



Kerja Sama Indonesia dan Belanda dalam Pembangunan dan Pengelolaan Infrastruktur Pelabuhan Periode 2015-2020

Goldy Melina Febry Fajriani¹, Shanti Darmastuti², Sindy Yulia Putri³

^{1,2,3}Prodi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP), Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta

Abstract

Received: 16 Oktober 2022
Revised: 18 Oktober 2022
Accepted: 23 Oktober 2022

Indonesia is one of the largest maritime countries in the world, therefore ports are very important for Indonesia in the national maritime sector. To maximize the quality of national ports to support export and import activities, international standard ports are needed. Unfortunately, ports in Indonesia still do not meet international standards, therefore Indonesia cooperates with the Netherlands as a form of Indonesia's commitment to improve the quality of national ports. Indonesia and the Netherlands established a Maritime Cooperation which was signed in Den Haag as a Memorandum of Understanding on 22 April 2016. At the implementation stage of this cooperation, several obstacles were encountered which resulted in the construction of this port being still unfinished. This study try to explain the cooperation between Indonesia and the Netherlands in the development and management of Indonesia's national port infrastructure, namely the Kuala Tanjung Port in the 2015-2020 period. This study uses a functional bilateral cooperation approach to see the economic improvement and investment of the two countries in port development in Indonesia. The results of the study show that the Indonesia-Netherlands bilateral cooperation in the construction of the Kuala Tanjung Port can be realized although in some cases it is still experiencing obstacles and is in the negotiation stage from both parties.

Keywords: *Bilateral Cooperation, Development, Indonesia, Management, Netherlands, Sea Port*

(*) Corresponding Author: Shanti Darmastuti (shanti.darmastuti@upnvi.ac.id)

How to Cite: Darmastuti, S., Putri, S. Y., & Febry Fajriani, G. M. (2022). Kerjasama Indonesia dan Belanda dalam Pembangunan dan Pengelolaan Infrastruktur Pelabuhan Periode 2015-2020. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 8(21), 601-611. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7302373>.

PENDAHULUAN

Dalam memenuhi kebutuhannya setiap negara akan melakukan kerja sama dengan negara lainnya yang dapat membawa keuntungan bagi kedua belah pihak. Kerja sama dapat dilakukan oleh dua negara atau lebih untuk mencapai kepentingan bersama berdasarkan persamaan maupun perbedaan dari anggotanya. Dalam perkembangan hubungan internasional, negara tidak selalu menjadi aktor utama yang berperan dalam panggung inernasional. Dalam kerja sama hubungan internasional dewasa ini juga dilakukan oleh aktor non-negara bahkan oleh tokoh tertentu. Kerja sama dapat dilakukan secara multilateral atau kerja sama yang melibatkan banyak negara ataupun kerja sama bilateral yaitu kerja sama yang hanya melibatkan dua negara. Kerja sama bilateral dapat mencakup berbagai sektor seperti sosial, budaya, politik ekonomi, pendidikan dan lainnya. Dalam perekonomian, kerja sama bilateral juga dapat dilakukan dengan melakukan penanaman investasi asing demi memajukan perekonomian kedua negara yang bekerja sama. Sebagai negara berdaulat Indonesia merupakan salah satu aktor hubungan internasional (HI) yang melakukan kerja sama bilateral dengan banyak negara salah satunya adalah



Belanda. Hubungan kerja sama Indonesia dengan Belanda bahkan sudah terjalin sejak lama terlebih ketika perekonomian Indonesia yang tengah lemah saat melakukan pembangunan besar-besaran pada tahun 60-an. Sejak saat itu Indonesia sudah berkomitmen untuk bekerja sama secara efektif dalam berbagai bidang yang salah satunya adalah memberikan berbagai pelatihan kejuruan untuk Indonesia dalam hal transportasi terutama transportasi laut, pembangunan *sea port*, dan lainnya. Hal ini juga sejalan dengan pernyataan De Boer pada saat *Confederation of Netherlands Industry and Employers* (VNO-NCW) yang berkata bahwa Belanda memfokuskan investasi ke Indonesia pada sektor transportasi khususnya hal-hal yang berkaitan dengan perairan dan sea port (*Government of The Netherlands*, 2016).

