

## Proyeksi Keamanan Maritim Indonesia-Tiongkok untuk Memperkuat Poros Maritim Dunia: Kerjasama Strategis *Sister Port* Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Guangzhou

Adi Rio Arianto<sup>1</sup> dan Gesti Anggraini<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Dosen Hubungan Internasional, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, [ariantoadirio@gmail.com](mailto:ariantoadirio@gmail.com)

<sup>2</sup> Alumni Hubungan Internasional, Universitas Satya Negara Indonesia, [gestianggra92@gmail.com](mailto:gestianggra92@gmail.com)

### Abstrak

Kerjasama Keamanan Maritim Indonesia dan Tiongkok mengalami perkembangan pesat dalam bentuk *Sister Port* antara Pelabuhan Pelindo II (Tanjung Priok) dan Pelabuhan Guangzhou. Dalam memperkuat kebijakan *sister port*, PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)/IPC memperpanjang kerjasama Program *Sister Port* dengan otoritas pelabuhan di Tiongkok, Guangzhou di Provinsi Guangdong. Obyek dalam penelitian ini adalah kerjasama dari *Sister Port* yang meliputi *sharing ilmu*, kerja sama bisnis, program magang, benchmarking, pertukaran informasi, dan potensi kerja sama lainnya dalam rangka memperluas jaringan di sektor maritim dan logistik. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan dukungan *library research*. Fokus penelitian ini membahas (1) Kerjasama *Sister Port* Pelindo II dan Pelabuhan Guangzhou; (2) Implikasi Kerjasama *Sister Port* dalam Digitalisasi Pelabuhan; (3) Proyeksi Kerjasama Keamanan Maritim Indonesia-Tiongkok dalam *Sister Port* Pelindo II dan Pelabuhan Guangzhou. Penelitian ini berkesimpulan bahwa Pelabuhan Tanjung Priok telah menransformasi teknologi yang digunakan di sektor pelabuhan. Transformasi teknologi tersebut menurunkan biaya logistik dan mendorong perdagangan dunia yang melewati jalur maritim. Proyeksi keamanan maritim Indonesia-Tiongkok diarahkan untuk memperkuat kebijakan *Belt and Road Initiative* dan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

**Kata kunci:** Indonesia, Keamanan Maritim, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Guangzhou, *Sister Port*, Tiongkok.

### Abstract

*Maritime Security Cooperation between Indonesia and China has experienced rapid development in the form of Sister Port between Pelindo II Port and Quanzhou Port. In strengthening the sister port policy, PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)/IPC extended the Sister Port Program cooperation with the port authority in China, Quanzhou in Guangdong Province, PRC. The object of this study is cooperation from Sister Port which includes knowledge sharing, business cooperation, internship programs, benchmarking, information exchange, and other potential cooperation in order to expand the network in the maritime and logistics sectors. This study uses a qualitative method supported by library research. The focus of this study discusses (1) Pelindo II and Quanzhou Port Sister Port Cooperation; (2) Implications of Sister Port Cooperation in Port Digitalization; (3) Projection of Indonesia-China Maritime Security Cooperation in Pelindo II and Quanzhou Port Sister Port. This study finally concludes that this cooperation provides opportunities in the maritime security sector. Tanjung Priok Port has transformed the technology used in all port sectors. The technological transformation is expected to reduce logistics costs and encourage world trade through maritime routes. The projection of Indonesia-China maritime security is directed to strengthen the Belt and Road Initiative policy and Indonesia's vision as the World Maritime Axis.*

**Kata kunci:** China, Indonesia, Maritime Security, Port of Quanzhou, Port of Tanjung Priok, *Sister Port*.

## Pendahuluan

Kemajuan teknologi di berbagai industri dalam satu dasawarsa terakhir berjalan pesat khususnya terkait industri maritim. Dalam industri maritim objek yang paling strategis adalah tata kelola pelabuhan yang langsung berdampak pada keamanan maritim. Beragam implementasi teknologi baru seperti pengoperasian *crane* dan truk yang berjalan otonom tanpa pengendara hingga pengangkutan barang dari dan menuju gudang yang juga dilakukan secara robotik kini juga sudah tak asing lagi dan bahkan menjadi kebutuhan yang harus segera dipenuhi (Rudiyanto, 2019). Langkah pemutakhiran teknologi di industri pelabuhan belakangan memang tengah menjadi tren di antara pelabuhan-pelabuhan besar di dunia. Pelabuhan Abu Dhabi di Uni Emirat Arab (UEA) misalnya, beberapa waktu lalu baru saja mengumumkan rencananya untuk mendorong efisiensi kinerja kepelabuhannya lewat pemanfaatan teknologi. Melalui sebuah platform yang diberi nama Silsal, pihak pengelola pelabuhan ingin meningkatkan efisiensi kinerja terutama di bidang logistik, keamanan dan juga data perdagangan.

Dengan kemajuan teknologi tersebut, beberapa pelabuhan di dunia sudah memanfaatkan kecanggihan teknologi untuk mengoperasikan seluruh kegiatan yang ada di pelabuhan. Oleh karena itu, Pelindo II terus berusaha untuk ikut mentransformasi teknologi dengan terus melakukan kerjasama dengan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di dunia. Hal tersebut di sampaikan oleh Direktur Utama Indonesia *Port Corporation* (IPC), Elvyn G. Masassya bahwa semua aktifitas di pelabuhan, mulai yang ada di laut saat kapal bersandar, di terminal saat menaik-turunkan barang hingga *supporting activity* di kawasan akan *fully otomatic, Fully robotic*. Sampai sekarang pelabuhan yang ada di Indonesia terutama yang masuk dalam region Pelindo II belum cukup memiliki teknologi yang maju sehingga masih sering terjadi keterlambatan barang datang ketika sudah sampai di pelabuhan. (Ismoyo, 2019)

Oleh karena itu dengan adanya kemajuan teknologi yang ada, PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II) atau yang dikenal dengan nama *Indonesia Port Corporation* berambisi untuk menjadi *trade facilitator* atau fasilitator perdagangan dalam 5 tahun mendatang. Mimpi yang dapat mengubah citra dunia pelabuhan itu, perlahan tapi pasti mulai diimplementasikan melalui transformasi di bidang teknologi dan juga pengembangan sumber daya manusia di beberapa pelabuhan yang ada dibawah naungannya. Sektor pelabuhan yang selama ini sarat dengan keterlambatan waktu bongkar muat dan antrian panjang kendaraan, tidak akan terdengar lagi dalam beberapa tahun ke depan. Khususnya untuk 12 pelabuhan yang saat ini ada dibawah tanggung jawab IPC. Upaya mengotomasi seluruh aktifitas di pelabuhan dan terminal tersebut merupakan bagian dari upaya transformasi Pelindo II dari sebelumnya sebuah perusahaan *infrastruktur players* menjadi *trade fasilitator* pada tahun 2024 mendatang. Transformasi tersebut sendiri merupakan langkah strategis perusahaan dalam menjawab kebutuhan masyarakat saat ini yang selalu mengedepankan efektifitas, efisiensi, dan kemudahan dalam mengakses sebuah barang.

