

DAMPAK PEMBANGUNAN TERUSAN KRA DI THAILAND TERHADAP EKONOMI INDONESIA

Insan Harapan Harahap

Program Studi Ilmu Politik Universitas Bakrie

E-mail: insan.harahap@bakrie.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini membahas dampak pembangunan Terusan Kra terhadap perekonomian Indonesia dan upaya pemerintah Indonesia dalam memanfaatkan Terusan Kra. Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa bahan pustaka, yang terdiri dari penelitian sebelumnya, berita resmi, dan informasi dari website terpercaya yang terkait dengan rencana pembangunan Terusan Kra. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan Terusan Kra akan memberikan dampak positif dan negatif bagi perekonomian Indonesia. Namun, Terusan Kra akan memberikan dampak positif yang besar bagi perekonomian nasional apabila Indonesia mampu memanfaatkan Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan berstandar internasional yang mampu melayani bongkar-muat kapal asing sekaligus sebagai hub internasional menggantikan pelabuhan Singapura. Untuk memaksimalkan dampak positif tersebut, pemerintah perlu meningkatkan implementasi tol laut yang sudah dicanangkan dan diimplementasikan sejak 2015 sebagai sarana arus distribusi dari dan ke Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung.

Kata kunci: Terusan Kra; ekonomi Indonesia; pelabuhan; Sabang; Kuala Tanjung

THE IMPACT OF KRA CANAL DEVELOPMENT IN THAILAND ON INDONESIAN ECONOMY

ABSTRACTS

This research highlights the impact of Kra Canal development on the Indonesian economy and the efforts of the Indonesian government in utilizing the Kra Canal. This study uses secondary data in the form of library material, which consists of previous research, books, official news, and information from trusted websites related to development plan of the Kra Canal. The results of the study indicate that the Kra Canal will have a positive and negative impact on the Indonesian economy. However, Kra Canal would give a big positive impact on the national economy if Indonesia is able to take advantage of Sabang Port and Kuala Tanjung Port as an international standard port, which is capable of serving foreign ship loading as well as an international hub replacing the Singapore ports. To maximize the positive impact, the government needs to improve the implementation of sea highway (tol laut) project that have been launched and implemented since 2015 as a means of distribution from-and-to Sabang Port and Kuala Tanjung Port.

Key words: Kra Canal; Indonesian Economy; Port; Sabang; Kuala Tanjung

PENDAHULUAN

Bangkok Post pada September 2017 memberitakan bahwa telah dilakukan penandatanganan perjanjian mengenai studi kelayakan Terusan Kra oleh King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL) dan Thai Canal Association for Study and Development (TCA) (Bangkok Post, 2017). Kedua lembaga tersebut mengadakan konferensi internasional bertepatan "Technology for Sustainable Paths to Thailand's Future", including "THAICANAL: Comprehensive Study of Alternative Logistics Systems for the Maritime Silk Road". Konferensi tersebut membahas mengenai kemungkinan dibangunnya Terusan Kra, yang kemudian hasil

laporannya akan diteruskan kepada Pemerintah Thailand. Studi kelayakan ini merupakan upaya kesekian kalinya untuk membangun Terusan Kra. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), terusan adalah kali buatan, kanal, saluran buatan untuk keperluan mengalihkan lalu-lintas pelayaran.

Terusan Kra sendiri akan berada di wilayah selatan Thailand, yang berdekatan dengan Malaysia. Terusan tersebut diperkirakan akan membentang dari provinsi Songkhla ke provinsi Satun dengan memotong jalur darat untuk dijadikan perairan, seperti layaknya Terusan Suez dan Terusan Panama, dengan panjang sekitar 44 kilometer (Billington, 2016).



Gambar 1. Perkiraan Letak Terusan Kra

Sumber: (Billington, 2016)

Rencana pembangunan terusan ini sebenarnya telah lama diinisiasi, yaitu pada tahun 1677 oleh Raja Narai, mengingat kala itu Selat Malaka yang sempit sudah sangat padat oleh arus keluar-masuk kapal yang melakukan perdagangan di sekitar wilayah Asia Tenggara. Selain itu diharapkan Kerajaan Siam turut terdampak secara positif dengan adanya proses bongkar-muat di wilayah Siam (sekarang Thailand), sehingga lebih mudah mendapatkan barang-barang yang diperdagangkan oleh para saudagar asing. Raja Narai sendiri menunjukkan keseriusannya terhadap rencana ini dengan meminta seorang insinyur Perancis bernama De Lamar untuk melakukan studi kelayakan untuk melihat kemungkinan membangun terusan tersebut (Panda, 2013). Namun, hasil studi menunjukkan bahwa belum ada teknologi yang bisa digunakan untuk membelah wilayah darat dan menjadikannya sebuah perairan yang dapat dilewati kapal. Sehingga rencana tersebut kandas.

