



*Jurnal Penelitian*

# POLITIK

Vol.17, No.1, Juni 2020

## PERANG DAN DAMAI: SITUASI POLITIK DI ERA KETIDAKPASTIAN

- Perang Proksi Kontemporer Arab Saudi-Iran  
Sebagai Bentuk Turbulensi Timur Tengah: Sebuah Analisis Geopolitik
- Etika Perang dalam Islam dan Teori Just War
- Politik Perang dan Perampasan Anggaran Sektor Kesehatan
- Strategi Pertahanan Maritim Indonesia di Tengah Dinamika Perang Hibrida Kawasan Laut China Selatan
- Tren dan Pemicu Kekerasan Terorganisasi di Asia Tenggara 1989-2018
- Menakar Keberlanjutan Visi Poros Maritim Dunia di Tengah Agenda Pembangunan Maritim Regional
- Penguatan Konektivitas Lintas Batas dalam Kerja Sama Ekonomi Subregional

### REVIEW BUKU

- Inovasi dan Ketidakpastian: Menuju Perspektif Baru Kekuasaan dalam Politik Global

Jurnal Penelitian Politik	Vol. 17	No. 1	Hlm. 1-158	Jakarta, Juni 2020	ISSN 1829-8001
---------------------------	---------	-------	------------	--------------------	----------------



Jurnal Pusat Penelitian Politik-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2Politik-LIPI) merupakan media pertukaran pemikiran mengenai masalah-masalah strategis yang terkait dengan bidang-bidang politik nasional, lokal, dan internasional; khususnya mencakup berbagai tema seperti demokratisasi, pemilihan umum, konflik, otonomi daerah, pertahanan dan keamanan, politik luar negeri dan diplomasi, dunia Islam serta isu-isu lain yang memiliki arti strategis bagi bangsa dan negara Indonesia.

P2Politik-LIPI sebagai pusat penelitian milik pemerintah, dewasa ini dihadapkan pada tuntutan dan tantangan baru, baik yang bersifat akademik maupun praktis kebijakan, khususnya yang berkaitan dengan persoalan dengan otonomi daerah, demokrasi, HAM dan posisi Indonesia dalam percaturan regional dan internasional. Secara akademik, P2Politik-LIPI dituntut menghasilkan kajian-kajian unggulan yang bisa bersaing dan menjadi rujukan ilmiah, baik pada tingkat nasional maupun internasional. Sementara secara moral, P2Politik-LIPI dituntut untuk memberikan arah dan pencerahan bagi masyarakat dalam rangka membangun Indonesia baru yang rasional, adil, dan demokratis. Karena itu, kajian-kajian yang dilakukan tidak semata-mata berorientasi praksis kebijakan, tetapi juga pengembangan ilmu-ilmu pengetahuan sosial, khususnya perambahan konsep dan teori-teori baru ilmu politik, perbandingan politik, studi kawasan dan ilmu hubungan internasional yang memiliki kemampuan menjelaskan berbagai fenomena sosial-politik, baik lokal, nasional, regional maupun internasional.

**Mitra Bestari**

Prof. Dr. Firman Noor, M.A (*Ahli Kajian Pemikiran Politik, Pemilu dan Kepartaian*)  
Prof. Dr. Dewi Fortuna Anwar, M.A (*Ahli Kajian Hubungan Internasional*)  
Prof. Dr. Tri Nuke Pudjiastuti, M.A (*Ahli Kajian Hubungan Internasional*)  
Prof. Dr. R. Siti Zuhro, MA (*Ahli Kajian Otonomi Daerah dan Politik Lokal*)  
Prof. Dr. Lili Romli (*Ahli Kajian Pemilu dan Kepartaian*)  
Dr. Siswanto (*Ahli Kajian Hubungan Internasional*)  
Dr. Ganewati Wuryandari, MA (*Ahli Kajian Hubungan Internasional*)  
Dr. Kurniawati Hastuti Dewi, M.A (*Ahli Gender dan Politik*)  
Drs. Hamdan Basyar, M.Si (*Ahli Kajian Timur Tengah dan Politik Islam*)  
Prof. Dr. Indria Samego (*Ahli Kajian Ekonomi Politik dan Keamanan*)  
Prof. Dr. Ikrar Nusa Bhakti (*Ahli Kajian Politik Internasional dan Keamanan*)  
Prof. Dr. Tirta Mursitama (*Ahli Kajian Hubungan Internasional*)  
Dr. Alfitra Salam (*Ahli Kajian Pemilu dan Demokrasi*)  
Dr. Sri Budi Eko Wardani, M.Si (*Ahli kepemiluan dan kepartaian*)  
Dr. Yon Machmudi, M.A (*Ahli Studi Islam dan Timur Tengah*)

**Penanggung Jawab  
Pemimpin Redaksi**

Kepala Pusat Penelitian Politik LIPI  
Hayati Nufus, S.Hum., LL.M

**Dewan Redaksi**

Dr. Sri Nuryanti (*Ahli Kajian Kepartaian dan Pemilu*)  
Dr. Dhurorudin Mashad (*Ahli Kajian Islam dan Timur Tengah*)  
M. Nurhasim, S. IP, M. Si (*Ahli Kajian Pemilu dan Kepartaian*)  
Dra. Awani Irewati, M.A (*Ahli Kajian ASEAN dan Perbatasan*)  
Sandy Nur Ikfal R, M.Si(Han) (*Ahli Kajian Hubungan Internasional dan Perbatasan*)

**Sekretaris Redaksi**

Dini Rahmiati, S.Sos., M.Si  
Esty Ekawati, M.IP.  
Tri Rainny Syafarani, S.Sos, M.A., M.SE  
Sutan Sorik, S.H.  
Putri Ariza Kristimanta, M.Si.(Han)

**Layouter  
Produksi dan Sirkulasi  
Alamat Redaksi**

Anggih Tangkas Wibowo, ST., MMSi  
Adiyatnika, S.Kom  
Pusat Penelitian Politik-LIPI, Widya Graha LIPI, Lantai III & XI  
Jl. Jend. Gatot Subroto No. 10 Jakarta Selatan 12710  
Telp/Faks. (021) 520 7118, E-mail: penerbitan.p2p@gmail.com  
Website: www.politik.lipi.go.id | http://ejournal.politik.lipi.go.id/index.php/jpp

**ISSN**

p-: 1829-8001, e: 2502-7476  
Terakreditasi Kemeristek Dikti Nomor 10/E/KPT/2019

## DAFTAR ISI

Daftar Isi		i–ii
Catatan Redaksi		iii–iv
Artikel		
	• <b>Perang Proksi Kontemporer Arab Saudi-Iran Sebagai Bentuk Turbulensi Timur Tengah: Sebuah Analisis Geopolitik</b>	1–16
	<i>Alfin Febrian Basundoro</i>	
	• <b>Etika Perang dalam Islam dan Teori Just War</b>	17–30
	<i>M. Hamdan Basyar</i>	
	• <b>Politik Perang dan Perampasan Anggaran Sektor Kesehatan</b>	31–58
	<i>Petrus Kanisius Siga Tage</i>	
	• <b>Strategi Pertahanan Maritim Indonesia di Tengah Dinamika Perang Hibrida Kawasan Laut China Selatan</b>	59–78
	<i>M. Bahtiar Fajri</i>	
	• <b>Tren dan Pemicu Kekerasan Terorganisasi di Asia Tenggara 1989-2018</b>	79–102
	<i>Putri Ariza Kristimanta</i>	
	• <b>Menakar Keberlanjutan Visi Poros Maritim Dunia di Tengah Agenda Pembangunan Maritim Regional</b>	103–116
	<i>Khanisa dan Lidya Christin Sinaga</i>	
	• <b>Penguatan Konektivitas Lintas Batas dalam Kerja Sama Ekonomi Subregional</b>	117–140
	<i>Indriana Kartini, Awani Irewati, Agus R. Rahman, Tri Nuke Pudjiastuti, CPF Luhulima, Rosita Dewi, Sandy Nur Ikfal Raharjo, Hayati Nufus</i>	
Review Buku		
	• <b>Inovasi dan Ketidakpastian: Menuju Perspektif Baru Kekuasaan dalam Politik Global</b>	141–156
	<i>Defbry Margiansyah</i>	
Tentang Penulis		157–158

## CATATAN REDAKSI

Tahun 2020 dibuka dengan kekhawatiran akan pecahnya perang dunia ketiga akibat ketegangan politik global yang kian memanas. Serangan udara Amerika Serikat yang menewaskan Mayor Jenderal Iran Qassem Soleimani memperburuk ketegangan politik di Timur Tengah. Ketegangan di wilayah ini memiliki dampak yang lebih luas dan berpotensi menjadi ancaman bagi pasokan minyak global mengingat negara produsen minyak dunia berada di wilayah konflik ini.

Di sisi lain, meningkatnya ketegangan politik global juga disebabkan oleh persaingan dua kekuatan besar, yaitu Amerika dan Tiongkok. Perang dagang di antara dua negara ini berdampak pada perekonomian dunia. Selain itu, unjuk kekuatan militer kedua negara di wilayah Laut China Selatan juga menjadi ancaman bagi stabilitas di kawasan Asia tenggara. Persaingan antara Amerika dan Tiongkok ini semakin meningkatkan ketidakpastian politik global. Latar belakang kondisi politik internasional di atas mendorong redaksi untuk mengangkat judul “Perang dan Damai: Situasi Politik di Era Ketidakpastian” sebagai tema dalam terbitan *Jurnal Penelitian Politik* Volume 17, No. 1 Tahun 2020. Edisi kali ini menyajikan delapan tulisan yang terdiri dari tujuh artikel ilmiah dan satu naskah review buku.

Artikel pertama berjudul “**Perang Proksi Kontemporer Arab Saudi – Iran Sebagai Bentuk Turbulensi Timur Tengah: Sebuah Analisis Geopolitik**” mengulas tentang dinamika permainan kekuatan di antara dua aktor kunci dalam konflik di Timur Tengah, yaitu Arab Saudi dan Iran. Dalam memenuhi kepentingannya, kedua negara terlibat dalam perang proksi yang juga melibatkan negara-negara sekutu masing-masing. Dalam tulisan ini Alfin Febrian Basundoro menganalisis strategi yang dilakukan oleh Arab Saudi dan Iran dalam turbulensi yang terjadi di kawasan tersebut.

Artikel kedua yang ditulis oleh M. Hamdan Basyar berjudul “**Etika Perang dalam Islam dan Teori Just War**”. Tulisan ini memaparkan tahapan-tahapan dan etika perang dalam ajaran Islam. Selain itu, tulisan ini juga menyandingkan pembahasan etika perang dalam Islam dengan teori *just war* untuk lebih memahami makna jihad dan aturan-aturan dalam Islam terkait dengan perang. Melalui analisisnya penulis menemukan bahwa gagasan diskriminasi kombatan dan non-kombatan dalam Islam tidak setara dengan prinsip modern kekebalan non-kombatan.

Dalam artikel ketiga yang berjudul “**Politik Perang dan Perampasan Anggaran Sektor Kesehatan**” dibahas mengenai politik kebijakan anggaran kesehatan di era ketidakpastian. Pertus Kanisius Siga Tage melalui tulisannya mengungkapkan bahwa dalam situasi yang semakin rumit di era ketidakpastiaan, kebijakan terkait anggaran di beberapa negara justru mengabaikan sektor pembiayaan kesehatan dan lebih fokus pada sektor militer dan perang. Politisasi anggaran kesehatan ini perlu dianggap sebagai langkah keliru yang bisa membahayakan peradaban manusia.