Pelindo II juga ingin pelabuhan menjadi *trade facilitator* yang dapat mendukung perdagangan Indonesia. Direktur Utama Pelindo II, Elvyn G. Masassya, mengatakan, pelabuhan tidak hanya berperan sebagai pelabuhan, tetapi harus bisa mendukung perdagangan. Pelabuhan harus terintegrasi dengan kawasan industri dan pelayaran. Pelabuhan juga harus terintegrasi dengan kawasan industri sehingga distribusi barang dari kawasan industri lebih murah. Terintegrasi dengan pelayaran sehingga kapal-kapal yang membawa barang bisa *linkage* dengan pelabuhan. *Trade fasilitator*, menurutnya, semua yang terkait dengan perdagangan, seperti pemilik barang, pelabuhan, dan pelayaran berada dalam satu platform. Dengan cara ini, seluruh pengguna jasa, eksportir, maupun importer akan mendapatkan kebutuhannya secara cepat dan transparan. Jika ini dilakukan, maka diharapkan *logistic cost* akan turun dan produk-produk Indonesia akan bisa memiliki daya saing yang lebih tinggi karena biaya ekspor lebih murah, lebih cepat sampai, dan lebih bisa dimonitor sejak dikirimkan sampai tiba di tempat.

Maka untuk mencapai hal tersebut, Pelindo II telah melakukan kerjasama dengan beberapa pelabuhan besar di dunia yang sudah memiliki teknologi yang sangat canggih, mulai dari pelabuhan di Tiongkok, Dubai, Eropa dan Amerika. Dengan Tiongkok, Pelindo II telah memperpanjang kerjasama program *Sister Port* dengan otoritas pelabuhan di Tiongkok. Perpanjangan kerja sama dilakukan dengan otoritas pelabuhan Guangzhou di Guangdong, Tiongkok. Lewat kerja sama ini kedua pelabuhan berbagi pengalaman dan keahlian di bidang manajemen dan operasi kepelabuhanan. IPC juga menjajaki kerja sama investasi guna merespons meningkatnya trafik perdagangan global. Penandatanganan MoU dilakukan di sela-sela Konferensi Pelabuhan Dunia 2019, Guangzhou (*International Association of Ports & Harbors Guangzhou 2019 World Ports Conference*)

Kerja sama regional dan global sudah menjadi tuntutan di tengah meningkatnya trafik pelayaran antarbenua. Kerja sama antara Indonesia dan China juga terjalin dalam sektor kebudayaan dan kesamaan nilai-nilai harmoni dalam rangka menjembatani kepetingan Indonesia dan China di Asia. Kerja sama antara Indonesia dan China sudah berlangsung sejak lama bahkan sebelum terbitnya BRI dan Poros Maritim Dunia. Hal ini membada dampak positif bagi kedua negara dalam rangka memperkuat nilai-nilai Asia di mata dunia (Arianto dan Anggraini, 2020)

Berdasarkan data dari Badan Perdagangan, investasi dan pembangunan PBB (*Review of Maritime Transport* UNCTAD, 2018), volume perdagangan global terus naik dengan pertumbuhan rata-rata 3,8% per tahun hingga 2023. Pada 2017, volume perdagangan global mencapai 10,7 miliar ton, tumbuh 4%. Arus petikemas global mencapai 752 juta TEUs, atau naik 6%. Dari kenaikan itu, pertumbuhan tertinggi terjadi di Asia, yang mencapai 64%. “Ini adalah potensi yang sangat bagus. IPC dan Pelabuhan Guangzhou sepakat berinvestasi dan bekerja sama memanfaatkan potensi tersebut” (Ismoyo, 2019).

Peluang baru pelabuhan terkait *Belt and Road Initiative* digagas oleh Tiongkok sebagai upaya memperkuat kerja sama perdagangan antarnegara di Asia dan Eropa melalui jalur sutra maritim. Pelindo II juga telah mempersiapkan Tanjung Priok agar bisa menjadi pelabuhan hub terbesar di Asia Tenggara. Sebagai gerbang utama kargo internasional, Tanjung Priok akan mengonsolidasi arus barang ekspor impor dari dan ke Indonesia. IPC juga menginisiasi *integrated port network* atau jaringan kepelabuhanan terintegrasi yang disebut Trilogi Maritim. Masassya yakin trilogi ini menjadi solusi penurunan biaya logistik melalui tiga pilar, yakni standarisasi pelabuhan, aliansi pelayaran, dan pengembangan terkoneksi dengan pelabuhan. Konsep tersebut dapat relevan jika diterapkan di seluruh Pelindo.

Pelindo sebaiknya dipisahkan berdasarkan fungsi-fungsinya, bukan berdasarkan region seperti yang ada sekarang ini. Jadi hanya ada satu Pelindo. *Operating company*nya sesuai dengan bidang, apakah peti kemas, non-peti kemas, penyedia peralatan, penyedia IT, dsb, tetapi dalam satu kepemilikan, satu holding. Dengan begitu, holding tersebut bisa membuat strategi dan memiliki kekuatan keuangan yang lebih memadai sehingga ada standarisasi di seluruh pelabuhan Indonesia. Kalau ada standarisasi, ada kekuatan keuangan, ada sistem operasional yang baik, itu akan meningkatkan daya saing dan pada akhirnya *logistic cost* akan lebih murah. Implementasi konsep tersebut membutuhkan waktu sekitar 3-5 tahun karena bukan sebuah pekerjaan mudah. Sistemnya harus bisa diterima oleh seluruh pelaku dari ekosistem ini. Jika ini terjadi, *logistic cost* kita turun 4-5 persen dalam 5 tahun mendatang. Inilah konsep untuk mengembangkan kekuatan maritim Indonesia, yakni *me-linkage* antara kawasan industri, pelabuhan, pelayaran, dalam sebuah trilogi maritim. Dari latar belakang di atas, penelitian ini berpijak pada pertanyaan penelitian yaitu: (1) apa kerjasama strategis *Sister Port* Pelabuhan Pelindo II (Tanjung Priok) dan Pelabuhan Quanzhou? (2) bagaimana implikasi *Sister Port* dalam Digitalisasi Pelabuhan? dan (3) apa proyeksi Keamanan Maritim Indonesia-Tiongkok untuk Memperkuat Poros Maritim Dunia?

## Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan dukungan *library research* dengan melibatkan teori dan konsep yang sesuai seperti: keamanan maritim, kerjasama keamanan maritim, dan ketahanan maritim. Untuk membahas lebih jauh tentang ketahanan industri maritim suatu negara, perlu untuk memahami urgensi suatu negara dalam mengamankan wilayah maritimnya. Oleh karena itu, perlu untuk memahami terlebih dahulu konsep keamanan maritim dalam memahami dunia kemaritiman. Memahami makna keamanan Maritim (*Maritime Security*) sebagai suatu konsep sangat diperlukan. Hal ini yang mendorong negara-negara dan organisasi internasional mulai menyusun mandat dan merancang menyesuaikan kembali kebijakan-kebijakannya sesuai dengan interpretasi istilah keamanan maritim. Konsep Keamanan Maritim menjadi lebih krusial pasca serangan teroris tanggal 11 September 2001 di Amerika Serikat (AS). AS menyusun *Maritime Security Policy* di tahun 2004 saat menyebarnya ketakutan global akan terorisme maritim (Sakhuja dan Khurana, 2016). Hal ini mengingatkan New York merupakan kota di tepi laut Amerika Serikat. Selain itu, meningkatnya persengketaan wilayah maritime di Laut Tiongkok Selatan juga menambah kajian keamanan maritim semakin kompleks.

Populernya konsep Keamanan Maritim juga didorong oleh meningkatnya perompakan (*piracy*) di lepas pantai Somalia rentang tahun 2008-2011 (Sciencia, 2019). Selain itu, meningkatnya perompakan di *Sea Lanes of Communication* (SLOC) internasional berpotensi menghambat/mengganggu kelancaran perdagangan internasional yang pasokannya 90% dikirimkan melalui laut. Kepopuleran konsep Keamanan Maritim didorong pula dengan ketegangan di wilayah Laut Tiongkok Selatan (*South China Sea*) dan Laut Tiongkok Timur (*East China Sea*). Negara-negara di sekitar laut tersebut mulai membangun kemampuan Angkatan Laut untuk mempertahankan klaim wilayah masing-masing sehingga timbul kekuatiran-kekuatiran akan keamanan penggunaan SLOC di kedua wilayah lautan tersebut. Selain, itu untuk keperluan kegiatan perdagangan internasional, negara-negara tersebut mulai mengembangkan armada kemaritiman untuk tujuan ekonomi dan menunjang laulintas perniagaan laut. Oleh karena itu, industry kemairiman menjadi focus negara-negara dalam memanfaatkan nilai ekonomi laut untuk menunjang pendapatan nasional.

Teori yang pertama adalah Keamanan Maritim. Pengertian tradisional terhadap konsep Keamanan Maritim ialah pertahanan atau perlindungan terhadap negara yang menjelaskan dan mengatur peran dan strategi Angkatan Laut (*Seapower*). Pada masa damai, fungsi Angkatan Laut salah satunya ialah mengamankan SLOC (melalui tindak pencegahan, pengawasan dan pengejaran atau *interdiction*) untuk mendukung dan memfasilitasi perdagangan internasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi sebuah negara.

Terkait dengan konsep Keamanan Maritim ialah konsep Keselamatan Maritim (*maritime safety*) yang mengatasi permasalahan keselamatan kapal, instalasi, aktor profesional di bidang kemaritiman dan lingkungan laut. Organisasi internasional yang mempunyai tugas dan fungsi di bidang ini ialah *International Maritime Organization* (IMO) di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Keselamatan Maritim mencakup standar, pengaturan pembangunan, dan konstruksi kapal dan instalasi maritim, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan dan kepatuhan prosedur-prosedur keselamatan dan pengembangan kapasitas sumber daya manusia termasuk juga pendidikan dan pelatihan di bidang keselamatan maritim.

Keamanan Maritim juga dapat dikaitkan dengan pertumbuhan ekonomi. 90% perdagangan internasional dilaksanakan via laut. Selanjutnya laut memiliki dan sumber daya perikanan yang melimpah. Industri perkapalan dan perikanan berkembang menjadi industri yang bernilai trilyunan USD dan

merupakan penopang pertumbuhan ekonomi beberapa negara di dunia. Nilai komersial laut terus meningkat karena potensi ekonomi sumber daya lepas pantai dan pariwisata laut. Nilai ekonomi laut dibahas dalam konsep-konsep seperti “*Blue Economy*” Gunter Pauli dan “*Blue Growth*” Uni Eropa (Sciencia, 2019). Pada prinsipnya konsep *Blue Economy* dan *Blue Growth* berusaha menghubungkan dan mengintegrasikan dimensi-dimensi pembangunan ekonomi di laut dan menyusun strategi pengelolaan berkelanjutannya. Keamanan Maritim berkaitan karena setiap upaya pengelolaan berkelanjutan hanya dapat dilaksanakan dalam situasi yang aman dan terkendali.

Dalam perkembangannya Keamanan Maritim juga dikaitkan dengan Human Security. Human Security ialah proposal *United Nations (PBB) Development Program (UNDP)* yang menitikberatkan konsep *security* atau keamanan kepada kebutuhan masyarakat dan bukan negara. Inti *Human Security* UNDP ialah *food, shelter, sustainable livelihoods dan save employment*. Dimensi maritim *Human Security* antara lain: pemberantasan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing (food dan sustainable livelihood)*, keselamatan pelaut dan nelayan (*save employment*), *coastal community resilience (shelter)*.

Keamanan Maritim juga dapat dijelaskan dari ancaman-ancaman yang dihadapi, sebagai contoh ialah Laporan Sekretaris Jenderal PBB tahun 2008 tentang *Oceans and the Law of the Sea* membedakan 7 jenis ancaman, di antaranya adalah sebagai berikut: *Piracy and armed robbery* (Perompakan dan perampokan bersenjata); *Terrorist acts* (Tindakan-tindakan terorisme); *Illicit trafficking in arms and weapons of mass destruction* (penyelundupan senjata dan senjata pemusnah massal); *Illicit trafficking in narcotics* (penyelundupan obat-obatan terlarang); *Smuggling and trafficking of persons by sea* (penyelundupan dan perdagangan manusia lewat laut); *IUU Fishing* (usaha perikanan ilegal, tidak diatur dan juga tidak dilaporkan); dan *Intentional and unlawful damage to marine environment* (pengerusakan terhadap lingkungan laut yang disengaja)

Uni Eropa memiliki daftar yang sama dan menambahkan: *Territorial maritime disputes, acts of aggression and armed conflicts between states* (sengketa wilayah maritim, tindakan-tindakan agresi dan konflik bersenjata antar negara); *Potential impacts of natural disasters, extreme events and climate change on maritime transport system and in particular on maritime infrastructure* (potensi dampak bencana alam, cuaca ekstrim dan perubahan iklim terhadap sistem transportasi maritim dan infrastruktur maritim); *Conditions at sea and in the coastal zone that weaken the potential for growth and jobs in the marine and maritime sectors* (kondisi di laut dan pantai yang melemahkan potensi perkembangan dan pekerjaan di sektor kelautan dan kemaritiman); dan *Cyber attacks against shipping or maritime infrastructures* (serangan siber terhadap perkapalan dan infrastruktur maritim).

