
KERJASAMA INDUSTRI DAN INFRASTRUKTUR MARITIM ANTARA INDONESIA-DENMARK 2015-2020

Annisa Mawaddah¹

***Abstract:** Indonesia as the largest archipelagic country has great potential for marine resources and services. But apart from that potential, Indonesia is faced with maritime problems such as weak maritime industry and infrastructure. If Indonesia can overcome these problems, it is not impossible that Indonesia can become the world's maritime axis country. And to overcome that, cooperation between Indonesia and Danish is carried out. The results of this study show that the cooperation between Indonesia and Danish in the field of maritime industry and infrastructure is investment and technology transfer. Infrastructure cooperation carried out at Bitung Port is by investing in the construction of container depots and cold storage, but in its implementation there are obstacles because investors attract interest when there is a decrease in fish production in Bitung. Then in industrial cooperation conducted at PT. PAL Surabaya is in the form of Transfer of Technology (TOT) to build warships and is still in the process of being worked on.*

***Keywords:** Indonesia, Danish, Maritime Industry, Maritime Infrastructure*

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai sepanjang 99.083 kilometer persegi. Luas wilayah laut Indonesia mencapai sekitar 5,8 juta kilometer persegi sedangkan wilayah daratnya mencapai sekitar 2,012 juta kilometer persegi (kkp.go.id, 2019). Dengan luasnya laut Indonesia yang 2,5 kali lipat dari wilayah daratannya tentu saja Indonesia memiliki potensi yang sangat besar terhadap kekayaan sumber daya laut maupun transportasi laut yang dapat dimanfaatkan sebagai pendukung dalam pembangunan ekonomi nasional maupun internasional. ‘

Indonesia memiliki potensi yang besar di bidang kelautan. Indonesia memiliki sumber daya laut yang dapat diperbaharui (*renewable resources*) seperti perikanan, ekosistem laut termasuk *mega-biodiversitas* selain itu juga Indonesia memiliki sumberdaya laut yang tidak dapat diperbaharui (*non-renewable resources*) seperti minyak, gas bumi, mineral, tambang dan sebagainya. Selain itu transportasi laut, pariwisata bahari, energi terbarukan, industri kelautan dan jasa lingkungan laut. Namun terlepas dari potensi tersebut Indonesia juga masih memiliki permasalahan maritim yang harus diatasi.

Dibalik potensi yang ada Indonesia juga dihadapkan dengan permasalahan infrastruktur maritim di Indonesia yang dinilai rendah. Kondisi infrastruktur pelabuhan di Indonesia masih belum dapat memberikan pelayanan yang optimal. Dalam *Global*

¹ Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail : annismwddh98@gmail.com

Competitiveness Index Indonesia selama 2014 sampai 2015 berada di peringkat ke-89, jauh di belakang Thailand (54), Malaysia (19), dan Singapura (2) (medium.com, 2016).

Untuk industri maritim, industri galangan kapal menjadi sangat penting untuk di kembangkan. Galangan kapal merupakan salah satu penopang industri maritim suatu negara apalagi Indonesia yang memiliki wilayah laut yang sangat luas. Galangan kapal di Indonesia tercatat ada sekitar 250 galangan kapal, yang sebagian besar adalah galangan kapal dalam skala kecil dan 4 buah galangan kapal milik Pemerintah yaitu: PT Dok dan Perkapalan Kodja Bahari, PT PAL Indonesia, PT Dok dan Perkapalan Surabaya dan PT Industri Kapal Indonesia. Permasalahan industri maritim Indonesia ialah keterbatasan kapal di Indonesia. Hanya sekitar 60-70 kapal yang melakukan operasi di tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). Dengan luas lautan yang dimiliki Indonesia, idealnya TNI dapat mengoperasikan 300-400 KRI. Jumlah ini jauh lebih besar dari jumlah yang dimiliki Indonesia tahun 2014 yaitu baru 151 unit (republika.co.id, 2014).

Dalam pemenuhan kebutuhan kapal perang TNI-AL, Indonesia juga masih mendatangkan sejumlah kapal perang yang merupakan kapal perang bekas negara lain yang tentunya sudah tertinggal dari segi teknologi maupun penurunan kemampuan tempurnya. Hal ini karena keterbatasan anggaran Indonesia sehingga Indonesia hanya mampu membeli kapal perang bekas dari negara lain untuk sekedar memenuhi kuantitas tanpa menghiraukan kualitas dari kapal perang tersebut. Padahal sebagai negara kepulauan dengan luas laut yang besar teknologi dan industri pertahanan maritim harus lebih ditingkatkan lagi.

