

KEPENTINGAN INDONESIA DALAM DUMAI-MELAKA ECONOMIC CORRIDOR MULTIMODA TRANSPORT PROJECT MELALUI KERJA SAMA IMT-GT

Oleh: Muftita Irza Anantha Simbolon

(muftitairza@gmail.com)

Pembimbing: Dr. Yusnarida Eka Nizmi, S.IP., M.Si

Bibliography : 12 Journals, 11 Books, 1 Thesis, 16 Official Prints , 22 Websites

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

Dumai is a border region closest to neighboring countries in mainland Asia which is separated by the Malacca Strait. The port infrastructure that will be built in Dumai and melaka will connect Indonesia with melaka and moreover with mainland Asia. Dumai port is also the port with the highest export value in Sumatra. This study aims to explain about the Interest of Indonesia in approving Dumai-Melaka Economic Corridor Multimoda Transport Project within IM-GT.

The research method used in this research is descriptive-qualitative which uses secondary data such as books, journals, reports, and the others sources. The theory used in this research is new regionalism with the level of analysis is the nation state.

The research shows the reasons of Indonesia approving te bulid infrastructure between Dumai and Melaka named Dumai-Melaka Economic Corridor Multimoda Transport Project within IM-GT due to several factors, both economic and political factors. The economic factor include the potential sectors of Dumai that will be developed by Indonesia. The political factor include the purpose of Indonesia to increase connectivity between Indonesia and Melaka in particular, and also with ASIA land.

Keywords : Interest, Connectivity, IM-GT, infrastructure, Transportation, newregionalism

Pendahuluan

Tulisan ini akan menjelaskan mengenai Kepentingan Indonesia dalam Dumai-Melaka *Economic Corridor Multimoda Transport Project* melalui Kerja Sama IMT-GT.

Fenomena globalisasi terjadi di segala aspek kehidupan manusia. Globalisasi meningkat drastis dalam kurun waktu 30 tahun terakhir dan terus berkembang hingga saat ini. Salah satu aspek kehidupan yang mendapat pengaruh globalisasi yang paling kuat adalah aspek ekonomi.¹ Interaksi Negara-Negara sekawasan menjadi suatu dinamika dalam globalisasi. Semua negara berusaha menghapus hambatan perdagangan terkait arus modal, barang, dan jasa. Mereka berusaha menghilangkan diskriminasi, menyatukan kebijakan terkait berbagai instrumen, seperti bea masuk, pajak, mata uang, undang undang, standarisasi dan lain lain.²

Berakhirnya Perang Dingin mengurangi ketegangan yang ada antara negara-negara Asia dan konsekuensinya membawa wilayah tersebut kedalam proses globalisasi dan meningkatnya integrasi vertikal. Kompetisi yang terjadi memangkas batasan-batasan nasional dan sektoral dan berkembang menjadi global. Bersamaan dengan kebijakan-kebijakan industrial domestik, negara-negara tersebut juga konsen mempromosikan

kesepakatan-kesepakatan regional dengan negara-negara tetangganya. Fenomena ini dikenal sebagai “*growth triangle*” dan “*economic corridor*” yang dapat bermanfaat sebagai mekanisme untuk menstimulasi dan bersinergi dengan ekonomi-ekonomi lokal yang ada.³

Globalisasi produksi dan percepatan integrasi ekonomi regional di Asia telah meningkatkan kepentingan strategis kerja sama sebagai sarana untuk meningkatkan upaya pembangunan nasional terutama di wilayah perbatasan. Salah satu kerja sama dalam bentuk *Growth Triangle* adalah kerja sama IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*). Kerja sama IMT-GT berdiri sejak Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) pertama di Langkawi, Malaysia, pada 20 Juli 1993.⁴ Tujuan umum kerjasamaini adalah untuk mempercepat transformasi ekonomi negara-negara anggota dan provinsi-provinsi di tiga negara anggota dengan memanfaatkan keunggulan komplementer dan keunggulan komparatif. Kerja sama ini mencakup 32 (tiga puluh dua) provinsi yang tersebar di tiga negara anggota, di Indonesia meliputi 10 (sepuluh) provinsi, yaitu Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera⁵ Barat, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Selatan,

¹David Dollar, *Globalization, Poverty and Inequality since 1980* (Cambridge: Polity, 2007), hlm. 73-103.

² Ferdiansyah dan Se Tin dan Anthonius, *Globalisasi Ekonomi, Integrasi Ekonomi Global, Dinamika Pasar Modal & Kebutuhan Standar Akuntansi Internasional*, Jurnal Akuntansi Vol.8 No.1 Mei 2016, hlm 119 – 120.

³Yusnarida Eka Nizmi dan Yanya Mochamad Yani, *Penerapan Konsep Cross Border Regions (CBRs) Dalam Kerja sama Ekonomi Sub-regional Indonesia-Malaysia-Singapura Growth Triangle (IMS-GT)*, Insignia Journal of International Relation Vol.5, No.1, April 2018, 31-45

⁴ Ibid.

