

KERJASAMA PEMERINTAH PROVINSI KALIMANTAN TIMUR DENGAN RUSIA DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KERETA API DI KALIMANTAN TIMUR

**Muhammad Anggra Julishtya Ramadhani¹
Nim. 1302045182**

Abstract

The results showed that the East Borneo Cooperation - Russian Joint Stock Company (JSC) in its implementation was not in accordance with the plan and had stopped at the physical construction of the coal haul railroad. That is because the coal sales conditions experienced a very significant price decline, but in cooperation in the field of education has been going according to the existing MOU due to the physical condition of railroad development in East Borneo has not gone according to plan so that Russian scholarship program graduates are requested by the Ministry of Transportation to assist in the construction of railways that are run in Makassar, and in the future when development in East Borneo is held, graduates from East Borneo will be withdrawn for railroad development in East Borneo.

Keywords: *Russian Joint Stock Company (JSC), Railways, Education.*

Pendahuluan

Dalam era globalisasi ditandai dengan kemunculan berbagai teknologi baik dalam bidang informasi maupun transportasi yang mempermudah individu maupun suatu negara dalam berintraksi satu dengan lainnya, dan juga termasuk dalam membangun aktifitas - aktifitas ekonomi dan perdagangan yang telah menjadi semakin mengglobal, dimana istilah ini menjadi fenomena dunia yang ditandai oleh menyempitnya ruang dan waktu (Papasidan Bashar,2012:2). Ada empat hal yang menjadi tolok ukur atau indikator yang bisa dijadikan landasan berhasil atau tidaknya pembangunan di suatu negara yaitu pertumbuhan ekonomi, pemerataan kualitas hidup dan kualitas lingkungan. Pertumbuhan ekonomi adalah salah satu faktor yang mempengaruhi pembangunan ekonomi, bahkan dapat dikategorikan menjadi faktor terpenting yang mempengaruhinya (Wibowo, 2013: 1).

Dalam membangun aktifitas-aktifitas ekonomi di era globalisasi pemerintah Indonesia menyusun sebuah *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dengan pertimbangan bahwa Indonesia memiliki potensi, ketangguhan dan keunggulan yang terbukti dari keberhasilan Indonesia melewati periode resesi atau kemerosotan ekonomi global. Kemunculan MP3EI sebagai cetak biru (*blueprint*), bertujuan untuk mendorong terwujudnya pertumbuhan

¹Mahasiswa Program S1 Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. email: xxtoms_2007@yahoo.com

ekonomi yang tinggi, berimbang, berkeadilan dan berkelanjutan. Dengan adanya *Masterplan* tersebut, Indonesia diharapkan mampu mempercepat pengembangan berbagai program pembangunan yang ada, terutama dalam mendorong peningkatan nilai tambah disektor ekonomi, pembangunan infrastruktur dan energi, serta pembangunan sumber daya manusia dan ilmu pengetahuan dan teknologi. Selain percepatan, pemerintah juga mendorong perluasan pembangunan ekonomi Indonesia agar efek positif dari pembangunan ekonomi Indonesia dapat dirasakan disemua daerah di Indonesia.

Sebagai Negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak pulau yang tersebar dari sabang sampai marauke, dan dari sekian banyak pulau tersebut, terdapat lima pulau yang ada di Indonesia yang memiliki wilayah yang luas, salah satunya adalah Pulau Kalimantan. Dalam (MP3EI, 2011:97), Sesuai dengan kondisi sumber daya dan geografis Pulau Kalimantan, tema pengembangan Koridor Ekonomi Kalimantan dalam MP3EI adalah sebagai pusat produksi dan pengolahan hasil tambang dan lumbung energi nasional. Hal ini tercermin dalam daftar rencana investasi *fast-track* MP3EI yang didominasi oleh kegiatan ekonomi utama energi (migas dan batubara) dan mineral (bauksit dan besi baja). Dalam perencanaannya untuk menciptakan kondisi pembangunan ekonomi berdasarkan potensi SDA yang ada, pemerintah dianggap sebagai pelaksana dalam proses penyediaan infrastruktur, rencana investasi pembangunan teknologi transportasi di Kalimantan Timur menjadi tolak ukur perkembangan hubungan diplomatik antara *Russian Joint Stock Company (JSC)* dengan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur.

Berdasarkan dari hal tersebut Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur melakukan sebuah kerjasama luar negeri yang menghasilkan sebuah kesepakatan berupa Penandatanganan Nota Kesepahaman (MoU) yang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur, yang dipimpin oleh Awang Faroek Ishak (Gubernur Kalimantan Timur Periode 2013-2018) dan perwakilan dari *Russian Railways* Denis Muratov yaitu Direktur PT. Kereta Api Borneo yang merupakan perusahaan badan usaha milik negara (BUMN) yang bergerak dibidang infrastruktur kereta api di Rusia. Kerjasama ini merupakan bentuk kerjasama di bidang pembangunan infrastruktur perkeretaapian khusus angkutan batubara sekaligus kerjasama pertama dalam bidang teknologi infrastruktur.