Sementara itu, artikel keempat yang ditulis oleh M. Bahtiar Fajri menganalisis tentang strategi pertahanan maritim Indonesia dalam menghadapi dinamika sengketa dan konflik di Laut China Selatan. Artikel berjudul “**Strategi Pertahanan Maritim Indonesia di tengah Dinamika Perang Hibrida Kawasan Laut China Selatan**” menunjukkan bahwa untuk menghadapi perang hibrida di kawasan Laut China Selatan, Indonesia perlu menyusun dan memperkuat strategi pertahanan maritimnya.

Selain ancaman perang antarnegara, konflik pada level domestik juga turut menjadi ancaman bagi stabilitas di kawasan. Dalam tulisan berjudul “**Tren dan Pemicu Kekerasan Terorganisasi di Asia Tenggara 1989-2018**”

Putri Ariza Kristimanta mengelaborasi tren kekerasan terorganisasi di Asia Tenggara pada rentang waktu 1989-2018. Tulisan ini memaparkan bahwa dalam rentang waktu tersebut jumlah konflik berbasis negara sedikit meningkat, sedangkan konflik non-negara dan kekerasan sepihak justru sedikit menurun. Selain itu, penulis juga mengelaborasi pemicu kekerasan terorganisasi di Asia Tenggara dengan menggunakan Myanmar sebagai contoh.

Di tengah ketidakpastiaan politik global, Indonesia bercita-cita untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Demi mewujudkan cita-cita tersebut, Indonesia perlu memastikan adanya lingkungan strategis yang damai dan stabil. Untuk itu, pembangunan lingkungan yang kondusif serta sinkronisasi antara visi Poros Maritim Dunia dan skema pembangunan maritim di tingkat ASEAN perlu diupayakan. Upaya Indonesia tersebut dipaparkan secara komprehensif oleh Khanisa dan Lidya C. Sinaga dalam artikel berjudul “**Menakar Keberlanjutan Visi Poros Maritim Dunia di Tengah Agenda Pembangunan Maritim Regional**”.

Sinkronisasi tidak hanya diperlukan di antara Indonesia dengan ASEAN. Untuk mendukung pembangunan di wilayah ini, perlu sinergi di antara ASEAN dengan kerja sama ekonomi subregional yang ada di kawasan ini, terutama dalam mendorong pembangunan konektivitas fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat demi mendukung implementasi Komunitas ASEAN yang damai dan sejahtera. Dalam artikel ketujuh yang berjudul “**Penguatan Konektivitas Lintas Batas dalam Kerja Sama Ekonomi Subregional**”, Indriana Kartini dan tim penulis menganalisis strategi pemanfaatan sinergi antara kerja sama ekonomi subregional dengan ASEAN untuk pembangunan konektivitas Indonesia, terutama di wilayah perbatasan.

Selain tujuh artikel di atas, penerbitan kali ini juga memuat review buku yang ditulis oleh Defbry Margiansyah dengan judul “**Inovasi dan Ketidakpastian: Menuju Perspektif Baru Kekuasaan dalam Politik Global**”. Ketidakpastian seringkali dilihat sebagai komponen difusi kekuasaan dalam

studi hubungan internasional. Buku karya Peter J. Katzenstein dan Lucia A. Seybert yang berjudul *Protean Power: Exploring the Uncertain and Unexpected in World Politics* melengkapi perspektif kekuasaan tersebut dalam menjelaskan dinamika politik global kontemporer. Dalam review buku ini Defbry juga mengkritisi analisis konseptual yang telah dilakukan oleh Katzenstein dan Seybert dengan merekonstruksi deskripsi konsep yang lebih operatif dalam menjelaskan kompleksitas dinamika kekuasaan dalam politik global.

Pada akhirnya, ucapan terima kasih kami sampaikan kepada segenap pihak yang telah berkontribusi hingga terbitnya *Jurnal Penelitian Politik* edisi kali ini, khususnya para penulis, mitra bestari, dewan redaksi, dan tim pengelola jurnal. Redaksi berharap hadirnya *Jurnal Penelitian Politik* edisi kali ini dapat memberikan manfaat dan memperkaya kajian mengenai dinamika keamanan dan politik internasional.

Selamat membaca.

**Redaksi**

# PENGUATAN KONEKTIVITAS LINTAS BATAS DALAM KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL

## *STRENGTHENING CROSS-BORDER CONNECTIVITY IN SUBREGIONAL ECONOMIC COOPERATION*

**Indriana Kartini, Awani Irewati, Agus R. Rahman, Tri Nuke Pudjiastuti,  
CPF Luhulima, Rosita Dewi, Sandy Nur Ikfal Raharjo, Hayati Nufus**

Pusat Penelitian Politik Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia  
Jln. Jend. Gatot Subroto Kav. 10, Jakarta  
*E-mail:* indriana.kartini@gmail.com

Diterima: 28 April 2020; direvisi: 18 Mei 2020; disetujui: 26 Juni 2020

### **Abstract**

*Connectivity built by countries, both in bilateral, regional and global scope is intertwined with one another. For example, cross-border connectivity-based subregional cooperation that is being built within the framework of IMT-GT, BIMP-EAGA, and TIA-GT will encourage and strengthen a regional cooperation such as the ASEAN Community, in accordance with the Master Plan on ASEAN Connectivity. This study focuses on three things, namely: first, the achievements and challenges of building cross-border connectivity (physical, institutional, and people-to-people) through subregional economic cooperation; second, a strategy to strengthen connectivity between (growth areas) - subregional to support ASEAN connectivity; third, the strategy of utilizing ASEAN connectivity based on subregional economic cooperation for Indonesia. Using a qualitative explorative analytical research method, this study found that Indonesia's involvement in several subregional economic cooperations had a positive impact on Indonesia both economically, socio-culturally and in security and defense. However, the achievements of some of these subregional cooperations are more visible in the western and central parts of Indonesia compared to the eastern regions. This challenge must be resolved by the Indonesian government to be able to optimize the use of sub-regional cooperation in all regions in Indonesia by encouraging the active role of local governments to engage in subregional cooperations involving their regions.*

**Keywords:** *connectivity, cross-border, subregional, IMT-GT, BIMP-EAGA, TIA-GT*

### **Abstrak**

Konektivitas yang dibangun negara, baik dalam lingkup bilateral, regional, maupun global berkelindan satu sama lain. Misalnya, kerja sama subregional berbasis konektivitas lintas batas yang tengah dibangun dalam kerangka IMT-GT, BIMP-EAGA, dan TIA-GT akan mendorong dan menguatkan sebuah kerja sama regional, seperti ASEAN Community, sesuai dengan Master Plan on ASEAN Connectivity. Studi ini difokuskan pada tiga hal, yakni pertama, capaian dan tantangan pembangunan konektivitas lintas batas (fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat) melalui kerja sama ekonomi subregional; kedua, strategi penguatan konektivitas antarwilayah pertumbuhan subregional untuk mendukung konektivitas ASEAN; ketiga, strategi pemanfaatan konektivitas ASEAN berbasis kerja sama ekonomi subregional bagi Indonesia. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif yang bersifat eksploratif analitis, studi ini menemukan bahwa keterlibatan Indonesia dalam beberapa kerja sama ekonomi subregional membawa dampak positif bagi Indonesia, baik secara ekonomi, sosial budaya, maupun pertahanan keamanan. Namun, capaian dari beberapa kerja sama subregional ini lebih terlihat di kawasan Indonesia bagian barat dan tengah dibandingkan bagian timur. Tantangan ini yang harus dapat diselesaikan oleh pemerintah Indonesia untuk dapat mengoptimalkan pemanfaatan kerja sama subregional di semua kawasan di Indonesia dengan mendorong peran aktif pemerintah-pemerintah daerah untuk terlibat dalam kerja sama subregional yang melibatkan daerahnya.

**Kata kunci:** konektivitas, lintas batas, subregional, IMT-GT, BIMP-EAGA, TIA-GT



## Pendahuluan

Berkembangnya sebuah kawasan negara bergantung pada seberapa besar kawasan tersebut bersedia membuka diri serta mampu memanfaatkan secara positif perkembangan informasi-teknologi dan peluang ekonomi yang ada di sekitarnya. Perkembangan saat ini yang ditandai era industri 4.0, mengharuskan semua aktivitas dan mobilitas manusia, bangsa, dan negara untuk bergerak cepat mengimbangnya, jika tak ingin tersisih sebagai 'looser'. Perkembangan ini hadir di depan mata secara lugas dan menawarkan peluang untuk turut serta. Pentingnya 'keterhubungan' atau konektivitas bagi suatu wilayah terhadap wilayah eksternalnya demi terciptanya sebuah kemajuan akan bisa memberi kesempatan pada masyarakat untuk berkembang dengan lebih baik. Oleh karena itu, faktor konektivitas, baik dari segi fisik, kelembagaan, maupun antar masyarakat di antara negara-negara dalam satu kawasan memegang peranan penting untuk mengantarkan sebuah kawasan menuju jangkauan kemajuan yang lebih luas.

Bagi Indonesia, upaya untuk membangun keterhubungan ini dituangkan dalam cita-cita Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia (PMD). Melalui PMD, Indonesia sebagai negara kepulauan bercita-cita untuk bisa tampil utuh dalam bidang maritim, baik secara domestik maupun secara internasional. Berdasarkan Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) yang dikeluarkan pada tahun 2017, PMD dipahami sebagai suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.<sup>1</sup> Dalam pembangunan PMD, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim menjadi salah satu prioritas pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Konektivitas maritim dibangun melalui pembangunan tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

<sup>2</sup> Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia

Selain membangun infrastruktur dan konektivitas maritim, PMD juga berusaha membangun konektivitas fisik antarprovinsi, baik antara kawasan Barat Indonesia (KBI) dan kawasan Timur Indonesia (KTI), maupun antara kawasan Utara dan kawasan Selatan. Konektivitas fisik internal yang dibangun menjadi pijakan utama bagi Indonesia untuk dapat terhubung dengan lingkungan eksternal. Keterhubungan dengan lingkungan eksternal ini diperlukan Indonesia di tengah dinamika geopolitik dan geoekonomi internasional, tidak hanya agar Indonesia dapat terintegrasi dan berperan aktif dalam pasar global, tetapi juga untuk menjaga keamanan dan stabilitas di kawasan agar tidak menjadi ancaman bagi wilayah perbatasan. Dalam PMD, keterhubungan dengan lingkungan internasional ini diupayakan melalui diplomasi maritim yang salah satunya diwujudkan dalam berbagai kerja sama ekonomi subregional (KESR) yang diikuti oleh Indonesia.

Indonesia terlibat dalam tiga KESR dengan negara-negara tetangga, di antaranya: 1) IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand–Growth Triangle), 2) BIMP-EAGA (Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines–East ASEAN Growth Area), dan 3) TIA-GT (Timor Leste, Indonesia, Australia–Growth Triangle). Dalam dokumen Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2016–2019, BIMP-EAGA disebut sebagai salah satu target yang diambil Indonesia sebagai kegiatan prioritas dalam peningkatan kepemimpinan pada berbagai kerja sama bidang kelautan di tingkat bilateral, regional, dan multilateral.<sup>3</sup> Hal ini mengindikasikan bahwa kerja sama ekonomi subregional seperti BIMP-EAGA menjadi salah satu wadah yang dapat dimanfaatkan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Di tingkat regional, kerja sama ekonomi subregional seperti BIMP-EAGA dan IMT-GT juga diakui sebagai *building block* bagi pembangunan konektivitas ASEAN.<sup>4</sup> Bagi

Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

<sup>3</sup> Lampiran ii Peraturan Presiden RI Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, 14-16.