Pada tahun 2014 Jokowi mengenalkan gagasan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim sebagai upaya membenahi permasalahan maritim yang ada di Indonesia. Presiden Jokowi mengenalkan gagasan mengenai poros maritim tersebut ke lingkup internasional pada pertemuan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) KE-25 ASEAN yang diadakan di Nay Pyi Taw, Myanmar. Adapun untuk mencapai poros maritim, Indonesia membutuhkan banyak biaya karena poros maritim yang Jokowi maksud ialah pembangunan maritim sehingga membutuhkan mitra yang memiliki kepentingan yang sejalan dengan Indonesia agar dapat bekerjasama dalam bidang maritim. Hal tersebut menarik perhatian Denmark sebagai sesama negara maritim.

Industri maritim di Denmark terdiri dari galangan kapal, pemasok dan perancang kapal, peralatan maritim, produk dan layanan, yaitu perusahaan yang menyediakan pengembangan, manufaktur serta layanan untuk teknologi maritim. Denmark juga telah aktif dalam bisnis pengiriman sejak era Viking. Hampir 10 persen perdagangan global diangkut oleh kapal-kapal di bawah kendali Denmark. Perusahaan pelayaran Denmark saat ini mengendalikan sekitar 2.100 kapal dagang diseluruh dunia. Denmark juga mempunyai perusahaan peti kemas terbesar di dunia yaitu Maersk Line. Perusahaan Maersk Line mempunyai lebih dari 600 kapal, 35.000 panggilan pelabuhan per tahun dan 100.000 pelanggan di seluruh dunia (usadk.org, 2014). Jumlah dan kinerja yang luar biasa ini membuktikan bahwa Denmark memiliki infrastruktur dan teknologi maritim berkualitas tinggi yang berarti dengan meningkatkan kemitraan maritim Indonesia-Denmark, Denmark dinilai dapat membantu Indonesia dalam mengembangkan sektor maritim di Indonesia.

Pada tahun 2015 tepatnya tanggal 22 Oktober Indonesia dan Denmark melakukan penandatanganan nota kesepakatan bersama di Jakarta oleh Menteri Luar Negeri Denmark, Kristian Jensen, dan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Indonesia, Rizal Ramli pada saat itu dan menyepakati beberapa bidang kerjasama

maritim antara Indonesia dan Denmark (liputan6.com, 2016). Dengan adanya kerjasama Indonesia dan Denmark dalam bidang maritim diharapkan Indonesia dapat memaksimalkan potensi maritim yang dimiliki dengan baik agar gagasan Jokowi mengenai Indonesia menjadi poros maritim dunia dapat terwujud.

Kerangka Teori

Kerjasama Internasional

Kerjasama internasional merupakan kondisi dimana suatu negara dengan negara lainnya saling ketergantungan dan untuk melakukan kerjasama tersebut butuh suatu wadah agar dapat melancarkan kerjasama tersebut. Dalam kerjasama internasional untuk memenuhi kebutuhannya baik itu perkembangan maupun kemajuan negaranya, setiap negara membutuhkan negara lain. Kerjasama ada karena saling ketergantungan yang sesuai dengan kebutuhan negaranya.

Menurut Kalevi Jaako Holsti, kerjasama internasional terjadi karena adanya keberagaman masalah baik itu nasional, regional ataupun global yang muncul sehingga diperlukannya perhatian lebih dari satu negara kemudian masing-masing pemerintah saling melakukan pendekatan dengan membawa usul untuk menanggulangi masalah, melakukan negosiasi atau mendiskusikan masalah, menyimpulkan bukti-bukti teknis untuk membenarkan satu usul lainnya, dan mengakhiri perundingan dengan suatu perjanjian atau saling pengertian yang dapat memuaskan semua pihak terkait ([K.J. Holsti, 1988:651](#)).