⁵Asia Development Bank, *REGIONAL AND SUBREGIONAL PROGRAM LINKS*, Asia Development Bank, Philippines, 2013, hlm 4

Jambi, Bengkulu, Bangka-Belitung, dan Lampung; di Malaysia meliputi 8 negara bagian utara Semenanjung Malaysia yaitu Kedah, Kelantan, Melaka, Negeri Sembilan, Penang, Perak, Perlis, dan Selangor; dan 14 provinsi di Thailand selatan yaitu Krabi, Nakhon Si Thammarat, Narathiwat, Pattani, Phattalung, Satun, Songkhla, Trang, Yala, Chumphon, Ranong, Surat Thani, Phang Nga, dan Phuket.⁶

Gambar Wilayah Kerja Sma IMT- GT



Sumber : IMT-GT, *Implementation Blue Print* 2012 2016

Kerangka Teori

Untuk menjelaskan kepentingan Indonesia dalam Dumai-Melaka

⁶IMT-GT, *Implementation Blue Print* 2012 2016

Economic Corridor Multimoda Transport Project melalui kerja sama IMT-GT, penulis menggunakan tingkat analisa perilaku Negara Bangsa. Tingkat analisa ini mempunyai asumsi bahwa Hubungan Internasional pada dasarnya didominasi oleh perilaku negara-bangsa karena focus pada pembuatan keputusan tentang hubungan internasional, yaitu politik luar negeri, oleh suatu negara bangsa sebagai suatu kesatuan yang utuh. Asumsi merupakan semua pembuat keputusan berperilaku sama sehingga analisa harus ditekankan pada perilaku negara bangsa.

Dalam Penelitian ini, penulis menggunakan teori Regionalisme Baru sebagai dasar dari penelitian ini. Menurut Louis Fawcett terdapat beberapa faktor yang berpengaruh terhadap berkembangnya *Regionalisme Baru*, yaitu dengan berakhirnya Perang Dingin maka menciptakan kerja sama internasional dan menggalakkan kerja sama regional.⁷ Perubahan ekonomi yang terjadi pada pasca Perang Dingin telah menjadi penggerak bagi munculnya kekuatan-kekuatan ekonomi baru pada beberapa kawasan. Transformasi ekonomi di perbatasan-perbatasan sebagaimana adanya upaya umum untuk mengintegrasikan kembali ekonomi-ekonomi pasca sosialis masuk pada pasar dunia kapitalis. Kerjasama lintas batas adalah sebuah strategi yang menjanjikan untuk mengeksplorasi peluang-peluang dalam wilayah-wilayah perbatasan yang secara relatif tidak dapat disentuh oleh

⁷Louise Fawcett, *Regionalism from an Historical Perspective*, *Global Politics of Regionalism: The Theory and Practice*, by Marry Farrell, Bjorn Hettne, Luk Van Langenhove. (London: Pluto Press, 2005)

kapitalisme. Dalam kasus-kasus yang umum, inisiatif diambil oleh otoritas lokal dan regional dalam rangka mengupayakan terbentuknya jejaring dengan arena global atau untuk memobilisasi sumber daya-sumber daya yang ditawarkan oleh badan-badan supranasional dan internasional dalam rangka pertukaran kerjasama dengan pihak-pihak yang berlokasi di wilayah-wilayah yang berdekatan.⁸

Dilihat dari sisi tingkat regionalisme, Hettne melihat bahwa berdasar literatur yang berkembang pada masa pasca-Perang Dingin yang membagi tingkat regionalisme ke dalam dua jenis, yaitu *microregion* dan *macroregion*. *Macroregion* adalah regionalisme tingkat tinggi seperti *interregionalism* dan *transregionalism* yang berupa hubungan antar regionalisme. *Macroregion* dapat dilihat dari pembentukan *interregionalism* oleh negara-negara EU sebagai konsekuensi kebijakan EU untuk menciptakan dan menghubungkan berbagai kawasan sebagai *preferred counterparts* dalam sistem internasional.⁹

Microregion merupakan regionalisme tingkat rendah yang berupa kawasan subnasional. *Microregion* dapat dilihat dari *triangles* di Asia dengan menghubungkan sebagian dari provinsi-provinsi yang ada di Negara Indonesia, Malaysia dan Thailand yang saling berbatasan laut maupun darat yang

dibentuk untuk pendorong pembangunan ekonomi bagi masing-masing Negara. Joakim Öjendal menunjukkan bahwa strategi segitiga pertumbuhan telah dideskripsikan dalam banyak cara dalam literatur - misalnya, sebagai respons terhadap transformasi politik global, sebagai pelengkap integrasi ekonomi makroregional, seperti membuka jalan bagi makroregionalisme, dan sebagai sarana untuk mencapai integrasi regional sambil menghindari penciptaan birokrasi politik makroregional yang memakan waktu.¹⁰

Joakim Öjendal berpendapat bahwa Segitiga pertumbuhan merupakan salah satu bentuk paling penting dari *microregionalism* di Asia Tenggara, yang sering dianggap sebagai kekuatan pendorong pertumbuhan ekonomi.¹¹