<sup>4</sup> ASEAN, "Master Plan on ASEAN Connectivity 2010", hlm. 31, <http://www.asean.org/images/2012/publications/Master%20Plan%20on%20ASEAN%20Connectivity.pdf>, diakses pada 3 Maret

Indonesia, dengan aktif terlibat dalam KESR ini, membuka peluang untuk mewujudkan cita-cita PMD melalui keterhubungan dengan negara tetangga, dengan kawasan Asia Tenggara, dan dengan negara lain di luar kawasan.

Selain tiga KESR yang disebutkan di atas, masih ada satu KESR di Asia Tenggara yang Indonesia tidak terlibat di dalamnya, yaitu *Greater Mekong Subregion (GMS)*. GMS merupakan kerja sama ekonomi subregional antara lima negara ASEAN bagian utara (Vietnam, Thailand, Kamboja, Laos, dan Myanmar) dengan Tiongkok. Meskipun bukan negara anggota GMS, Indonesia dapat memperkuat jangkauan koridor-koridor ekonomi di IMT-GT untuk mencapai koridor-koridor ekonomi di GMS sehingga konektivitas lanjutan dapat terwujud kuat hingga ke seluruh negara ASEAN bahkan hingga ke Tiongkok.

Konektivitas yang dibangun negara, baik itu dalam lingkup bilateral, regional, maupun global, berkelindan satu sama lain. Sebagai contoh, kerja sama subkawasan berbasis konektivitas lintas batas yang tengah dibangun dalam kerangka IMT-GT, BIMP-EAGA, TIA-GT, dan GMS akan mendorong dan menguatkan sebuah kerja sama kawasan seperti *ASEAN Community*, sebagaimana yang ditargetkan dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC)*. Dengan demikian, upaya-upaya pembangunan keterhubungan dalam KESR di Asia Tenggara tidak hanya dapat dimanfaatkan oleh negara anggotanya untuk mendukung pembangunan konektivitas di dalam negerinya, tetapi juga dapat memperkuat kohesivitas dan kelangsungan komunitas ASEAN yang diperhitungkan sebagai gravitasi perputaran ekonomi di Asia dan turut menguatkan vibrasi ekonomi dunia.

Meskipun memiliki peluang besar untuk mendukung pembangunan konektivitas lintas batas di tingkat negara dan kawasan Asia Tenggara, tetapi dalam implementasinya KESR-KESR yang ada menghadapi beberapa tantangan, salah satunya adalah kelambanan dalam implementasi program. Misalnya, pembangunan jalur Roll On–Roll Off (Ro-Ro) Melaka–Dumai yang sudah direncanakan sejak 2015.

IMT-GT Implementation Blueprint 2012–2016, sampai September 2019 belum juga terwujud. Hal ini terjadi salah satunya karena tidak ada kesinambungan antara dokumen panduan di tingkat subregional dengan dokumen panduan di tingkat nasional dan regional. Contohnya, dalam MPAC 2025 salah satu program yang disebutkan adalah pembangunan jalur Ro-Ro Belawan–Penang–Phuket<sup>5</sup>. Jalur ini merupakan wilayah kerja dari IMT-GT. Namun, jalur tersebut tidak disebutkan dalam IMT-GT Vision 2036, program yang disebutkan adalah Belawan–Penang–Trang, dan itu pun disebutkan dalam bagian kelemahan internal IMT-GT yang sulit untuk diwujudkan karena masalah kesenjangan konektivitas transportasi<sup>6</sup>. Bahkan di dalam IMT-GT Implementation Blueprint 2017–2021, jalur Ro-Ro tersebut tidak disebut sama sekali, yang ada hanya jalur Ro-Ro Melaka–Dumai.<sup>7</sup> Sementara itu, dalam dokumen Rencana Aksi KKI 2016–2019, tidak pula disinggung mengenai Ro-Ro Belawan ke Penang, yang ada adalah pembangunan *dryport*, pembangunan jalan menuju pelabuhan, dan penetapan Belawan sebagai bagian dari jalur pelayaran tol laut.

Melihat permasalahan di atas, tulisan ini mencoba menganalisis sejauh mana program-program dalam KESR di ASEAN mendukung penguatan konektivitas lintas batas di kawasan ini serta tantangan apa yang dihadapi oleh masing-masing KESR dalam membangun tiga pilar keterhubungan: fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat. Pembahasan dalam tulisan ini dibagi menjadi beberapa bagian. Bagian pertama membahas tentang modalitas dalam pembangunan konektivitas lintas batas dan subregionalisme. Bagian kedua sampai dengan bagian keempat melihat capaian KESR dalam mendukung pembangunan tiga pilar konektivitas yang disebutkan dalam MPAC,

<sup>5</sup> ASEAN, *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*, (Jakarta: Sekretariat ASEAN, 2016), hlm. 19.

<sup>6</sup> ADB, “IMT-GT Vision 2036”, 2017, hlm. 24, <https://www.adb.org/sites/default/files/related/72271/imt-gt-vision-2036.pdf> diakses pada 5 Oktober 2019.

<sup>7</sup> ADB, “IMT-GT Implementation Blueprint 2017-2021”, 2017, hlm. 110, <https://www.adb.org/sites/default/files/related/41543/imt-gt-implementation-blueprint-2017-2021.pdf> diakses pada 5 Oktober 2019.



yaitu konektivitas fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat, beserta dengan tantangan yang dihadapi. Bagian terakhir membahas tentang sinergi antar-KESR untuk memperkuat konektivitas lintas batas di ASEAN.

## **Modalitas Pembangunan Konektivitas Lintas Batas dan Subregionalisme**

Menurut Fenger dan Bekkers, konektivitas dan interkonektivitas merujuk pada kondisi saling bergantung dan saling memengaruhi (*mutual influencing*) antara bagian-bagian yang relatif otonom di dalam sebuah sistem yang spesifik. Menurut mereka, konektivitas antarsistem, baik secara langsung maupun tidak langsung, memiliki makna bahwa hasil dari satu sistem dapat memengaruhi dinamika dalam sistem yang lain. Masih menurut Fenger dan Bekkers, keterhubungan juga dapat disebabkan oleh aktor-aktor yang secara spontan beradaptasi/menyesuaikan perilaku mereka karena kejadian di sistem lain. Melalui konektivitas, energi dan informasi saling bertukar yang menyebabkan pembangunan di dalam satu sistem akan berdampak pada sistem yang lain.<sup>8</sup> Sebagai tambahan catatan dari penulis bahwa pandangan Fenger dan Bekkers benar sepanjang sistem lain yang terdampak memperoleh tetesan pengaruh positif dari pembangunan pada sistem tersebut sehingga ada daya penarik untuk ikut membangun koneksi dengan sistem yang sudah berjalan.

Sementara itu, dalam konteks dokumen *The Master Plan on ASEAN Connectivity 2010* (MPAC), konektivitas merujuk pada berbagai rencana aksi untuk menghubungkan (negara-negara anggota) ASEAN melalui tiga strategi. *Pertama*, pembangunan infrastruktur fisik (*physical connectivity*) melalui peningkatan infrastruktur yang sudah ada, pembangunan infrastruktur dan fasilitas logistik baru,

<sup>8</sup> Menno Fenger dan Victor Bekkers, "Creating Connective Capacities in Public Governance: Challenges and Contributions", dalam H.J.M. Fenger dan V. J. J. M. Bekkers (Eds.), *Beyond Fragmentation and Interconnectivity*, (Amsterdam: IOS Press, 2012), hlm. 5–6.

harmonisasi kerangka peraturan yang ada, dan menumbuhkembangkan budaya inovasi. Adapun strategi ini dititikberatkan pada pembangunan sistem transportasi, infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi, serta kerangka keamanan energi regional.

Strategi *kedua* adalah pembangunan lembaga, mekanisme, dan proses yang efektif (*institutional connectivity*) yang dilakukan melalui penyelesaian berbagai hambatan dalam pergerakan barang dan orang, fasilitasi perdagangan dan investasi intra-ASEAN, harmonisasi prosedur yang standar dan seragam, serta operasionalisasi berbagai kesepakatan untuk mengurangi biaya pemindahan barang secara lintas batas. Selain itu, ASEAN juga harus secara progresif membuka diri untuk investasi, baik dari dalam ASEAN maupun dari luar kawasan.

Strategi *ketiga*, yaitu pembangunan masyarakat yang teberdayakan (*people-to-people connectivity*) dalam rangka mempromosikan interaksi sosial dan budaya intra-ASEAN yang lebih dalam melalui upaya pembangunan komunitas, serta mempromosikan mobilitas intra-ASEAN yang lebih besar melalui relaksasi progresif terhadap persyaratan visa dan pembangunan *Mutual Recognition Arrangements* (MRAs). Untuk menjalankan tiga strategi tersebut, dibutuhkan sumber daya finansial dan mekanisme kelembagaan yang terkoordinasi. Tulisan ini menggunakan konsep konektivitas yang tertuang dalam MPAC yang memuat tiga dimensi, yaitu fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat seperti disebutkan di atas.

Terkait dengan modalitas dalam pembangunan konektivitas, hasil penelitian tim penulis pada tahun-tahun sebelumnya telah memetakan beberapa modalitas yang turut memengaruhi keberhasilan pembangunan konektivitas dalam kerja sama ekonomi subregional. *Pertama*, peran pemerintah daerah (subnasional), baik dalam pertemuan-pertemuan formal maupun dalam pelaksanaan program. Semakin aktif dan berkomitmen pemerintah daerahnya, semakin besar pula potensi berjalannya program pembangunan konektivitas, seperti terlihat dari peran aktif Provinsi Sulawesi Utara dalam membangun

konektivitas di BIMP-EAGA. Demikian pula semakin tidak aktif suatu pemerintah daerah, semakin kecil kemungkinan teresepakatinya program pembangunan konektivitas di daerah tersebut, seperti pada kasus kekurangaktifan Provinsi Maluku dan Papua dalam konteks BIMP-EAGA. Salah satu ukuran keaktifan adalah pembentukan sekretariat daerah yang khusus mengurus kerja sama ekonomi subregional.

*Kedua*, status delimitasi batas wilayah, di mana program pembangunan konektivitas akan semakin mudah jika status delimitasi batasnya sudah selesai seperti pada perbatasan Indonesia–Malaysia di Selat Malaka dalam konteks kerja sama IMT-GT. Demikian pula sebaliknya, program pembangunan konektivitas akan semakin sulit terwujud jika status delimitasi batasnya belum selesai, seperti pada kasus perbatasan laut Indonesia–Timor Leste dalam konteks kerja sama TIA-GT.

*Ketiga*, modal koordinasi, baik pada level 1) antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah masing-masing negara anggota, 2) antara sekretariat nasional dan *working group* atau *joint business council* yang dipegang oleh kementerian/lembaga yang berbeda-beda, maupun 3) antara Sekretariat KESR dan Sekretariat ASEAN. Semakin baik koordinasinya, semakin baik pula potensi pembangunan konektivitas-nya.

*Keempat*, modal harmonisasi peraturan, yaitu program pembangunan konektivitas yang disepakati di tingkat subregional akan berjalan baik jika program tersebut juga masuk dalam agenda pembangunan negara tersebut, misal dalam konteks Indonesia adalah Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Selain itu, aspek modal peraturan lainnya adalah birokrasi yang sederhana dan mendukung aktivitas ekonomi, seperti ekspor-impor dan penanaman investasi.

*Kelima*, modal jaminan pendanaan. Dalam konteks GMS, program-program pembangunan koridor ekonomi berjalan dengan baik karena kehadiran Asian Development Bank (ADB) yang berperan sebagai Sekretariat GMS sekaligus menjadi sumber pendanaan program.