Keamanan Maritim dapat coba dirumuskan melalui praktek-praktek yang sering dilaksanakan oleh aktor-aktor pelaksana: Kegiatan terkait *maritime domain awareness (MDA)*: pengawasan melalui radar, satelit, data sharing, tracking dan sharing; Kegiatan-kegiatan di laut: patroli, pengejaran atau penghadangan, pencarian dan inspeksi serta latihan; Kegiatan penegakan hukum: penangkapan, pemindahan orang yang dicurigai, penuntutan, pengadilan dan pemenjaraan; Kegiatan-kegiatan yang dikoordinasikan antar institusi dan aktor; dan Diplomasi, peningkatan kapasitas dan peperangan laut oleh Angkatan Laut.

Teori yang kedua adalah Kerjasama Keamanan Maritim. Keamanan maritim dipandang juga sebagai tanggung jawab bersama yang membutuhkan cara pandang yang sama tentang Keamanan. Laporan Sekretaris Jenderal PBB tahun 2008 menekankan pentingnya kerja sama internasional dan respon yang terkoordinasi. Keamanan Maritim merupakan tantangan bagi kegiatan terkoordinasi antar institusi di suatu negara, semakin luas definisi keamanan maritim semakin luas aktor institusi yang terlibat. Hal ini termasuk koordinasi sipil-militer karena kegiatan-kegiatan terkait keamanan maritim sulit dipisahkan antara kegiatan sipil dan operasi militer. Kegiatan-kegiatan keamanan maritim pasti akan melibatkan institusi-institusi

regulator seperti kementerian-kementerian di bidang perhubungan, perikanan, pertanian, perdagangan, penjaga pantai, opelabuhan, penjaga perbatasan, polisi dan intelijen. Keamanan maritim dipahami sebagai kerjasama secara trans-nasional.

Teori yang ketiga adalah Ketahanan Industri Maritim. Menurut Bappenas, ketahanan industri maritim suatu negara dapat dikembangkan melalui beberapa langkah berikut, yaitu: (1)menegakkan kedaulatan dan yurisdiksi nasional terkait Perbatasan, ZEE; (2)mengembangkan data dan informasi kelautan terkait Potensi maritim terkait koordinasi jaringan sistem informasi laut; (3)meningkatkan pemanfaatan potensi laut dan dasar laut terkait industri pengolahan, aglomerasi industri, SDM; (4)mengembangkan potensi industri kelautan terkait keterkaitan antar industri, iklim kondusif, sistem transportasi laut, kawasan yang cepat tumbuh; (5)meningkatkan harkat dan taraf hidup nelayan; (6)Mempertahankan daya dukung dan kelestarian fungsi lingkungan laut terkait budaya kelautan, *law enforcement*; dan (7)memperkuat ketahanan industri kemaritiman.

Berikut adalah bagan pengembangan ketahanan industri kemaritiman ditinjau dari kacamata Indonesia melalui kementerian Bappenas:



Gambar 1.1 Konsep Pengembangan Industri Kemaritiman

Sumber: Bappenas, 2019

Dari bagan di atas, dapat dilihat bahwa dalam pengembangan ketahanan industri kemaritiman, maka dua komponen yang perlu difokuskan yaitu: infrastruktur maritim yang digerakkan oleh mesin ekonomi maritim dan mesin pertahanan dan keamanan maritim. Kedua mesin di atas diarahkan untuk mendukung pencapaian ketahanan industri kemaritiman guna mendorong aktivitas dan konektivitas perdagangan maritim antarnegara yang kondusif, aman, dan saling terhubung melalui kegiatan *sister port* antarnegara. Untuk kasus Indonesia, dalam rangka mencapai visi “Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”, Pemerintah Indonesia menempatkan bidang kemaritiman sebagai prioritas utama, termasuk ancaman, tantangan, hambatan dan gangguan (ATHG), baik tradisional (*Sea Control*, kepentingan nasional, Seapower, Proyeksi Kekuatan) maupun non-tradisional (*maintaing good order at sea*). Saat ini,

Kementerian Pertahanan telah menerbitkan Buku Putih Pertahanan Indonesia, namun dalam menghadapi ATHG di bidang kemaritiman, Pemerintah RI perlu merumuskan sebuah Strategi Keamanan Maritim.

Strategi Keamanan Maritim yang disusun wajib mendukung: (1) penanganan ATHG Keamanan Maritim dan meningkatkan kesiapan pemerintah dalam menghadapi potensi ATHG Keamanan Maritim di masa yang akan datang; (2) Pertumbuhan ekonomi Indonesia dan dunia yang pesat dan berkelanjutan; (3) Mempertimbangkan perkembangan terkini di bidang keamanan dan keselamatan maritim; (4) Membantu memfokuskan penggunaan sumber daya yang ada secara efektif dan efisien; (5) Pengembangan kapasitas sumber daya manusia kemaritiman yang berkelanjutan; (6) Menyatukan visi dan misi, menyusun tujuan dan rencana untuk memecahkan permasalahan keamanan maritim domestik dan internasional; (7) Mengkoordinasikan dan memperkuat koordinasi kementerian / lembaga yang terlibat; (8) Berpartisipasi aktif dalam menjaga Keamanan Maritim global dan meningkatkan posisi RI di dunia internasional; dan (9) Memproyeksikan kekuatan RI dalam melindungi dan kepentingan nasional.

## Hasil dan Pembahasan

### a. PT Pelabuhan Indonesia II (Pelabuhan Tanjung Priok)

PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) didirikan dengan status Perusahaan Negara (PN) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 tahun 1960 tentang pengelolaan pelabuhan umum yang dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Berdasarkan Peraturan pemerintahan Nomor 18/1969, BPP dikelola masing-masing pelabuhan. BPP menggantikan PN setelah otoritas pelabuhan dibubarkan. Badan hukum Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57/1991 yang sahamnya dimiliki oleh negara Republik Indonesia yang mengakibatkan perubahan nama perusahaan menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia II, dan ada di bawah pembinaan Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN), sebagaimana diatur dalam Akta Notaris Nomor 3 tertanggal 1 Desember 1992. (PT Pelindo II, 2018)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1983 juncto PP No. 5 tanggal 5 Februari 1985, Perum Pelabuhan dilebur dan digabung menjadi 4 (empat) wilayah operasi, dengan nama Perum Pelabuhan I sampai IV. Keempat perum itu merupakan BUMN yang berada di bawah pembinaan Departement Perhubungan Republik Indonesia. dan pada tanggal 22 Februari 2012, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) meluncurkan branding identitas baru dan bertransformasi menjadi IPC, sebuah perusahaan penyedia jasa pelabuhan terkemuka di Indonesia, yang lebih efisien dan modern dalam berbagai aspek operasional, dalam rangka mencapai tujuan menjadi operasional pelabuhan kelas dunia.