Kerja sama IMT-GT merupakan salah satu bentuk *Growth Triangle* di Asia. Kerja sama ini berperan penting dalam mewujudkan sasaran dari Komunitas ASEAN, khususnya dalam menciptakan kesejahteraan di wilayah IMT-GT. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Darmin Nasution mengatakan IMT-GT tidak hanya sekedar sebagai kerja sama ekonomi tiga negara namun juga sebagai satu kawasan ekonomi terpadu. Semua komitmen dan kerja sama yang telah terjalin selama ini diharapkan dapat mendukung integrasi pertumbuhan antar tiga negara ini terutama di wilayah perbatasan.¹²

⁸Bob Jessop, *The Political Economy of Scale*. In *Globalization, Regionalization, and Cross Border Regions*, Edited by M. Perkman and N. Sum. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2002.

⁹Mariela Arenas, *Economic Relations of the European Union and Mercosur*, Jean Monnet/Robert Schuman Paper Series 1, no. 9 (2002): 1-2.

¹⁰ Bjorn Hettne, *Beyond the New Regionalism*, 557; Higgott, *The Theory and Practice of*

Region, 26-27.

¹¹ Ibid

¹² Ibid.

Pemerintahan Indonesia melakukan upaya dalam rangka optimalisasi wilayah perbatasan melalui kerja sama-kerja sama bilateral, sub regional, maupun regional untuk pengembangan kawasan perbatasan. Kerja sama ini bertujuan untuk meningkatkan kerja sama perdagangan dan investasi.¹³

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Wilayah kerjasama Dumai-Melaka *Economic Corridor Multimoda Transport Project*

- **Kota Dumai**

Kota Dumai merupakan salah satu kota yang ada di Provinsi Riau dan dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1999 tanggal 20 April 1999 tentang Pembentukan Kabupaten/Kota Baru di Provinsi Riau. Kota Dumai memiliki luas wilayah 1.727,38 Km² yang terletak pada posisi antara 1023'00"-1024'23" Lintang Utara dan 101023'37"- 101028'13" Bujur Timur.¹⁴

Dumai terdiri dari 7 kecamatan Kecamatan, yaitu Kecamatan Dumai Barat, Kecamatan Dumai Timur, Kecamatan Bukit Kapur. pembentukan Kecamatan Sungai Sembilan, Kecamatan Medang Kampai, Kecamatan Dumai Kota dan Dumai Selatan.¹⁵ Kota Dumai

mempunyai luas wilayah daratan seluas ±204.674 ha dan wilayah perairan seluas 71.393 ha. Secara administratif berbatasan Sebelah Utara yaitu dengan Selat Rupat, Pulau Rupat, dan Selat Melaka, di sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Bukit Batu, Kabupaten Bengkalis, Sebelah Selatan Dumai berbatasan dengan Kecamatan Mandau dan Kecamatan Bukit Batu Kabupaten Bengkalis, dan Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Tanah Putih dan Kecamatan Bangko Kabupaten Rokan Hilir.¹⁶

Berdasarkan letak geografisnya tersebut, Kota Dumai berada di pesisir pantai bagian timur Pulau Sumatera. Pantai Kota Dumai terlindung oleh Pulau Rupat, sehingga sangat strategis untuk berkembang menjadi kota pelabuhan dan kota perdagangan.¹⁷

Sebagai Kota Pelabuhan, Kota Dumai didukung dengan fasilitas di sejumlah pelabuhan baik pelabuhan Samudera maupun antar pulau ditambah dengan prasarana jalan yang menghubungkan sentra produksi sektor agroindustri dan industri lainnya, serta mendorong tumbuhnya sejumlah perusahaan yang bergerak dalam bidang usaha perdagangan, jasa, dan perbankan. Hal ini telah mendorong sektor pengangkutan dan komunikasi sebagai lokomotif perekonomian Kota Dumai. Sektor tersebut merupakan sektor yang paling dominan selama kurun waktu 7 tahun sejak tahun 1993 sampai dengan

¹³KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG PEREKONOMIAN REPUBLIK INDONESIA, diakses dari <https://ekon.go.id/berita/view/ktt-imt-gt-ke-11-tingkatkan.3964.html>, pada tanggal 16 November 2018

¹⁴ Bps Kota Dumai, Dumai Dalam angka 2019, hlm 4

¹⁵ RPJPD Kota Dumai Tahun 2005-2025, hlm II-1,

http://www.jdih.setjen.kemendagri.go.id/files/P_RIAU_9_2009.pdf, diakses pada tanggal 24 Agustus 2019

¹⁶ Bps Kota Dumai 2019, Op.Cit, hlm 4

¹⁷ RPJPD Kota Dumai 2005-2025, Op.Cit, hlm II-1

1999, dengan tingkat kontribusi rata-rata sebesar 29,79 persen, diikuti sektor perdagangan sebesar 26,70 persen, dan terakhir sektor bangunan sebesar 16,82 persen.¹⁸