Sementara itu, dalam kasus IMT-GT misalnya, banyak proyek tidak berjalan lancar karena mengandalkan anggaran pemerintah.

*Keenam*, modal potensi komoditas ekspor-impor (*demand-supply connectivity*). Jalur konektivitas akan berjalan dengan baik jika setiap negara yang terlibat dalam kerja sama ekonomi subregional memiliki komoditas yang bersifat komplementer (saling melengkapi). Sebaliknya, jika tidak ada komoditas unggulan yang dapat saling ditukar, jalur konektivitasnya kemungkinan tidak akan fungsional dan berhenti dengan sendirinya, seperti pada kasus Jalur Kapal Ro-Ro Davao (Filipina)–Bitung (Indonesia) yang tidak berjalan lagi setelah diluncurkan pada April 2017.

Keenam modal di atas dapat dijadikan rujukan untuk menganalisis faktor pendukung dan penghambat pembangunan konektivitas lintas batas. Konektivitas lintas batas yang terjalin di antara negara-negara anggota KESR tentu akan berkontribusi dalam upaya penguatan subregionalisme.

Terminologi subregional/ subkawasan tidak hanya memiliki makna geografis, tetapi juga berkonotasi politis.<sup>9</sup> Oleh karena itu, pemahaman tentang konsep subregionalisme perlu dipahami secara lebih mendalam. Dalam berbagai literatur, konsep subregionalisme seolah masih belum berdiri sendiri dan selalu dikaitkan dengan regionalisme, tetapi dalam lingkup ruang yang lebih kecil. Regionalisme dalam level internasional merujuk pada kerja sama transnasional untuk mencapai tujuan bersama atau untuk menyelesaikan masalah bersama, atau dapat pula berarti upaya meningkatkan hubungan antara negara-negara yang terhubung secara geografi, sejarah, dan ekonomi.<sup>10</sup> Regionalisme merujuk pada proses dan struktur pembangunan kawasan (*region building*), yaitu beberapa negara dan masyarakat yang secara geografis berdekatan berusaha untuk meningkatkan hubungan yang

<sup>9</sup> Artatrana Gochhayat, “Regionalism and Sub-regionalism: A Theoretical Framework with Special Reference to India”, *African Journal of Political Science and International Relations*, vol. 8, no. 1 (Februari 2014), hlm. 12.

<sup>10</sup> Artatrana Gochhayat, “Regionalism and Sub-regionalism...”, hlm. 10.

lebih dekat secara ekonomi, politik, keamanan, dan sosial-budaya. Regionalisme sering diimplementasikan dalam bentuk kerja sama regional sehingga kedua istilah tersebut sering dianggap sama (sinonim).<sup>11</sup>

Lalu, bagaimana sebenarnya ukuran bahwa pembangunan kawasan berhasil? Tavares menjelaskan ada empat tingkat intensitas dari sebuah kawasan, yaitu geografi, keteraturan dan keintensifan interaksi, persepsi regional bersama, dan agensi.<sup>12</sup> Ukuran lain yang bisa digunakan adalah kehadiran rezim dan integrasi regional di kawasan tersebut. Rezim sendiri didefinisikan sebagai seperangkat aturan, norma budaya atau sosial yang mengatur jalannya pemerintahan dan interaksinya dengan masyarakat. Adapun integrasi regional bermakna sebuah proses di mana negara-negara memasuki perjanjian kawasan demi meningkatkan kerja sama regional melalui (penciptaan) institusi dan aturan-aturan.<sup>13</sup>

Lebih lanjut, menyadari adanya keterlibatan Asian Development Bank dalam berbagai kerja sama subregional termasuk dalam IMT-GT, BIMP-EAGA, TIA-GT dan GMS, ada tiga jenis regionalisme yang diungkapkan oleh Asian Development Bank. *Pertama*, regionalisme dalam bentuk kerja sama regional yang didefinisikan sebagai interaksi antara pemerintah-pemerintah nasional yang implementasinya sepenuhnya diserahkan kepada level nasional. Institusi kerja sama hanya berfungsi untuk membantu menyelesaikan masalah koordinasi, berbagi informasi, ketidakpercayaan, dan komitmen antarpemerintah. Bentuknya dapat berupa konferensi, pertemuan, forum, dan bentuk lain yang sejenis. Dalam jenis regionalisme ini, hasilnya dapat berupa perjanjian, deklarasi, strategi, dan rencana kerja yang biasanya disepakati akan dilakukan oleh pemerintah nasional masing-masing negara. Untuk

menjamin pengawasan pelaksanaannya, berbagai perjanjian tersebut biasanya dilengkapi dengan mekanisme pengawasannya, seperti pembentukan kelompok kerja dan komite.<sup>14</sup>

*Kedua*, penyediaan layanan regional (*regional provision of services*), yaitu negara-negara membentuk badan regional yang hanya menyediakan layanan-layanan tertentu, dengan kekuasaan untuk membuat kebijakan tetap berada di pemerintah nasional masing-masing. Badan/institusi regional ini paling berguna ketika ia berperan dalam mendukung atau menggantikan kapasitas layanan nasional yang lemah/gagal. Jenis layanan yang disediakan dapat berupa layanan publik, seperti pendidikan dan kesehatan ataupun layanan komersial, seperti transportasi dan layanan impor.<sup>15</sup>

*Ketiga*, integrasi pasar regional (*regional market integration*), yaitu penghilangan hambatan-hambatan antar-pasar negara-negara anggota, baik yang berupa hambatan tarif maupun nontarif. Dalam pelaksanaannya, negara anggota dapat memilih untuk menyediakan layanan satu atau lebih badan regional tanpa menghilangkan hambatan pasarnya. Standardisasi biasanya dibutuhkan untuk memfasilitasi penyediaan layanan yang tersentralisasi, tetapi tidak perlu diikuti dengan liberalisasi pasar.<sup>16</sup>

Tulisan ini menggunakan konsep subregionalisme/regionalisme yang dikemukakan oleh ADB di atas. Konsep ini dipilih karena dalam banyak kasus subregionalisme di Asia Tenggara, ADB berperan sebagai pemberi masukan, bahkan perancang dari program-program yang dijalankan. Berdasarkan tiga konsep di atas, dapat dirumuskan bahwa kerja sama ekonomi subregional yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah kerja sama internasional yang dilakukan oleh negara-negara yang memiliki kedekatan geografis (saling berbatasan, baik secara langsung maupun tidak langsung) untuk mencapai kepentingan atau tujuan bersama.

<sup>11</sup> Artatrana Gochhayat, "Regionalism and Sub-regionalism...", hlm. 12.

<sup>12</sup> Rodrigo Tavares, "The State of the Art of Regionalism: The Past, Present and Future of a Discipline", *UNU- CRIS e-Working Papers No. 10*, (2004), hlm. 4.

<sup>13</sup> Artatrana Gochhayat, "Regionalism and Sub-regionalism...", hlm. 11.

<sup>14</sup> ADB, *Toward a New Pacific Regionalism*, Mandaluyong City, (Philippines: ADB, 2005), hlm. 53.

<sup>15</sup> ADB, *Toward a New Pacific ...*, hlm. 59.

<sup>16</sup> ADB, *Toward a New Pacific ...*, hlm. 70.

Kerja sama tersebut diwujudkan dalam bentuk subregionalisme yang merujuk pada proses pembangunan subkawasan (*subregion building*) dan diharapkan tidak hanya berdampak pada subkawasan tersebut secara khusus, tetapi juga kawasan Asia Tenggara secara umum. Adapun tujuan bersamanya adalah menciptakan konektivitas dan mendukung keterhubungan, baik dalam dimensi fisik, kelembagaan, maupun antarmasyarakat. Dalam konteks Indonesia yang lebih khusus, kerja sama tersebut dimaksudkan untuk menguatkan perwujudan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

### **Peran KESR dalam Pembangunan Konektivitas Lintas Batas Fisik di ASEAN**

Dalam kerja sama ekonomi subregional yang diikuti Indonesia, pembangunan konektivitas diejawantahkan melalui program pembangunan koridor-koridor ekonomi yang menjadi penghubung, baik antarprovinsi maupun antarnegara. Koridor-koridor ekonomi yang menghubungkan provinsi-provinsi di Pulau Sumatra sudah terkoneksi dengan lingkungan eksternal dalam wadah kerja sama IMT-GT. Demikian juga dalam BIMP-EAGA, koridor-koridor ekonomi di Pulau Kalimantan dan Pulau Sulawesi juga menjadi landasan pembangunan konektivitas antara Indonesia dan Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina. Sementara itu, keterhubungan antara Provinsi NTT dengan Timor Leste dan Australia terjalin melalui TIA-GT. Dengan membangun koridor-koridor ekonomi yang terhubung satu sama lain antarprovinsi dan antarnegara, Indonesia berupaya membangun penguatan provinsi-provinsi melalui keterhubungan dalam koridor ekonomi yang bisa berdampak signifikan bagi stabilitas dan keamanan kawasan Samudra Pasifik dan kawasan Samudra Hindia.

Bagi Indonesia, koridor ekonomi terutama terbangun dari konektivitas fisik yang ada di zona IMT-GT, BIMP EAGA, dan TIA-GT serta menjadi prioritas utama untuk memangkas kendala fisik, khususnya darat, yang dihadapi dengan negara tetangga, baik Malaysia maupun Timor Leste. Sementara itu,

bagi ASEAN, keberadaan KESR merupakan bagian dari upaya ASEAN mewujudkan Visi ASEAN Connectivity 2025 yang bertujuan untuk mencapai ASEAN yang terkoneksi dan terintegrasi secara komprehensif dan mempromosikan semangat kompetitif, inklusif, serta rasa komunitas yang lebih luas. MPAC 2025 memiliki lima fokus area strategis: 1) *sustainable infrastructure*; 2) *digital innovation*; 3) *seamless logistics*; 4) *regulatory excellence*; 5) *people mobility*. Jika mengacu pada fokus area strategis MPAC, maka yang dimaksud dengan konektivitas fisik adalah infrastruktur yang *sustainable*, antara lain persiapan proyek, mengembangkan produktivitas infrastruktur dan pembangunan kapasitas.

Jika merujuk pada capaian yang dihasilkan konektivitas ASEAN dalam MPAC 2025, maka konektivitas fisik yang dimaksud adalah proyek-proyek infrastruktur, seperti jalan tol, jalur kereta, pengiriman jalur laut, jaringan listrik dan pipa gas, dan jaringan internet (*broadband*). Makna konektivitas fisik dalam KESR IMT-GT, BIMP-EAGA, TIA-GT mengacu pada transportasi, baik udara, laut, maupun darat. Untuk IMT-GT dan BIMP-EAGA konektivitas ICT juga masuk dalam makna konektivitas fisik, kecuali TIA-GT belum memasukkan ICT. Sementara itu, dalam GMS makna konektivitas fisik lebih diprioritaskan pada infrastruktur darat dan transportasi (jalan dan jalur kereta api). Selanjutnya, dijelaskan tentang capaian dan tantangan pembangunan konektivitas fisik dalam kerja sama ekonomi subregional ASEAN, khususnya di IMT-GT, BIMP-EAGA, TIA-GT, dan GMS dalam bentuk matriks dalam Tabel 1.



**Tabel 1.** Matriks Capaian dan Tantangan Pembangunan Konektivitas Fisik dalam Kerja sama Ekonomi Subregional ASEAN

	Capaian	Tantangan
<b>IMT-GT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terdapat lima koridor ekonomi yang dikembangkan, 1) Songkhla–Penang–Medan yang menghubungkan Thailand–Malaysia via darat dan Malaysia–Indonesia via laut. 2) Selat Malaka, meliputi sabuk pantai barat dari Trang di Thailand bagian selatan hingga Malaka di Semenanjung Malaysia. 3) Banda Aceh–Medan–Pekanbaru–Palembang, membangun jalur darat dari utara ke selatan Pulau Sumatra. 4), Melaka–Dumai, yakni jalur laut menghubungkan Sumatra dengan Semenanjung Malaysia. 5) Ranong–Phuket–Aceh, yang akan menghubungkan Indonesia dengan Thailand via laut.</li> <li>• Pembangunan lima koridor ekonomi dalam IMT-GT telah mendorong terciptanya konektivitas lintas batas antarprovinsi di Sumatra, seperti Aceh dan Sumatra Utara dengan negara bagian Penang dan Kuala Lumpur di Malaysia, hingga Hatyai di Thailand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konektivitas maritim masih tertinggal dibandingkan konektivitas darat dan udara.</li> <li>• Koridor konektivitas maritim ini membuka peluang bagi pelaku-pelaku bisnis di Sumatra, namun belum optimal memberi fasilitas bagi pelaku bisnis skala besar, terutama di sektor ekspor-impor via pelabuhan.</li> <li>• Penguatan koridor maritim antara Sumatra, Semenanjung Malaysia, dan Thailand Selatan dibutuhkan untuk mengimbangi padatannya alur di koridor darat ke depan.</li> </ul>
<b>BIMP-EAGA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terbangun tiga koridor ekonomi: 1) Koridor Ekonomi Borneo Barat (<i>West Borneo Economic Corridor</i>), 2) Koridor Ekonomi Borneo Timur (<i>East Borneo Economic Corridor</i>), 3) Koridor Ekonomi Sulu–Sulawesi (<i>Greater Sulu–Sulawesi Economic Corridor</i>).</li> <li>• Konektivitas fisik yang paling maju adalah di Koridor Ekonomi Borneo Barat (<i>West Borneo Economic Corridor</i>).</li> <li>• Koridor ekonomi ini dapat dilintasi menggunakan transportasi umum, seperti bus dengan trayek Pontianak–Kuching dan Pontianak–Bandar Seri Begawan.</li> <li>• Selain bus, terdapat penerbangan dengan rute Pontianak–Kuching menggunakan maskapai Xpress Air dan Air Asia.</li> <li>• Di Koridor Ekonomi Sulu–Sulawesi, untuk transportasi barang telah diluncurkan Kapal Ro-Ro dengan rute Davao–General Santos–Bitung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konektivitas di Koridor Ekonomi Borneo Timur, untuk jalan darat belum sebagai Koridor Ekonomi Borneo Barat.</li> <li>• Infrastruktur yang tersedia hanya transportasi laut dengan rute Nunukan–Tawau dan Tarakan–Tawau. Rute Sebatik–Tawau sudah tidak tersedia.</li> <li>• Untuk Koridor Ekonomi Sulu–Sulawesi, belum ada jalur transportasi lintas batas komersial antara Sulawesi Utara dan Mindanao. Kapal-kapal perintis hanya sampai di pulau-pulau Miangas dan Marore.</li> <li>• Untuk transportasi barang Kapal Ro-Ro dengan rute Davao–General Santos–Bitung telah diluncurkan, namun hanya beroperasi dua kali.</li> <li>• Transportasi udara belum memiliki rute penerbangan komersial langsung, baik dari Manado ke Mindanao–Palawan di Filipina maupun Sabah di Malaysia.</li> <li>• Level keaktifan yang tinggi dan pembangunan koridor-koridor ekonomi BIMP-EAGA lebih tampak di provinsi-provinsi di kawasan</li> </ul>



Capaian	Tantangan
<p><b>TIA-GT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konektivitas antara Indonesia yang diwakili oleh Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) sebagai provinsi perbatasan dengan Timor Leste mengandalkan moda transportasi darat dan udara.</li> <li>• Pemerintah Indonesia telah membangun tiga Pos Lintas Batas Negara (PLBN) untuk menjamin konektivitas darat NTT–Timor Leste. <i>Pertama</i>, PLBN Motaain di Kabupaten Belu. <i>Kedua</i>, PLBN Motamasin di Kabupaten Malaka. <i>Ketiga</i>, PLBN Wini di Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU).</li> <li>• Transportasi darat melayani rute Kupang–Dili berupa bus travel dengan rute Kupang–Atambua, kemudian di Atambua berganti bus dari perusahaan yang sama untuk melanjutkan rute ke Dili.</li> <li>• Untuk konektivitas udara, telah dibuka rute penerbangan Kupang–Dili melalui maskapai TransNusa 14 Juni 2019. Lalu Air Timor juga baru membuka rute penerbangan Kupang–Dili pada 16 Oktober 2019.</li> </ul>	<p>tengah Indonesia (Kalimantan dan Sulawesi).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Provinsi-provinsi di kawasan timur Indonesia (Maluku dan Papua) kurang berperan aktif dalam pembangunan koridor ekonomi BIMP-EAGA.</li> <li>• Provinsi Nusa Tenggara Timur yang merupakan bagian dari kawasan timur Indonesia tidak masuk dalam BIMP-EAGA.</li> <li>• Pembangunan konektivitas fisik masih bersifat bilateral, khususnya antara Indonesia dan Timor Leste.</li> <li>• Sementara itu, konektivitas fisik dengan Australia yang diwakili oleh <i>Northern Territory</i> belum terbangun.</li> <li>• Untuk konektivitas laut masih belum terbangun karena ketiga negara belum mencapai kesepakatan tentang persyaratan, baik sarana fisik pelabuhan dan bandara, maupun peraturan angkutan dan barangnya. Selain itu, kedua kota utama, seperti Kupang (NTT) dan Dili (Timor Leste) tidak terletak di pantai selatan dari Pulau Timor yang berhadapan dengan <i>Northern Territory</i>.</li> <li>• Dalam konteks konektivitas laut, pihak Timor Leste menginginkan agar pihak PT Pelni Indonesia membuka jalur transportasi laut Kupang–Dili dan Kupang–Oekusi.</li> </ul>
<p><b>GMS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembangunan koridor ekonomi berupa jalur transportasi darat yang menghubungkan negara-negara anggotanya.</li> <li>• Terdapat tiga koridor ekonomi yang sudah beroperasi: 1) Koridor Ekonomi Timur–Barat (<i>East–West Economic Corridor</i>) yang menghubungkan wilayah Vietnam, Laos, Thailand, dan Myanmar. 2) Koridor Ekonomi Utara–Selatan (<i>North–South Economic Corridor</i>) yang menghubungkan wilayah selatan Tiongkok dengan Laos, Myanmar, dan Thailand. 3) Koridor Ekonomi Selatan (<i>Southern Economic</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akses transportasi ini memperbesar peluang terjadinya kejahatan lintas batas, seperti migrasi ilegal, perdagangan manusia, dan penyelundupan barang.</li> <li>• Meskipun konektivitas negara-negara anggota ASEAN bagian utara telah terbangun dapat mengawali pembangunan konektivitas ASEAN, namun masih terdapat hal yang perlu dibangun, yakni jembatan internasional di atas Sungai Mekong yang menghubungkan Laos–Myanmar.</li> </ul>

Capaian	Tantangan
<p><i>Corridor</i>) yang menghubungkan tiga kota: Bangkok, Phnom Penh, dan Ho Chi Minh City.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dalam bidang transportasi, negara-negara anggota GMS terlibat dalam pembangunan jalan raya dan kereta yang terkoneksi dengan <i>Asian Highway Network</i> (AHN) dan jalur kereta Trans Asia.</li> <li>• Khusus transportasi udara, terdapat upaya pengembangan penerbangan berbiaya murah yang menghubungkan negara-negara anggota GMS (Thailand, Vietnam, Kamboja, Laos, dan Myanmar) dengan lima negara ASEAN lainnya.</li> <li>• Dalam sektor energi, negara-negara anggota GMS berkomitmen membentuk jalur koneksi telekomunikasi dan transmisi tenaga listrik.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meskipun terdapat jembatan penyeberangan antara Laos dan Myanmar, namun statusnya belum menjadi jembatan persahabatan.</li> <li>• Konektivitas antarlima negara anggota ASEAN dalam GMS dan interkonektivitasnya dengan Tiongkok menjadi tantangan bagi ASEAN dalam GMS, jangan sampai menciptakan segregasi antara negara-negara anggota ASEAN bagian utara (yang lebih dekat dengan Tiongkok) dan negara-negara anggota ASEAN bagian selatan.</li> <li>• Konektivitas dan interkonektivitas dalam GMS yang meliputi sejumlah perbatasan internasional di antara negara-negara anggota GMS masih bersifat bilateral dan belum ada yang bersifat multilateral.</li> </ul>

*Sumber:* Indriana Kartini, Bab 2. Pembangunan Konektivitas Lintas Batas Fisik Asean Melalui Kerja Sama Ekonomi Sub Regional, dalam Indriana Kartini (ed), *Penguatan Konektivitas Lintas Batas dalam Kerja Sama Ekonomi Subregional*, (Jakarta: LIPI, 2019), dalam proses penerbitan.

Berdasarkan penjelasan pada Tabel 1, dapat diungkapkan bahwa masing-masing KESR memiliki capaian dan tantangan yang berbeda-beda. Untuk GMS, mengingat KESR ini tidak hanya melibatkan anggota ASEAN saja, namun ada Tiongkok yang ikut serta dalam keanggotaan sehingga pembangunan konektivitas fisik dalam KESR ini lebih maju dibandingkan KESR lainnya di ASEAN, baik IMT-GT, BIMP-EAGA, maupun TIA-GT. Perbedaan tingkat kemajuan pembangunan konektivitas ini memunculkan peluang adanya segregasi antara negara-negara ASEAN bagian utara yang tergabung di GMS dan negara-negara ASEAN bagian selatan yang tidak tergabung dalam GMS.

Sementara itu, konektivitas lintas batas fisik di IMT-GT juga lebih berkembang dibandingkan KESR lainnya, seperti BIMP-EAGA dan TIA-GT. Pembangunan lima koridor ekonomi di IMT-GT terinspirasi dari pembangunan koridor ekonomi di GMS. Capaian IMT-GT berupa pembangunan koridor ekonomi telah dirasakan manfaatnya oleh negara-negara anggota. Dengan terwujudnya konektivitas lintas batas

antarprovinsi di Sumatra dengan Malaysia dan Thailand. Kehidupan ekonomi di wilayah tersebut menjadi ramai dengan terbangunnya konektivitas fisik di antara negara-negara anggota.

Jika dibandingkan KESR lainnya yang lebih muda (TIA-GT), perkembangan BIMP-EAGA relatif lebih pesat. KESR ini juga membangun koridor ekonomi, seperti halnya GMS dan IMT-GT, meskipun jumlahnya lebih kecil dibandingkan kedua KESR tersebut. Jika pembangunan koridor-koridor ekonomi di GMS dan IMT-GT level kemajuannya berimbang, maka di BIMP-EAGA tidak berimbang, khususnya dalam hal konektivitas fisik. Terdapat koridor ekonomi yang lebih maju dibandingkan koridor ekonomi lainnya. Misalnya, pembangunan konektivitas fisik di Koridor Ekonomi Borneo Barat lebih maju ketimbang Koridor Ekonomi Borneo Timur dan Koridor Ekonomi Sulu–Sulawesi. Oleh karena itu, tantangan yang dihadapi dalam pembangunan konektivitas fisik ini masih menyisakan pekerjaan rumah cukup banyak bagi KESR ini. Sementara itu, pembangunan

konektivitas lintas batas fisik di TIA-GT, perkembangannya masih jauh di belakang KESR lainnya, seperti GMS, IMT-GT, dan BIMP-EAGA. Hal ini dikarenakan, selain TIA-GT ini terbilang muda pembentukannya dibandingkan KESR lainnya, kerja sama KESR ini masih bersifat bilateral antara Indonesia dan Timor Leste, sedangkan keterlibatan Australia masih minim. Dalam TIA-GT belum terbangun koridor ekonomi, seperti KESR lainnya. Konektivitas fisik, khususnya darat dan udara baru terbangun antara Indonesia dan Timor Leste yang secara geografis berbatasan darat langsung. Sementara itu, konektivitas fisik antara tiga negara, Indonesia–Timor Leste–Australia, khususnya udara belum terbangun hingga penelitian ini dilakukan. Oleh karena itu, tantangan yang dihadapi lebih banyak dibandingkan tiga KESR lainnya. Dalam hal ini, diperlukan upaya keras dari ketiga negara ini untuk membangun konektivitas lintas batas fisik agar di kemudian hari dapat memberikan keuntungan ekonomi bagi tiga negara.

Dari paparan mengenai capaian dan tantangan pengembangan konektivitas fisik di atas, dapat dilihat kesamaan dalam KESR-KESR yang ada, yaitu pembangunan melalui KESR pada umumnya dilatarbelakangi oleh semangat untuk membangun wilayah tertinggal dan perbatasan. Untuk mengurangi jurang pembangunan, pengembangan konektivitas menjadi salah satu solusi yang dianggap efektif. McGillivray & Carpenter misalnya, mengatakan bahwa akses terhadap konektivitas fisik (infrastruktur) meningkatkan pertumbuhan (ekonomi), akses terhadap pasar dan layanan dasar, dan peluang lapangan kerja.<sup>17</sup> Demikian pula United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific yang mengatakan bahwa konektivitas menciptakan kesempatan-kesempatan pembangunan, baik dalam level nasional maupun regional.<sup>18</sup> Pada level nasional, rata-rata 1% pembangunan infrastruktur meningkatkan 0,08% Produk

<sup>17</sup> McGillivray, Mark dan David Carpenter, *Narrowing the Development Gap in ASEAN: Drivers and Policy Options*, (Oxon: Routledge, 2013), hlm. 93-94.

<sup>18</sup> UNESCAP, *Regional Connectivity for Shared Prosperity*, (Bangkok: United Nations, 2014), hlm. 2.

Domestik Bruto.<sup>19</sup> Pada level regional, jaringan infrastruktur regional telah memacu ekonomi kawasan melalui fasilitasi perdagangan internasional, masuknya aliran investasi asing langsung, serta penciptaan jaringan produksi regional dan global.<sup>20</sup> Oleh karena itu, tidak mengherankan jika pembangunan konektivitas menjadi fokus dari kebijakan-kebijakan penanggulangan kesenjangan pembangunan, baik pada level nasional maupun regional.

Sementara itu, dari segi tantangan dalam implementasi pembangunan konektivitas fisik yang dihadapi oleh KESR-KESR di kawasan Asia Tenggara dapat disimpulkan sebagai berikut. *Pertama*, perkembangan konektivitas darat dan udara relatif lebih maju dibandingkan konektivitas maritim.<sup>21</sup> Kelangsungan konektivitas lintas batas laut yang dihadapi Indonesia tidak berjalan linear dengan kelangsungan konektivitas lintas batas darat. Hal ini terlihat dalam kerja sama IMT-GT dan BIMP-EAGA. Tidak semua koridor laut di IMT-GT, khususnya antara Sumatra dengan Semenanjung Malaysia, telah berfungsi sama dan sebangun dengan koridor darat karena alat transportasi laut yang berfungsi kontinu hanya koridor Dumai–Melaka, tidak dengan koridor Medan–Penang, dan koridor Aceh–Ranong–Phuket. Demikian pula yang terjadi di BIMP-EAGA, aktivitas melalui koridor laut dari Bitung–Davao belum berlanjut lagi sejak diluncurkannya pada April 2017. Ketidaksiapan domestik dalam memenuhi isi muat kapal ke Davao menjadi problem yang harus cepat disikapi. Namun, hasil penelitian Tim Perbatasan Pusat Penelitian Politik Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2P LIPI) pada tahun 2016 menunjukkan bahwa adanya koridor konektivitas maritim yang sudah terjalin dalam IMT-GT membuka peluang bagi pelaku-pelaku bisnis di Sumatra, tetapi belum optimal memberi fasilitas bagi pelaku bisnis skala besar, terutama di sektor ekspor-impur via pelabuhan.<sup>22</sup>

<sup>19</sup> UNESCAP, *Regional Connectivity for...*, hlm. 2.

<sup>20</sup> UNESCAP, *Regional Connectivity for...*, hlm. 2.

<sup>21</sup> Sandy Nur Ikfal Raharjo, “Peran Kerja Sama IMT-GT dalam Pembangunan Konektivitas ASEAN”, *Jurnal Penelitian Politik*, Vol. 14, No.1 (2017), hlm. 71–85.

<sup>22</sup> Sandy Nur Ikfal Raharjo, “Peran Kerja Sama IMT-GT.....”, hlm. 71–85.

Penguatan koridor maritim antara Sumatra, Semenanjung Malaysia, dan Thailand Selatan dibutuhkan untuk mengimbangi padatnya arus di koridor darat yang mungkin terjadi di kemudian hari.

*Kedua*, masing-masing provinsi atau negara yang terlibat dalam KESR memiliki tingkat keaktifan dan partisipasi yang berbeda. Dalam BIMP-EAGA tingkat keaktifan dan pembangunan koridor ekonomi pada provinsi-provinsi yang terletak di Kawasan Tengah Indonesia (Pulau Kalimantan dan Sulawesi) lebih tinggi dibandingkan provinsi-provinsi yang terletak di Kawasan Timur Indonesia (Kepulauan Maluku dan Pulau Papua). Peran provinsi di Kawasan Timur Indonesia masih kurang terlihat. Akibatnya, koridor yang paling maju ada di Koridor Ekonomi Borneo Barat, disusul Borneo Timur dan Sulu-Sulawesi.<sup>23</sup> Minimnya keterlibatan provinsi di Kawasan Timur Indonesia diperparah dengan tidak masuknya provinsi Nusa Tenggara Timur dalam kerja sama BIMP-EAGA. Kondisi ini terjadi karena wilayah tersebut tidak mempunyai hubungan lintas batas tradisional yang signifikan (termasuk jalur konektivitas maritim) dengan masyarakat di negara-negara anggota BIMP-EAGA. Padahal, salah satu tujuan utama dari keterlibatan Indonesia dalam BIMP-EAGA adalah untuk mengejar pembangunan di Kawasan Timur Indonesia yang masih tertinggal.<sup>24</sup> Penguatan koridor maritim di dalam BIMP-EAGA menjadi tugas lanjut bagi Indonesia, termasuk tambahan penguatan konektivitas maritim di luar BIMP-EAGA (Kepulauan Maluku, Papua, dan NTT) yang memiliki komposisi pulau-pulau kecil lebih banyak.

<sup>23</sup> Sandy Nur Iqfal Raharjo dkk, *Enhancing BIMP-EAGA Economic Corridors to Support ASEAN Connectivity: Evaluation and Recommendation (Policy Brief)*, (Jakarta: P2P LIPI), hlm. 3.

<sup>24</sup> Armida S. Alisjahbana, "Arah Kebijakan dan Strategi Percepatan Pengembangan Kawasan Timur Indonesia," disampaikan sebagai pengarahannya dari Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas pada *Rapat Koordinasi Bank Indonesia-Pemerintah Pusat dan Daerah* di Manado tanggal 11 Agustus 2014, <http://www.bi.go.id/> diakses pada 14 Agustus 2017.

Di tingkat negara, perbedaan tingkat partisipasi membuat pemanfaatan KESR menjadi kurang maksimal. Negara-negara anggota cenderung lebih memanfaatkan kerja sama bilateral dibanding dengan kerja sama multilateral di tingkat subregional. Permasalahan ini terjadi dalam kerja sama TIA-GT. Hasil penelitian Tim Perbatasan P2P LIPI pada tahun 2018 menunjukkan peran TIA-GT dalam membangun konektivitas lintas batas, baik fisik, kelembagaan, maupun antarmasyarakat masih minimal. Walaupun sudah ada beberapa MoU konektivitas darat dan udara, tetapi belum diimplementasikan di lapangan. Sebagaimana dijelaskan di atas, akibat minimnya peran Australia dalam TIA-GT mengakibatkan konektivitas yang terbangun justru berdasarkan kerja sama bilateral, misalnya melalui *Border Crossing Agreement 2003* antara Indonesia dan Timor Leste yang menyepakati pembukaan pos lintas batas di beberapa titik, memfasilitasi warga lokal perbatasan dengan pas lintas batas untuk berkunjung ke saudaranya di negara tetangga, serta memberikan penghapusan pajak bagi barang yang dibeli di negara tetangga asalkan tidak melebihi nilai 50 dolar AS/orang/hari. Beberapa kerja sama bilateral Indonesia-Timor Leste ini bahkan sudah memperlihatkan upaya lebih jauh untuk membangun konektivitas kelembagaan di perbatasan. Bagian selanjutnya akan menjelaskan lebih lanjut peran KESR dalam membangun konektivitas kelembagaan.

### **Kontribusi KESR dalam Pembangunan Konektivitas Lintas Batas Kelembagaan di ASEAN**

Konektivitas kelembagaan yang bertumpu pada dua dokumen Master Plan ASEAN Connectivity (MPAC) didefinisikan sebagai keterkaitan institusional atau kelembagaan yang berupa sarana/prasarana untuk mencapai pilar ekonomi, politik-keamanan, dan sosio-kultural dalam Masyarakat ASEAN. Keterkaitan kelembagaan yang dimaksud meliputi liberalisasi dan fasilitasi perdagangan, fasilitasi investasi dan jasa, persetujuan pengakuan timbal balik, persetujuan transportasi regional, prosedur lintas perbatasan, dan program pembangunan kapasitas. Artinya, konektivitas kelembagaan



merujuk kepada segala aspek yang memperbaiki lingkungan regulasi yang akan memperkuat konektivitas di antara negara-negara anggota ASEAN. Dengan demikian, konektivitas kelembagaan didefinisikan sebagai segala aspek yang mengatur liberalisasi dan fasilitasi perdagangan, investasi dan jasa, persetujuan timbal balik, persetujuan transportasi regional, prosedur lintas perbatasan, serta pembangunan kapasitas untuk memperkuat konektivitas di antara negara-negara anggota ASEAN.

Khusus untuk konektivitas kelembagaan lintas batas ini didasarkan pada subregionalisme yang berlangsung di kawasan Asia Tenggara. Sejak pembentukan organisasi ASEAN pada tahun 1967, kawasan Asia Tenggara diasumsikan sebagai suatu region sehingga dimungkinkan beberapa negara anggotanya dapat membentuk pengelompokan yang lebih kecil. Pengelompokan negara-negara dalam bentuk yang lebih kecil dalam lingkungan ASEAN dikenal sebagai subregion atas dasar kedekatan aliran sungai, kawasan perbatasan, pegunungan atau pulau. Berdasarkan hal ini, IMT-GT dan BIMP-EAGA dapat dikategorikan sebagai kerja sama subregional. Akan tetapi, TIA-GT lebih tepat dimasukkan dalam kategori mikro-region karena meliputi satu pulau dan satu daerah lainnya yang berdekatan.

Pembangunan konektivitas kelembagaan pada ketiga kerja sama subregional tersebut dicapai melalui pengaturan empat tingkat. Tingkat pertama adalah tingkat ASEAN dengan cakupan aspek-aspek yang memengaruhi lingkungan regulasi untuk memperkuat konektivitas di antara negara-negara anggota ASEAN. Aspek yang terkait dengan lingkungan regulasi meliputi operasionalisasi ketiga Perjanjian Kerangka ASEAN Fasilitasi Transportasi. Ketiga Perjanjian Kerangka ASEAN Fasilitasi Transportasi ini meliputi: Fasilitas untuk Barang dalam Transit (*ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit/ AFAFGIT*), Fasilitas Transportasi Antar-Negara (*ASEAN Framework Agreement on the Facilitation on Inter-State Transport/ AFAFIST*), dan Transportasi Multi-Modal (*ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport/ AFAMT*). Selanjutnya,

yang masih terkait dengan lingkungan regulasi adalah fasilitasi pembentukan *ASEAN Single Aviation Market* (ASAM), termasuk *ASEAN Single Shipping Market* (ASSM).

Tingkat kedua adalah tingkat subregional dengan cakupan pengembangan koridor ekonomi untuk mendukung transportasi regional dan prosedur lintas perbatasan. Pengembangan koridor ekonomi ini dibangun pada IMT-GT dan BIMP-EAGA. Sayangnya, pada kerja sama subregional TIA-GT belum dicapai kesepakatan pengembangan koridor ekonomi. Koridor ekonomi pada IMT-GT dan BIMP-EAGA merupakan gabungan konektivitas darat dan maritim.

Tingkat ketiga adalah tingkat bilateral dengan cakupan persetujuan lalu lintas transportasi laut antara Malaysia dan Indonesia pada kerja sama subregional IMT-GT dan Indonesia dengan Filipina pada kerja sama subregional BIMP-EAGA. Di sisi lain, Indonesia dan Malaysia juga mengembangkan dua koridor ekonomi di Pulau Kalimantan dalam kerangka BIMP-EAGA. Sebagaimana disinggung sebelumnya, dalam kerja sama subregional TIA-GT, Indonesia dan Timor Leste juga melakukan kerja sama bilateral untuk menegakkan konektivitas kelembagaan kedua negara.

Tingkat keempat secara khusus merujuk kepada Indonesia yang mengembangkan satu koridor ekonomi khusus untuk Pulau Sumatra. Pembangunan koridor ekonomi khusus Pulau Sumatra diasumsikan sebagai pembangunan kapasitas di Indonesia. Berbeda dengan Indonesia, Thailand mengembangkan *Special Economic Zone* (SEZ) atau *Special Border Economic Zone* (SBEZ) di daerah-daerah perbatasannya dengan Malaysia. Pembangunan SEZ atau SBEZ dimaksudkan dalam kerangka pembangunan kapasitas.

Kerja sama pembangunan konektivitas kelembagaan melalui KESR pada empat tingkat yang telah disebutkan di atas juga menghadapi tantangan tersendiri. *Pertama*, pada tingkat pertama yakni tingkat ASEAN, negara-negara anggota ASEAN belum mencapai kesepakatan bersama pada tingkat ASEAN



tentang hal-hal yang mendukung liberalisasi dan fasilitasi perdagangan, investasi dan jasa, serta lainnya. *Kedua*, pada tingkat kerja sama subregional, para pihak negara anggota belum memberikan tingkat kesiapan yang sama untuk merealisasikan aspek regulasinya. *Ketiga*, pada tingkat bilateral, negara-negara yang terlibat juga memperlihatkan ketidaksiapannya. Pada tingkat *keempat*, tantangan terbesar justru diperlihatkan pada komitmen aktor subnasional setiap negara anggota pada setiap kerja sama subregional. Aktor provinsi di Thailand Selatan yang tergabung dalam IMT-GT memperlihatkan kesiapan yang tinggi, dibandingkan komitmen aktor subnasional, seperti kesepuluh provinsi di Pulau Sumatra yang minim komitmennya. Kondisi ini berkaitan dengan ketergantungan daerah kepada pemerintahan pusat yang masih terlalu tinggi. Hal yang sama juga diperlihatkan pada kerja sama subregional TIA-GT.

Adanya ketidaksiapan di masing-masing tingkatan sebagaimana dijelaskan di atas, utamanya disebabkan adanya masalah koordinasi yang dipicu oleh mekanisme keterwakilan negara anggota dalam KESR. Dalam KESR-KESR yang ada di ASEAN, umumnya keanggotaan diwakili oleh pemerintah pusat. Pemerintah pusat yang memiliki wewenang untuk mengambil keputusan dalam forum-forum pertemuan tingkat tinggi yang diadakan dalam KESR. Sementara itu, karena KESR terbentuk atas dasar kedekatan geografis dan umumnya melibatkan wilayah-wilayah perbatasan masing-masing negara maka daerah di perbatasan inilah yang langsung merasakan dampak dan implementasi dari program-program yang diputuskan dalam KESR. Dalam hal ini seharusnya pemerintah daerah juga memegang peranan penting dalam pengambilan keputusan. Adanya kepentingan yang berbeda antara pemerintah pusat dan daerah serta mekanisme koordinasi yang kurang efektif akan memengaruhi laju kecepatan implementasi kesepakatan-kesepakatan yang telah diambil dalam KESR. Menyikapi tantangan ini, keberadaan lembaga yang berfungsi untuk memfasilitasi koordinasi antarpihak terkait serta memainkan fungsi monitoring dalam implementasi kesepakatan dan program-program KESR menjadi penting.

## **KESR dan Pembangunan Konektivitas Lintas Batas Antarmasyarakat di ASEAN**

Mengacu pada *progress* yang ditampilkan oleh MPAC 2010 tentang penilaian atas tantangan terbesar berlangsungnya 15 proyek yang diprioritaskan, semuanya lebih ditekankan pada pembangunan fisik dan kelembagaan. Hal yang menyangkut konektivitas antarmasyarakat secara eksplisit tidak dipaparkan dengan detail.<sup>25</sup> Namun, dalam *Assessment of MPAC 2010 Strategies*, strategi yang dijalankan untuk *People to People (P to P) Connectivity* dicantumkan, meskipun hanya beberapa baris. Pada asesmen tersebut, terutama pada bagian lajur di bawah (*people to people connectivity*) hanya dua segmen yang dikemukakan, yaitu 1) *promote deeper intra-ASEAN social and cultural understanding*; dan 2) *encourage greater intra-ASEAN people mobility*. Dua segmen di atas merupakan bagian dari 10 inisiatif yang menjadi target total ASEAN. Dan dari dua segmen tersebut, hanya satu yang baru diselesaikan pada akhir Mei 2016. Apabila dibandingkan dua pilar yang lain (konektivitas fisik dan kelembagaan) yang memiliki banyak segmen dalam targetnya, rendahnya pencapaian target segmen *P to P* ini bergantung pencapaian target pada dua pilar yang lain.

Maksud dari keterhubungan antarmasyarakat yang tertuang dalam MPAC 2025 adalah ditujukan untuk menciptakan dan menerapkan *the ASEAN Curriculum Sourcebook* pada tingkat SD dan SMP yang sesungguhnya sudah dirintis sejak 2012. Kurikulum ini sebagai tambahan bagi kurikulum yang sudah ada di sekolah. Pengelolaan *website the ASEAN Virtual Learning Resource Centre (AVLRC)* didirikan khusus untuk mendukung proses pembelajaran tentang masyarakat di ASEAN. *Website* yang dikembangkan sejak Maret 2015 ini diisi dengan muatan berita-berita terkait budaya, pariwisata, studi, serta peluang lain antarnegara ASEAN. Upaya lain yang dilakukan adalah dengan membentuk *the ASEAN University Network (AUN)* yang telah berjalan dengan

<sup>25</sup> ASEAN, *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*, (Jakarta: Sekretariat ASEAN, 2016), hlm. 22–23.

baik, khususnya dalam *credit transfer schemes* dan *quality assurance*. Penjelasan tentang konektivitas antarmasyarakat yang ada dalam MPAC 2025 juga menjadi rujukan dan panduan bagi KESR untuk pengembangan konektivitas antarmasyarakat di tingkat subregional, hanya saja dengan cakupan wilayah program lebih kecil dibandingkan ASEAN.

Hasil penelitian penulis menunjukkan dinamika antarmasyarakat di perbatasan menjadi lebih mudah karena adanya kedekatan geografis. Ada tiga faktor yang membentuk karakteristik keterhubungan antarmasyarakat yang terjalin dalam KESR-KESR di Asia Tenggara, yaitu 1) ikatan budaya (*cultural proximity*), 2) *economic-based migratory*, 3) *weekend mobility/commuter*.<sup>26</sup> Faktor kedekatan berdasarkan budaya membuat masyarakat di perbatasan memiliki akar hubungan yang kuat, meskipun kemudian “dibatasi” dengan apa yang disebut garis batas negara. Secara tradisional kedekatan itu terpelihara karena adanya aktivitas saling tukar menukar kebutuhan hidup, atau kunjungan kerabat, yang masih terpelihara hingga kini. Aktivitas ini dapat kita lihat pada segmen-segmen perbatasan kecil Indonesia–Malaysia, Thailand–Malaysia, dan Indonesia–Timor Leste dengan adanya pasar bersama. Kedekatan budaya dalam konteks KESR menjadi faktor penguat terbangunnya konektivitas antarmasyarakat di perbatasan. Faktor kedua adalah aktivitas lintas batas masyarakat yang dilatarbelakangi oleh motivasi ekonomi. Pada umumnya, masyarakat di perbatasan yang mengalami kesulitan dalam menemukan kesempatan kerja, memilih untuk mencari peruntungan ke perbatasan negara tetangga. Dengan adanya pembangunan koridor ekonomi melalui program KESR, aktivitas lintas batas di antara masyarakat perbatasan ini seharusnya menjadi lebih terfasilitasi. Masalahnya adalah masih banyak para pekerja di wilayah perbatasan ini yang tidak memenuhi kategori *skilled labour*. KESR seharusnya mampu memberi peluang usaha bagi segmen masyarakat yang masih bermodal kecil untuk bisa menapaki proses penguatan ekonomi yang

<sup>26</sup> Karakteristik didasarkan pada pengamatan dan penelitian penulis atas GMS (2015), IMT-GT (2016), BIMP EAGA (2017), TIA GT (2018).

ditawarkan, baik dalam bentuk pendampingan maupun kemitraan dari dunia usaha yang lebih kuat. Faktor ketiga adalah mobilitas di akhir pekan. Pada umumnya, kegiatan ini dilakukan oleh masyarakat dari latar belakang ekonomi cukup untuk berwisata melintas perbatasan. Aktivitas ini bisa dilihat pada perbatasan Malaysia utara di segmen batas Bukit Kayu Hitam dengan Thailand Selatan di segmen Sadao,<sup>27</sup> serta di kota Hatyai (Thailand),<sup>28</sup> Medan–Penang, dan Dumai–Malaka, yang masuk dalam kerangka kerja sama IMT-GT. Selain itu, juga bisa dilihat pada segmen Atambua–Batugade (antara NTT–Timor Leste) dalam kerja sama TIA-GT, serta dalam BIMP-EAGA di segmen perbatasan Kalbar–Sarawak.

Uraian lebih lanjut mengenai capaian dan tantangan pembangunan konektivitas antarmasyarakat dalam KESR di ASEAN dijelaskan dalam bentuk matriks pada Tabel 2.

<sup>27</sup> Berdasarkan Penelitian Lapangan dari Tim Perbatasan P2P LIPI tahun 2014.

<sup>28</sup> Berdasarkan Penelitian Lapangan Tim Perbatasan P2P LIPI tahun 2016.

**Tabel 2.** Matriks Capaian dan Tantangan Pembangunan Konektivitas Antarmasyarakat dalam Kerja sama Ekonomi Subregional ASEAN

		<b>ASEAN → MPAC</b>		
		menerapkan <i>the ASEAN Curriculum Sourcebook</i> (untuk tingkat SD dan SMP) yang dirintis sejak 2012 membentuk <i>the ASEAN University Network</i> (AUN)		
		Y ussof Ishak “Literature and previous studies have shown that HRD, in particular education and training, contributes significantly to economic development in terms of increased worker productivity and income”.		
Pengembangan sector	IMT-GT	BIMP EAGA	TIA-GT	GMS
<b>Capaian</b>	<i>Blueprint Implementation 2017–2021</i> dan kerangka kerja dari Visi IMT-GT 2036	<i>the GMS Economic Cooperation Program Strategic Framework 2012–2022</i>		
HRD	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pembangunan Sumber Daya Manusia (<i>Human Resource Development</i>). Pendidikan dan Culture melalui UNINET</li> <li>○ Bekerja di bawah WGHHRD (<i>Working Group Human Resource envelopment</i>)               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ UniNet ke-2 di Malaysia thn 2015</li> <li>○ UniNet ke-3 di Indonesia-Aceh aktif dalam kegiatan thn 2016</li> <li>○ UniNet STEM ke-1 di Aceh 2018</li> <li>○ UniNet STEM ke 2 di Malaysia 2019</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Untuk HRD berada di bawah Malaysia sebagai <i>leading role</i></li> <li>○ Untuk <i>People Mobility</i> di bawah Indonesia.</li> <li>○ Tahun 2016 BIMP-EAGA baru membentuk TVET (<i>technical vocational education and training</i>) untuk mengencarkan gerak sadar pentingnya meningkatkan pendidikan kejuruan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Penguatan <i>Human Resource Development</i> (HRD), yaitu <i>pertama</i>, kapitalisasi penguatan antara universitas-universitas dan lembaga-lembaga pendidikan kejuruan</li> <li>○ <i>kedua</i>, upaya Australia untuk memperlus <i>Australia’s New Colombo Plan</i> di subregional</li> <li>○ <i>ketiga</i>, membangun kerja sama trilateral di bidang pendidikan dan pelatihan kejuruan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Penguatan di sektor kunci <b>pendidikan dan pelatihan</b> lebih berdasarkan basis bilateral, yaitu               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Universitas Cendana (Undana)–Universidade de Paz di Timor Leste, berjalan 5 tahun</li> </ul> </li> <li>○ Peran Mekong Institute dan perwakilan pemerintah dari semua negara anggota, yang kontinu dalam kegiatan proyek-proyek serta monitoring, membuat GMS ini mampu berjalan cepat</li> <li>○ Peran ADB serta peran Tiongkok (melalui Provinsi Yunnan dan Guangxi yang menjadi anggota GMS) secara bilateral dengan 5 negara ASEAN mengutamakan capaian proyek-proyek yang dijalankan</li> </ul>
Culture/ exhibition/sport racing	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Karsiny Carnival</i> yang di tahun 2013 menjadi acara yang ke-15</li> <li>○ Carnival ini sudah dimulai sejak 1996</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pengadaan <i>exhibition</i>, baik untuk produk-produk manin (makanan dan minuman) maupun kerajinan lokal dari negara-negara BIMP tahun 2000-an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pertandingan olah raga yang diikuti masyarakat antarkedua negara (NTT–Timor Leste), baik pertandingan tinju maupun sepak bola</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mengadakan acara-acara “culture, art festival of countries Lancang-Mekong” di antara negara-negara Mekong pada setiap tahun.</li> </ul>

- o Temanya bervariasi, contoh “ Maintaining Self-Identity towards ASEAN Community”; “Exploring ASEAN Culture through Mythic Dance”; “Sport Spirit”
  - o Pertemuan ke-8 BIMP EAGA’s *natural resources development* tahun 2010 bertempat di Filipina disepakati untuk pengembangan sumber makanan laut dan darat yang bisa membawa BIMP-EAGA sebagai ‘food basket’ di Asia. Sebagai ajang “mutual recognition” atas produk Kawasan Timur Indonesia lainnya (Kepulauan Maluku dan Papua) belum tercakup dalam program kerja BIMP-EAGA.
- Tantangan**
- o Apakah menentukan kepentingan ‘grassroot’? Bagaimana masyarakat non-Campus/Non UniNet?
  - o Hasil wawancara tim Perbatasan P2P di Darwin dengan *International College of Advances Education* bahwa, baik promosi pendidikan maupun training selama ini lebih banyak menyasar ke wilayah NTB
  - o *Trilateral University Roundtable* antartiga negara yang menghasilkan *the Rule of Universities in Integrated Sub-Regional Development* pada 4-6 Mei 2014 bisa dioptimalkan oleh Universitas Cendana meski bukan dalam konteks TIA-GT.
  - o Penguatan di sisi SDM ini menjadi kekuatan hakiki bagi negara-negara ASEAN di GMS untuk mengisi industri-industri dengan investor Tiongkok agar tidak tersisih dari tenaga-tenaga terampil dari Tiongkok

---

*Sumber: Awani Irewati, Bab 4. Pembangunan Lintas Batas Antarmasyarakat ASEAN melalui Kerja sama Ekonomi Sub Regional, dalam Indriana Kartini (ed), Penguatan Konektivitas Lintas Batas dalam Kerja Sama Ekonomi Subregional, (Jakarta: LIPI, 2019), dalam proses penerbitan.*

Gambaran tentang konektivitas antarmasyarakat yang disajikan dalam kerangka kerja sama subregional IMT-GT, BIMP EAGA, dan TIA-GT, khususnya berlangsung terutama atas dorongan faktor kedekatan budaya (*cultural proximity*), disusul oleh faktor ekonomi (*economic-based migratory*), dan mobilitas akhir pekan (*weekend mobility*). Namun, utamanya keterhubungan antarmasyarakat didasarkan pada kedekatan goegrafi. Dua faktor terakhir (*economic-based migratory* dan *weekend mobility*) lebih merefleksikan implikasi dari berfungsinya konektivitas yang lain, yaitu infrastruktur dan kelembagaan. Sementara itu, faktor kedekatan budaya lebih kental mendorong berfungsinya *people to people connectivity*.

Penguatan pada konektivitas jenis ini di hampir semua KESR mengutamakan pentingnya keseriusan pada peningkatan sumber daya manusia (*Human Resource Development/HRD*). Ada beberapa cara yang dikembangkan, yaitu melalui jaringan universitas antarnegara, Misalnya, UniNet dengan programnya, lalu UniNet STEM yang mengkhususkan pada sains, teknologi, dan matematika. Pola pengembangan keterhubungan di tingkat universitas ini lebih aktif pada kerja sama IMT-GT. Di samping itu, mereka juga mengadakan acara festival kesenian, ataupun pameran yang menampilkan produk-produk, baik makanan dan minuman maupun karya seni sehingga terbentuk '*mutual recognition*' pada produk antarnegara. Aktivitas semacam ini juga sering diselenggarakan di BIMP-EAGA, meskipun kesepakatan yang dihasilkan masih didasarkan pada '*bilateral based*'. Hal yang sama juga terjadi dalam TIA-GT. Sebagai KESR dengan umur paling muda, kegiatan pengembangan konektivitas antarmasyarakat juga masih didasarkan pada kesepakatan bilateral, khususnya antara NTT dan Timor Leste yang terlihat lebih menonjol daripada dengan Australia. Tantangan pasti masih dihadapi oleh semua bentuk kerja sama subregional ini meskipun *people to people connectivity* relatif lebih cepat terlaksana. Beberapa masalah yang perlu dicari penyelesaiannya misalnya, bagaimana dengan jangkauan keterhubungan pada masyarakat 'grassroot' di luar UniNet? Masyarakat akar rumput inilah yang lebih merefleksikan

pertarungan hidup di perbatasan. Lalu bagaimana dengan jangkauan program BIMP-EAGA yang belum menyentuh Maluku dan Papua. Padahal dua wilayah timur ini masuk dalam peta awal BIMP-EAGA. Selain itu, dalam konteks TIA-GT, Australia diharapkan memberi kesempatan lebih terbuka kepada NTT untuk mendapat pelatihan ataupun *vocational education* untuk penguatan sektor pendukung pariwisata karena selama ini tawaran lebih banyak difokuskan pada NTB. Beberapa tantangan ini masih harus dihadapi dan diupayakan mencapai target, hingga keterhubungan antarmasyarakat benar-benar terkoneksi dalam komunitas subregional dan regional ASEAN. Berkembangnya konektivitas fisik dan kelembagaan diharapkan mampu memfasilitasi agar konektivitas antarmasyarakat yang terbentuk menjadi lebih optimal.

### **Sinergi antar-KESR dan ASEAN dalam Membangun Konektivitas**

ASEAN melalui MPAC 2025 telah mengidentifikasi tujuh strategi untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan. Dari tujuh strategi yang ada, GMS, IMT-GT, dan BIMP-EAGA melalui program-programnya setidaknya telah berkontribusi untuk mendukung perwujudan empat strategi MPAC 2025, yaitu 1) Penyelesaian Singapore–Kunming Rail Line, 2) Penyelesaian ASEAN Highway Network (AHN), 3) Menyelesaikan sistem transportasi maritim yang terintegrasi, efisien, dan kompetitif, 4) Memprioritaskan proses penyelesaian isu-isu kelembagaan pada proyek-proyek infrastruktur energi ASEAN. Dalam membangun infrastruktur ASEAN yang berkelanjutan, GMS lebih banyak berkontribusi dalam pembangunan di daratan ASEAN, sedangkan IMT-GT dan BIMP-EAGA banyak berkontribusi dalam membangun keterhubungan maritim. Keterhubungan di darat dibangun melalui jaringan jalan raya ASEAN Highway Network (AHN) serta jalur Kereta Api Singapura–Kunming (SKRL). Koridor-koridor ekonomi yang ada dalam KESR turut membantu percepatan pembangunan segmen-segmen jalan AHN di Myanmar, Laos, Thailand, Indonesia, Malaysia, dan Vietnam.



Pembangunan SKRL di satu sisi akan membantu ASEAN dalam mewujudkan komunitas ASEAN, terutama Komunitas Ekonomi ASEAN. Akan tetapi, di sisi lain, proyek ini justru menjadi ajang kompetisi antara Jepang dan Tiongkok untuk memperebutkan pengaruh di kawasan Asia Tenggara. Bagi Tiongkok, SKRL merupakan salah satu koridor dalam kerangka *Belt and Road Initiative* dan disebut sebagai Nanning–Singapore Economic Corridor atau juga China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC). Sasarannya adalah untuk mempererat hubungan ekonomi antara negara-negara Asia Tenggara dengan Yunnan dan Guangxi di wilayah Tiongkok yang relatif terbelakang. Sebelum Tiongkok muncul dengan *Belt and Road Initiative* sebenarnya Jepang sudah berupaya lebih dahulu untuk membangun jalur kereta api di Asia Tenggara. Namun, ambisi Jepang ini terkendala karena ada ketidaksesuaian pembiayaan dan masalah lainnya. