam bidang pelabuhan. Kesempatan mengembangkan bisnis di Kuala Tanjung sangat fantastis. Bersama dengan Pelindo I, Port of Rotterdam akan mengembangkan pelabuhan dengan fasilitas kelas dunia, yang ramah lingkungan serta bisnis yang berkelanjutan. Kerjasama ini merupakan wujud komitmen Pelindo I dalam mengakselerasi pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung menjadi hubungan Port di Indonesia bagian Barat, dan juga untuk mendukung program pemerintah dalam mewujudkan Program Tol Laut.

KESIMPULAN

Sebagai Negara Kepulauan terbesar di dunia yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan, sosial-budaya, hukum dan keamanan. Meskipun demikian, selama ini sektor tersebut masih kurang mendapat perhatian serius bila dibandingkan dengan sektor daratan. Namun, kesadaran untuk kembali memanfaatkan dan mengoptimalkan potensi kelautan Indonesia dengan segala kekayaan alam yang melimpah dan ditunjang dengan letak geografis yang strategis kembali muncul pada tahun 2014 menyebabkan terjadinya reorientasi kebijakan yang lebih mengarah pada pengembangan potensi sumber daya maritim nasional.

Dalam pertemuan *East Asia Summit* ke-9 di Myanmar, Presiden RI Joko Widodo mencanangkan agenda pembangunan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dalam langkah mengimplementasikan visi Poros Maritim Dunia, percepatan pembangunan kelautan merupakan keniscayaan yang harus diupayakan dalam kerangka menyejahterakan seluruh rakyat Indonesia. Peran, potensi, dan peluang Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia perlu dirumuskan secara jelas. Unsur-unsur kemaritiman yang sangat luas, membutuhkan adanya diferensiasi, pemilihan terhadap aspek mana yang akan menjadi fokus untuk digarap.

Pada periode pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla, direncanakan akan ditingkatkan kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan *feeder*. Pelabuhan yang menjadi hub tol laut terdiri dari pelabuhan Belawan/

Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Bitung. Untuk mencapai nawacita pembangunan tersebut, Indonesia memerlukan suntikan dana yang besar. Maka, investasi merupakan salah satu pilihan. Selain itu, dalam membangun infrastruktur maritim yang dapat bersaing dengan negara lain, Indonesia juga memerlukan adanya bantuan dari negara lain dalam hal transfer teknologi dan juga dalam manajemen pengelolaan pelabuhan.

Pelabuhan Kuala Tanjung menggunakan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Hal ini dilakukan untuk mendukung keberadaan tol laut dengan membentuk Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Skema KPBU dibutuhkan untuk mengisi kekurangan APBN. Untuk memenuhi ekspektasi dan target sebagai pelabuhan hub internasional, PT Pelindo I melakukan kerjasama dengan Port of Rotterdam. Ada banyak faktor yang mendasari hingga terbentuknya kerjasama tersebut.

Dalam implementasi proyek pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung tidak terlepas dari berbagai macam kendala sehingga menyebabkan terhambatnya perwujudan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan Hub Internasional.

Perjanjian kerjasama proyek pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung sangat penting bagi Pelindo 1, yang pertama untuk mendukung Program Tol Laut yang dicanangkan oleh Presiden RI, Joko Widodo, yang kedua proyek ini ditujukan untuk mewujudkan *hub port* di Indonesia bagian barat yang akan meningkatkan kinerja logistik dan daya saing di Indonesia, dan terakhir, melalui proyek ini, dapat memberikan kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi khususnya

pertumbuhan ekonomi regional, dimana proyek ini dikembangkan. Proyek ini akan menciptakan banyak lapangan kerja dan menyerap tenaga kerja sehingga tidak hanya mendorong pertumbuhan ekonomi lokal maupun nasional, namun juga mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi besar untuk menjadi negara poros maritim dunia, sebagaimana menjadi arah pembangunan sektor ekonomi maritim Indonesia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antarpulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut, serta fokus pada keamanan maritim. Visi Poros Maritim Dunia memiliki makna yang luas, tidak hanya sekedar sebagai poros tetapi mengisyaratkan bahwa Indonesia memiliki peran dan pengaruh terhadap lingkungan global.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal:

Dewan Kelautan Indonesia. 2012. *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia.

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. *Buku I Agenda Pembangunan Nasional: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Jakarta: Bappenas.

M.Saeri, 2012, *Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik*, Jurnal Transnasional, Vol. 3, No. 2.

Pusat Data, Statistik, dan Informasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2011. *Statistik Kelautan & Perikanan*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Syarifudin Tippe, dkk. 2015. Peta Potensi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. Jakarta: Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia.

Buku:

Jemadu, Aleksius. 2007. *Politik Global dalam Teori dan Politik*. Jakarta: Graha Ilmu..

Moelino, Anton M.. 1988. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Suyanto, Bagong. 2011. “*Metode Penelitian Sosial*”, Berbagai Alternatif Pendekatan. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.

Holsti, K.J.. 1988. *Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisa*. Jilid II. Terjemahan M. Tahrir Azhari. Jakarta: Erlangga.

Kamaluddin, Laode M.. 2002. *Pembangunan Ekonomi Maritim di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Mas' oed, Mochtar. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LPJES.

Keohane, Robert O. dan Joseph S. Nye. 1977. *Power and interdependence:*

World Politics in Transition. Boston: Brown and Company.