Sejalan dengan pernyataan sebelumnya bahwa Belanda memfokuskan kepada bidang perairan dan pelabuhan, Belanda menaruh kontribusinya dalam pembangunan salah satu pelabuhan nasional Indonesia yaitu Pelabuhan Kuala Tanjung. Hubungan bilateral antara Indonesia-Belanda dalam pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung tertuang kedalam Memorandum of Understanding yang ditandatangani di Den Haag pada 22 April 2016 lalu yang diwakili oleh Menteri Luar Negeri Indonesia Retno L.P Marsudi dan Melanie Schultz van Haegen yang merupakan Menteri Infrastruktur dan Lingkungan Belanda. Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) merupakan skema yang dipilih untuk pembangunan dan pengelolaan dari Pelabuhan Kuala Tanjung yang selanjutnya akan dilakukan bersama PT Pelindo I dari Indonesia dengan Badan Usaha Pelabuhan Port of Rotterdam dari Belanda yang juga dipercaya untuk menjadi konsultan dalam pembangunan pelabuhan ini. Kerja sama pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung diharapkan dapat memaksimalkan aktifitas bisnis dan dapat menciptakan pelabuhan yang mencapai standar internasional. Sebagai negara maritim, pelabuhan merupakan hal yang sangat penting bagi Indonesia terutama dalam kegiatan ekspor dan impor melalui jalur laut. Namun dikarenakan keterbatasan biaya, Indonesia sangat membutuhkan bantuan dana dari investasi asing agar bisa melakukan pembangunan infrastruktur guna mengejar ketertinggalan dan menciptakan fasilitas yang dapat meningkatkan keuntungan. Salah satu dampak dari kurangnya fasilitas pelabuhan yang mencapai standar internasional ini adalah terjadinya kemacetan yang bahkan dapat menimbulkan kerugian akibat padatanya lalu lintas di pelabuhan. Presiden Joko Widodo telah merencanakan untuk melakukan pembangunan sebanyak 24 pelabuhan yang salah satunya adalah Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara (Ridhanindy, 2021).

Pelabuhan Kuala Tanjung terletak di titik yang sangat strategis, dimana pelabuhan ini berhadapan secara langsung dengan salah satu jalur kapal yang paling padat dan sibuk di dunia yaitu Selat Malaka. Pelabuhan Kuala Tanjung juga dekat dengan beberapa perkebunan sawit, belum lagi dengan dikembangkannya Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mengkei diharapkan dapat membawa potensi dan peluang bisnis yang membawa pengaruh terhadap Pelabuhan Kuala Tanjung. Posisinya yang dekat dengan Selat Malaka juga disertai dengan dekatnya Pelabuhan Kuala Tanjung dengan pelabuhan-pelabuhan terminal untuk kepentingan sendiri yang memiliki aktifitas ekonomi dan jaringan pelayaran dalam negeri hingga internasional. Dengan potensi yang sangat besar atas lokasi yang strategis ini, diharapkan pemerintah dapat bisa memfokuskan pembangunan dan pengelolaan

dari pelabuhan ini. Namun, Indonesia sebagai negara berkembang mengalami beberapa kendala yang diantaranya adalah masalah pembiayaan. Selama ini Indonesia sudah menerima banyak sekali bantuan asing dan investasi. Begitu juga dengan pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung yang mendapat bantuan dari Belanda. Meski kerja sama ini telah dilobi sejak tahun 2015 namun hingga kini masih banyak hambatan yang menyebabkan pembangunan pelabuhan ini masih belum selesai. Dari penjabaran sebelumnya, penulis tertarik untuk membahas lebih dalam bagaimana bentuk kerja sama Indonesia-Belanda dalam pembangunan serta pengelolaan infrastruktur transportasi laut atau pelabuhan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Mengutip dari Creswell bahwa penelitian kualitatif adalah suatu penjabaran yang kompleks, penelitian yang menilik kata-kata, penelitian berupa laporan yang terperinci dari pandangan responden maupun sesuai dengan kondisi yang asli (Creswell, 2014). Penelitian kualitatif juga merupakan proses yang menggerakkan peneliti dari mengumpulkan berbagai data, menganalisis teori pendukung hingga menciptakan suatu teori (Noor, 2011). Dapat ditarik kesimpulan bahwa penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang mengutamakan berbagi data yang relevan serta penjelasan maupun penjabaran data yang luas serta mendalam. Untuk mendalami pemahaman dan mendapat sumber data yang seluas-luasnya, penulis melakukan studi dokumen dari artikel jurnal dan berbagai laporan yang terkait dengan pembahasan penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Peningkatan Infrastruktur Pelabuhan Nasional melalui Kerja sama Bilateral

Indonesia merupakan negara yang terletak pada garis khatulistiwa, memiliki banyak sekali sumber daya alam yang melimpah. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki potensi kekayaan laut dan berbagai keunggulan lainnya. Berdasarkan hal tersebut, seharusnya Indonesia bisa menjadikan sektor maritim sebagai penumpu utama perekonomian nasional. Untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan keterlibatan banyak pihak yang tidak hanya peran pemerintah namun juga pihak swasta hingga warga sipil dibutuhkan agar pelaksanaan ini dapat terwujud secara optimal. Selain itu diperlukannya perencanaan yang matang, proses pembangunan dan pengembangan yang efektif dan pengelolaan bidang maritim yang dilakukan secara baik, terperinci dan efisien. Saat ini pemerinah Indonesia terus berusaha untuk memajukan pertumbuhan maritim nasional yang dilaksanakan dengan pembuatan kebijakan yang telah direncanakan secara matang melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan demi menciptakan sektor maritim dan perikanan Indonesia yang kuat, mandiri, maju dan dapat mewujudkan kepentingan maupun cita-cita bangsa.