Sebagai operator pelabuhan terbesar di Indonesia, IPC memiliki visi untuk menjadi pengelola pelabuhan kelas dunia yang unggul dalam operasional dan pelayaran. Dalam mewujudkan visi tersebut, IPC telah mengimplementasikan berbagai langkah strategis mulai dari penguatan posisi dan arah IPC, termasuk penajaman visi, nilai dan karakter persorangan. Manajemen juga telah menyusun *corporate roadmape* 2016-2020 yang secara berturut-turut ditetapkan sebagai *fit in infrastructure, enhancement, establishment, sustainable dan world class port*. Tahun 2018, yang merupakan fase *establishment* merupakan tahapan penting dalam memantapkan fondasi untuk mewujudkan cita-cita IPC sebagai pengelola pelabuhan kelas dunia di tahun 2020, sebagai wujud kontribusi IPC sebagai BUMN kepada Indonesia.

Saat ini, Pelindo II/IPC telah mengoperasikan 12 pelabuhan yang terletak di 10 Provinsi Indonesia, mencakup Sumatera Barat, Lampung, Bengkulu, Jambi, Bangka Belitung, Sumatera Selatan, DKI Jakarta,

Banten, Jawa Barat, Kalimantan Barat. Pelindo II menjadi salah satu BUMN strategis dimana seluruh pelabuhan yang di kelola memiliki posisi yang signifikan dalam keterhubungan jaringan perdagangan internasional berbasis transportasi laut. Sebagai operator pelabuhan terbesar di Indonesia, PT Pelabuhan Indonesia II berupaya memperluas kerjasama dengan operator pelabuhan lintas negara. Tujuannya tidak lain agar terjadi pertukaran informasi terkait operasional dan pelayanan, hingga menjajaki aspek komersial. Selanjutnya, ada tiga hal yang ingin di dapatkan dari kerjasama tersebut, yaitu *transfer of knowledge*, berbagi pengalaman, dan *do business*. Saat ini, PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo 2) tercatat memiliki delapan kerjasama *sister port*. Kerjasama dengan pelabuhan internasional itu tersebar di empat benua, di antaranya adalah Pelabuhan Lazaro Cardenas, Meksiko; Pelabuhan Baku, Azerbaijan; Pelabuhan Qatar; Pelabuhan Djibouti, Pelabuhan Townsville, Australia, dan tiga di Tiongkok yaitu Pelabuhan Shenzhen, Ningbo, dan Guangzhou.

#### **b. Pelabuhan Guangzhou (Tiongkok)**

Pelabuhan Guangzhou adalah pelabuhan utama kota Guangzhou, provinsi Guangdong, Tiongkok. Pelabuhan ini dioperasikan oleh *Guangzhou Port Group Co Ltd* yang merupakan perusahaan milik negara. Perusahaan ini didirikan pada 26 Februari 2004 dari mantan Biro Pelabuhan Guangzhou. Itu disetujui oleh Pemerintah Kota Guangzhou. Saat ini merupakan pelabuhan komprehensif terbesar di Tiongkok Selatan. Perdagangan maritim internasionalnya mencapai lebih dari 300 pelabuhan di lebih dari 80 negara dan distrik di seluruh dunia. Pelabuhan Guangzhou ini juga menggabungkan bekas Pelabuhan Huangpu. Pelabuhan ini juga berfungsi sebagai pusat ekonomi dan transportasi penting untuk wilayah Delta Sungai Pearl dan provinsi Guangdong. Ini adalah pusat transportasi penting untuk industri yang berlokasi di provinsi tetangga seperti Guangxi, Yunnan, Guizhou, Sichuan, Hunan, Hubei, dan Jiangxi.

Pelabuhan Guangzhou yang merupakan pusat pengiriman utama dengan sebutan “*Silk Road on the Sea*” terbentang sepanjang 250 mil di garis pantai selatan Tiongkok. Berlokasi di Pearl River Delta, Pelabuhan Guangzhou menghubungkan lebih dari 100 pelabuhan di Tiongkok dan 350 pelabuhan di seluruh dunia yaitu: Volume peti kemas pada 2016: 18,9 juta TEU; Nilai kargo rata-rata per hari: \$311 juta; dan pada 2016, throughput peti kemas Pelabuhan Guangzhou meningkat lebih dari pelabuhan Tiongkok lainnya. Kenaikan tersebut sebesar 8 persen lebih tinggi dari tahun sebelumnya.

Guangzhou merupakan pelabuhan tersibuk ke empat di Tiongkok. Ini menjadikan geliat ekonomi Guangzhou sangat tinggi dan berkontribusi besar pada pendapatan untuk Guangzhou. Hal ini mendorong *Chinese Academy of Social Sciences* menobatkan Guangzhou sebagai kota dengan daya saing ekonomi yang komprehensif yang menempati urutan kelima. Pemasukan utama Guangzhou adalah sektor industri retail. Pendapatan Domestik Bruto (PDB) di sektor industri retail menyumbang 68,6 persen di tahun 2016. PDB tersebut semakin bertambah tiap tahunnya karena Guangzhou memiliki festival retail berkelas internasional, yaitu Canton Fair. Canton Fair diadakan dua kali dalam setahun pada Bulan April hingga Mei dan bulan Oktober hingga November. Berbagai macam produk lokal dan internasional ada di Canton Fair. Lebih dari 24 ribu perusahaan perdagangan tiap tahunnya mengikuti pesta perdagangan terbesar di Tiongkok ini. Sedangkan untuk PDB secara keseluruhan Kota Guangzhou menyumbang 141.933 Yuan China per kapita pada tahun 2016, nilai itu setara dengan Rp299 juta. Pendapatan tersebut didapat dari berbagai jenis industri, seperti transportasi, teknik industri, produk metal, pertanian, dan jasa. Untuk pendapatan ekspor kota Guangzhou menyumbang sebesar 78,2 dollar AS.

#### **c. Kerjasama *Sister Port* Pelindo II (Pelabuhan Tanjung Priok) dan Pelabuhan Guangzhou**

PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) / IPC kembali memperpanjang kerja sama Program *Sister Port* dengan otoritas pelabuhan di Tiongkok. Kali ini, perpanjangan kerja sama dilakukan dengan Otoritas Pelabuhan Guangzhou, di Provinsi Guangdong. Dua pekan sebelumnya, perpanjangan kerja sama serupa ditandatangani dengan Pelabuhan Ningbo. Lewat kerja sama ini kami berbagi pengalaman dan keahlian di bidang manajemen dan operasi kepelabuhanan. IPC juga menjajaki kerjasama investasi guna merespons meningkatnya trafik perdagangan global yang disampaikan oleh Direktur Utama IPC, Elvyn G. Masassya, usai menandatangani MoU perpanjangan perjanjian kerja sama Program *Sister Port* antara IPC dan Guangzhou Port Authority, di Guangzhou, Tiongkok (Barus, 2019).