Kemudian Raja Rama I memunculkan gagasan tersebut kembali, seabad setelah Raja Narai, mengingat teknologi yang sudah memungkinkan dengan dibukanya Terusan Suez pada tahun 1869 (Panda, 2013). Masa itu bersamaan dengan periode kolonisasi bangsa Eropa di wilayah Asia, khususnya Asia Tenggara. Perusahaan dari Inggris, yakni *the British East India Company*, kemudian mencoba

mengadakan survei, namun kemudian mendapati hasil bahwa kondisi geografis wilayah Kra yang terdiri dari daratan gunung akan membuat pembangunan terusan menjadi sangat mahal. Pada abad ke-19 akhir, Kerajaan Inggris, yang ingin mempertahankan dominasi Singapura sebagai jalur pusat transportasi laut dunia, setuju untuk tidak membangun Terusan Kra. Kebijakan ini kemudian disahkan dalam Pasal 7 Perjanjian Anglo-Thai yang menyebutkan bahwa: "*The Siamese Government undertake[s] that no canal linking the Indian Ocean and Gulf of Siam shall be cut across Siamese territory without the prior concurrence of the Government of the United Kingdom*" (Anglo-Siamese Treaty, 1909).

Jelas disebutkan bahwa Pemerintah Siam (Thailand) tidak boleh membangun Terusan Kra tanpa sepengetahuan Kerajaan Inggris. Pemerintah Siam pun tidak dapat melawan kebijakan yang sebenarnya mengusik kedaulatan domestiknya tersebut, mengingat posisi Britania Raya sebagai salah satu negara adidaya di masa itu, serta sejarah Thailand sebagai satu-satunya negara di wilayah Asia Tenggara yang belum pernah dijajah oleh bangsa asing.

Kemudian pada 1980-an, proyek Terusan Kra kembali mendapat perhatian. Pada Oktober 1983, Fusion Energy Foundation (FIF), sebuah lembaga *think-tank* milik politisi Amerika, Lyndon H. LaRouche Jr., membantu Kementerian Transportasi Thailand untuk melakukan studi

kelayakan, dengan fokus utama melihat keuntungannya bagi ekonomi Thailand (Tanapura, 1984). Dalam diskusi ini juga beberapa institusi Jepang, termasuk Mitsubishi Research Institute, menginisiasi penggunaan *Peaceful Nuclear Explosives* (PNE) untuk menghancurkan bebatuan pegunungan, sehingga dapat membuka perairan (Billington, 2016). Cara ini juga telah digunakan dalam pembangunan Terusan Panama.

Artikel yang dilansir oleh Utusan Malaysia pada Juni 2015 menyebutkan bahwa Kerajaan Thailand kembali menginisiasi pembangunan Terusan Kra. Kerajaan Thailand menyebutkan bahwa mereka akan menanggung biaya pembangunan dengan dukungan dari negara maritime dunia, seperti Jepang, China, Amerika Serikat, serta negara lain yang berkepentingan, seperti Indonesia dan Malaysia. Terhambatnya pembangunan Terusan Kra akibat situasi ekonomi dan politik Thailand yang kurang baik (Hazmi, 2015). Kerajaan melihat bahwa proyek ini akan mampu membuka lapangan kerja untuk lebih dari 300 ribu orang dengan masa waktu 5 tahun hingga 10 tahun. Selain itu, Kerajaan Thailand melihat peluang ekonomi dari perdagangan yang akan mereka peroleh mencapai US \$ 280 juta per tahun.

Akan tetapi, proyek tersebut kemudian kembali gagal mengingat Krisis Moneter yang menimpa Thailand dan beberapa negara Asia yang lain pada akhir 1990-an. Begitu juga pada masa pemerintahan Junta Militer oleh Shinawatra bersaudara, yakni Thaksin dan Yingluck, sejak 2001 hingga 2016 (Sulong, 2012). Sebagaimana diketahui bahwa pertumbuhan perekonomian Thailand sangat rendah akibat situasi politik yang belum stabil. Tahun 2014, pertumbuhan ekonomi hanya sebesar 0,9%, kemudian naik menjadi 2,9% di 2015 dan 3,2% di 2016. Pada 2017, pertumbuhan ekonomi Thailand tetap sebesar 3,2%. (World Bank Team, 2017).