Walau memiliki banyak sekali potensi alam dan kekayaan atas sektor maritim, nyatanya Indonesia belum memaksimalkan pemanfaatan sumber daya laut nasional yang telah dijadikan sebagai alat untuk percepatan ekonomi nasional, khususnya dalam pengoptimalan manfaat dari transportasi dan perhubungan laut. Transportasi dan perhubungan laut dinilai menjadi salah satu kunci dari

pemaksimalan potensi maritim Indonesia, karena jalur dari transportasi laut dapat memudahkan segala bentuk aktifitas kegiatan ekonomi dan dapat menghubungkan jaringan perdagangan domestik dan juga internasional. Mengutip data dari Kamar Dagang Industri Indonesia yang mengatakan bahwa perkiraan dari potensi ekonomi bisnis dari transportasi laut dapat mencapai USD 20 miliar (Sari, 2015). Walau memiliki potensi yang sangat besar, lautan Indonesia masih banyak dikuasai oleh pihak asing karena Indonesia baru memiliki daya angkut armada nasional di angka 54% dan hanya empat persen untuk kegiatan ekspor. Indonesia juga dihadapkan kenyataan bahwa hampir 70 persen kegiatan ekspor komoditas nasional, hingga kini harus melewati Singapura akibat dari belum terpenuhinya standar internasional dari pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

b. Kondisi Pelabuhan Nasional

Bappenas mengeluarkan hasil analisis dari *desk study* dari para *stakeholders* yaitu Kepala Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Kepala Dinas Perikanan dan Kelautan serta Kepala Pelabuhan Perikanan yang melihat bahwa kendala dan hambatan yang terjadi pada maritim nasional dipengaruhi oleh beberapa faktor yang diantaranya; (1) kendala pada fasilitas dan infrastruktur, prasarana yang seadanya dan sistem logistik yang kurang memadai; (2) terdapat keterbatasan dalam bidang teknologi yang dinilai belum sesuai dengan standar dan belum semodern negara lain yang menyebabkan penggunaan kapal ikan, penangkap ikan dan lainnya belum dapat digunakan secara optimal; (3) pemanfaatan sumber daya ikan dan laut yang melebihi kapasitas serta terjadinya degradasi ekosistem di perairan; (4) kurangnya peran dari berbagai lembaga seperti perbankan, berbagai asosiasi nelayan yang masih lemah dan terbatasnya akses ke pasar; (5) kebijakan yang dinilai kurang efisien serta pelaksanaannya yang masih pasif dalam pendataan juga sistem perizinan yang kurang transparan dan efisien; (6) faktor terakhir adalah kualitas sumber daya manusia yang masih rendah dalam memiliki kesadaran berasosiasi, terbatasnya akses akan informasi dan tidak memiliki banyak modal serta masih rendahnya keahlian dalam pengelolaan manajemen usaha yang juga disebabkan rotasi tugas dari pemerintah yang kurang bersinergi (Kementerian PPN/Bappenas, 2014).

Indonesia memiliki total keseluruhan 816 pelabuhan berdasarkan data yang dikumpulkan pada tahun 2017. Menurut data yang dipaparkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan tersebut dari total keseluruhan tersebut terdapat 333 pelabuhan yang tidak layak untuk beroperasi, lalu hanya 97 pelabuhan yang dijadikan pelabuhan yang diusahakan serta 483 pelabuhan yang layak untuk digunakan sehingga revitalisasi bangunan maupun kualitas pengelolaan sangatlah dibutuhkan (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2017). Pelabuhan di Indonesia secara umum belum memiliki teknologi yang terkini atau *up to date*. Berdasarkan penilaian dari World Economic Forum dalam report The Global Competitiveness tahun 2017 Indonesia menempati peringkat 72 dari 74 tentang kualitas pelabuhan dan peringkat 41 dari 140 pada tahun 2018 dan mendapatkan posisi ke 61 dalam tingkat efisiensi pelabuhan. Sayangnya peringkat yang dicapai Indonesia masih jauh di bawah dari beberapa negara Asia Tenggara lainnya seperti Malaysia, Thailand dan Singapura. Berdasarkan data yang dikeluarkan World Bank bahwa Indonesia merupakan negara yang memiliki kualitas sistem dan juga efisiensi

pelabuhan yang kurang baik, sehingga berdampak ke dalam perekonomian nasional. Jika saja potensi ini dimaksimalkan maka potensi devisa Indonesia dapat diraih secara maksimal bukannya menjadi penghasilan bagi negara lain (World Bank, 2015).