Gambar 1.2 Penandatanganan MoU Sister Port antara Indonesia dan Tiongkok

Sumber: [pressrelease.kontan.co.id](http://pressrelease.kontan.co.id)

Penandatanganan MoU dilakukan di sela-sela Konferensi Pelabuhan Dunia 2019, Guangzhou (*International Association of Ports & Harbors - Guangzhou 2019 World Ports Conference*). Kerja sama regional dan global di sector maritim sudah menjadi tuntutan di tengah meningkatnya trafik pelayaran antarbenua. Mengutip laporan Badan Perdagangan, Investasi dan Pembangunan PBB (*Review of Maritime Transport UNCTAD, 2018*) volume perdagangan global terus naik dengan pertumbuhan rata-rata 3,8% per tahun, hingga 2023. Pada 2017, volume perdagangan global mencapai 10,7 miliar ton, tumbuh 4%. Arus petikemas global mencapai 752 juta TEUs, atau naik 6%. Dari kenaikan itu, pertumbuhan tertinggi terjadi di Asia, yang mencapai 64%. IPC dan Pelabuhan Guangzhou sepakat berinvestasi dan bekerja sama memanfaatkan potensi tersebut.

Di ajang Konferensi IAPH 2019 itu, terkait *Belt & Road Initiative* Tiongkok berupaya memperkuat kerja sama perdagangan antar negara di Asia dan Eropa melalui jalur sutra maritim. Indonesia telah mempersiapkan Tanjung Priok agar bisa menjadi pelabuhan hub terbesar di Asia Tenggara. IPC juga menginisiasi *Integrated Port Network* atau jaringan kepelabuhanan terintegrasi yang disebut sebagai Trilogi Maritim yaitu solusi penurunan biaya logistik melalui 3 pilar, yakni standarisasi pelabuhan, aliansi pelayaran, dan pengembangan industri yang terkoneksi dengan pelabuhan.

Selain itu, kerja sama ini bertujuan untuk meningkatkan nilai ekonomi dan komersial pada masing-masing pelabuhan. Kerja sama ini sejalan dengan program pemerintah yang memfokuskan pada peningkatan kualitas sektor maritim. Lingkup kerjasama dari *Sister Port* di antaranya adalah terkait *sharing knowledge*, kerja sama bisnis, internship program, *benchmarking*, pertukaran informasi, dan potensi kerja sama lainnya dalam rangka memperluas jaringan di sektor maritim dan logistik. Selain itu, Pelabuhan Tanjung Priok juga belajar terkait teknologi yang telah di gunakan oleh pelabuhan Guangzhou sehingga pelabuhan tersebut masuk dalam pelabuhan tersibuk di sebelah Tiongkok bagian Selatan. Hasil dari kerjasama tersebut juga bertujuan untuk inisiatif *Direct Call* dan pengembangan kerjasama *Sister Port* tersebut secara keseluruhan merupakan bagian dari dukungan IPC pada upaya Pemerintah dalam merealisasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (Sumarkidjo, 2019).

#### d. Implikasi Kerjasama *Sister Port* Pelindo II dan Pelabuhan Guangzhou: Digitalisasi Pelabuhan

Lingkup kerjasama dari *Sister Port* antara pelabuhan Tanjung Priok dan pelabuhan Guangzhou di antaranya adalah terkait *sharing knowledge*, kerja sama bisnis, *internship program*, *benchmarking*, pertukaran informasi, dan potensi kerja sama lainnya dalam rangka memperluas jaringan di sektor maritim dan logistik. Selain itu dari hasil kerjasama tersebut, Tanjung Priok berusaha untuk terus mentransformasi teknologi terkait seluruh kegiatan kepelabuhanan. IPC menransformasi pelabuhan menjadi *smart port* atau *digital port* dengan menggunakan basis IT, termasuk dalam sistem operasionalnya. Transformasi ini menjadi prioritas Perseroan seiring dengan perbaikan infrastruktur pelabuhan. Program *digital port* dan pemangkasan waktu bongkar muat peti kemas akan menjadi modal utama dalam mendukung program tol laut dan sekaligus menjadi langkah penting menuju *World Class Port*. Hal ini dapat membawa Indonesia dan China mencapai keberhasilan di sektor digital dalam rangka mendukung kerjasama ekonomi dan keamanan di Asia (Arianto, Maarif, Muhadjir, dan Argadityan, 2022).

Dalam mewujudkan *digital port*, IPC menggunakan basis IT dalam melakukan inovasi-inovasi yang bertujuan untuk perbaikan pelayanan dan operasional. Transformasi ini menjadi prioritas Perseroan yang dilakukan secara parallel dengan pembangunan infrastruktur pelabuhan. Pada tahun 2018, Perseroan telah membuat terobosan dengan implementasi *digital port* pada lini darat dan laut, diantaranya yaitu implementasi *autogate*, *Integrated Container Freight Station (CFS Center)*, Tempat Penimbunan Sementara (TPS) Online, Terminal Operating System (TOS) dan Auto Tally di terminal peti kemas, penerapan *Marine Operating System (MOS)*, VTS (*Vessel Traffic System*), *Vessel Management System (VMS)*, serta E-Service pada sejumlah Cabang Pelabuhan. Seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 1.3 berikut.



### Gambar 1.3 Digitalisasi Sister Port antara Indonesia dan Tiongkok

Sumber: Laporan Tahunan PT. Pelindo II ([www.pelindo.co.id](http://www.pelindo.co.id))

Dari gambar di atas dapat dikelaskan bawah optimalisasi penggunaan teknologi informasi dalam pelayanan jasa kepelabuhanan selain bertujuan untuk memudahkan pengguna jasa dalam bertransaksi, juga untuk mendukung pelaksanaan *Good Corporate Governance* (GCG) terhadap transparansi biaya pelayanan jasa. Sebagai salah satu contohnya yaitu CFS Center, yang merupakan opsi yang dapat dipilih pengguna jasa untuk memudahkan transaksi. Keunggulannya adalah proses pelayanan menjadi ringkas/ sederhana dan transparan sehingga menjadi efisien bagi pengguna jasa. Integrasi CFS mencakup manajemen data pelanggan, CFS booking service, layanan nota, pembayaran elektronik, tracking kargo, dan customer care. Selain system CFS yang sudah berjalan online dan beroperasi 24/7, ke depannya, sistem layanan CFS akan terus disempurnakan dan ditambah fitur baru, seperti *multichannel payment* serta *invoice* langsung ke pemilik barang/*consignee*. (PT Pelabuhan Indonesia II, 2018)

