

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam hubungan internasional terdapat beberapa pola hubungan antar negara, meliputi konflik, kerjasama, dan diplomasi (White, 2001). Kerjasama antarnegara yang melibatkan suatu negara dengan negara lainnya dilakukan untuk memenuhi kepentingan nasional masing-masing negara serta mencapai tujuan bersama. Kerjasama ini dilaksanakan berdasarkan persamaan maupun perbedaan yang ada. Dengan perkembangan dunia saat ini, kerjasama tidak lagi hanya sebatas hubungan pada level negara, namun juga melibatkan aktor non-negara. Bentuk kerjasama antarnegara yang ada ialah kerjasama multilateral dan kerjasama bilateral. Adapun dalam kerjasama bilateral yang melibatkan dua negara, mencakup berbagai sektor diantaranya kerjasama ekonomi, sosial, politik, budaya, dan lain-lain. Salah satu bentuk kerjasama bilateral yang mampu mendorong roda perekonomian nasional adalah investasi asing. Investasi asing sangat dibutuhkan untuk memenuhi pendanaan kebutuhan negara. Dengan adanya investasi asing, operasi pada proyek yang dirancang pemerintah dapat berjalan dengan lebih efisien, layanan yang diberikan menjadi lebih luas serta mengurangi beban keuangan pemerintah (World Bank, 1995).

Terlepas dari latar belakang sejarah hubungan bilateral Indonesia dan Belanda, kedua negara memiliki hubungan yang baik dan erat dalam berbagai sektor. Hingga saat ini hubungan kedua negara telah mencapai *comprehensive partnership* dengan berbagai capaian kerjasama. Kerjasama bilateral antara Indonesia dan Belanda terjalin sejak 1960-an, khususnya pada bidang kerjasama pembangunan yang didasari oleh lemahnya ekonomi Indonesia pada saat tersebut. Sejak tahun 2013, hubungan kerjasama antara Indonesia dan Belanda berhasil melahirkan beberapa proyek kerjasama di bidang konstruksi dan manajemen perairan. Kedua negara setuju untuk mempererat kerjasama secara efektif dalam bidang pelatihan kejuruan di bidang transportasi, pembuatan kapal, pengembangan pelabuhan, dan bidang-bidang operasional transportasi lainnya.

Hal ini sejalan dengan kebutuhan Indonesia yang masih belum mampu menjadikan sarana dan prasarana transportasi sesuai dengan standar kelayakan internasional. Dikutip dari salah satu pernyataan Pemimpin *Confederation of Netherlands Industry and Employers* (VNO-NCW) saat ini, Hans de Boer, bahwa Belanda saat ini berfokus pada investasi bidang transportasi khususnya pada urusan perairan dan pelabuhan (Government of The Netherlands, 2016).

Belanda sebagai salah satu negara yang memiliki hubungan kerjasama yang intensif dan erat dengan Indonesia, turut berkontribusi dalam pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung. Kerjasama ini disahkan dengan adanya *Memorandum of Understanding* (MoU) antara Pemerintah Belanda dengan Pemerintah Indonesia dalam Kerjasama Maritim yang ditandatangani pada 22 April 2016 di Den Haag oleh Melanie Schultz van Haegen selaku Menteri Infrastruktur dan Lingkungan Belanda dengan Retno L.P. Marsudi selaku Menteri Luar Negeri Indonesia. Sebagai lanjutan dari penandatanganan MoU ini, dilakukan juga penandatanganan Pernyataan Kementerian dalam Pengembangan Pelabuhan dan Industri Maritim pada 29 November 2016 di Jakarta oleh Menteri Infrastruktur dan Lingkungan Belanda dengan Menteri Koordinator Maritim Indonesia, Luhut B. Panjaitan (Pelindo 1, 2020). Pembangunan dan pengelolaan Pelabuhan Kuala Tanjung dilaksanakan melalui salah satu skema pembangunan di Indonesia yaitu Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) menggandeng PT Pelindo I untuk melakukan kerjasama dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) milik Belanda yaitu *Port of Rotterdam* (PoR). *Port of Rotterdam* (PoR) yang merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Eropa dinilai mampu menjadi konsultan pembangunan yang tepat dalam pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung. Kerjasama ini ditujukan untuk menciptakan efisiensi bisnis pada Pelabuhan Kuala Tanjung. Diharapkan dengan kerjasama antara kedua negara dapat menciptakan pelabuhan dengan fasilitas standar internasional yang ramah bagi lingkungan dan menguntungkan bagi ekonomi Indonesia. Kerjasama Indonesia-Belanda melalui megaproyek pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan salah satu bukti nyata dari kerjasama bilateral antar kedua negara.

Kerjasama ini tentunya didasari oleh kepentingan kedua negara untuk memenuhi tujuan serta keperluannya masing-masing.

Pembangunan serta pengelolaan sektor transportasi menjadi pendorong bagi peningkatan produktifitas sektor lainnya. Hal ini dikarenakan mobilitas dari seluruh kebutuhan industri maupun kebutuhan umum manusia bergantung pada kapabilitas dan kualitas sektor transportasi. Indonesia sebagai salah satu negara berkembang mengalami masalah sama dengan negara berkembang lainnya yaitu pembangunan infrastruktur. Perlu pembiayaan yang besar dalam mendanai pembangunan guna mengejar ketertinggalan infrastruktur yang sudah dilakukan oleh negara-negara maju. Dengan kebutuhan mengejar ketertinggalan ini, Indonesia butuh dana lebih selain dari anggaran dana domestik. Adanya investasi asing dijadikan sebagai sumber pendanaan guna menutup keterbatasan pembiayaan dalam pembangunan. Ketersediaan layanan infrastruktur ini menjadi penentu yang penting terhadap kecepatan perkembangan pasar, pertumbuhan output, serta akses ke layanan infrastruktur yang terjangkau guna keperluan konsumsi masyarakat untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, terutama bagi masyarakat miskin. Namun saat ini kontribusi potensial infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi maupun pemberantasan kemiskinan belum terealisasi sepenuhnya, begitu pula dengan stok serta layanan infrastruktur yang masih jauh dari persyaratan kelayakan.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia bergantung pada transportasi laut sehingga pengelolaan dari pelabuhan untuk menjadi pelabuhan yang bertaraf internasional untuk mendukung dan memfasilitasi kegiatan industri seperti ekspor dan impor merupakan hal yang sangat penting. Pengelolaan pelabuhan harus dilakukan secara efektif dengan tujuan pembangunan ekonomi sekitar pelabuhan juga turut terbantu, begitu pula bagi masyarakat dan pemerinah. Hingga saat ini, Indonesia belum mampu memenuhi permintaan pelabuhan yang terus bertambah sehingga kerap terjadi penumpukan maupun kemacetan. Kemacetan ini juga didukung dengan kurangnya fasilitas seperti kontainer khusus dan kurangnya tempat berlabuh terminal. Kemacetan yang ada menimbulkan penundaan serta kerugian bagi pengguna pelabuhan. Dengan kekurangan fasilitas penyediaan

infrastruktur pelabuhan tersebut, Presiden Joko Widodo mencanangkan pembangunan 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri dari 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan *feeder*. Salah satunya adalah megaprojek pembangunan dan pengelolaan Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatera Utara yang dibangun dengan tujuan sebagai pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) Indonesia untuk mengakomodasi kelapa sawit yang banyak di daerah Sumatera Utara (Sindo News, 2015).

Pembangunan dan pengelolaan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai Pelabuhan Hub Internasional dicanangkan oleh pemerintah ke dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (Silognas) yang merupakan bagian dari *Masterplan* Percepatan Pembangunan dan Perluasan ekonomi Indonesia (MP3EI) dan konsep laut (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2009). Letak Pelabuhan Kuala Tanjung berhadapan langsung dengan Selat Malaka sebagai salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia dan memiliki kedalaman 15-17 meter LWS. Pelabuhan Kuala Tanjung dikelilingi oleh Perkebunan Sawit dari mulai Asahan, Simalungun, Labuhan Baru. Selain itu dengan dikembangkannya Sei Mangkei sebagai Kawasan Ekonomi Khusus diharap dapat memberikan pengaruh yang signifikan pada perkembangan serta menambah peluang bisnis bagi Pelabuhan Kuala Tanjung. Dengan kondisi geografisnya yang sangat strategis, Pelabuhan Kuala Tanjung dikelilingi oleh beberapa Pelabuhan Terminal untuk Kepentingan Sendiri (TUKS). Pelabuhan TUKS tersebut ialah Pelabuhan TUKS yang dimiliki oleh PT. Inalum dan TUKS milik PT. Wilmar dengan jaringan pelayaran dalam negeri (Surabaya) dan jaringan pelayaran internasional ke Jepang, Australia dan Eropa untuk keperluan ekspor (Siahaan, Jinca, Wunas, & Pallu, 2013).

Besarnya permintaan serta potensi yang dimiliki oleh jalur pelayaran pada lokasi Pelabuhan Kuala Tanjung menjadikan pelabuhan ini dititikberatkan untuk dapat menarik permintaan dari rute-rute strategis yang dilewati oleh *major shipping line*. Dengan adanya Pelabuhan Kuala Tanjung yang diproyeksikan sebagai Pelabuhan Hub Internasional maka akan menimbulkan kompetisi dengan pelabuhan sekitar, yaitu Pelabuhan Klang, Pelabuhan Singapore, Pelabuhan Tanjung Pelepas, dan Pelabuhan Penang. Hal ini dikarenakan probabilitas

peralihan muatan dari total muatan kontainer di Selat Malaka akan beralih ke Pelabuhan Kuala Tanjung. Untuk meraih manfaat dari potensi yang ada, pemerintah perlu mengupayakan pengembangan serta pembangunan pelabuhan secara maksimal. Namun, untuk mewujudkan pengembangan pelabuhan dibutuhkan dana yang tidak sedikit, melebihi kapasitas Indonesia bila dilakukan tanpa bantuan asing. Selama ini Indonesia sudah banyak menerima bantuan asing, baik dalam bentuk pinjaman maupun investasi.

Meskipun kerjasama antara kedua negara dalam perencanaan pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung telah dimulai dengan negosiasi pada tahun 2015, kerjasama antara kedua negara dalam pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung tidak berjalan dengan mulus begitu saja. Kedua negara menghadapi berbagai persoalan dan kendala dalam melaksanakan megaprojek pembangunan dan pengelolaan Pelabuhan Kuala Tanjung. Beberapa isu strategis yang dihadapi dalam pelaksanaan proyek ini diantaranya seperti ketersediaan lahan dalam pengembangan Kawasan Industri yang belum maksimal, utilisasi Terminal Multipurpose yang belum optimal, butuhnya pendanaan tambahan dari pemerintah untuk pengadaan lahan serta lambatnya proses masing-masing pihak yang terlibat dalam pelaksanaan pengerjaan proyek. Sesuai dengan *Masterplan* dari Pembangunan dan Pengelolaan Pelabuhan Kuala Tanjung, proses pelaksanaan proyek Pelabuhan Kuala Tanjung diadakan dalam 4 tahap. Tahap ini meliputi tahap 1 Pengembangan Terminal Multipurpose dengan kapasitas 500.000 TEUs, tahap 2 Pengembangan Kawasan Industri 3000 Ha (2016-2018), tahap 3 Pengembangan *Dedicated/Hub Port* (2017-2019) dan tahap 4 yaitu pengembangan kawasan industri terintegrasi (2021-2023) (Kinanti, 2018). Dengan adanya berbagai kendala ini, megaprojek yang telah berjalan ini belum dapat diselesaikan. Baik pihak Belanda maupun Indonesia belum mengambil langkah yang tegas untuk menyelesaikan permasalahan yang muncul sehingga proyek ini belum berjalan sesuai dengan lini masa yang direncanakan.

Sesuai dengan penjabaran di atas, timbul pertanyaan penulis mengenai bagaimana kerjasama Indonesia dengan Belanda pada pembangunan dan pengelolaan infrastruktur transportasi laut pelabuhan. Penulis merasa topik ini