Kalevi Jaako Holsti juga memberikan definisi kerjasama internasional sebagai berikut:

1. Pandangan bahwa ada dua atau lebih kepentingan, nilai dan tujuan kemudian saling bertemu sehingga menghasilkan sesuatu dan dipromosikan atau dipenuhi kedua belah pihak
2. Pandangan atau harapan dari suatu negara bahwa kebijakan yang diputuskan oleh negara lainnya akan membantu negara tersebut untuk mencapai kepentingan dan nilai-nilainya.
3. Persetujuan atas masalah-masalah tertentu antara dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan kepentingan maupun perbedaan kepentingan.
4. Aturan resmi ataupun tidak resmi mengenai transaksi masa depan yang dilakukan untuk pelaksanaan persetujuan mereka.
5. Transaksi antar negara agar dapat memenuhi persetujuan mereka ([K.J. Holstri, 1988:652-653](#)).

Adapun tujuan utama suatu negara melakukan kerjasama internasional adalah untuk memenuhi kepentingan nasional yang tidak dimiliki oleh negaranya. Oleh karena itu, perlu adanya kerjasama yang dilakukan untuk negara tersebut sehingga masing-masing negara dapat bertemu untuk memenuhi kepentingan nasionalnya masing-masing ([Sjamsumar Dam dan Riswandi, 1995:15](#)).

Menurut jenisnya Kerjasama internasional terbagi menjadi empat, yaitu :

1. Kerjasama Bilateral, yaitu kerjasama yang terjalin antar dua negara tanpa melibatkan pihak lain.

2. Kerjasama Regional yaitu kerjasama antara negara-negara yang ada dalam suatu kawasan (*Region*) atau wilayah.
3. Kerjasama Antar-Regional, yaitu kerjasama antara dua kelompok kerjasama regional atau wilayah.
4. Kerjasama Multilateral yaitu kerjasama antar beberapa negara dan tidak harus dalam satu kawasan (Hocking et.al, 1990:222).

Selain berdasarkan jenisnya, kerjasama internasional juga terbagi menjadi empat bentuk, yaitu :

1. Kerjasama global yaitu kerjasama yang terjalin untuk mempersatukan semua bangsa di dunia dan seluruh cita-cita bersama serta untuk menghindari perpecahan.
2. Kerjasama Teknik merupakan sebuah kerjasama menyalurkan bantuan internasional dalam bentuk pelatihan, pendidikan dan pengiriman tenaga ahli. Kerjasama teknik terbagi lagi menjadi dua yakni, kerjasama antar negara berkembang dengan negara berkembang yang memiliki tujuan untuk mendukung tercapainya kepentingan masing-masing negara berkembang, dalam berbagai forum internasional. Kemudian terdapat kerjasama antara negara berkembang dan negara maju yang memiliki tujuan agar negara berkembang dapat memanfaatkan atas bantuan dana dan alih teknologi dari negara maju. Dengan adanya alih teknologi pengetahuan dan pengalaman dalam bantuan tekniknya diharapkan agar negara yang berkerjasama dapat meningkatkan kemandirian dan kualitasnya.
3. Kerjasama fungsional yaitu kerjasama yang akan mendukung fungsi dan tujuan negara yang berkerjasama. Kerjasama ini terlahir dari pemikiran pragmatis yang menunjukkan adanya kemampuan tertentu pada masing-masing negara. Dengan demikian kerjasama fungsional tidak akan terwujud jika salah satu negara tidak dapat mewujudkan suatu fungsi yang diharapkan oleh negara yang lain.
4. Kerjasama ideologi yaitu kerjasama yang dilatarbelakangi oleh kesamaan ideologis diantara pihak-pihak yang berkerjasama (Teuku May Rudy, 1993:6).

Metode

Jenis penelitian ini adalah deskriptif yaitu menggambarkan mengenai bagaimana kerjasama pemerintah Indonesia dan Denmark dalam industri dan infrastruktur maritim. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder diperoleh dari buku, *e-book*, jurnal, tulisan ilmiah serta akses internet yang relevan dengan masalah atau tema yang diangkat. Pengumpulan data menggunakan telaah pustaka (*library research*) dengan mengumpulkan data dan informasi dari berbagai literatur yang berkaitan dengan kasus yang dibahas serta mengunjungi beberapa situs internet untuk melengkapi data-data yang diperlukan. Teknik analisis data adalah kualitatif dimana penulis akan menggambarkan permasalahan berdasarkan data yang telah diperoleh kemudian mengaitkannya dengan teori yang digunakan lalu ditarik sebuah kesimpulan.