Berbagai faktor menjadi alasan bagi pelabuhan Indonesia menempati peringkat yang cukup rendah yang diantaranya adalah pelabuhan Indonesia yang masih belum bisa untuk beradaptasi dengan perkembangan zaman dan juga arus dari barang yang kian mengalami peningkatan sehingga pertumbuhan volume barang di pelabuhan Indonesia berjalan dengan lambat. Faktor lain juga disebabkan oleh kualitas dari infrastruktur maupun suprastruktur yang masih belum memadai, belum lagi buruknya kinerja pelabuhan dalam berbagai hal seperti produktivitas bongkat muat barang, perizinan, serta administrasi yang rumit. Para pengusaha yang menggunakan pelabuhan nasional juga turut mengeluhkan akan kurangnya pengelolaan pelabuhan dalam hal durasi *dwelling time*. Perbedaan durasi tersebut dengan negara Singapura dan Malaysia hingga 1 bahkan 2 hari lamanya (Supply Chain Indonesia, 2019).

c. Upaya Pemerintah dalam Mengembangkan Infrastruktur Pelabuhan Nasional

Dengan hasil fakta yang telah dijabarkan pada pembahasan sebelumnya bahwa pelabuhan di Indonesia masih memiliki kualitas yang rendah dan belum mencapai standar internasional, diperlukannya peran pemerintah Indonesia dalam melakukan berbagai upaya untuk memperbaiki kualitas pelabuhan nasional. Perbaikan tersebut harus dilakukan dalam berbagai hal seperti dalam hal infrastruktur, pengelolaan, teknologi hingga kualitas dari sumber daya manusia (SDM) para nelayan sehingga dapat terciptanya kondisi sektor maritim nasional yang dapat menaikkan perekonomian nasional. Namun hal terpenting dari melakukan suatu perbaikan adalah adanya *budget* yang memadai. Menurut Departemen Perhubungan, langkah pertama yang dapat dilakukan dalam *budgeting* pembangunan adalah membangun pelabuhan serta dermaga yang setelahnya dapat dilakukan pelelangan kepada para swasta. Upaya yang kedua adalah melakukan berbagai kerja sama dengan swasta dalam lingkup nasional maupun internasional. Selain itu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan memaksimalkan peran dari BUMN yang berperan dalam pengembangan pelabuhan.

Dalam memudahkan investor untuk menentukan preferensi investasinya di Indonesia, maka pemerintah membuka kesempatan berinvestasi dengan tiga cara yang diantaranya adalah *Special Purpose Transport Infrastructure*, *SEZ* atau *Special Economy Zones/free trade zones transport infrastructure* dan yang ketiga yaitu *Public or Commercial Transport*. Dalam mengembangkan pelabuhan nasional, Indonesia juga bergabung ke dalam *Masterplan ASEAN Connectivity* yang bertujuan dalam membuat sebuah rute jalur pelayaran yang lebih efisien dan dapat digunakan dengan optimal serta menghubungkan konektivitas antar anggota ASEAN, *masterplan* ini juga diharapkan agar bisa menghapus jarak kesenjangan dari pembangunan antar anggota dan dapat meningkatkan potensi pariwisata antar negara. Beberapa pelabuhan Indonesia turut ditunjuk ke dalam prioritas *masterplan* untuk ditingkatkan dari segi kapasitas, kualitas layanan hingga berbagai fasilitas seperti pengerukan saluran air hingga pergudangan (ASEAN, 2011).

Pemerintah Indonesia juga memiliki strategi dalam upaya pembangunan dan pengelolaan pelabuhan nasional yang diantaranya sebagai berikut; (1) meningkatkan kapasitas serta kualitas dari SDM serta menguatkan lembaga-lembaga agar terjadinya peningkatan kinerja operasional pelabuhan; (2) meningkatkan kuantitas serta kualitas infrastruktur pelabuhan untuk mewujudkan daya kompetitif pelabuhan yang meningkat; (3) pemerintah berupaya untuk meningkatkan dan memperluas kerja sama antar swasta dan masyarakat dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan; (4) menciptakan iklim yang stabil dan kondusif dalam upaya peningkatan investasi untuk pembangunan pelabuhan dan daerah. Pemerintah juga berupaya untuk meningkatkan kapasitas gudang, kuantitas dan kualitas peralatan serta menyediakan prasarana untuk air bersih di pelabuhan (Putra & Djalante, 2016).

d. Upaya Pemerintah dalam Pembangunan dan Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Nasional melalui Kerja sama Bilateral