Isu pembangunan terusan Kra kembali dibahas pada 2017, sebagai alternatif meningkatkan perekonomian Thailand. Ada tuduhan bahwa China mendukung proyek ini dengan menyiapkan anggaran cukup fantastis, mencapai US\$28 miliar untuk membangun terusan sepanjang 135 km, yang akan menghubungkan Laut Andaman dan Laut China Selatan (Murdoch, 2017). Isu ini dipertegas melalui pernyataan Presiden China Xi Jinping pada tanggal 3 Oktober 2013. Presiden China telah mencanangkan visi

Jalur Sutra Maritim abad ke-21 di hadapan parlemen Indonesia. Inti dari visi tersebut adalah pembangunan prasarana transportasi laut dari China melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa dan Afrika yang disponsori Tiongkok. Mirip dengan Marshall Plan setelah Perang Dunia ke-2, China berkomitmen untuk menyediakan dana hingga US \$ 40 milyar untuk pembangunan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) di lokasi-lokasi strategis di rute jalur sutra maritim (JSM) China (Jiao, 2013).

Rencana pembangunan Terusan Kra ini kemudian memancing reaksi dari beberapa negara Asia Tenggara, yang pastinya akan berdampak secara langsung jika Terusan Kra dibuka nantinya, termasuk Indonesia. Hal ini terlebih cukup bertentangan dengan visi Poros Maritim Dunia yang diinisiasi oleh Presiden Joko Widodo, yaitu Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai kepentingan nasional (Indonesia, 2017). Pada hakikatnya, poros maritim dunia merupakan jalur atau lajur dimana terjadi dan berlangsungnya lalu lintas manusia, barang, jasa, investasi diantara satu titik pelabuhan ke pelabuhan lainnya, di dalam wilayah negara atau melintasi yurisdiksi negara (*cross border*).

Pada KTT Asia Timur ke-9 di Myanmar, Jokowi menegaskan bahwa pilar Poros Maritim Dunia, meliputi budaya maritim, ekonomi maritim, konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan keamanan maritim. Lebih lanjut, para ahli hubungan internasional dan kemaritiman mengungkapkan bahwa “kebangkitan Indonesia sebagai negara kepulauan,” “harapan baru untuk kebangkitan maritim nasional,” dan “panggilan untuk Persatuan Indonesia” adalah tujuan utama yang ingin dicapai dari Poros Maritim Dunia (Yakti & Susanto, 2018).

Maka dari itu, tulisan ini akan menganalisis dampak tersebut, baik secara ekonomi maupun geopolitik, dan langkah yang direkomendasikan bagi pemerintah Indonesia sebagai respon atas pembangunan Terusan Kra.

Berdasarkan latar belakang di atas, tulisan ini akan menjelaskan tentang dampak dari dibangunnya Terusan Kra kepada Indonesia, dan langkah pemerintah Indonesia untuk memanfaatkan dibukanya Terusan Kra, sehingga dapat meminimalisir kerugian, dan bahkan bisa mendatangkan keuntungan yang lebih besar.

METODE

Penelitian ini bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif, dimana awalnya penulis memaparkan sejarah tentang wacana pembangunan Terusan Kra sejak tahun 1677 oleh Raja Narai hingga isu terbaru tahun 2017, dimana ada tuduhan bahwa China telah bersedia menyiapkan anggaran untuk pembangunan terusan sepanjang 135 km tersebut. Setelah itu, penulis melakukan pembahasan tentang dampak pembangunan Terusan Kra terhadap Indonesia, khususnya dampak ekonomi. Selanjutnya, penulis mendeskripsikan langkah-langkah yang akan diambil oleh Pemerintah Indonesia apabila Terusan Kra direalisasikan.

Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa bahan pustaka, yang terdiri dari penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan Terusan Kra, buku, berita resmi, dan informasi dari website terpercaya yang terkait dengan rencana pembangunan Terusan Kra.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dampak dari Dibangunnya Terusan Kra bagi Indonesia

Dilihat secara geopolitik, bahwa pembangunan Terusan Kra merupakan salah satu upaya China untuk menyelesaikan Jalur Sutera Maritim (*Maritime Silk Road*) yang diprediksi akan meningkatkan perekonomian China. Terbukti dengan rencana China yang berusaha memberikan pinjaman dan bantuan teknologi pada Pemerintah Thailand untuk membangun Terusan Kra. China seolah mendorong upaya menguatkan eksistensinya sebagai ‘pemilik’ Laut China Selatan dan negara terkuat di Asia. Proyek ini juga sejalan dengan cita-cita China untuk memanggil ruh ekonomi yang hingga kini masih menjadi sejarah—jalur sutra laut (Malaka, 2017).