Indonesia dianggap sebagai lokasi yang paling tepat untuk eksplorasi batubara terutama Kalimantan, sehingga Rusia juga menganggap bantuan infrastruktur ini sangat menguntungkan sebagai peluang investasi jangka panjang karena pertumbuhan ekonomi dan permintaan terhadap batu bara terus meningkat (Iren, Shintya, Amaliadanlka, 2014: 7). Rusia berniat membantu dalam pengadaan infrastruktur kereta api untuk mempermudah distribusi batu bara yang ada. Selain itu, Indonesia dianggap sebagai lokasi yang paling tepat untuk eksplorasi batubara, terutama Kalimantan yang tercatat menyimpan cadangan batubara terbesar, yaitu 14,9 miliar ton (ESDM, 21 Maret 2018).

Dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang handal, PT Kereta Api Borneo bekerja sama dengan Kementerian Pendidikan dan Ilmu Pengetahuan Rusia dengan program pemberian beasiswa bagi mahasiswa yang berasal dari Provinsi Kalimantan

Timur. Beasiswa tersebut diperuntukkan bagi 150 mahasiswa dari Kaltim untuk belajar di perguruan-perguruan tinggi ilmu perkeretaapian di Rusia.

Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur, mempunyai dua koridor pembangunan rel kereta api. Nantinya, diproyeksikan sebagai sarana transportasi batu bara menuju terminal batu bara di Kutai Timur. Jalurnya disesuaikan dengan beberapa lokasi konsesi pertambangan batu bara di Penajam, Paser, Kutai Kartanegara, Kutai Barat, dan Kutai Timur. Selain rencana pembangunan rel kereta api Kutai Barat-Balikpapan, juga ada koridor Muara Wahau-Lubuk Tutung, Kabupaten Kutai Timur, pembangunan ditargetkan terealisasi pada tahun 2022.

Berdasarkan dari pemaparan di atas maka peneliti tertarik mengangkat judul “Implementasi dan Hambatan Kerjasama Kalimantan Timur - *Russian Joint Stock Company* (JSC) Dalam Pembangunan Transportasi Kereta Api Pengangkut Batu Bata Di Kalimantan Timur” yang bertujuan untuk memaparkan dan mengkaji kerjasama yang dihasilkan oleh pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dalam upaya membangun kerjasama luar negeri dalam bentuk

Kerangka Dasar Teori Dan Konsep *Kerjasama Internasional*

Kerjasama internasional terbentuk karena interaksi internasional yang meliputi bidang, seperti ideologi politik, ekonomi, sosial, lingkungan hidup, kebudayaan, pertahanan dan keamanan, kerjasama internasional dapat diartikan sebagai serangkaian hubungan-hubungan yang tidak didasarkan pada kekerasan atau paksaan dan disahkan secara hukum. Kerjasama Internasional merupakan suatu keadaan dimana terjalinnya hubungan yang disepakati untuk mencapai tujuan bersama yang dilakukan oleh aktor negara maupun aktor non-negara, akibat dari adanya interaksi yang melewati batas-batas geografis suatu negara. Menurut Drs. Teuku May Rudi, S.H., M.IR., M.Sc. dalam bukunya, Teori, Etika dan Kebijakan Hubungan Internasional, kerjasama internasional dapat didefinisikan sebagai:

“Pola kerjasama yang melintasi batas-batas negara, dengan didasari struktur yang jelas dan lengkap serta diharapkan akan diproyeksikan untuk berlangsung serta melaksanakan fungsinya secara berkesinambungan dan melembaga guna mengusahakan tercapainya tujuan-tujuan yang diperlukan serta disepakati bersama, baik antara pemerintah dengan pemerintah maupun antara sesama kelompok non-pemerintah pada negara yang berbeda“ (Rudy,1993:3).

Kerjasama dimaksudkan suatu usaha bersama antara orang-perorangan atau kelompok manusia untuk mencapai atau beberapa tujuan bersama, kunci dari perilaku kerjasama ada pada sejauh mana setiap pribadi percaya bahwa yang lainnya akan bekerja sama. Sehingga isu utama dari teori kerjasama didasarkan pada pemenuhan kepentingan pribadi, dimana hasil yang menguntungkan kedua belah pihak dapat diperoleh dengan bekerjasama daripada dengan usaha sendiri atau dengan persainganbertemu berbagai macam kepentingan nasional dari berbagai negara dan bangsa yang tidak dapat dipenuhi didalam negerinya sendiri (Perwitadan Yani,2005:33).

Kerjasama dimaksudkan suatu usaha bersama antara orang-perorangan atau kelompok manusia untuk mencapai atau beberapa tujuan bersama, kunci dari perilaku kerjasama ada pada sejauh mana setiap pribadi percaya bahwa yang lainnya akan bekerja sama. Sehingga isu utama dari teori kerjasama didasarkan pada pemenuhan kepentingan pribadi, dimana hasil yang menguntungkan kedua belah pihak dapat diperoleh dengan bekerjasama daripada dengan usaha sendiri atau dengan persainganbertemu berbagai macam kepentingan nasional dari berbagai negara dan bangsa yang tidak dapat dipenuhi didalam negerinya sendiri.