Hasil dan Pembahasan

Sebagai negara kepulauan terbesar, infrastruktur merupakan hal penting agar dapat mendukung konektivitas antar pulau di Indonesia, namun infrastruktur maritim yaitu Pelabuhan yang ada di Indonesia masih tergoong lemah. Dalam *Global Competitiveness Index* Indonesia berada di peringkat ke-89 jauh dibelakang beberapa negara di Asia. Pelabuhan Indonesia termasuk yang buruk di Asia. Rata-rata waktu tunggu atau tinggal kontainer di pelabuhan Indonesia cukup lama yaitu sekitar 6 sampai 7 hari. Sedangkan di Singapura hanya 1,5 hari, di Malaysia 3 hari dan di Thailand 4 sampai 5 hari (viva.co.id, 2012). Tidak efisiennya kinerja logistik di Indonesia mengakibatkan tingginya biaya produksi dan distribusi. Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Indonesia menilai, biaya logistik di Indonesia merupakan biaya logistik paling tinggi di Asia yaitu mencapai 24 persen dari total PDB yaitu Rp 1.820 triliun per tahun. Dibandingkan dengan biaya logistik negara Asia lainnya yaitu dibawah 20 persen (dephub.go.id, 2012).

Industri maritim merupakan permasalahan lain yang dihadapi Indonesia yaitu keterbatasan produksi kapal sedangkan sebagai negara kepulauan terbesar, untuk mendukung transportasi laut keberadaan industri galangan kapal menjadi sangat penting untuk di kembangkan. Produksi kapal di galangan kapal nasional lemah dikarenakan perusahaan pelayaran banyak yang membeli kapal bekas dari luar negeri. Industri kapal nasional tidak dapat bersaing karena tingkat produktivitasnya yang rendah terutama waktu pembangunan yang lama dan harga yang mahal. Hanya ada sekitar 60-70 kapal yang melakukan operasi di tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). Dengan luas lautan yang dimiliki Indonesia, idealnya TNI dapat mengoperasikan 300-400 KRI. Jumlah ini jauh lebih besar dari jumlah yang dimiliki Indonesia tahun 2014 yaitu baru 151 unit. Untuk kebutuhan kapal perang, Indonesia juga masih mendatangkan sejumlah kapal perang untuk memenuhi kebutuhan TNI-AL yang merupakan kapal perang bekas negara lain yang tentunya sudah tertinggal dari segi teknologi maupun penurunan kemampuan tempurnya (Buana Ma'ruf, 2014).

Berdasarkan kesepakatan kerjasama yang tertuang di dalam *Memorandum of Understanding* (MoU) antara pemerintah republik Indonesia dan pemerintah kerajaan Denmark tentang kerjasama maritim pada tahun 2015. Dimana telah disepakati beberapa poin kerjasama salah satunya adalah bidang industri dan infrastruktur maritim. Adapun lokasi kerjasama di bidang infrastruktur maritim terletak di pelabuhan Bitung yang dipilih oleh pemerintah Indonesia sedangkan untuk kerjasama industri maritim terletak di PT. PAL Surabaya yang ditunjuk langsung oleh pihak Denmark sebagai *lead integrator* dalam kerjasama tersebut. Kerjasama kedua negara ini merupakan kerjasama bilateral dalam bentuk kerjasama teknik yang dimana Denmark memberikan investasi pada pengembangan Pelabuhan Bitung serta pada kerjasama pembangunan kapal berupa transfer teknologi dari Denmark namun tetap secara penuh dikerjakan di PT Pal Indonesia.

A. Kerjasama Indonesia-Denmark dalam Bidang Infrastruktur Maritim

Sehubungan dengan penandatanganan MoU pada oktober 2015 telah ditandatangani pula *Letter of Intent* (LOI) oleh Deputi III Bidang Koordinasi Infrastruktur Kemenko Maritim dan Sumber Daya Ridwan Djamiluddin bersama President Director Maersk Line Jakob Friis pada Oktober 2015 (Thresa Sandra, 2015). Maersk Line merupakan perusahaan pelayaran terbesar asal Denmark.