Kawasan Pelabuhan di Kota Dumai meliputi pelabuhan laut yang dikelola oleh Pemerintah yaitu oleh PT. Pelabuhan Indonesia Regional I (mengoperasikan kegiatan pelabuhan untuk penumpang, dan juga bongkar muat barang untuk kepentingan Kota Dumai dan juga untuk kepentingan kota-kota di sekitar Kota Dumai); pelabuhan khusus yang dimiliki oleh PT. Pertamina maupun yang dimiliki PT. Chevron Pacific Indonesia sebagai pelabuhan khusus bongkar muat bahan bakar minyak dan gas bumi untuk kepentingan ekspor. Selain itu Kota Dumai telah memiliki Pelabuhan Khusus untuk bongkar muat Crude Palm Oil (CPO) yang dibangun oleh PT. Bukit Kapur Reksa (BKR), serta pelabuhan untuk bongkar muat pupuk, khususnya pupuk NPK yang diproduksi oleh PT. Sentana Adidaya Pratama, dimana Pelabuhan yang berada di Pelintung tersebut khusus untuk kegiatan bongkar muat dan pemasaran daerah maupun ke luar negeri¹⁹

Selain itu, terdapat beberapa pelabuhan rakyat yang dibangun dan dikelola oleh masyarakat Kota Dumai. Pelabuhan rakyat ini terdapat di bantaran sungai-sungai Kota Dumai. Di wilayah Kota Dumai terdapat 15 buah sungai yang

dapat dialiri oleh kapal pompong, sampan dan perahu sampai jauh ke daerah hulu sungai.²⁰

Terminal Penumpang Pelabuhan Bandar Sri Junjungan milik Pemkot Dumai di Kelurahan Purnama diresmikan oleh Irjen Kementerian Perhubungan RI Wahyu Satrio Utomo mulai beroperasi pada tanggal 01 Februari 2019 dengan tahap awal melayani rute Dumai-Batam pulang pergi.²¹ Seluruh penumpang domestik dalam negeri dan luar negeri yang sebelumnya berada di Terminal Penumpang Pelindo Dumai, dialihkan ke pelabuhan milik Pemerintah Kota Dumai dan di kelola oleh PT Dumai Berseri selaku Badan Usaha Milik Daerah (BUMD).²²

Dari sisi laut, Pelabuhan Bandar Sri Junjungan ini dilengkapi dengan pembangunan dua ponton²³ untuk

²⁰ RPJPD Kota Dumai Tahun 2005-2025, hlm II-75

²¹Terminal Penumpang Pelabuhan Pemkot Dumai Diresmikan, ini layanannya, <https://riau.antaranews.com/berita/107502/terminal-penumpang-pelabuhan-pemkot-dumai-diresmikan-ini-layanannya>, diakses pada tanggal 30 Januari 2020

²²BUMD PT Dumai Berseri di Percaya Mengelola Pelabuhan Penumpang, <https://pantauriau.com/amp/detail/10391/bumd-pt-dumai-berseri-di-percaya-mengelola-pelabuhan-penumpang>, diakses pada tanggal 30 Januari 2020

²³Tongkang atau Ponton adalah suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau digunakan untuk mengakomodasi pasang-surut seperti pada dermaga apung. Ponton digunakan dulunya untuk mengangkut mobil menyeberangi sungai, di daerah yang belum memiliki jembatan. Ponton juga digunakan untuk mengangkut bahan hasil

¹⁸Puji Astuti, Studi Pengembangan Kawasan Perkotaan di Kecamatan Dumai Barat, Kota Dumai The Study of Urban Development in the Dumai Barat Subdistrict, Dumai City, Jurnal Saintis Vol. 16 No.1 April 2016, 37-38

¹⁹Draf Laporan Akhir RTRW Kota Dumai Tahun 2014-2034

fasilitas sandar/tambat kapal penumpang 500 Gross Tonnage (GT)²⁴. Sedangkan dari sisi darat, Pemerintah Kota Dumai melalui BUMD PT. Pelabuhan Dumai Berseri telah menyiapkan ruangan terminal penumpang 2 (dua) lantai seluas masing-masing 725 m² dan 603,5 m² beserta lapangan parkir kendaraan seluas 3.459 m².²⁵

Pelabuhan Bandar Sri Junjungan, dan itu (pelabuhan) sudah lama ditunjuk dan ditetapkan oleh pemerintah pusat, dalam hal ini Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sebagai lokasi pelabuhan untuk kapal RoRo rute Internasional Dumai-Melaka. Pelabuhan Bandar Sri Junjungan memang masih berstatus pelabuhan RoRo domestik sampai sekarang, namun statusnya otomatis akan menjadi pelabuhan internasional jika kapal-kapal berbobot melebihi 600 sampai dengan 700 gross GT Dumai-Melaka nantinya beroperasi.²⁶

tambang, peti kemas dan menyebrangkan transportasi darat

²⁴Gross Tonnage adalah daya tampung atau volume dari satu kapal. Di hitung naik volume yang ada di bawah geladak, ataupun ruangan tertutup yang ada di atas geladak. Tonnage dinyatakan dengan satuan ton.