Kerangka Konsep Paradiplomasi

Paradiplomasi mengacu pada perilaku dan kapasitas untuk melakukan hubungan luar negeri dengan pihak asing yang dilakukan oleh entitas ‘*sub-state*’, atau pemerintah regional/ pemda, dalam rangka kepentingan mereka secara spesifik. Istilah ‘*paradiplomacy*’ pertama kali diluncurkan dalam perdebatan akademik oleh ilmuwan asal Basque, Panayotis Soldatos tahun 1980-an sebagai penggabungan istilah ‘*parallel diplomacy*’ menjadi ‘*paradiplomacy*’, yang mengacu pada makna ‘*the foreign policy of non-central governments*’, menurut Aldecoa, Keating dan Boyer.

Istilah lain yang pernah dilontarkan oleh Ivo Duchacek (New York, tahun 1990) (Dalam Mukti, 2013:2) untuk konsep ini adalah ‘*micro-diplomacy*’. Paradiplomasi secara relative masih merupakan fenomena baru bagi aktivitas pemerintahan di Indonesia. Paradiplomasi mengacu pada perilaku dan kapasitas untuk melakukan hubungan luar negeri dengan pihak asing yang dilakukan oleh entitas “*sub-state*”, atau pemerintah regional / Pemd, dalam rangka kepentingan mereka secara spesifik (Mukti, 2013:2).

Berbeda dengan kebijakan luar negeri yang dikeluarkan suatu negara, diplomasi regional tidak berusaha untuk mewakili kepentingan nasional yang lebih umum dan luas, kepentingannya lebih untuk menunjukkan pada masalah yang lebih khusus tanpa menyalahi aturan pada suatu kedaulatan Negara, dan berada pada pengawasan Negara, akan tetapi untuk mengembangkan daerahnya para aktor tersebut mempunyai kebebasan dalam menentukan isu dan tujuan yang ingin dicapai. Dalam menjalankan mekanismenya, para aktor diplomasi regional berada di bawah kedaulatan Negara dan mengikuti sistem internasional yang berlaku yang menjadikan aktor Negara sebagai penghubung untuk terciptanya hubungan tersebut, hal ini disebut Paradiplomasi.

Ivo Duchacek, menjabarkan tiga tipe dari paradiplomasi; tipe pertama, adalah *transborder paradiplomacy*, yaitu merujuk pada hubungan internasional formal maupun informal oleh pemerintah-pemerintah sub nasional yang berbeda negara namun berbatasan langsung secara geografis. Tipe kedua, *transregional paradiplomacy*, yaitu hubungan diplomasi yang dilakukan oleh sub nasional yang berbeda negara dan tidak berbatasan langsung. Namun, kedua sub nasional ini masih berada dalam satu kawasan yang sama. Tipe ketiga, *global paradiplomacy*, yaitu pemerintah sub nasional yang melakukan hubungan diplomasi berada dalam negara yang berbeda, dari kawasan yang berbeda dan dari berbagai belahan dunia (Darmayanti, 2012:2).

Paradiplomasi secara relatif masih merupakan fenomena baru dalam kajian hubungan internasional. *Paradiplomacy* adalah aktivitas ekstra-yurisdiksi yang dilakukan oleh

entitas politik yang ditujukan kepada entitas politik asing. Ekstra-yurisdiksi dimaksudkan bahwa masing-masing entitas politik mempunyai kapasitas yurisdiksi atau kompetensi yang berbeda-beda dalam membuat hukum, membangun proses administratif, memfasilitasi pemasukan modal, merancang edukasi, dan mendukung perkembangan iklim kondusif kepada pertumbuhan ekonomi.

Ekstra-yurisdiksi juga berarti aktivitas yang melebihi kapasitas *de jure* suatu entitas politik dan melakukan ekspansi *de facto* dari entitas politik yang dapat diartikan bahwa paradiplomasi harus menarget entitas politik asing. Misalnya entitas sub-nasional yang berpartisipasi dalam sebuah kebijakan internasional akan dianggap sebagai paradiplomasi asalkan menarget entitas politik asing. Namun, jika entitas sub-nasional melakukan ekspansi kekuatan *de facto* untuk mengembangkan ekonomi dengan cara bantuan dana kepada aktor bisnis didalam teritorinya, maka ini bukan paradiplomasi walaupun metode yang digunakan adalah ekstra-yurisdiksi.

Ada juga perbedaan paradiplomasi dengan diplomasi publik, jika yang disebut pertama menarget entitas politik asing, maka yang terakhir disebut menarget lebih kepada publik asing dengan arti yang umum dan juga diplomasi publik tidak dilakukan secara ekstra-yurisdiksi oleh pelakunya. Paradiplomasi mengacu pada perilaku dan kapasitas melakukan hubungan luar negeri dengan pihak asing yang dilakukan oleh entitas *sub-state*, dalam rangka kepentingan mereka secara spesifik (Wolff,2009:1-2 dan13).