PDF:

Masagus M. Ridhwan, dkk. 2016. Analisis Neraca Jasa: Studi Kasus Industri Transportasi Maritim. Bank Indonesia. *Working Paper*.

Bambang Prihartono. Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.

Analysis Report of Kuala Tanjung. 2015. PT Pelindo I.

Annual Report 2016. PT Pelindo I.

Situs Resmi:

Bumikan Visi Indonesia Poros Maritim Dunia, Kemenko Kemaritiman Gelar Rakornas. <https://polkam.go.id/bumikan-visi-indonesia-poros-maritim-dunia-kemenko-kemaritiman-gelar-rakornas/>. Diakses pada 03 Desember 2017.

Kembangkan Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelindo I Gandeng Port of Rotterdam. <http://bumn.go.id/pelindo1/berita/0-Kembangkan-Pelabuhan-Kuala-Tanjung--Pelindo-I-Gandeng-Port-Of-Rotterdam>. Diakses pada 25 Januari 2018.

Membangun Kelautan Untuk Mengembalikan Kejayaan Sebagai Negara Maritim. <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver2/news/read/115/membangun-kelautan-untuk->

mengembalikan-kejayaan-sebagai-negara-maritim.html. Diakses pada 25 Januari 2018.

Pelindo I Ajak Port of Rotterdam Kembangkan Pelabuhan Kuala Tanjung.
<http://bumn.go.id/pelindo1/berita/0-Pelindo-I-Ajak-Port-of-Rotterdam-Kembangkan-Pelabuhan-Kuala-Tanjung>. Diakses pada 02 Desember 2017.

Pemerintah Bangun Kerjasama Maritim dengan Belanda.
<https://maritim.go.id/pemerintah-bangun-kerjasama-maritim-dengan-belanda/>. Diakses pada tanggal 11 Oktober 2017.

Pengertian FDI.
<https://sbm.binus.ac.id/2016/11/15/pengertian-fdi/>. Diakses pada 03 Desember 2017.

Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia Sebagai Poros Maritim.
https://www.bappenas.go.id/files/8514/6217/9185/Ringkasan_Laporan_Akhir_Poros_Maritim_Final_31032016.pdf. Diakses pada tanggal 11 Oktober 2017.

Media Online:

Belanda Dukung Visi RI Menjadi Poros Maritim Dunia.
<https://economy.okezone.com/read/2016/04/23/320/1370685/belanda-dukung-visi-ri-menjadi-poros-maritim-dunia>. Diakses pada tanggal 11 Oktober 2017.

Era Baru Kejayaan Maritim di Indonesia.
<http://marintecindonesia.com/era-baru-kejayaan-maritim-di-indonesia/>. Diakses pada 02 Desember 2017.

Ini Sektor Prioritas Pemasaran Investasi RI di Belanda.
<https://ekbis.sindonews.com/read/1101569/34/ini-sektor-prioritas-pemasaran-investasi-ri-di-belanda-1460789846>. Diakses pada tanggal 11 Oktober 2017.

Kemenhub Ultimatum Port of Rotterdam segera Bangun Kuala Tanjung.
<http://industri.bisnis.com/read/20170411/98/644583/kemenhub-ultimatum-port-of-rotterdam-segera-bangun-kuala-tanjung>. Diakses pada 02 Desember 2017.

Menhub Diminta Batalkan Pengalihan Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung.
<http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/17/01/25/okcc98280-menhub-diminta-batalkan-pengalihan-pelabuhan-hub-internasional-kuala-tanjung>. Diakses pada 30 Januari 2018.

Pelindo I Gandeng Port of Rotterdam Kembangkan Pelabuhan Kuala Tanjung.
<http://translogtoday.com/2015/08/28/pelindo-i-gandeng-port-of-rotterdam-kembangkan-pelabuhan-kuala-tanjung>. Diakses pada 25 Januari 2018.

Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung Capai 92%.
<https://finance.detik.com/infrastruktur/3721509/pembangunan->

pelabuhan-kuala-tanjung-capai-92.
Diakses pada 03 Desember 2017.

Situs Website:

Apa Itu Pembangunan.
<https://id.scribd.com/document/354877124/Apa-Itu-Pembangunan>.
Diakses pada 03 Desember 2017.

Tri Achmadi. Tantangan Indonesia Sebagai Negara Maritim.
<http://supplychainindonesia.com/new/tantangan-indonesia-sebagai-negara-maritim/>. Diakses pada 25 Januari 2018.

Partnership Mewujudkan Pelabuhan Kelas Internasional.
<http://docplayer.info/31378839-Partnership-mewujudkan-pelabuhan-kelas-internasional-sustaining-skema-kpbu-24-pelabuhan-strategis-penunjang-tol-laut.html>. Diakses pada 03 Desember 2017.

Sri Rosita Lie. 2009. *Foreign Direct Investment (FDI)*.
<http://srirosita.blogspot.com/2009/11/foreign-direct-investment-fdi.html>. Diakses pada 30 November 2017.

Syarat Dua Perusahaan dalam Negeri Membuat *Joint Venture*.
<http://www.hukumonline.com/klini k/detail/cl784/syarat-dua-perusahaan-dalam-negeri-membuat-joint-venture>. Diakses pada 03 Desember 2017.