Disebut oleh Nikkei Asian Review, nilai pinjaman tersebut mencapai RM 100 miliar. Namun, berdasarkan pernyataan Duta Besar Thailand untuk Malaysia, Damrong Kraikruan, merespon bahwa pembangunan Terusan Kra masih menjadi diskusi domestik, dan belum ada keputusan pasti (Carvalho, 2017). Selain Duta Besar Thailand untuk Malaysia, belum ada pejabat resmi Thailand lain yang membenarkan ataupun membantah wacana pembangunan Terusan Kra, sehingga isu ini masih cukup

fluktuatif perkembangannya karena berdasarkan spekulasi. Maka dari itu Pemerintah Indonesia juga belum mengeluarkan sikap resmi mengenai wacana pembangunan Terusan Kra, mengingat Pemerintah Thailand yang juga belum menyuarakan secara resmi mega proyek ini.

Pada tahun 2016, sebuah organisasi *think-tank* Jepang yaitu *Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization* (IDE-JETRO) mengeluarkan sebuah artikel yang membahas mengenai kalkulasi dampak ekonomi dari Terusan Kra di negara-negara sekitarnya, terutama yang terdampak secara negatif dari berkurangnya pelayaran yang melewati Selat Malaka (Chen & Kumagai, 2016).

IDE-JETRO membuat skenario, antara lain Skenario 1 pembangunan Terusan Kra dan Selat Malaka tetap dioperasikan. Pada skenario ini, penggalian terusan antara Songkhla dan Satun diperkirakan selesai pada tahun 2025. Terdapat pelabuhan bongkar-muat barang yang terletak di bagian tengah Terusan. Semua jalur laut melalui Selat Malaka tetap tersedia dan beroperasi seperti sebelumnya. Berdasarkan kombinasi dari asal-tujuan, maka akan dipilih rute yang paling pendek, baik Terusan Kra maupun Selat Malaka, sebagai rute paling optimal untuk menghitung biaya transportasi.

Skenario 2, hanya Terusan Kra yang beroperasi. Pada skenario ini, penggalian terusan antara Songkhla dan Satun diperkirakan selesai pada tahun 2025. Terdapat pelabuhan bongkar-muat barang yang terletak di bagian tengah Terusan. Semua jalur laut melalui Selat Malaka ditutup dan berhenti beroperasi, sebagai gantinya akan dibuka jalur pengumpan Terusan Kra dan Singapura.

Skenario 3, terusan Kra dan Zona Ekonomi Khusus (ZEK/SEZ) di wilayah selatan Thailand. Pada skenario ini, penggalian terusan antara Songkhla dan Satun diperkirakan selesai pada tahun 2025. Terdapat pelabuhan bongkar-muat barang yang terletak di bagian tengah Terusan, dengan diperbolehkannya aktivitas ekspor dan impor ke Thailand. Semua jalur laut melalui Selat Malaka tetap tersedia dan beroperasi seperti sebelumnya.

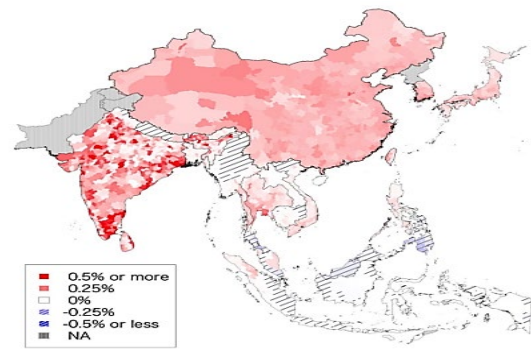
Berdasarkan kombinasi dari asal-tujuan, maka akan dipilih rute yang paling pendek, baik Terusan Kra maupun Selat Malaka, sebagai rute paling optimal untuk menghitung biaya transportasi. Zona Ekonomi Khusus atau *Special Economic Zones* (SEZ) dibuka antara provinsi

Songkhla dan Satun pada 2025, dengan asumsi masing-masing provinsi mengalami peningkatan produktivitas industri sebesar 10%.

Dari perhitungan di atas, jika skenario 2 benar-benar terjadi, maka terjadi penambahan jarak dari rute sebelumnya yang melewati Selat Malaka. Rentang persentase yang mencapai 3-19% diprediksi akan meningkatkan biaya transportasi, yang cenderung kemudian akan merugikan Indonesia. Karena akan ada kenaikan harga yang signifikan pada komoditas yang melewati ekspor dan impor melalui jalur ini. Terlebih selama ini arus keluar-masuk barang dari dan ke Indonesia terpusat pada wilayah Pulau Jawa, yang sangat bergantung pada jalur Selat Malaka. Sehingga Indonesia harus memikirkan alternatif pusat bongkar-muat di luar Pulau Jawa. Jika melihat posisi geografisnya, Pulau Sumatera merupakan salah satu wilayah yang ideal, karena terhubung dengan Samudera Hindia yang menjadi salah satu jalur yang dilewati pasca melewati Terusan Kra nantinya, khususnya di wilayah Barat Sumatera, seperti provinsi Nanggroe Aceh Darussalam dan Sumatera Utara.

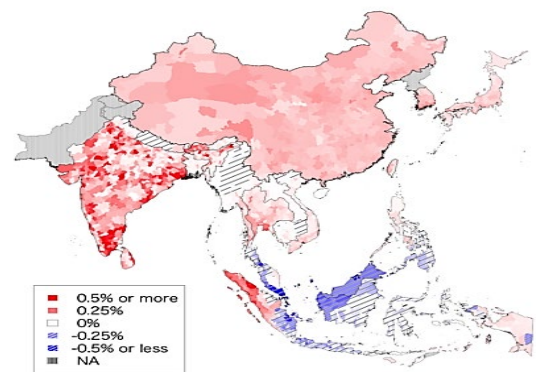
Sementara pada skenario 1, IDE-JETRO telah membuat sebuah grafik yang menunjukkan potensi dampak yang dihasilkan secara ekonomi dari dibukanya Terusan Kra pada tahun 2030. Dalam grafik tersebut, dapat dilihat bahwa sebagian besar wilayah Indonesia tidak terdampak (0%), kecuali pada wilayah Barat, provinsi Nanggroe Aceh Darussalam akan terdampak secara positif dengan peningkatan ekonomi mencapai 0.25%. terlebih jika pelabuhan Sabang dan Kuala Tanjung dapat ditingkatkan kapasitas bongkar-muatnya.

Pada skenario 2, IDE-JETRO memperhitungkan bahwa sebagian besar wilayah Indonesia akan terdampak secara negatif, dengan rentang penurunan ekonomi mencapai 0,25-



Gambar 2. Dampak Ekonomi dari Terusan Kra menurut Skenario 1 pada Tahun 2030

Sumber: (Chen & Kumagai, 2016)



Gambar 3. Dampak Ekonomi dari Terusan Kra menurut Skenario 2 pada Tahun 2030

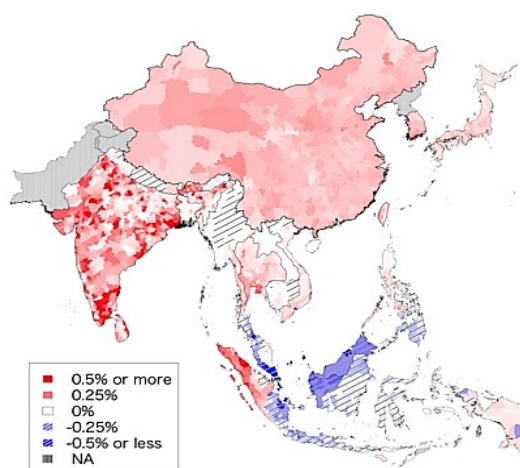
Sumber: (Chen & Kumagai, 2016)

0,5%, kecuali pada wilayah Barat, yakni provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Bangka Belitung, Riau, dan Sumatera Utara, serta wilayah Timur, yakni provinsi Papua dan Papua Barat, akan terdampak secara positif dengan peningkatan ekonomi mencapai 0.25-0,5%. Ekonomi Indonesia, jika sesuai skenario ini, maka tidak dapat lagi bertumpu pada Pulau Jawa saja, melainkan akan lebih merata ke wilayah barat dan timur.

Tabel 1. Perhitungan Pengurangan Jarak dari Pelabuhan-pelabuhan yang Tidak Diuntungkan dari Terusan Kra

	Pelabuhan	Jarak tanpa Kra	Jarak via Kra	Perubahan jarak	%
Jakarta	Yangon	3,045	3,531	+486	16%
Chittagong	Jakarta	3,785	4,271	+486	13%
Jakarta	Madras	3,913	4,399	+486	12%
Jakarta	Colombo	3,976	4,462	+486	12%
Bombay	Jakarta	5,515	6,001	+486	9%
Jakarta	Rotterdam	16,483	16,969	+486	3%
Jakarta	Laem Chabang	2,428	2,886	+456	19%

Sumber: (Chen & Kumagai, 2016)



Gambar 4. Dampak Ekonomi dari Terusan Kra menurut Skenario 3 pada Tahun 2030

Sumber: (Chen & Kumagai, 2016)

Pada skenario 3, tidak jauh berbeda dengan skenario 2, IDE-JETRO memperhitungkan bahwa sebagian besar wilayah Indonesia akan terdampak secara negatif, dengan rentang penurunan ekonomi mencapai 0,25-0,5%. Namun pertumbuhan secara positif akan bersifat lebih luas, dengan mencakup provinsi Naggroe Aceh Darussalam, Bangka Belitung, Riau, Sumatera Selatan, Sumatera Utara, Papua, dan Papua Barat, dengan peningkatan ekonomi mencapai 0.25-0,5%. Ekonomi Indonesia, jika sesuai skenario ini, akan berpusat pada wilayah barat Indonesia, khususnya di provinsi Sumatera Utara dan Naggroe Aceh Darussalam.

Pengamat militer dan intelijen Susaningtyas Kertopati menilai bahwa rencana Thailand bersama China membangun Terusan Kra, tidak akan berdampak bagi Indonesia. Singapura akan lebih dirugikan karena akan kehilangan pendapatan dari arus bongkar-muat kapal di Pelabuhan Singapura. Sementara Indonesia akan lebih diuntungkan karena berkurangnya jumlah kapal yang akan mengurangi polusi laut (Sucipto, 2017). Bagi Indonesia, pada skenario 1, pengurangan PDP sangat kecil, yaitu jauh di bawah 0,01%. Artinya, tidak banyak dampak bagi Indonesia karena selama ini kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka kebanyakan berlabuh di Singapura atau Malaysia. Sementara, skenario 2 akan mengurangi PDB Indonesia, Malaysia, dan Singapura masing-masing sebesar 0,33%, 0,21%, dan 0,83% (Chen & Kumagai, 2016).

Dari ketiga skenario di atas, telah dikalkulasikan bahwa ekonomi Indonesia, pasca dibukanya Terusan Kra, akan banyak terdampak

secara positif di wilayah barat Indonesia, yakni Pulau Sumatera, khususnya Nanggroe Aceh Darussalam dan Sumatera Utara yang telah memiliki Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung. Potensi ini harus dilirik oleh Pemerintah Indonesia sebagai antisipasi jika harga komoditas naik secara signifikan, sehingga tidak terus bergantung dengan pelabuhan-pelabuhan di Pulau Jawa, seperti Tanjung Priok dan Tanjung Perak.

Sebagaimana diketahui bahwa Indonesia merupakan negara penghasil bahan komoditi yang sangat besar, yang dibutuhkan negara lain. Peluang ini akan menarik investor asing untuk membangun pabrik pengolahan barang setengah jadi atau barang jadi di ujung Sumatera (Sumatera Utara atau Naggroe Aceh Darussalam) karena dekat dengan lalu-lintas perdagangan internasional. Ini adalah pelabuhan strategis bagi kapal asing untuk mengirimkan barangnya ke Indonesia tanpa harus melewati Singapura.

Selain itu, Indonesia juga memiliki potensi besar untuk menjual produk-produknya ke luar negeri, sekaligus menjadi pasar bagi produk-produk luar negeri. Potensi ini akan menarik kapal-kapal asing untuk berlabuh di Pelabuhan Sabang dan Kuala Tanjung. Ini adalah potensi menarik bagi kapal-kapal dari Eropa, Afrika Selatan, Australia, Jepang, Korea Selatan untuk langsung berlabuh di Indonesia, 'mendekatkan' produk mereka ke pasar Indonesia, serta menyimpan barang mereka di gudang di Indonesia. Harapannya, kapal-kapal akhirnya 'memilih' Indonesia sebagai jalur perlintasan dan titik berlabuh di Asia Tenggara (Martono, 2017).

Langkah Pemerintah Indonesia dalam Memanfaatkan Terusan Kra

Merujuk pada pernyataan dari Menteri Koordinator Maritim Luhut Binsar Panjaitan, bahwa saat ini pemerintah Indonesia tengah serius untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai Kekuatan Maritim Dunia, salah satunya melalui Terusan Kra yang akan dibuka. Dalam wawancara pada Desember 2016, Luhut menerangkan bahwa pemerintah Indonesia telah mendiskusikan peluang yang bisa diambil Indonesia bila Kanal Kra dibuka. Namun untuk sementara, Indonesia akan melihat perkembangan situasi. Selanjutnya, Kementerian Koordinator Maritim berkoordinasi dengan Badan

Perencanaan Nasional mengenai langkah berikutnya (Ferida, 2017).

Adapun saat ini Pemerintah Indonesia dengan visi Poros Maritim Dunia berusaha mengembangkan kapasitas dan pembangunan pelabuhan-pelabuhan baru di luar Pulau Jawa. Pelabuhan yang berada di wilayah barat Pulau Sumatera, yakni Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung. Pelabuhan Kuala Tanjung sendiri merupakan pelabuhan baru yang terletak di Provinsi Sumatera Utara, yang diproyeksikan sebagai hub internasional di kawasan barat Indonesia setelah Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Bitung. Berbagai sarana dan prasarana infrastruktur telah disiapkan untuk mendukung fungsi pelabuhan ini, termasuk jalan eksisting, jalan tol, dan kereta api (Gunawan, 2017). Sejak pemerintahan BJ Habibie, pelabuhan Sabang di Naggroe Aceh Darussalam telah digagas menjadi pelabuhan internasional yang nantinya akan langsung berhadapan dengan jalur Terusan Kra.

Selanjutnya, beberapa tahun lalu belakangan ini Pemerintah Indonesia juga telah memprakarsai pembangunan pelabuhan Kuala Tanjung Sumatera Utara. Apabila kelak pelabuhan ini beroperasi secara penuh, maka akan mampu menampung kapal-kapal dari seluruh wilayah Indonesia dan juga mampu memberangkarkannya ke berbagai tujuan di Asia, Vietnam, Thailand, Filipina, Brunei Darussalam, Taiwan, Jepang, Korea dan negara-negara Pasifik tanpa harus berlabuh dan bongkar muat di pelabuhan Singapura seperti yang selama ini dilakukan (Ishadi, 2019).

Sebelumnya, Pemerintah telah memikirkan dan merencanakan pembangunan Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan bertaraf internasional, yang mampu menampung dan bongkar-muat kapal-kapal besar secara cepat dan efisien. Dengan demikian, Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung akan dapat menggantikan pelabuhan Singapura sebagai hub internasional, khususnya hub Asia.

Sejak tahun 2015, pemerintah Indonesia sudah mulai berbenah melalui pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung. Pengembangan pelabuhan ini dilakukan 4 tahap. Pembangunan tahap I pada tahun 2015-2018 berupa trestle dan dermaga yang mampu disandari *mother vessel*, lapangan penumpukan peti kemas berkapasitas 500.000 TEUs. Tahap kedua pada tahun 2016-2018, berupa kawasan industri

seluas 3.000 hektare yang akan menjadikan Kuala Tanjung sebagai *international hub port*. Selanjutnya, tahap ketiga pada tahun 2017-2019, berupa pengembangan *dedicated/hub port*. Sedangkan tahap ke-empat tahun 2012-2023 merupakan pengembangan kawasan industri terintegrasi. Diperkirakan, biaya investasi untuk pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung mencapai Rp43 triliun (Jannah, 2018). Pelabuhan Kuala Tanjung akan menjadi Pelabuhan Hub Internasional dan terdiri dari berbagai fungsi. Salah satunya yaitu menyediakan lahan yang terintegrasi dengan kawasan industri.

Sementara itu, per Desember 2018 menunjukkan bahwa pembangunan Pelabuhan Sabang sudah mencapai 38 persen dari total rencana pembangunan, dan ditargetkan selesai 100 persen pada akhir 2019. Pelabuhan Balohan Sabang merupakan pintu masuk domestik utama ke Sabang, Pulau Weh. Sebagai ikon, pelabuhan ini akan menjadi kebanggaan masyarakat di pulau ujung barat Indonesia. Menurut Sayid Fadhil, Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Sabang (BPKS), total anggaran BPKS pada tahun 2018 sebesar Rp 227 miliar, dimana separuhnya digunakan untuk pembangunan Pelabuhan Sabang.

Selain itu, konsep tol laut yang telah gagas dan diimplementasikan oleh pemerintahan Jokowi, perlu mendapat perhatian serius sehingga dapat ditingkatkan hingga menjangkau seluruh pelabuhan di Indonesia, yang secara langsung akan membantu arus distribusi barang dari-dan-ke Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung. Dalam beberapa pidato kenegaraan, Presiden Joko Widodo menyatakan bahwa Indonesia telah memiliki rencana untuk membangun 5 *deep seaport*, dan 24 pelabuhan dalam konsep tol laut. Pelabuhan besar, sedang dan kecil dikelola baik oleh pemerintah pusat dan daerah (PresidenRI.go.id, 2015). Namun terdapat sejumlah pelabuhan-pelabuhan atau titik berlabuh tidak resmi, dalam artian yang tidak dikelola oleh pemerintah di seluruh pantai Indonesia yang panjangnya lebih dari 100.000 km (terpanjang ke-2 di dunia) (Lestari, 2015).

Terlepas dari kabar bahwa rencana pembangunan Terusan Kra ini adalah upaya China untuk membangun pengaruhnya di Asia Tenggara, namun yang pasti gagasan ini sejalan dengan cita-cita Beijing untuk mengembangkan Jalur Sutra Maritim (JSM). Secara geopolitik hal ini diharapkan akan membawa lebih banyak

dampak positif bagi Indonesia, terlebih dari sektor ekonomi. Indonesia telah menjalin hubungan kerjasama dengan China cukup baik, terutama dalam satu dekade terakhir, dan hampir ke semuanya berkaitan dengan ekonomi.