Istilah *paradiplomacy* pertama kali diluncurkan dalam perdebatan akademik oleh ilmuwan asal *Basque, Panayotis Soldatos* tahun 1980-an sebagai penggabungan istilah *parallel diplomacy* menjadi *paradiplomacy*, yang mengacu pada makna *The Foreign Policy Of Non-Central Governments*, menurut *Aldecoa, Keating* dan *Boyer*. Istilah lain yang pernah dilontarkan oleh *Ivo Duchacek* untuk konsep ini adalah *micro-diplomacy*.

Paradiplomasi juga dapat meningkatkan hubungan dan relasi kerjasama ekonomi maupun politik secara global dan juga sebagai demonstrasi atas independennya suatu kelompok. Namun, kelemahannya adalah jika tidak terdapat keselarasan dalam koordinasi paradiplomasi ini dengan kebijakan sentral yang ditetapkan pemerintah pusat, maka akan menjadi tantangan tersendiri bagi kedaulatan negara yang bersangkutan, terutama jika itu berkaitan dengan citra negara tersebut di mata internasional.

Metodologi Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah jenis penelitian *deskriptif analitik*. Jenis penelitian deskriptif, menyebutkan bahwa, “deskripsi adalah upaya untuk menjawab pertanyaan siapa, apa, dimana, kapan atau berapa; jadi merupakan upaya melaporkan apa yang terjadi. Peneliti berusaha menggambarkan dan menjelaskan aktifitas bentuk dari kerjasama luar negeri oleh pemerintah daerah Provinsi Kalimantan Timur dalam pembangunan infrastruktur perkeretaapian di Kalimantan Timur kepada pihak Rusia.

Jenis data yang digunakan penulis adalah data sekunder data primer, data skunder yaitu data yang di peroleh melalui telaah pustaka, baik buku-buku jurnal, majalah,

tulisan ilmiah, dan akses internet, yang di nilai relevant dengan tema yang di angkat dalam penelitian ini. Data primer merupakan hasil dari wawancara dalam pengumpulan data atau fakta untuk memperoleh keterangan dari instansi-instansi terkait seperti Dinas Pendidikan Provinsi Kalimantan Timur, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Kalimantan Timur.

Alat pengumpulan dalam penelitian ini adalah studi pustaka atau studi dokumen baik sumber primer maupun sekunder. Studi Kepustakaan, dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik kepustakaan dengan menelaah teori, opini, membaca buku atau jurnal yang relevan dengan masalah yang diteliti, juga data-data pendukung dari media internet serta media cetak seperti surat kabar, majalah dan sebagainya. Penelusuran Data melalui *internet* dan media *online*, peneliti dapat menggunakan media internet untuk mengumpulkan berbagai informasi, data, dan referensi yang terkait dengan permasalahan yang diteliti yang dapat dipertanggungjawabkan secara akademis.

Data primer dari wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan berita, data atau fakta untuk memperoleh keterangan. Pelaksanaannya bisa secara langsung, bertatap muka (*face to face*) dengan orang yang akan diwawancarai atau bisa secara tidak langsung dengan memanfaatkan akses teknologi melalui telepon, internet dan sebagainya.

Hasil Penelitian

Analisis Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur Dengan Russian Joint Stock (JSC)

Paradiplomacy yang dilakukan oleh pemerintah provinsi Kalimantan Timur dengan *Russian Joint Stock Company* (JSC), merupakan pendekatan dalam meningkatkan kerjasama dalam pembangunan infrastruktur di Kalimantan Timur, dan juga untuk meningkatkan kerjasama dalam bidang pendidikan dalam program beasiswa untuk menempuh pendidikan di *Moskow State University of Railway*. Hal tersebut disambut baik oleh Pemerintah Rusia melalui program-program yang telah disepakati bersama yang dimuat dalam *MOU* Memorandum saling pengertian tentang kerjasama antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur PT.Kerta Api Borneo, di Moskow pada tahun 2013. Adapun analisis implementasi kerjasama tersebut yaitu sebagai berikut:

a. **Pelaksanaan Kerjasama Dalam Bidang Pendidikan**

Dalam menyiapkan sumber daya manusia yang mampu berperan aktif dalam pembangunan dan pengoperasian tiga jalur rel kereta api yang akan dibangun, Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur bekerjasama dengan Kementerian Pendidikan dan Ilmu Pengetahuan Rusia dengan program pemberian beasiswa bagi mahasiswa yang berasal dari Provinsi Kalimantan Timur untuk menempuh pendidikan di *Moskow State University of Railway Engineering* mulai tahun ajaran 2014. PT Kereta Api Borneo selaku anak perusahaan Russian Railways akan memberdayakan ahli dibidang perkeretaapian. Karena itulah, PT Kereta Api Borneo menjalin kerjasama dengan perguruan-perguruan tinggi perkeretaapian di Rusia. Dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang handal, PT Kereta Api Borneo bekerja sama dengan Kementerian Pendidikan dan Ilmu Pengetahuan Rusia dengan program pemberian beasiswa bagi mahasiswa yang berasal dari

Provinsi Kalimantan Timur. Beasiswa diperuntukkan bagi 150 mahasiswa dari Kaltim untuk belajar di perguruan-perguruan tinggi ilmu perkeretaapian di Rusia.