Menurut Direktur PT Pelabuhan Indonesia II, pelabuhan sejatinya melayani 3 aktivitas utama. Pertama berada di sisi laut yang dinamakan *marine services*, di sini proses yang dilakukan adalah menandu dan menarik kapal ke dermaga. Kemudian dilakukan aktivitas yang kedua yang dinamakan terminal *handling*. Di situ barang yang ada di kapal diturunkan atau harus dibawa naik ke kapal. Setelah turun ke terminal, barang-barang tersebut bisa dibawa ke gudang atau langsung ke pabrik. Aktivitas tersebut disebut juga sebagai aktivitas *logistic* atau *supporting*. Cara-cara konvensional tersebut berimbas pada tingginya biaya logistik, karena mulai dari kapal datang hingga akhirnya masuk ke gudang terdapat waktu tunggu yang cukup lama. Hal itu harus perbaiki agar biaya tidak tinggi, melalui pendekatan digital dengan menyiapkan satu sistem *marine operation system* (MOS) dan *Traffight System* (TAS) (PT Pelabuhan Indonesia II, 2018). Melalui sistem tersebut perusahaan sudah mengetahui kapal apa yang akan datang, posisi kapal, jumlah dan jenis muatan juga tujuan terminalnya.

Dengan diaplikasikannya sistem tersebut, maka waktu tunggu kapal bisa diestimasi. Sementara di sisi terminal, dengan digitalisasi, pelabuhan sudah mengetahui berapa kebutuhan untuk bisa melakukan bongkar muat, karena kapal yang akan merapat sudah membuat perencanaan terlebih dahulu. Mulai dari

jumlah *crane* yang dibutuhkan dan juga kebutuhan waktu yang akan dihabiskan selama proses bongkar muat, sudah terekam semua oleh sistem yang ada di pelabuhan. Jika membincang *trade facilitator*, perseroan berencana membuat satu platform berjenis marketplace yang mampu mempertemukan pelabuhan dan semua yang berhubungan dengan pelabuhan. Orang-orang yang ingin cari kapal bisa menggunakan platform tersebut. Cari gudang dan cari truk juga bisa menggunakan aplikasi itu. Hal ini disebut sebagai *platform* untuk maritim. Inilah yang disebut dengan *trade fasilitator*, dan semua basisnya adalah digital. Itulah visi PT Pelabuhan Indonesia II ke depan, yaitu step kedua dari transformasi maritim setelah sukses di level pertama menjadi pelabuhan berkelas dunia.

#### **e. Proyeksi Keamanan Maritim Indonesia-Tiongkok: Memperkuat Poros Maritim Dunia**

Kerjasama yang terjalin antara Pelindo II (Pelabuhan Tanjung Priok) dan Pelabuhan Guangzhou memiliki beberapa peluang di antaranya yaitu peluang baru pelabuhan, terkait *Belt & Road Initiative* yang digagas Tiongkok. Hal ini sejalan dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Maka dengan kerjasama tersebut, diharapkan dapat secara bersinergi dalam menjalankan kepentingan nasional di antara dua negara, dimana Tiongkok ingin mensukseskan kebijakan BRI lewat jalur maritim sedangkan Indonesia bisa mencapai visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (Suropati, Montratama, dan Sulaiman, 2018). Selain itu, kerjasama *sister port* ini diharapkan memberikan peluang baru bagi keberlangsungan kerjasama dan dapat bersinergi sebagai upaya memperkuat kerja sama perdagangan antar negara di Asia dan Eropa melalui jalur sutra maritime (Anggraini, Arianto, dan Saputro, 2023).

Peluang selanjutnya bagi Indonesia sendiri yaitu, Pelindo II ingin menjadikan pelabuhan Tanjung Priok menjadi pelabuhan hub terbesar di Asia Tenggara. Hal ini telah di sampaikan oleh Direktur Utama Pelindo II, Elvyn G. Masassya bahwa PT Pelabuhan Indonesia II telah mempersiapkan Tanjung Priok agar bisa menjadi pelabuhan hub terbesar di Asia Tenggara. Sebagai gerbang utama kargo internasional, Tanjung Priok bisa mengonsolidasi arus barang ekspor impor dari dan ke Indonesia. Hal tersebut tentu membuat jati diri Bangsa Indonesia sebagai negara maritim. Oleh karena itu, dengan kerjasama antar dua pelabuhan tersebut, di harapkan akan meningkatkan perekonomian antar negara melalui perdagangan internasional. Termasuk di antaranya adalah irisan kerjasama keamanan maritim antara Indonesia-Rusia-China dapat mempertegas keberlanjutan keamanan maritim di Asia Tenggara (Arianto, 2017)

Kerjasama *sister port* ini juga akan berdampak pada penguatan teknologi digital sehingga dengan transformasi teknologi tersebut bisa berdampak pada penurunan *cost logistic* dan mempercepat proses impor dan ekspor. PT Pelabuhan Indonesia II juga menginisiasi *Integrated Port Network* atau jaringan kepelabuhanan terintegrasi yaitu Trilogi Maritim. Kami yakin ini menjadi solusi penurunan biaya logistik melalui 3 pilar, yakni standarisasi pelabuhan, aliansi pelayaran, dan pengembangan industri yang terkoneksi dengan pelabuhan. Hal inilah yang diproyeksikan dalam kerja sama yang terjalin antara Pelindo II (Pelabuhan Tanjung Priok) dan Pelabuhan Guangzhou, Tiongkok dalam lima hingga sepuluh tahun mendatang. Selain itu, kerja sama yang terjalin antara Pelindo II (Pelabuhan Tanjung Priok) dan Pelabuhan Guangzhou, Tiongkok diproyeksikan mampu menghubungkan Jalur Sutra Tiongkok Abad ke-21 dan Poros Maritim Dunia yang merupakan kebijakan jangka panjang Indonesia di sektor maritim.

## **Kesimpulan**

PT Pelabuhan Indonesia II atau Pelindo II adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang logistik, secara spesifik pada pengelolaan dan pengembangan pelabuhan. Saat ini, Pelindo II telah mengoperasikan 12 pelabuhan yang terletak di 10 Provinsi Indonesia, mencakup Sumatera Barat, Lampung, Bengkulu, Jambi, Bangka Belitung, Sumatera Selatan, DKI Jakarta, Banten, Jawa Barat, Kalimantan Barat. Pelindo II menjadi salah satu BUMN strategis dimana seluruh pelabuhan yang di kelola memiliki posisi yang signifikan dalam keterhubungan jaringan perdagangan internasional berbasis transportasi laut. Sebagai operator pelabuhan terbesar di Indonesia, PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II) berupaya memperluas kerjasama dengan operator pelabuhan lintas negara. Tujuannya tidak lain agar terjadi pertukaran informasi terkait operasional dan pelayanan, hingga menajaki aspek komersial. Selanjutnya, ada tiga hal yang ingin di dapatkan dari kerjasama tersebut, yaitu *transfer of knowledge*, berbagi pengalaman, dan *do business*. Saat ini, PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo 2) tercatat memiliki delapan sister port. Kerjasama dengan pelabuhan internasional itu tersebar di empat benua, di antaranya adalah Pelabuhan Lazaro Cardenas, Meksiko; Pelabuhan Baku, Azerbaijan; Pelabuhan Qatar; Pelabuhan Djibouti, Pelabuhan Townsville, Australia, dan tiga di Tiongkok yaitu Pelabuhan Shenzhen, Ningbo, dan Guangzhou.