²⁵<http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/INAPORTNET-DAN-TERMINAL-PENUMPANG-BANDAR-SRI-JUNJUNGAN-PELABUHAN-DUMAI-DIRESMIKAN.aspx>, diakses pada tanggal 30 Januari 2020

²⁶ M Taufiq Oesman Hamid, interview oleh crew Hariantimes.com, <https://www.hariantimes.com/read-7-2488-2019-08-20-m-taufiq-oesman-hamid-insya-allah-september-2020-roro-dumaimelaka-beroperasi.html>, diakses pada tanggal 30 Januari 2020

Dumai-Melaka Economic Corridor Multimoda Transport Project

Koridor maritim Dumai-Melaka memiliki tradisi panjang lalu lintas pengangkutan dan penumpang antara Sumatra dan Malaysia. Di bawah Proyek Transportasi Multimoda Koridor Ekonomi Melaka-Dumai terdapat dua komponen yaitu (i) Pelabuhan Dumai-Melaka, dan (ii) Jalan Tol Pekanbaru-Dumai.²⁷

Dumai, pelabuhan gerbang Provinsi Riau, adalah salah satu provinsi terkaya di Indonesia dengan perkebunan kelapa sawit yang melimpah dan sumber daya minyak dan gas di darat. Pelabuhan Dumai terletak di seberang pelabuhan Malaysia di Melaka dan terletak berdekatan dengan salah satu bentangan tersempit di Selat Melaka. Dumai pada dasarnya adalah pelabuhan ekspor terkait minyak sawit dengan kargo umum, pupuk, semen, dan beras sebagai lalu lintas impor utama. Pengembangan Pelabuhan Kuala Enok akan menangani pengangkutan minyak sawit yang saat ini harus dikirim ke Dumai menggunakan Eastern Highway yang padat. Proyek Pelabuhan Dumai akan melibatkan penyelesaian terminal kontainer. Jalan Pekanbaru dan Dumai akan menyediakan jalan akses pelabuhan dan jalan konektivitas yang penting untuk layanan Ro-Ro di masa depan ke Malaysia.²⁸

²⁷Implementation Blueprint 2012-2016 IMT-GT, hlm 17

²⁸IMT GT Implementation Blueprint 2012-2016, hlm 16

**Gambar 4.1 Peta Jalur Ro-Ro
Dumai-Melaka**



Sumber : JICA Study Team

Selain Proyek pelabuhan di Dumai, di bawah proyek Dumai-Melaka *Economic Corridor* terdapat juga proyek pembangunan jalan Tol Pekanbaru-Dumai. Jalan ini akan menyediakan jalan akses pelabuhan dan jalan konektivitas yang penting untuk layanan Ro-Ro ke Malaysia. Pelabuhan di Kuala Enok juga akan dikembangkan dengan meningkatkan jalan akses dan mengembangkan Terminal Massal.

Proyek Tol Pekanbaru-Dumai akan merehabilitasi jalan Duri-Dumai sepanjang 63 km; membangun jalan baru 90 km di Pekanbaru – Kandis; dan merehabilitasi 20 km di Kandis-Duri. Ini telah dikonfirmasi oleh Kementerian Pekerjaan Umum (PU) dan terdaftar dalam Public-Private Partnership (PPP) Book 2010-2014 sebagai proyek potensial. Itu sudah termasuk dalam Buku Biru (sektor publik) di bawah Kementerian PU. Proyek ini awalnya ditawarkan untuk pembiayaan sektor swasta tetapi ternyata tidak layak secara finansial. Proyek ini sekarang diusulkan untuk dibiayai oleh pemerintah sementara

operasi dan pemeliharaan akan dilakukan oleh sektor swasta. Cakupan dan panjang jaringan jalan diklarifikasi pada pertemuan konsultasi nasional pada Mei 2010. Pemerintah Riau dan kabupaten di Riau menandatangani nota kesepahaman (MoU) untuk pembebasan lahan proyek. Studi pendukung pada proyek yang telah selesai meliputi studi pra-kelayakan, rute SID Penkabaru-Kandis, rute SID Kandis-Duri, dan jalan tol AMDAL Pekanbaru-Dumai.²⁹

Gambar 4.4 Peta Jalan Tol Pekanbaru-Dumai



Sumber : JICA Study Team

Dua infrastruktur Ro-Ro dan jalan bebas hambatan Pekanbaru-Dumai dalam proyek ini menyoroti pentingnya kota Dumai sebagai pusat pertumbuhan baru yang muncul di provinsi Riau. Kota ini merupakan penyumbang tertinggi untuk industri manufaktur dan minyak untuk provinsi Riau..³⁰

Di sektor perdagangan, Dumai memainkan peranan penting sebagai pintu gerbang aktivitas ekspor-impor di

²⁹ IMT-GT Implementation Blueprint 2012-2016, hlm 44

³⁰ Adiwan Fahlan Aritenang, *The Potential Development Effect of ASEAN Connectivity: The Case of Riau Corridor*, Vol. 33, No. 2nd (December, 2017), hlm 345

Provinsi Riau. Tercatat bahwa nilai ekspor dari pelabuhan Dumai berjumlah US\$ 884.239.454 juta dan nilai impor sebanyak US\$ 56.496.458 juta. Angka tersebut menyatakan bahwa lebih dari separuh nilai ekspor-impor masuk melalui pelabuhan Dumai.³¹ Potensi yang besar di Kota Dumai dapat menjadikan kemandirian pembangunan ekonomi dengan memanfaatkan dari sisi penerimaan yang bersumber dari pajak, baik pajak penghasilan, dan pajak pertambahan nilai.