Berdasarkan hasil wawancara kepada Ibu Isnaniwati selaku Kasubag Umum Dinas Pendidikan Kaltim, untuk keberlanjutan dalam program beasiswa Rusia yang diselenggarakan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur tetap berjalan berdasarkan MoU yang telah disepakati sebelumnya. Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur telah mengirimkan tiga angkatan sebanyak 150 orang yang terdiri dari setiap angkatan berjumlah 50 orang dalam pembiayaannya menggunakan dana sharing 3 pembiayaan yaitu dari Pemprov Kaltim, PT. KAB dan Rusia. Pelajar yang diterima dalam program beasiswa ini mendapat pembekalan bahasa Rusia selama satu tahun di Universitas Tver, Universitas Tambov, dan Universitas Don. Setelah itu, pada tahun kedua hingga tahun keenam para peserta akan belajar mata kuliah teknis dengan lima pilihan jurusan yakni Konstruksi Rel Kereta Api, Jembatanan Terowongan, Transportasi Rel (*Railway Rolling Stock*), Operasi Rel Kereta Api dan Manajemen Lalu Lintas Rel Kereta Api. Tujuan dari pemberian beasiswa tersebut adalah untuk mendukung penyiapan sumber daya manusia (SDM) yang berkompeten pada tahap operasional proyek dalam pengembangan perusahaan kereta api PT. Kereta Api Borneo.

Untuk angkatan pertama lulus ditahun 2019 untuk strata 2 (S2), dikarenakan pembangunan di Kalimantan Timur belum menjadi prioritas oleh Presiden RI maka lulusan mahasiswa program beasiswa Rusia diminta oleh Menteri Perhubungan untuk membantu dalam pembangunan perkeretaapian yang dijalankan di Makassar, dan nanti kedepannya ketika pembangunan di Kalimantan Timur diselenggarakan maka lulusan dari Kaltim tersebut akan ditarik kembali untuk pembangunan perkeretaapian di Kalimantan Timur.

- b. Pelaksanaan Kerjasama Dalam Pembangunan Kereta Api Pengangkut Batubara
Pembangunan rel kereta api di Kalimantan Timur menjadi proyek kerja sama Rusia pemerintah daerah pertama dengan nilai investasi mencapai Rp 70 triliun itu sudah melaksanakan peletakan batu pertama pada 2015 yang di hadiri oleh Presiden Joko Widodo. Terdapat dua rute, yakni Muara Wahau sampai Lubuk Tutung, dan dari perbatasan Kaltim-Kalteng di Murung Raya sampai ke Buluminung. Proyek sistem kereta api nantinya meliputi kawasan Kaltim dan Kalimantan Tengah. Sedangkan jalur rel utara mencakup wilayah Kutai Barat hingga kawasan Industri Buluminung Penajam Paser Utara. Rencananya, pada tahun pertama, rel kereta api sepanjang 203 kilometer itu akan menghubungkan Pelabuhan Buluminung dengan konsesi Banpu Kutai Barat. Tahap kedua, rel diperpanjang sekitar 50 kilometer ke area konsesi Gunung Bayan Utama (GBU) dan Essar Energy. Total biaya sekitar USD 2,2 miliar. Jalur lainnya dari Tabang Kutai Kartanegara (Kukar) ke kawasan Maloy Batuta Trans Kalimantan Economic Zone (MBTKEZ) Kutai Timur (Kutim). Jalur KA sepanjang 195 kilometer menghubungkan konsesi batu bara Bayan Resources. Dari kawasan di sekitar Bara Tambang dengan terminal batu bara laut (coal terminal) di MBTKEZ Kutim dengan nilai investasi mencapai USD 1,5 miliar.