SIMPULAN

Dari ketiga konsep yang dikemukakan oleh IDE-JETRO, pembangunan Terusan Kra akan memberikan dampak positif dan juga negatif bagi perekonomian Indonesia. Namun, Terusan Kra akan memberikan dampak positif yang besar bagi perekonomian nasional apabila Indonesia mampu memanfaatkan Pelabuhan Sabang di Naggroe Aceh Darussalam dan Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara sebagai pelabuhan berstandar internasional, yang mampu melayani bongkar-muat kapal asing sekaligus sebagai hub internasional menggantikan pelabuhan Singapura. Indonesia sebagai penghasil komoditi yang sangat besar, juga akan menjadi daya pikat bagi investor asing untuk membangun pabrik pengolahan barang setengah jadi atau barang jadi di sekitar ujung Sumatera, seiring dengan pengaktifan Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan internasional. Untuk mendukung Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan internasional, pemerintah harus memberikan perhatian serius terhadap konsep tol laut yang telah diinisiasi dan diimplementasi di beberapa pelabuhan di Indonesia, sebagai sarana angkut distribusi barang dari-dan-ke Pelabuhan Sabang dan Pelabuhan Kuala Tanjung. Jikapun wacana Terusan Kra tidak diwujudkan dalam waktu dekat, tol laut akan memberikan dampak nyata untuk pemerataan ekonomi di wilayah Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Anglo-Siamese Treaty. Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of India on the one hand and the Siamese Government on the other for the Termination of the State of War. , (1909).
- Bangkok Post. (2017). The Kra Canal: New Gateway to Maritime Silk Road. *Bangkok Post*.
- Billington, M. (2016). Kra Canal: One of the Greatest Achievements of Modern History. *Executive Intelligent Review*, 43(24), 19–22.
- Carvalho, M. (2017). Minister: No word from Thailand yet on Kra Canal Read more at.
- Chen, C., & Kumagai, S. (2016). Economic Impacts of the Kra Canal : An Application of the Automatic Calculation of Sea Distances by a GIS. *Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO)*, 568, 1–42.
- Ferida, K. (2017). 5 Fakta Kanal Kra, Terusan yang “Ancam” Kejayaan Selat Malaka.
- Gunawan, H. (2017). Pelabuhan Kuala Tanjung Ditarget Beroperasi Pada 2018.
- Hazmi, M. M. R. R. M. (2015, June 22). Terusan Kra : Apa Nasib Selat Melaka? *Utusan Malaysia*, p. 11.
- Indonesia, R. *Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.* , (2017).
- Ishadi. (2019). Terusan Kra Mengubah Tata Pelayaran Laut Asia Tenggara. *News.Detik.Com*.
- Jannah, S. M. (2018, September 27). Pelabuhan Kuala Tanjung Terbesar di Sumatera, Biayanya Rp 43 T. *Detik.Com*. Retrieved from <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4231668/pelabuhan-kuala-tanjung-terbesar-di-sumatera-biayanya-rp-43-t>
- Jiao, W. Z. Y. (2013, October 4). Xi in call for building of new “maritime silk road.” *China Daily*. Retrieved from http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm
- Lestari, D. (2015). Garis Pantai Indonesia Terpanjang Kedua di Dunia. *Antaranews.Com*. Retrieved from <https://www.antaranews.com/berita/487732/garis-pantai-indonesia-terpanjang-kedua-di-dunia>
- Malaka, T. (2017). Terusan Kra Thailand Bakal Mengguncang Dunia Maritim Indonesia dan Singapura.
- Martono, R. V. (2017, December). Pembangunan Terusan Kra bagi Logistik Indonesia. *Majalah Sindo Weekly Vol. 40 Tahun VI*, 82.

- Murdoch, L. (2017, August). Thailand's Kra canal plan would link Indian, Pacific oceans, benefiting China. *The Sydney Morning Herald*.
- Panda, A. (2013). How a Thai Canal Could Transform Southeast Asia.
- PresidenRI.go.id. (2015). Pembangunan Tol Laut: Memandang Laut sebagai Penghubung, Bukan Pemisah Pulau. Retrieved December 28, 2018, from presidenri.go.id website: <http://presidenri.go.id/program-prioritas-2/pembangunan-tol-laut-memandang-laut-sebagai-penghubung-bukan-pemisah-pulau.html>
- Sucipto. (2017). Pembangunan Terusan Kra Tidak Rugikan Indonesia.
- Sulong, R. S. (2012). The Kra Canal and Southeast Asian Relations. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 31(4), 109–125.
- Tanapura, S. (1984). Thailand's Kra Canal project wins a regional mandate. *Executive Intelligent Review*, 11(45), 4–7.
- World Bank Team. (2017). Global Economic Prospects: A fragile recovery. In *World Bank Group*. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-6727-8>
- Yakti, P. D., & Susanto, J. (2018). Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan Atau Kesenambungan Strategi? *Jurnal Global & Strategis*, 11(2), 108–125. <https://doi.org/10.20473/jgs.11.2.2017.108-125>