Sektor pengangkutan merupakan salah satu sektor unggulan kota Dumai. Pengangkutan sebagai sektor unggulan terkait dengan keberadaan beberapa perusahaan industri besar, keberadaan pelabuhan-pelabuhan barang maupun penumpang serta adanya beberapa lokasi pergudangan di Kota Dumai seperti gudang pupuk dan gudang beras.³²

Peran pelabuhan dalam mendorong perekonomian nasional terlihat jelas dari tingginya nilai ekspor Indonesia yang dilakukan dengan menggunakan moda transportasi laut. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, nilai ekspor Indonesia pada tahun 2016-2017 mencapai US\$168,8 miliar, lebih dari 92% nilai ekspor tersebut dilakukan dengan menggunakan moda transportasi laut.

Peluang pengembangan pelabuhan Dumai juga akan mampu mendukung kinerja industri pelabuhan di Riau, yang akan sangat diuntungkan karena ada mega proyek rel kereta api dan jalan tol

Sumatera menuju Kota Dumai Kedua mega proyek itu akan mempercepat distribusi barang manufaktur yang menggunakan peti kemas dan juga produk kelapa sawit. Hal ini menjadi potensi bagi Pelabuhan Dumai yang sudah lengkap.³³

Untuk Sumatera ada dua pelabuhan utama yang digunakan untuk ekspor minyak kelapa sawit yaitu Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara dan Pelabuhan Dumai di Riau. Kapasitas ekspor Pelabuhan Belawan saat ini hanya mampu melayani 3,5 juta ton minyak kelapa sawit per tahun dan Pelabuhan Dumai mampu melayani sekitar enam juta ton per tahun. Terbatasnya kemampuan kedua pelabuhan untuk melayani ekspor CPO, menyebabkan waktu tunggu bisa mencapai sekitar 14 hari. Hal ini menyebabkan terjadinya inefisiensi dan in efektifitas ekspor CPO. Dampak dari waktu tunggu yang terlalu lama menyebabkan biaya ekspor CPO menjadi lebih mahal. Akibat inefisiensi pelabuhan, pebisnis CPO harus menanggung biaya tambahan (demurrage) yang tinggi. Imbasnya, biaya pengiriman CPO Indonesia lebih mahal dibanding pesaing yakni berkisar US\$ 15-20 per ton. Saat ini, sebanyak 79% produksi CPO diekspor, sedangkan sisanya dipasok ke dalam negeri. Jika mencermati data tahun 2017, produksi CPO mencapai 30 juta ton, sebanyak 23,7 juta ton diekspor. Dengan biaya yang lebih mahal sekitar US\$ 15 per ton, terjadi

³¹ Ibid

³² Skripsi Siswiny Marito Octalya, 2011, *Identifikasi Sektor Unggulan Di Kota Dumai Provinsi Riau Tahun 2000-2010*, hlm 50

³³ <https://economy.okezone.com/read/2017/10/22/320/1800128/mantap-ekspor-cpo-tembus-13-juta-ton-tahun-pelabuhan-dumai-dipercantik>, diakses pada tanggal 11 Oktober 2019

pemborosan biaya hingga US\$ 355, 5 juta.³⁴

Hasil pendapat gabungan para pakar dengan *Expert Choice 2000*. Mengatakan bahwa strategi alternatif yang dianggap paling sesuai, handal, dan menjadi prioritas utama dalam pencapaian tujuan para aktor dalam pengembangan ekspor minyak sawit adalah pengembangan infrastruktur, diikuti sumber daya, pengembangan kelembagaan, implementasi kebijakan, dan komponen lain.³⁵

Berdasarkan konfirmasi lapangan dengan para pelaku usaha baik pemerintah, BUMN, dan swasta menyatakan bahwa pengembangan infrastruktur yang terintegrasi dengan pelabuhan ekspor merupakan keharusan mengingat pelabuhan-pelabuhan ekspor minyak sawit yang saat ini yaitu Belawan dan Dumai tidak didukung dengan kawasan industri hilir di sekitar pelabuhan tersebut dimana biaya biaya ketersediaan infrastruktur yang terintegrasi seperti pabrik-pabrik pengolahan yang dekat dengan pelabuhan ekspor akan meminimalisir ongkos angkut. Para pakar menyetujui bahwa peningkatan kapasitas pelabuhan ekspor merupakan hal terpenting yang harus dilakukan untuk meningkatkan intensitas ekspor minyak sawit Indonesia ke luar negeri. Sebagai informasi, dengan kapasitas yang tersedia di Belawan dan Dumai, kapal-kapal pengangkut minyak sawit memerlukan waktu tunggu lebih dari 10 hari

sehingga menimbulkan inefisiensi biaya. Di sisi lain, pengembangan infrastruktur lainnya seperti kualitas jalan usaha tani juga harus dibenahi untuk mengurangi biaya-biaya tambahan seperti perbaikan kendaraan angkutan minyak sawit, biaya keterlambatan akibat jalan yang rusak, serta biaya penyimpanan akibat terlambatnya pengiriman.³⁶