Berdasarkan penuturan Kepala Dinas Perhubungan, awalnya jalur kereta api yang menghubungkan Kutai Barat dan Balikpapan tersebut dirancang sepanjang 281 km. Namun, dalam perjalanannya jalur tersebut dipangkas sekitar 90 km dikarenakan desain awal terlalu banyak belokan, sehingga biaya yang ditimbulkan juga besar. Akhirnya, pihak Dinas Perhubungan memotong garis lurus hingga jaraknya terpangkas sekitar 90 km. Pembangunan rel kereta api di Kalimantan Timur menghubungkan tiga daerah, yakni Kabupaten Kutai Barat, Kabupaten Penajam Paser Utara dan Kota Balikpapan. Diperkirakan rel yang akan dibangun sepanjang 203 kilometer. Berdasarkan data sementara yang dimiliki Dinas Perhubungan, jalur kereta api batu bara tersebut melintasi Kutai Barat sepanjang 120 km, Penajam Paser Utara sepanjang 23 km dan Balikpapan sekitar 17 km serta kemungkinan sisanya melintasi kawasan Kutai Kartanegara dan Paser. Jalur kereta api tersebut sedikitnya akan melintasi sungai dan beragam konsesi sehingga pembangunan tersebut direncanakan tidak akan melalui hutan lindung maupun hutan konservasi di Kalimantan. Jalur yang dipakai paling banyak melintasi Hak Pengusahaan Hutan (HPH) dan perkebunan. Dalam rapat yang diadakan pihak PT Kereta Api Borneo (KAB), proses pembangunan kereta api yang dimulai dari Kutai Barat hingga Balikpapan ini akan melintasi 357 izin pertambangan, di mana 20 diantaranya berstatus Perjanjian Karya Pengusahaan Batubara (PKP2B) dan 337 Izin Usaha Pertambangan (IUP).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Hasbi Selaku Ketua Bidang Perkereta Api Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, dan Bapak Yuki Subekti Selaku Senior manager Kepala Seksi Kereta Api, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, pembangunan rel kereta api di Kalimantan Timur dibagi menjadi 2 jalur yaitu, jalur selatan sepanjang 203 km dari Panajam Paser Utara (PPU) – Kutai Barat (Kubar) dan jalur utara sepanjang 217 km dari Kutai Kartanegara (Kubar) – Kutai Timur (Kutim). Dalam proses pembangunan jalur rel kereta api di Kalimantan Timur yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Borneo (KAB) yaitu telah memperoleh rekomendasi izin-izin terkait kegiatan pengalihan lahan atas kurang lebih 200 hektar wilayah Buluminung di Kabupaten PPU untuk pembangunan infrastruktur terkait dengan KA yaitu terminal khusus dan teknopark, izin prinsip No.530/2705.01/Eko-Spr/2015 dari Bupati PPU pada tanggal 27 Mei 2015, perkembangan teknis pertanahan dan izin lokasi dari Bupati PPU. Pada sampai tahun 2019 luas lahan yang telah dikuasai oleh PT. KAB selaku pelaksana pembangunan rel kereta api sekitar 62 hektar, dan kemudian KAB telah melakukan pengurusan izin ANDAL dan RKL-RPL serta AMDAL dalam proses pembangunan jalur kereta api yang telah dilakukan.

Analisis Hambatan Kerjasama Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur Dengan *Russian Joint Stock (JSC)*

Adapun hambatan dalam kerjasama Provinsi Kalimantan Timur dengan *Russian Stock Company (JSC)* yaitu dapat dilihat sebagai berikut:

- a. Hambatan Kerjasama Dalam Bidang Pendidikan
Berdasarkan hasil pemaparan pada alinea sebelumnya dapat diketahui implementasi kerjasama yang dilakukan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dengan *Russian Joint Stock Company (JSC)* dalam bidang pendidikan telah

berjalan sesuai dengan rencana yang dimuat dalam *MoU* Memorandum saling pengertian tentang kerjasama antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur PT.Kereta Api Borneo, dengan mengirimkan tiga angkatan sebanyak 150 orang yang terdiri dari setiap angkatan berjumlah 50 orang dan untuk angkatan pertama lulus ditahun 2019 untuk strata 2 (S2).

Berdasarkan hasil wawancara kepada Ibu Isnaniwati selaku Kasubag Umum Dinas Pendidikan Kaltim, dalam program beasiswa rusia yang diselenggarakan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur pada proses beerjalannya kerjasama tersebut terhambat dalam tujuan beasiswa itu sendiri yaitu untuk mendukung sumber daya manusia (SDM) yang berkompeten pada tahap operasional proyek dalam pengembangan perusahaan kereta api PT. Kereta Api Borneo dikarenakan, dalam proses pembangunan perkertaapian di Kalimantan Timur belum menjadi proritas oleh Presiden RI, dan pada saat ini kondisi fisik pembangunan jalur kereta api di Kalimantan Timur belum berjalan sehingga lulusan mahasiswa program beasiswa rusia diminta oleh Menti Perhubungan untuk membantu dalam pembangunan perkeretaapian yang dijalankan di Makassar, dan nanti kedepannya ketika pembangunan di Kalimantan Timur diselenggarakan maka lulusan dari kaltim tersebut akan ditarik kembali untuk pembangunan perkeretaapian di Kalimantan Timur.

Berdasarkan hasil pemaparan diatas dapat diketahui bahwa hambatan yang terjadi dalam kerjasama yang dilakukan Permerintah Provinsi Kalimantan Timur dengan Russian *Joint Stock Company* (JSC) dalam bidang pendidikan yaitu pada tujuan beasiswa tersebut yang mendukung sumber daya manusia (SDM) yang berkompeten pada tahap operasional proyek dalam pengembangan perusahaan kereta api PT. Kereta Api Borneo dikarenakan dalam proses pembangunan perkertaapian di Kalimantan Timur belum menjadi proritas oleh Presiden RI, dan pada saat ini kondisi fisik pembangunan jalur kereta api di Kalimantan Timur belum berjalan.