Dalam mewujudkan pembangunan dan pengembangan infrastruktur pelabuhan nasional, pemerintah Indonesia harus benar-benar secara nyata memfokuskan permasalahan ini dengan melakukan intervensi secara langsung. Pemerintah harus membuat kebijakan dan regulasi yang mampu menciptakan pasar yang kondusif dan persaingan yang sehat. Intervensi pemerintah di lapangan juga diperlukan untuk menghindari hal-hal seperti penyalahgunaan wewenang, monopoli, dan tidak berjalannya regulasi dalam operasi di pelabuhan. Selain itu pemerintah juga dapat melakukan kerja sama dengan berbagai pihak swasta, maupun pemerintah negara lain. Dalam KTT ASEAN di Myanmar, Presiden Joko Widodo menyampaikan bahwa Indonesia memiliki 5 pilar utama dalam poros maritim dunia. Lima pilar tersebut telah dirancang dengan baik dan matang untuk menciptakan Indonesia sebagai negara maritim di dunia yang maju, kuat, mandiri dan memiliki pengaruh serta kontribusi positif dalam perdamaian, keamanan dan kesejahteraan dunia (Weatherbee, 2016).

Upaya yang dilakukan Indonesia dalam menjalin kerja sama dengan negara lain ialah dengan mengunjungi beberapa negara seperti Jepang, Korea Selatan, Amerika Serikat (AS), Tiongkok, Australia dan negara anggota ASEAN dalam menciptakan kemitraan dalam sektor pembangunan serta pengembangan maritim. Selain itu juga kunjungan yang pemerintah lakukan memiliki tujuan untuk menarik para investor asing agar terpenuhinya kebutuhan nasional dalam hal budget untuk membangun dan mengelola serta mempercepat pembangunan maritim nasional. Pemerintah Indonesia menggunakan skema pembangunan pelabuhan yaitu melakukan kerja sama Pemerintah dengan Swasta atau disingkat KPS atau yang saat ini juga dikenal dengan Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha yang dikenal juga dengan KPBU. Implementasi KPBU juga dapat dilakukan dengan mitra asing yang kemudian menjadikan kerja sama ini sebagai hubungan bilateral ataupun hubungan kerja sama multilateral. Pemerintah memberikan berbagai penawaran kepada mitra asing tersebut seperti penawaran dalam pengurangan pajak hingga melakukan pembebasan pajak, menjamin dan mengurangi adanya risiko proyek serta memberikan kompensasi pembangunan, hingga memberikan penawaran berupa pembebasan lahan (Kim, Kim & Choi, 2011).

Implementasi skema KPBU telah dilakukan dalam proyek pembangunan dan pengelolaan Pelabuhan Patimban. Kerja sama yang dilakukan antara Indonesia dengan Jepang ini resmi dilakukan melalui penandatanganan Official Development Assistance (ODA) melalui Japan International Cooperation Agency (JICA) dengan memberikan dana pinjaman sebanyak 118,906 miliar Yen pada bulan November tahun 2017 lalu. Kerja sama bilateral antara Indonesia-Jepang ini dilakukan dengan Jepang membawa teknologi miliknya yaitu *soft ground improvement* serta teknologi berupa *rapid construction*. Kerja sama antara kedua negara ini dalam skema KPBU dibidang cukup berhasil dalam percepatan pembangunan dan pengelolaan Pelabuhan Patimban ditambah dengan komunikasi dan koordinasi yang dilakukan secara efektif bagi kedua belah pihak maupun seluruh pihak yang dilibatkan dalam pembangunan ini. Atas keberhasilan skema KPBU yang diterapkan Indonesia-Jepang pada Pelabuhan Patimban membuat Indonesia kembali menggunakan skema tersebut dalam menjalin kerja sama dengan Belanda untuk membangun Pelabuhan Kuala Tanjung (Japan International Cooperation Agency, 2020).

Kerja sama Indonesia dan Belanda pada Infrastruktur Pelabuhan Nasional Periode 2015-2020

a. Kerja Sama Indonesia dan Belanda dalam Membangun dan Mengembangkan Infrastruktur Pelabuhan Nasional