Tidak hanya dalam aspek ekonomi namun Dumai-Melaka *Economic Corridor Multimoda Transport Project* ini diharapkan dapat memancing perkembangan di sektor lainnya di Indonesia maupun Sumatera. Peningkatan infrastruktur transportasi dan energi membawa investasi ke suatu daerah, awalnya ke sektor-sektor di mana ada potensi untuk mengembangkan proyek. Selanjutnya, konektivitas dan pertumbuhan menarik investasi di sektor terkait. Dengan demikian, koridor transportasi dalam ruang geografis ditingkatkan dengan infrastruktur dan logistik yang lebih baik, dan tumbuh sebagai koridor ekonomi. Koridor ekonomi menekankan integrasi peningkatan infrastruktur dengan peluang ekonomi seperti perdagangan dan investasi.³⁷ Dengan adanya Ro-Ro ini akan meningkat lagi nilai eksportnya. Demikian juga meningkatkan di bidang pariwisata dengan menjadikan Dumai sebagai pintu masuk Pulau Sumatera.³⁸

³⁶ Ibid, hlm, 11-12

³⁷ <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>, diakses pada tanggal 14 Februari 2019

³⁸ Zulkifli Adnan Singkah, Interview oleh Muftita pada tanggal 14 November 2019. Dumai.

³⁴ Ibid, hlm 27

³⁵ Bambang Drajat dan Hamzah Bustomi, *Alternatif Strategi Pengembangan Ekspor Minyak Sawit Indonesia*, Jurnal Manajemen dan Agribisnis, Vol. 6 No.1, Maret 2009, hlm 11

Melaka merupakan titik terdekat Indonesia dengan Malaysia sehingga kalau ada hubungan konektivitas tidak hanya dengan Malaysia namun juga Thailand, Vietnam dan daratan Asia. Sehingga Asia menjadi suatu kesatuan yang pergerakannya atau konektivitasnya terjalin dengan baik. Proyek ini juga merupakan persiapan untuk menghadapi *Asean Single Market*. Semakin baik konektivitas yang terjadi maka *single market* yang terjadi juga akan semakin baik.³⁹

Negara-Negara ASEAN meratifikasi ASEAN *Single Shipping Market (ASSM)* pada tahun 2015. demi kepentingan nasional dan integrasi regional. ASSM dibuat untuk laju jasa perkapalan intra-ASEAN secara gratis. Dimana tidak ada hambatan yang mendasar untuk penyedia jasa perkapalan di ASEAN dan dalam mendirikan cabang-cabang asing melintasi batas-batas nasional di kawasan tersebut, tunduk pada peraturan domestik. Hal ini sejalan dengan visi cetak biru Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yaitu mengubah ASEAN menjadi kawasan dengan pergerakan bebas barang, jasa, investasi, modal, dan tenaga kerja terampil⁴⁰

Kerja sama keamanan dalam suatu kawasan akan mengarah pada peningkatan stabilitas, menjadikan

kawasan itu lebih menarik bagi investasi dan perdagangan internasional, dan kerja sama pembangunan akan berarti penggunaan sumber daya yang tersedia secara lebih efisien.⁴¹

KESIMPULAN

Konektivitas antara Malaysia dan Thailand sudah relatif terkoneksi secara baik karena berbatasan langsung melalui daratan. Namun koneksi antara Indonesia dengan IMT-GT belum terjalin dengan baik karena terpisah dengan lautan, Dumai merupakan titik perbatasan terdekat Indonesia dengan Malaysia dan daratan Asia yang dipisahkan oleh selat malaka, sehingga proyek *Dumai-Melaka Economic Corridor Multimoda Transport Project* dianggap penting untuk dilaksanakan agar Indonesia dapat terkoneksi dengan lebih baik dengan Malaysia dan daratan Asia.

Berkaitan dengan proyek ekonomi koridor transportasi multimoda Indonesia memiliki kepentingan yaitu dengan adanya proyek tersebut Indonesia memiliki tujuan yaitu mengembangkan salah satu wilayah perbatasan Indonesia yaitu Dumai dengan Negara terdekat yaitu Malaysia dengan cara memaksimalkan potensi alam maupun posisi strategis yang dimiliki kota Dumai, serta memberi peluang perkembangan di sektor ekonomi lainnya. Selain itu proyek ini juga dapat membangun konektivitas Indonesia dengan Malaysia sehingga arus barang Indonesia menuju Negara-negara ASEAN akan menjadi semakin lancar.

³⁹Wisnu handoko, Interview oleh Muftita pada tanggal 14 November 2019. Dumai.