b. Analisis Hambatan Kerjasama Dalam Pembangun Kereta Api Pengangkut Batubara

Berdasarkan hasil sidang paripurna yang diselenggarakan pada hari senin, 22 Febuari 2018 Menti Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa proyek pembangunan kereta api di Kalimantan Timur belum dapat dilaksanakan dikarenakan batubara tidak terlalu baik dan mengalami penurunan harga yang sangat signifikan, sehingga infrastruktur di Kalimantan belum bisa dilaksanakan. Namun Gubernur Kalimantan Timur Periode 2018-2023 Isran Noor mengatakan akan melanjutkan pembangunan PT. Kereta Api Borneo (PT.KAB) yang sempat tertunda di era pemerintahan sebelumnya. Gubernur Kalimantan Timur Periode 2018-2023 Isran Noor telah bertemu dengan Duta Besar Rusia Ludmila Vorobieva, dalam membahas kembali kerjasama yang sempat terbangun antara Pemprov Kaltim dengan perusahaan kereta Rusia. Menurut Gubernur Kaltim pihak Rusia menyatakan keseriusannya berkerja sama dalam proyek tersebut.

Kerjasama yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dengan *Russian Joint Stock* (JSC) dalam pembangunan Kereta Api pengangkut batubara terhambat dikarenakan kondisi penjualan batubara tidak terlalu baik, dan

masalah pembebasan lahan yang pada awal rencana mengalami kendala dikarenakan melewati Hutan Koservasi sehingga jalur tersebut dipangkas sekitar 90 km dikarenakan desain awal terlalu banyak belokan, dan biaya yang ditimbulkan juga besar. Akhirnya, pihak Dinas Perhubungan memotong garis lurus hingga jaraknya terpangkas sekitar 90 km, dan jalur kereta api tersebut sedikitnya akan melintasi sungai dan beragam konsesi sehingga pembangunan tersebut direncanakan tidak akan melalui hutan lindung maupun hutan konservasi di Kalimantan. Jalur yang dipakai paling banyak melintasi Hak Pengusahaan Hutan (HPH) dan perkebunan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Hasbi Selaku Ketua Bidang Perkereta Apian Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, dan Bapak Yuki Subekti Selaku Senior manager Kepala Seksi Kereta Api, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, dalam pembangunan fisik jalur rel kereta api di Kalimantan Timur belum ada pembangunan fisik yang dilakukan yang berjalan selama ini masih pada tahap pembebasan lahan dan perizinan yang dibutuhkan dalam pembangunan, namun dalam tindak lanjutnya belum ada, untuk masa berlaku izin prinsip persetujuan pembangunan kereta api telah habis dan berlaku sampai hanya sampai tahun 2019 dan untuk melanjutkan pembangunan rel kereta api dari pihak PT. Kereta Api Borneo harus mengajukan kembali izin prinsip kepada Kementerian Perhubungan (Kemenhub).

Secara keseluruhan dapat diketahui bahwa dalam kerjasama yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dalam bidang infrastruktur dalam keadaan terhenti dikarenakan izin prinsip persetujuan pembangunan kereta api telah habis dan berlaku sampai hanya sampai tahun 2019, sehingga PT. Kereta Api Borneo harus mengajukan kembali izin prinsip kembali kepada Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Hal tersebut terhambat dikarenakan kondisi penjualan batubara tidak terlalu baik, dan masalah pembebasan lahan yang pada awal rencana mengalami kendala dikarenakan melewati Hutan Koservasi sehingga jalur tersebut dipangkas sekitar 90 km dikarenakan desain awal terlalu banyak belokan, dan biaya yang ditimbulkan juga besar.

Namun dalam bidang pendidikan pada implementasinya telah berjalan sesuai dengan rencana yang dimuat dalam *MoU* Memorandum saling pengertian tentang kerjasama antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur PT. Kerta Api Borneo, dengan mengirimkan tiga angkatan sebanyak 150 orang yang terdiri dari setiap angkatan berjumlah 50 orang dan untuk angkatan pertama lulus ditahun 2019 untuk strata 2 (S2), akan tetapi dikarenakan kondisi fisik pembangunan perkeretaapian di Kalimantan Timur belum berjalan sesuai dengan rencana sehingga lulusan mahasiswa program beasiswa rusia diminta oleh Mentri Perhubungan untuk membantu dalam pembangunan perkeretaapian yang dijalankan di Makassar, dan nanti kedepannya ketika pembangunan di Kalimantan Timur diselenggarakan maka lulusan dari kaltim tersebut akan ditarik kembali untuk pembangunan perkeretaapian di Kalimantan Timur.