relevan dengan bagaimana Indonesia saat ini memiliki beberapa kebutuhan diantaranya memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur laut khususnya pelabuhan, pembangunan dan pengembangan infrastruktur hingga pengelolaannya guna meningkatkan ekonomi nasional, serta mewujudkan tujuan untuk menjadi “Poros Maritim Dunia”. Sementara dalam memenuhi kebutuhan tersebut dibutuhkan partisipasi negara lain, salah satu negara yang berkontribusi adalah Belanda. Namun, kerjasama yang dijalin dengan Belanda tidak luput dari berbagai permasalahan dan konflik di dalamnya. Dengan demikian, penulis melakukan penelitian dengan judul **“KERJASAMA INDONESIA-BELANDA PADA PEMBANGUNAN DAN PENGELOLAAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN TAHUN 2015-2020 (Studi Kasus : Pelabuhan Kuala Tanjung)”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, Indonesia dan Belanda memiliki hubungan yang intensif dan erat terutama dalam sektor transportasi laut baik dalam bidang pelatihan kejuruan di bidang transportasi, pembuatan kapal, pengembangan pelabuhan, dan bidang-bidang operasional transportasi lainnya. Seperti salah satunya adalah hibah dalam bentuk *research and technology development* yaitu desain pelabuhan sesuai dengan MoU yang ditandatangani oleh Menteri Pembangunan dan Lingkungan Belanda, Melanue Schultz van Haegen serta Menteri Luar Negeri Indonesia, Retno L.P. Marsudi. Namun pada pelaksanaan kerjasama pembangunan, pengembangan dan pengelolaan Pelabuhan Kuala Tanjung ini, muncul berbagai kendala yang belum bisa diselesaikan hingga saat ini. Baik pemerintah kedua negara maupun pihak-pihak yang terlibat masih belum memiliki solusi yang tegas terhadap permasalahan ini. Adapun, rumusan masalah bagi penelitian ini yaitu :

“BAGAIMANA KERJASAMA INDONESIA - BELANDA DALAM PEMBANGUNAN DAN PENGELOLAAN PELABUHAN KUALA TANJUNG?”

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan implementasi kerjasama Indonesia dan Belanda pada megaproyek pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. **Manfaat Akademis** : penelitian ini menjadi salah satu pengembangan dari penelitian yang telah dilakukan lebih dahulu oleh peneliti lainnya dengan perbedaan dari penelitian yang telah dilakukan. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan serta kontribusi dalam ilmu hubungan internasional khususnya sektor transportasi.
2. **Manfaat Praktis** : diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian lanjutan di masa mendatang dalam hubungan internasional, khususnya mengenai kerjasama bilateral dalam penyelenggaraan pembangunan dan pengelolaan infrastruktur sektor transportasi.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman dari penelitian ini, penulis membagi penelitian menjadi beberapa sub-bab. Pemaparan serta bahasan yang ada dalam setiap bab berkaitan satu sama lain. Adapun sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini, penulis memaparkan gambaran umum dari penelitian yang akan di bahas. Adapun bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan yang digunakan oleh penulis.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini, penulis akan membahas mengenai tinjauan pustaka yaitu *literature review*, teori dan konsep yang penulis gunakan dalam menganalisis

masalah dalam penelitian, alur pemikiran, serta asumsi penulis mengenai permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini, penulis akan menjelaskan metode penelitian yang digunakan dalam menganalisis permasalahan yang diteliti serta jenis penelitian yang digunakan penulis, sumber data, teknik pengumpulan data dan teknis analisis data, serta waktu dan lokasi dari penelitian.

BAB IV KONDISI DAN UPAYA PENINGKATAN PADA INFRASTRUKTUR PELABUHAN NASIONAL MELALUI KERJASAMA BILATERAL

Dalam bab ini, penulis membahas mengenai kondisi dari pelabuhan nasional serta upaya yang dilakukan oleh Indonesia dalam meningkatkan kualitas dari pelabuhan nasional serta kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia dengan melibatkan pihak asing.

BAB V KERJASAMA INDONESIA – BELANDA DALAM PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN TAHUN 2015-2020

Dalam bab ini penulis membahas mengenai kerjasama bilateral yang dilakukan oleh Indonesia dengan Belanda dalam kurun waktu 5 tahun terakhir yaitu 2015 hingga 2020 berikut kerjasama bilateral yang dilakukan oleh Indonesia – Belanda dalam pembangunan serta pengembangan mega proyek Pelabuhan Kuala Tanjung.

BAB IV PENUTUP

Dalam bab ini, penulis menyampaikan penutup berupa kesimpulan serta saran dari pemaparan penelitian penulis pada bab-bab sebelumnya.