⁴⁰J.L. Tongzon and S.Y. Lee, *The challenges of economic integration: the case of shipping in ASEAN countries*, Vol. 28, No. 4, 483504, 2015 Taylor & Francis <http://dx.doi.org/10.1080/09512748.2015.1011215>, diakses pada tanggal 10 April 2019

⁴¹Hettne, Björn. *Beyond the New Regionalism: New Political Economy* 10, no. 4 (2005). Hlm 449-450

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- Arenas, Mariela. 2002. Economic Relations of the European Union and Mercosur, *Jean Monnet/Robert Schuman Paper Series 1, no. 9* : 1-2.
- Aritenang, Fahlan dan Adiwan . (2017). The Potential Development Effect of ASEAN Connectivity: The Case of Riau Corridor, Vol. 33, No. 2nd.
- Astuti, Puji . 2016. Studi Pengembangan Kawasan Perkotaan di Kecamatan Dumai Barat, Kota Dumai The Study of Urban Development in the Dumai Barat Subdistrict, Dumai City, *Jurnal Saintis Vol. 16 No.1 April 2016*, 34-45
- Dollar, David. 2007. *Globalization, Poverty and Inequality since 1980*. Cambridge: Polity.
- Drajat, Bambang dan Hamzah Bustomi. (2009). Alternatif Strategi Pengembangan Ekspor Minyak Sawit Indonesia, *Jurnal Manajemen dan Agribisnis*, Vol. 6 No.1.
- Fawcett, Louise. 2005. *Regionalism from an Historical Perspective. in Global Politics of Regionalism: The Theory and Practice*, by Marry Farrell, Bjorn Hettne, Luk Van Langenhove. London: Pluto Press.
- Ferdiansyah, Se Tin, dan Anthonius. (2016). Globalisasi Ekonomi, Integrasi Ekonomi Global, Dinamika Pasar Modal & Kebutuhan Standar Akuntansi Internasional. *Jurnal Akuntansi Vol.8 No.1 Mei 2016*, hlm 119 – 120. diakses dari <https://media.neliti.com/media/publications/75776-ID-globalisasi-ekonomi-integrasi-ekonomi-gl.pdf>
- Hettne, Björn. (2005). Beyond the New Regionalism. *New Political Economy*, no.4 543-571.
- . The New Regionalism: Implications for Development and Peace. *The New Regionalism*, diedit oleh Björn Hettne dan Andreas Inotai, 1-44. Helsinki: UNU World Institute for Development Economics Research, 1994
- Jessop, Bob. (2002). “ The Political Economy of Scale”. In *Globalization, Regionalization, and Cross Border Regions*, Edited by M. Perkman and N. Sum. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Nizmi, Yusnarida Eka dan Yanya Mochamad Yani (2018), Penerapan Konsep Cross Border Regions (CBRs) Dalam Kerja sama Ekonomi Sub-regional Indonesia-Malaysia-Singapura Growth Triangle (IMS-GT), *Insignia Journal of International Relation Vol.5, No.1*, 31-45
- Tongzon, J.L and S.Y. Lee. 2015. The challenges of economic integration: the case of shipping in ASEAN countries, *Taylor &*

Francis Vol. 28, No. 4, 483504
<http://dx.doi.org/10.1080/09512748.2015.1011215>, diakses pada tanggal 10 April 2019

Wawancara

Handoko, Wisnu. Interview oleh Muftita pada tanggal 14 November 2019. Dumai.

Singkah, Zulkifli Adnan. Interview oleh Muftita pada tanggal 14 November 2019. Dumai.

Hamid, M Taufiq Oesman. interview oleh crew Hariantimes.com, <https://www.hariantimes.com/read-7-2488-2019-08-20-m-taufiq-oesman-hamid-insya-allah-september-2020-roro-dumaimelaka-beroperasi.html>, diakses pada tanggal 30 Januari 2020

Dokumen Resmi

Asia Development Bank, *REGIONAL AND SUBREGIONAL PROGRAM LINKS*

IMT GT. *Implementation Blueprint* IMT GT 2012-2016

Draf Laporan Akhir RTRW Kota Dumai Tahun 2014-2034

RPJPD Kota Dumai Tahun 2005-2025

Bps Kota Dumai, Dumai Dalam angka 2019

Internet

<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing->

[economic-corridors.pdf](#), diakses pada tanggal 14 Februari 2019

BUMD PT Dumai Berseri di Percaya Mengelola Pelabuhan Penumpang, <https://pantauriau.com/amp/detail/10391/bumd-pt-dumai-berseri-di-percaya-mengelola-pelabuhan-penumpang>, diakses pada tanggal 30 Januari 2020

KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG PEREKONOMIAN
REPUBLIK INDONESIA,
diakses dari <https://ekon.go.id/berita/view/ktt-imt-gt-ke-11-tingkatkan.3964.html>, pada tanggal 16 November 2018

Terminal Penumpang Pelabuhan Pemkot Dumai Diresmikan, ini layanannya, <https://riau.antaranews.com/berita/107502/terminal-penumpang-pelabuhan-pemkot-dumai-diresmikan-ini-layanannya>, diakses pada tanggal 30 Januari 2020