Kesimpulan

Paradiplomacy yang dilakukan oleh pemerintah provinsi Kalimantan Timur dengan *Russian Joint Stock Company* (JSC), merupakan pendekatan dalam meningkatkan

kerjasama dalam pembangunan infrastruktur di Kalimantan Timur, dan juga untuk meningkatkan kerjasama dalam bidang pendidikan dalam program beasiswa untuk menempuh pendidikan di *Moskow State University of Railway* yang telah disepakati bersama yang dimuat dalam *MOU* Memorandum saling pengertian tentang kerjasama antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur PT. Kerta Api Borneo, di Moskow pada tahun 2013. Namun dalam pelaksanaannya tidak sesuai dengan rencana dan sempat terhenti pada pembangunan fisik jalur kereta api pengangkut batubara di Kalimantan Timur. Hal tersebut dikarenakan kondisi penjualan batubara tidak terlalu baik dan mengalami penurunan harga yang sangat signifikan, dan masalah pembebasan lahan yang pada awal rencana mengalami kendala dikarenakan melewati Hutan Koservasi sehingga jalur tersebut dipangkas sekitar 90 km dikarenakan desain awal terlalu banyak belokan, dan biaya yang ditimbulkan juga besar, dan dalam pembangunan fisik jalur rel kereta api di Kalimantan Timur belum ada pembangunan fisik yang dilakukan yang berjalan selama ini masih pada tahap pembebasan lahan dan perizinan yang dibutuhkan dalam pembangunan, dan pihak PT. KAB perlu mengajukan izin prinsip kepada Kementrian Perhubungan (Kemenhub) agar dapat melanjutkan kembali pembangunan jalur keretaapi tersebut. Dalam pembangunan fisik yang telah berjalan yaitu dalam bentuk perizinan dan pembebasan lahan yang dilakukan yaitu pada jalur selatan sepanjang 203 km dari Panajam Paser Utara (PPU) – Kutai Barat (Kubar), dan progres yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Borneo (KAB) yaitu telah memperoleh rekomendasi izin-izin terkait kegiatan pengalihan lahan atas kurang lebih 200 hektar wilayah Buluminung di Kabupaten PPU untuk pembangunan infrastruktur terkait dengan KA yaitu terminal khusus dan teknopark, izin prinsip, perkembangan teknis pertanahan dan izin lokasi dari Bupati PPU.

Namun dalam bidang pendidikan pada pelaksanaannya telah berjalan sesuai dengan rencana yang dimuat dalam *MoU* Memorandum saling pengertian tentang kerjasama antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur PT. Kerta Api Borneo, dengan mengirimkan tiga angkatan sebanyak 150 orang yang terdiri dari setiap angkatan berjumlah 50 orang dan untuk angkatan pertama lulus ditahun 2019 untuk strata 2 (S2), akan tetapi dikarenakan kondisi fisik pembangunan perkeretaapian di Kalimantan Timur belum berjalan sesuai dengan rencana sehingga lulusan mahasiswa program beasiswa rusia diminta oleh Mentri Perhubungan untuk membantu dalam pembangunan perkeretaapian yang dijalankan di Makassar, dan nanti kedepannya ketika pembangunan di Kalimantan Timur diselenggarakan maka lulusan dari kaltim tersebut akan ditarik kembali untuk pembangunan perkeretaapian di Kalimantan Timur.

Daftar Pustaka

Buku

A.A, Perwita.,&Y.M., Yani, (2005). *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Ali Mukti. 2013. *Paradiplomacy Kerjasama Luar Negeri oleh PEMDA di Indonesia*. Yogyakarta: Phinisi Press

Mukti, 2013, *Paradiplomacy: Scope, Opportunities and Challenges*, University of Nottingham, 2009.

Rudy, 1993, *Teori Etika dan Kebijakan Hubungan Internasional*, PT. Refika Aditama, Bandung.

Publikasi

Agung Budi Luhur Wibowo, *Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Dan Sosial Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia Tahun 2006 – 2013*, Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta, Halaman 1.

Christy Damayanti. 2012. “Potensi Paradiplomasi Dalam Mendukung Kinerja Diplomasi Indonesia Menuju Komunitas ASEAN”. *Jurnal Transformasi* Vol. XIV No. 22 Tahun 2012.

Iren, Dwi, Shintya, Amalia, Ika, 2014, *Kerjasama Russian Railways Dan Pemerintah Indonesia Dalam proyek Pembangunan Rel Kereta Api Pengangkut Batu Bara di Kalimantan Timur*, ITS 2014.

J.M Papasi & Akbarrizal Alireksa Bashar, *Kewenangan Pemerintah Daerah dan Paradiplomasi: Kerjasama Sister City dengan Bandung-Braunschweig Tahun 2000-2012*, Universitas Komputer Indonesia, Bandung.

Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementrian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2011. *Masterplan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia 2011-2015*, Cetakan Pertama. Jakarta. ISBN 978-979-7354-13-0.

Wolff, Stefan, *Paradiplomacy: Scope, Opportunities and Challenges*, hal. 1-2, dan 13, University of Nottingham, 2009

Situs

Cadangan Batubara Indonesia sebesar 26 miliar ton, <http://www.esdm.go.id>. Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, diakses pada 21 maret 2018.cc

Grydehoj, et al. 2014. *Paradiplomacy, Centre Maurits Coppieters* [online]. Tersedia di http://www.ideasforeurope.eu/wpcontent/uploads/LOW_CMC_3804_book_paradiplomacy_220714.pdf