Maersk Line merupakan perusahaan pelayaran internasional pertama yang membuka layanan di Pelabuhan Bitung. Sejak 14 April 2014 Maersk Line telah membuka rute internasional langsung dari pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara ke pelabuhan Tanjung Pelepas, Johor Malaysia yang merupakan pelabuhan singgah internasional utama di Asia Tenggara. Namun pada pertengahan tahun 2016, Maersk Line menutup jalur tersebut karena ketiadaan muatan, terutama ikan. Kemudian pada Desember 2016, Maersk Line membuka lagi rute pelayaran langsung atau *direct call* dari pelabuhan Bitung tujuan Davao, Filipina (Wike Dita, 2016).

Dengan adanya penandatanganan MOU pada Oktober 2015, Maersk Line melanjutkan kerjasama melalui penandatanganan LOI untuk membantu pengembangan pelabuhan Bitung. Penandatanganan LOI tersebut bermaksud untuk mengembangkan kawasan Bitung, Sulawesi Utara dan mempercepat perdagangan dan pembangunan ekonomi di Indonesia Timur. Oleh karena itu Bitung telah diidentifikasi sebagai kawasan ekonomi khusus pengembangan dan pusat transportasi nasional yang strategis. Dalam LOI tersebut difokuskan untuk mengembangkan Kawasan Bitung, dimana dua fokus utama adalah sistem pelayaran dan sistem logistik di kawasan tersebut yang direncanakan menjadi salah satu pelabuhan strategis Indonesia dengan Zona Ekonomi.

Pemilihan Pelabuhan Bitung sendiri sebagai lokasi kerjasama karena dari sisi geostrategis. Karena Pelabuhan Bitung mempunyai akses lebih luas dan jarak yang lebih pendek jika dibandingkan dengan Pelabuhan besar di Indonesia seperti Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Selain itu karena bisa melayani arus perdagangan di Kawasan Asia Pasifik, posisi Pelabuhan Bitung juga strategis sebagai Pelabuhan utama/hub internasional. Pelabuhan ini bisa dikatakan sebagai pintu masuk dan pintu keluar perdagangan barang dan jasa di Kawasan Asia Pasifik. Secara fisik geografis, Pelabuhan Bitung berada di selat yang terlindungi arus dan gelombang laut yang besar dan membuat proses bongkar muat barang lebih aman, adapun tingkat kedalamannya mencapai 35 meter lebih sehingga bisa digunakan untuk bongkar muat kapal besar.

Dalam Pengembangan Jaringan Pelabuhan Terpadu dan Terintegrasi di Tujuh Pelabuhan di Indonesia Pelabuhan Bitung merupakan salah satu pelabuhan yang masuk dalam Proyek Prioritas Strategis. Keberadaan Pelabuhan Hub Internasional Bitung juga akan mendukung kegiatan industri kawasan timur Indonesia meliputi Ambon dan Ternate (pertanian, industri dan pertambangan) serta Samarinda, Balikpapan, Tarakan dan Nunukan (batubara, minyak bumi dan kayu lapis). Secara khusus penetapan pelabuhan hub internasional adalah untuk mengurangi beban aktivitas logistik yang terkonsentrasi di Pulau Jawa sehingga perlu upaya pemerataan beban logistik ke daerah lainnya; pemerataan dan perluasan pembangunan ekonomi, penerapan asas cabotage secara lebih optimal dan pemanfaatan ekonomis Selat Malaka dan tiga Arus Lintas Kepulauan Indonesia (ALKI) secara lebih optimal.

Group Sustainability Maersk menggagas program *Bitung Enabling Trade Strategy* yang tujuan utamanya adalah untuk membantu dalam pengembangan Bitung menjadi pelabuhan hub internasional dengan memperbaiki pelabuhan, mendukung manufaktur lokal, menciptakan lapangan kerja dan memungkinkan investasi dalam infrastruktur. Selain itu fokus akan ditempatkan untuk mendorong peningkatan koneksi di Indonesia Timur ke lebih banyak lagi mengembangkan pasar ekspor Indonesia (Jawa), regional (ASEAN) dan global (seperti Eropa dan Amerika Serikat). Nilai investasi Maersk sekitar 3 miliar US dollar yang akan dibelanjakan bertahap (Oceanweek.co.id, 2016).

Sejak dibukanya rute pelayaran langsung oleh Maersk Line pada tahun 2014, Maersk Line merupakan satu-satunya perusahaan pelayaran internasional yang menawarkan rute layanan langsung dari Pelabuhan kota Bitung ke Pelabuhan Tanjung Pelepas di Johor, Malaysia yang merupakan pelabuhan singgah internasional utama di Asia Tenggara. Dengan dibukanya rute tersebut membuat waktu tempuh lebih singkat dan dapat mengurangi biaya transportasi dan logistik. Namun pada pertengahan tahun 2016, Maersk Line menutup jalur tersebut karena menurunnya angkutan muatan terutama ikan.

Kemudian pada tahun tersebut juga untuk membantu pengembangan pelabuhan bitung, Maersk bersama PT. Bhandha Ghara Rekha, salah satu badan usaha milik negara (BUMN) bidang logistik akan membangun infrastruktur berupa Depo Kontainer dan *Cold Storage* untuk membantu mengembangkan industri utama di pelabuhan tersebut yaitu industri perikanan (Gloria Fransisca, 2016).

Depo kontainer merupakan tempat untuk proses pengoperasian peti kemas dalam kegiatan ekspor-impor barang. Selain itu juga menjadi tempat proses pembersihan, serta perbaikan kontainer, juga untuk proses survei kontainer yang berlangsung pada saat kontainer masuk dan keluar. Sedangkan *cold storage* merupakan sebuah ruangan yang dirancang khusus dengan suhu tertentu yang fungsi utamanya untuk mempertahankan mutu ikan hasil tangkapan nelayan dengan cara di bekukan.

Namun dalam pelaksanaan pembangunan *depo container* dan *cold storage* tersebut terjadi kendala karena masing-masing pihak mengkhawatirkan ketersediaan barang. Kawasan bitung merupakan industri perikanan dan logistik yang harus dipastikan ketersediaan ikan ada. Karena kebijakan moratorium kapal asing oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, persediaan bahan mentah di bitung saat itu juga ikut menurun dan menyebabkan para eksportir di Bitung kesulitan dalam memenuhi kebutuhan ekspor. Industri utama di Bitung adalah perikanan dalam bentuk ikan kaleng, dengan diberlakukannya kebijakan moratorium kapal asing, itu menyebabkan suplai atau persediaan terhadap *raw material* ikan disana menurun sampai lebih dari 60 persen. Belum optimalnya produksi ikan membuat target pemerintah untuk pembangunan infrastruktur dilokasi tersebut tertunda karena keraguan investor untuk berinvestasi (Endar Rambe, 2017).

Kebijakan itu pula yang membuat Maersk menutup jalur pelayaran langsung atau *direct call* dari pelabuhan bitung ke pelabuhan tanjung Pelepas, Johor Malaysia. Jalur tersebut mengalami penurunan dalam pengembangan ekspor sejak diberlakukannya kebijakan moratorium kapal asing. Padahal biasanya Maersk Line dapat mengangkut kurang lebih 50 sampai 60 kontainer dalam sekali pelayaran menuju Tanjung Pelepas (Endar Rambe, 2017).

B. Kerjasama Indonesia-Denmark dalam Bidang Industri Maritim

Pada 18 – 19 Mei 2017 Rear Admiral Denmark Frank Trojahn, mengunjungi Indonesia bersama dengan delegasi perusahaan Denmark di sektor angkatan laut. Dalam rangkaian acara tersebut diadakan seminar kecil dimana perusahaan Denmark melakukan presentasi desain kapal dari Denmark sebagai solusi maritim guna kebutuhan Indonesia (Jakartagreater.com, 2017).

Pada bulan Maret 2019, varian dari kelas Iver Huitfeldt Denmark muncul sebagai yang terdepan untuk program akuisisi dua fregat Angkatan Laut Indonesia

senilai 720 USD untuk program pemenuhan *Minimum Essential Force* (MEF) Fase kedua Periode 2015-2020 (Dorian Archus, 2020). Faktor harga adalah salah satu yang membuat Indonesia tertarik pada Iver Huitfeldt. Pihak OMT bisa menekan harga antara lain berkat desain lambung Iver Huitfeldt yang bersifat modular. Beberapa modul lambungnya sama dengan modul lambung kapal perang kelas Absalon yang juga buatan Denmark.