Kerjasama yang terjalin antara Pelindo II dan Pelabuhan Guangzhou, Tiongkok adalah terkait *sharing knowledge*, kerja sama bisnis, *internship program*, *benchmarking*, pertukaran informasi, dan potensi kerja sama lainnya dalam rangka memperluas jaringan di sektor maritim dan logistik. Selain itu, kerjasama *Sister Port* tersebut berdampak pada upaya Pelindo II untuk terus mentransformasi teknologi yang ada dan menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok menjadi pelabuhan hub terbesar di Asia Tenggara. Sebagai gerbang utama kargo internasional, Tanjung Priok akan mengkonsolidasi arus barang ekspor impor dari dan ke Indonesia. Hal tersebut tentu akan membuat jati diri Bangsa Indonesia sebagai negara maritime. Maka oleh karena itu, dengan kerjasama antar dua pelabuhan tersebut, di harapkan akan meningkatkan perekonomian antar negara melalui perdagangan internasional.

Kerjasama yang terjalin antara Pelindo II (Pelabuhan Tanjung Priok) dan Pelabuhan Guangzhou juga memiliki beberapa peluang di antaranya yaitu peluang baru pelabuhan, terkait *Belt & Road Initiative* (BRI) yang digagas Tiongkok. Hal ini sejalan dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Maka dengan kerjasama tersebut, di harapkan dapat secara bersinergi dalam menjalankan kepentingan nasional di antara dua negara, dimana Tiongkok ingin mensukseskan kebijakan BRI lewat jalur maritim sedangkan Indonesia bisa mencapai visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Kerjasama *sister port* ini diharapkan memberikan peluang baru bagi kerja sama dan dapat bersinergi sebagai upaya memperkuat kerja sama perdagangan antar negara di Asia dan Eropa melalui jalur sutra maritim.

Kerjasama *Sister Port* antara Pelindo II (Pelabuhan Tanjung Priok) dan Pelabuhan Guangzhou diharapkan terus berjalan seiring dengan berkembangnya jalur strategis laut sebagai lalu lintas perdagangan maritim dunia. Selain itu, Pelindo II harus belajar dari Pelabuhan Guangzhou terkait dengan teknologi yang dimiliki oleh Pelabuhan terbesar di Tiongkok bagian Selatan tersebut. Pelabuhan Tanjung Priok harus secara optimal mengdigitalisasi pelabuhan dengan teknologi yang canggih sehingga keterlambatan barang bisa diantisipasi. Hal tersebut jika secara optimal dapat dikerjakan oleh Pelindo II, maka Indonesia khususnya Pelabuhan Tanjung Priok akan menjadi Pelabuhan terbesar di Asia Tenggara yang mana mampu mengkonsolidasi barang ekspor dan impor. Sudah waktunya Indonesia bangkit dan mencapai visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dengan secara optimal menggunakan pelabuhan untuk mendorong perdagangan dunia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, Gesti, Adi Rio Arianto, dan Pradono Budi Saputro. 2023. "China's Global Strategy For The 21st Century Of Silk Road: China And The Asia Security Architecture In Xi Jinping Government". *BHUVANA: Journal of Global Studies*. Vol. 1, No. 1, Maret 2023. E-ISSN 2986-1705. Penulis 2 dari 3.
- Arianto, Adi Rio dan Gesti Anggraini. 2020. "Manunggalism And The World Order In The Era Of Manunggal 21st Century : The Role Of Indonesia-China Cultural Cooperation In Building The Future Of World Security Architecture By Promoting The Values Of Mutual Cooperation "Gotong Royong", Unity, And Harmony". Conference Proceedings: Symposium on Social Sciences 2020, Rethinking the Social World in the 21st Century UGM, 2020. Center for Southeast Asian Social Studies, UGM. ISSN 2745-8385 (online). Penulis 1 dari 2.
- Arianto, Adi Rio, Dairatul Maarif, M. Muhadjir, dan Raynor Argaditya. 2022. "Indonesia-China Cooperation For The Development And Improvement Of Digital Technology 4.0 In The Field Of Security And Economy". *Jurnal Global Komunika*. Vol. 5, No. 2, Februari 2022. ISSN 2085-6636. EISSN 2655-5328. Penulis 1 dari 4.
- Arianto, Adi Rio. 2017. "Kerjasama Segitiga Maritim Dunia Indonesia-Tingkok-Rusia: Membangun Keamanan Maritim Asia Tenggara." *Jurnal Power in International Relations*. Vol. 1 No. 2. Februari 2017.
- Barus, Flora L.Y. 2019. *Trafik Perdagangan Global Naik, IPC Teken MoU dengan Pelabuhan Guangzho*. Pada <https://pressrelease.kontan.co.id/release/trafik-perdagangan-global-meningkat-ipc-perkuat-kerjasama-dengan-pelabuhan-guangzhou> (diakses Mei 2025).
- Ismoyo, Bambang. 2019. "Pelindo II Jalin Kerja Sama Sister Port dengan Tiongkok." Pada <https://wartaekonomi.co.id/read226971/pelindo-ii-jalin-kerja-sama-sister-port-dengan-china> (diakses April 2025).
- PT Pelabuhan Indonesia II. 2018. *Establishment of Excellence Digital Port*. Laporan Tahunan. Annual Report. <https://ipcmarine.co.id/wp-content/uploads/2021/06/LAPORAN-TAHUNAN-IPCM-2018.pdf>
- Rudiyanto, Arifin. 2019. *Pembangunan Kemaritiman Konsep dan Implementasi*. Jakarta: Bappenas.
- Sakhuja, Vijay dan Gurpreet S Khurana. 2016. *Maritime Perspectives 2015*. New Delhi: National Maritime Foundations
- Scienciscia, Alban. 2019. *Roadmap for a Sea Power*. Prancis: Asia Centre, Galetea Think Tank
- Sumarkidjo, Atmadji. 2019. *Poros Maritim Dunia dan Kebijakan Kelautan Indonesia*. Jakarta.

Suropati, Untung, Ian Montratama, Yohanes Sulaiman. 2018. *Peta Jalan Menuju Poros Maritim Dunia*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo, Kompas Gramedia.