Hubungan kerja sama Indonesia dengan Belanda sudah terjalin sejak lama pada saat Indonesia melakukan pembangunan besar-besaran pada tahun 60-an. Sebagai lanjutan dari kerja sama bilateral Indonesia-Belanda, kedua belah pihak sepakat untuk berkontribusi bersama dalam proses pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung. Kerja sama bilateral antara Indonesia dan Belanda dalam pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung dituangkan ke dalam MoU yang diwakili oleh Melanie Schultz van Haegen sebagai perwakilan pemerintah Belanda yang menjabat sebagai Menteri Infrastruktur dan Lingkungan Belanda dan juga ditandatangani oleh Menteri Luar Negeri Indonesia yaitu Retno L.P Marsudi. MoU ini ditandatangani di Den Haag pada tanggal 22 April 2016 berdasarkan perjanjian UNCLOS 1982. Atas perjanjian tersebut Indonesia dan Belanda berkomitmen untuk menciptakan hubungan kerja sama dalam sektor maritim yang komprehensif yang didasari oleh prinsip kepercayaan, kesetaraan, keuntungan bersama dan saling menghormati satu sama lain. Indonesia dan Belanda berupaya untuk melakukan pertukaran informasi, mengembangkan teknologi dan penelitian, menyusun konferensi, mengenalkan metodologi dan teknologi, melakukan evaluasi proyek yang tengah dilaksanakan. Sebagai bentuk lanjutan dari kesepatan MoU sebelumnya, pada tanggal 29 November 2016 di Jakarta, Indonesia dan Belanda juga menandatangani Pernyataan Kementerian dalam Pengembangan Pelabuhan dan Industri Maritim yang diwakili oleh Luhut Binsar Panjaitan selaku Menteri Koordinator Maritim Indonesia dan turut ditandatangani oleh Menteri Infrastruktur dan Lingkungan Belanda (Pelindo 1, 2020). Perjanjian ini menghasilkan komitmen antar Indonesia-Belanda untuk melakukan peningkatan kualitas hidup, mempermudah akses serta mobilitas sehingga terciptanya lingkungan yang asri, aman, bersih yang berkelanjutan sehingga jaringan yang efisien bagi jalanan, jalur kereta api, jalur di air maupun di udara dapat tercipta. Perjanjian ini juga berkomitmen untuk

mengelola air untuk menghindari bencana banjir dan juga mengembalikan serta meningkatkan kualitas udara dan air. Dalam hal ini Port of Rotterdam bertanggung jawab dalam hal pengelolaan, pengembangan, pelaksanaan dan bertanggung jawab dengan Kotamadya Rotterdam dan Pemerintah Belanda berperan sebagai pemegang saham.

Dalam mempererat hubungan bilateral antara Indonesia dengan Belanda, kedua negara ini sepakat untuk meningkatkan kerja sama yang lebih efektif dalam bidang transportasi, produksi kapal, pengembangan dan pengelolaan pelabuhan dan lainnya pada saat Forum Maritim Bilateral Ketiga yang telah dilaksanakan pada tahun 2019. Masih di tahun yang sama, Perdana Menteri Belanda Mark Rutte yang sedang mengunjungi Istana Kepresidenan Bogor mengajukan untuk meningkatkan kerja sama dalam infrastruktur maritim dan juga pengelolaan air. Hubungan bilateral antara Indonesia dan Belanda menunjukkan hal yang positif dan berlangsung dengan baik sejalan dengan hadirnya beberapa perusahaan sektor pelabuhan yang beroperasi di Indonesia (Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, 2020).

Realisasi dari kerja sama antara Indonesia-Belanda terwujud dalam beberapa pembangunan serta pengembangan beberapa pelabuhan di Indonesia. Salah satunya ialah pembangunan dan pengembangan dari Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya. Pembangunan dan pengembangan pelabuhan ini dipegang oleh PT Pelindo III sebagai pihak dari Indonesia yang bekerja sama dengan *Van Oord Dredging and Marine Contractor BV* milik Belanda. Selain itu juga Indonesia dengan Belanda bekerja sama kembali dalam pengembangan Pelabuhan Ambon dan KEK atau Kawasan Ekonomi Khusus yang mengusung *Green Concept*. Kerja sama ini merupakan realisasi dari hubungan antara pemerintah Belanda, Pemerintah Provinsi Maluku serta PT Pelindo IV. Kerja sama bilateral antara Indonesia dan Belanda mengenai pembangunan, pengembangan dan pengelolaan pelabuhan nasional dapat dikatakan sudah terealisasi sebagaimana perjanjian yang tertuang ke dalam MoU, walau hingga kini beberapa proyek pembangunan pelabuhan masih dalam tahap negosiasi dan peninjauan antara pihak Indonesia maupun pihak Belanda.

b. Kerja sama Indonesia dan Belanda dalam Membangun dan Mengelola Pelabuhan Kuala Tanjung

Berdasarkan pembahasan sebelumnya bahwa pembangunan dan pengelolaan Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan bentuk kerja sama Indonesia dengan Belanda dalam sektor maritim yang menggunakan skema KPBU. Dalam implementasi skema KPBU, pemerintah Indonesia menunjuk PT Pelindo I yang kemudian bekerja sama dengan Port of Rotterdam yang sudah terkenal sebagai pelabuhan terbesar dan pelabuhan yang memiliki aktifitas padat di kawasan Eropa. Pemerintah mencanangkan Pelabuhan Kuala Tanjung untuk dijadikan Pelabuhan Hub Internasional yang masuk ke dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional yang juga menjadi bagian dari Masterplan Percepatan Pembangunan dan Perluasan Indonesia (MP3EI). Pelabuhan Kuala Tanjung memiliki lokasi yang sangat strategis dimana pelabuhan ini berhadapan langsung dengan Selat Malaka yang merupakan jalur perdagangan tersibuk dan juga diapit oleh beberapa pelabuhan internasional lainnya. Pelabuhan Kuala Tanjung juga sangat dekat dengan beberapa

perkebunan kelapa sawit serta Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mengkei yang dapat dilihat jika hal ini dapat membawa potensi ekonomi yang sangat besar. Dari besarnya potensi yang ada maka Pelabuhan Kuala Tanjung dijadikan sebagai titik untuk menarik permintaan jalur rute yang strategis yang dapat dilewati oleh *major shipping line*.