Pada tahun 2020 delegasi pertahanan Indonesia mengunjungi Denmark dan melakukan tur ke Niels Juel. Kemudian pada 30 April 2020 telah dilakukan penandatanganan kesepakatan antara galangan kapal PT PAL Surabaya dan PT Sinar Kokoh Persada yaitu agen Indonesia untuk perusahaan Denmark *Odense Maritime Technology*. PT PAL ditunjuk sebagai *lead integrator* untuk membuat dua unit kapal Frigate dari Denmark senilai 720 juta USD atau sekitar Rp 11 Triliun dalam lima tahun kedepan yaitu sampai tahun 2025. Proyek ini bekerjasama dengan Denmark untuk transfer teknologi dan dikerjakan sepenuhnya di galangan PT PAL (Ziyadi, 2020).

Dalam kontrak perjanjian antara galangan kapal PT PAL Surabaya dan PT Sinar Kokoh Persada yaitu agen Indonesia untuk perusahaan Denmark *Odense Maritime Technology* tahun 2020 tersebut disebutkan kata "*variant*" yang berarti bahwa Indonesia tidak akan sepenuhnya menggunakan desain asli fregat Denmark ini dan akan ada beberapa penyesuaian desain.

Langkah kustomisasi fregat Iver Huitfeldt semakin terlihat ketika PT PAL mengajak konsultan perkapalan Jerman MTG Marinetechnik dan konsultan *engineering* Turki FIGES AS untuk turut serta, hal ini dilakukan pada bulan April 2020, bulan yang sama dengan penanda-tanganan *preamble contract*. Marinetechnik dan FIGES akan menyesuaikan desain turunan Iver Huitfeldt Class agar sesuai persyaratan TNI-AL, di antaranya akan direkomendasikan untuk penggunaan perangkat sensor, senjata, dan sistem tempur lainnya.

PT PAL akan menerapkan desain Arrowhead 140 didasarkan pada fregat kelas Iver Huitfeldt Angkatan Laut Kerajaan Denmark yang dirancang oleh *Odense Maritime Technology*. Desain Arrowhead 140 juga menjadi dasar untuk fregat kelas Inspirasi Tipe 31 Angkatan Laut Kerajaan Inggris, yang kontraknya ditandatangani pada September 2019. Arrowhead 140 juga merupakan salah satu dari empat desain yang dipilih oleh Indonesia untuk program fregat enam kapal lainnya (Ridzwan Rahmat, 2021).

Kerjasama pembuatan kapal perang antara Indonesia-Denmark ini walaupun telah ditandatangani kesepakatan tersebut pada April 2020 namun itu baru *preamble contract*. Kerjasama tidak dapat dieksekusi sampai masuk tahaapan tanggal kontrak berlaku efektif dan pada kerjasama PT PAL dan *Odense Maritime Technology* baru berlaku efektif mulai 24 Mei 2021 dan sampai saat ini pembangunan kapal ini masih dalam pengerjaan.

Kesimpulan

Kerjasama antara Indonesia dan Denmark dalam bidang maritim bermula pada penandatanganan MoU dengan menyepakati beberapa bidang kerjasama dan salah satu poin kerjasamanya adalah bidang industri dan infrastruktur maritim. Dalam kerjasama bidang infrastruktur di Pelabuhan Bitung ingin membangun infrastruktur berupa depo container dan *cold storage* namun dalam pelaksanaannya terjadi kendala karena

keraguan investor melihat tidak adanya muatan ikan sejak adanya kebijakan Moratorium kapal asing oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti hal itu pula yang membuat jalur pelayaran ke pelabuhan tanjung pelepas yang sejak 2014 telah dibuka oleh Maersk mengalami penurunan dalam pengangkutan volume ekspor terutama ekspor ikan dan membuat Maersk menutup jalur tersebut.

Kemudian kerjasama dalam bidang industri dilakukan oleh *Odense Maritime Technology* yang merupakan perusahaan jasa desain kapal milik Denmark dan bekerjasama dengan PT. PAL Indonesia yang merupakan galangan kapal terbesar di Indonesia. Proyek kerjasama ini bekerjasama dengan Denmark untuk transfer teknologi dan dikerjakan sepenuhnya di galangan PT PAL untuk membuat dua Kapal Frigate namun kerjasama ini baru efektif tahun 2021 dan sampai saat ini masih dalam pengerjaan.

Daftar Pustaka

Buku dan Jurnal

- Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochammad Yani, 2006, *Pengantar Hubungan Internasional*, Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Hocking, Brian and Michael Smith, 1990, *World Politics : An Introduction to International Relations*. Haevertter Weatsheaf.
- K.J. Holsti, 1988. Politik Internasional, *Kerangka Untuk Analisis*, Jilid II, Terjemahan M. Tahrir Azhari. Jakarta: Erlangga.
- Sustanaibility Report 2015, AP. Moller-Maersk
- Teuku May Rudy, 1993, *Organisasi dan Administrasi Internasional*. Bandung: PT Eresco.
- Yanuar Ikbar, 2014. *Metodologi dan Teori Hubungan Internasional*, Bandung.

Internet

- Cold Storage Ikan Segera Dibangun di Bitung*, tersedia di <https://ekonomi.bisnis.com/read/20160808/99/573094/cold-storage-ikan-segera-dibangun-di-bitung>
- Denmark is the world's fifth largest maritime shipping nation*, tersedia di <https://www.usadk.org/news/denmark-is-the-worlds-fifth-largest-maritime-shipping-nation/>
- Dampak Negatif dan Positif Kebijakan Moratorium Kapal Asing*, tersedia di <https://www.detikperistiwa.com/news-43182/dampak-negatif-dan-positif-kebijakan-moratorium-kapal-asing.html>
- Denmark Perkenalkan 'Naval Defence Solutions' pada Indonesia*, tersedia di https://jakartagreater.com/123623/denmark-perkenalkan-naval-defence-solutions-pada-indonesia/?fb_comment_id=1351962768221510_1352002314884222
- Digelontor 11 Trilyun, PT PAL Ditunjuk Bikin Kapal Frigate Iver Huitfeldt Kerjasama Bareng Denmark*, tersedia di <https://militermeter.com/digelontor-11-trilyun-pt-pal-ditunjuk-bikin-kapal-frigate-iver-huitfeldt-kerjasama-bareng-denmark/>
- Ekspor dan Impor dari Bitung Diizinkan*, tersedia di <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2017/06/29/ekspor-dan-impor-dari-bitung-diizinkan>

- Indonesia engages German, Turkish firms to customize frigate design*, tersedia di <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/indonesia-engages-german-turkish-firms-to-customise-frigate-design>
- Indonesia marks the first step towards the acquisition of two Iver Huitfeldt-class frigates*, tersedia di <https://navalpost.com/indonesia-marks-the-first-step-towards-the-acquisition-of-two-iver-huitfeldt-class-frigates/>
- Indonesia to Implement Arrowhead 140 design on Iver Huitfeldt-variant contract*, tersedia di <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/indonesia-to-implement-arrowhead-140-design-on-iver-huitfeldt-variant-contract>
- Kapal Raksasa Milik Maersk Line Pecahkan Rekor di Tanjung Perak*, tersedia di <https://ekonomi.bisnis.com/read/20160729/98/570299/kapal-raksasa-milik-maersk-line-pecahkan-rekor-di-tanjung-perak>
- Kembangkan Bitung, Pemerintah Tandatangani LOI dengan Maersk*, tersedia di <https://www.beritasatu.com/ekonomi/316474/kembangkan-bitung-pemerintah-tandatangani-loi-dengan-maersk>
- Keterbatasan Kapal Perang Kendala Pengamanan Laut*, tersedia di <https://www.republika.co.id/berita/nfnaqs/keterbatasan-kapal-perang-kendala-pengamanan-laut>
- Laut Masa Depan Bangsa, Mari Jaga Bersama*, tersedia <https://kkp.go.id/artikel/12993-laut-masa-depan-bangsa-mari-jaga-bersama>
- Maersk Minati Bitung*, tersedia di <https://oceanweek.co.id/maersk-minati-bitung/>
- Pelindo IV Gandeng Maersk dan SITC Untuk Pasar Global*, tersedia di <https://oceanweek.co.id/pelindo-iv-gandeng-maersk-sitc-untuk-pasar-global/>
- Ratu Denmark Kunjungi Pelabuhan Tanjung Priok*, tersedia di <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2346544/ratu-denmark-kunjungi-pelabuhan-tanjung-priok>
- Tak Ada Lagi Antrean Kapal di Pelabuhan Bitung, Bongkar Muat Normal*, tersedia di <http://www.translogtoday.com/2018/01/13/tak-ada-lagi-antrean-kapal-di-pelabuhan-bitung-bongkar-muat-normal>
- The Danish Maritime Industry*, tersedia di <https://danskemaritime.dk/presentation-of-the-danish-maritime-industry/>