Proses dari kerja sama Indonesia-Belanda dalam pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung ini diawali oleh proses negosiasi tentang pemegang saham Pelabuhan Kuala Tanjung. Proses negosiasi ini berjalan hingga tahun 2016 yang selanjutnya Port of Rotterdam mengirimkan perkiraan-perkiraan yang lengkap mengenai sebab akibat dari pembangunan ini dalam segi sosial dan ekonomi. Pada bulan November 2016 kedua badan usaha yaitu PT Pelindo I bersama PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia bergabung untuk mendatangi perjanjian *joint venture* di Kuala Tanjung. Namun sayangnya dalam proses pelaksanaan, PT Pelindo I gagal dalam penyampaian poin-poin proposal sehingga *joint venture agreement* yang sebelumnya ditandatangani harus berakhir. Hingga dua tahun kemudian, tepatnya pada tahun 2018 pemerintah Indonesia mengamanatkan PT Pelindo I untuk menjadi *Master Developer* pada pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung melalui Keputusan Presiden No. 81 tahun 2018. Dengan bantuan dari Port of Rotterdam, studi kelayakan yang dilakukan PT Pelindo I terhadap Pelabuhan Kuala Tanjung dapat terlaksanakan dengan baik sehingga studi kelayakan tersebut kemudian diserahkan kepada Menteri Perhubungan Indonesia (Suhartono, 2021). Selanjutnya pada tahun 2019 bersama dengan Port of Rotterdam, PT Pelindo I melakukan pembahasan mengenai kerja sama dalam pembangunan dari Pelabuhan Kuala Tanjung. Dari pembahasan tersebut terjadi beberapa kali pertemuan untuk keduanya membahas mengenai pembangunan ini. Hingga tahun 2020 kedua badan usaha tersebut melakukan proses negosiasi dengan PT Prima Multi Terminal untuk proses akuisisi dalam pemberian tanggung jawab atas pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung.

Adapun beberapa hambatan yang menjadi penyebab belum rampungnya pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung diantaranya adalah adanya proses internal yang cenderung lamban serta terjadi ketidak sepahaman antar pendapat yang seringkali terjadi. Tidak adanya kecepatan dalam proses penyelesaian dari segi penanganan studi hingga pengumpulan data untuk diajukan menyebabkan tertundanya penyelesaian pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung. Dari pihak PT Pelindo I maupun pihak Port of Rotterdam berupaya untuk menyelesaikan permasalahan ini namun berdasarkan data yang diperoleh penulis tidak adanya tindakan yang tegas dari kedua belah pihak dalam mengatasi berbagai hambatan dan persoalan, menyebabkan pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung masih belum rampung sesuai dengan target di awal.

KESIMPULAN

Hubungan bilateral yang dilakukan oleh Indonesia dan Belanda sudah terjalin dengan baik dan berangsur sejak lama. Kerja sama keduanya terjadi di berbagai bidang khususnya dalam sektor maritim dan perairan. Salah satu wujud kerja sama antara Indonesia Belanda adalah dengan ditandatangani MoU pada tahun 2016 yang kemudian diimplementasikan dengan pembangunan dan pengembangan beberapa pelabuhan nasional di Indonesia. Belanda yang

merupakan negara maju dianggap sebagai mitra yang tepat bagi Indonesia dalam memajukan dan meningkatkan standar dari pelabuhan nasional yang dapat bersaing dengan pelabuhan milik negara lain yang sudah memenuhi standar internasional. Kedua negara ini sama-sama melihat potensi keuntungan dengan melakukan kerja sama dalam sektor maritim ini. Indonesia membutuhkan investor yang dapat memberikan investasi asing serta transfer ilmu pengetahuan maupun teknologi, sedangkan Belanda melihat banyak potensi ekonomi yang dapat dihasilkan dari pembangunan pelabuhan di beberapa titik di Indonesia salah satunya adalah pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung.

Posisi dari Pelabuhan Kuala Tanjung ini dinilai sangat strategis dan dapat dijadikan sebagai Hub Port International. Dalam pelaksanaan kerja sama pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung, pemerintah Indonesia menggunakan Skema KPBU dengan menggandeng PT Pelindo I sebagai pihak dari Indonesia dan juga Port of Rotterdam sebagai pihak dari Belanda. Port of Rotterdam dinilai mampu untuk membantu Indonesia dalam membangun Pelabuhan Kuala Tanjung dikarenakan Port of Rotterdam merupakan pelabuhan internasional tersibuk di kawasan Eropa. Meskipun beberapa pelabuhan lainnya telah sukses terealisasi dengan skema KPBU, namun sayangnya hingga kini pembangunan dan pengembangan dari Pelabuhan Kuala Tanjung masih mengalami beberapa kendala yang diantaranya adalah kurangnya kecepatan dari kedua belah pihak dalam proses penyelesaian berbagai permasalahan dari pembangunan ini ditambah lagi dengan seringnya terjadi perbedaan pendapat menjadikan pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung belum rampung hingga saat ini.

CONFLICT OF INTEREST

Terkait dengan penelitian, kepenulisan, dan publikasi artikel ini, peneliti melaporkan tidak adanya potensi konflik kepentingan dari pihak manapun.

ACKNOWLEDGEMENT

Dengan rasa hormat yang sangat besar dan kerendahaan hati, penulis mengucapkan terima kasih kepada para dosen di Prodi Hubungan Internasional FISIP UPN Veteran Jakarta, terkhusus pada para dosen pembimbing yang telah memberikan arahan, saran, dan masukan yang sangat berguna bagi penulis dalam proses penyusunan tulisan ini. Terima kasih juga diberikan kepada para pihak yang telah memberikan bantuan berupa arahan yang sangat konstruktif hingga tulisan ini berhasil diselesaikan.

REFERENSI

- ASEAN. (2011). *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design : Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. California: SAGE Publications.
- Government of Netherland. (2016, November 23). *The Netherlands to assist Indonesia in coastal reinforcement and port development*. Retrieved June 02, 2021, from Government of Netherland: <https://www.government.nl/latest/news/2016/11/23/the-netherlands-to-assist-indonesia-in-coastal-reinforcement-and-port-development>

- Japan International Cooperation Agency. (2020, December 20). *Peresmian Tahap Satu Pelabuhan Patimban - Pelabuhan internasional yang dibangun atas hasil kerjasama Indonesia-Jepang dan memanfaatkan teknologi Jepang untuk pelaksanaan konstruksi cepat*. Retrieved May 4, 2021, from Japan International Cooperation Agency: <https://www.jica.go.jp/indonesia/indonesian/office/others/press201220.html>
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2017). Laporan Tahunan 2017. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia.
- Kementerian PPN/Bappenas. (2014). *Kajian Strategi Pengelolaan Perikanan Berkelanjutan*. Jakarta: Kementerian PPN/Bappenas Direktorat Kelautan dan Perikanan.
- Kim, J. H., Kim, J., & Choi, S. (2011). *Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea*. Manila: Asean Development Bank.
- Noor, J. (2011). *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Kencana.
- Pelindo 1. (2020). *OPERATION PROGRESS IN KUALA TANJUNG WITH ZHEJIANG SEAPORT GROUP AND PORT OF ROTTERDAM*. Pelindo 1.
- Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI. (2020). Kunjungan Raja Willem-Alexander dan Peningkatan Kerjasama Indonesia-Belanda. Jakarta: Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI.
- Putra, A. A., & Djalante, S. (2016). Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol.6 No.1*, 11.
- Ridhanindyo, M. W. (2021, Mei 17). Kerjasama Indonesia-Belanda dalam Pembangunan dan Pengelolaan Infrastruktur Pelabuhan Tahun 2015-2020. (G. M. Fajriani, Interviewer)
- Sari, N. I. (2015, May 28). *Nilai bisnis transportasi laut Indonesia diprediksi capai Rp 264 T*. Retrieved May 5, 2021, from Merdeka.com: <https://www.merdeka.com/uang/nilai-bisnis-transportasi-laut-indonesia-diprediksi-capai-rp-264-t.html>
- Suhartono, S. (2021, March 19). Perkembangan Kerja sama PoR di Pelabuhan Kuala Tanjung (2015-2020). (G. M. Fajriani, Interviewer)
- Supply Chain Indonesia. (2019, July 31). *Permasalahan dalam Aktivitas Pelabuhan di Indonesia*. Retrieved May 7, 2021, from Supply Chain Indonesia: <https://supplychainindonesia.com/permasalahan-dalam-aktivitas-pelabuhan-di-indonesia/>
- Weatherbee, D. E. (2016). *Understanding Jokowi's Foreign Policy*. Singapore: ISEAS.
- World Bank. (2015, May 26). *The Tale of Two Ports in Indonesia*. Retrieved May 6, 2021, from The World Bank: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/05/26/the-tale-of-two-ports-in-indonesia>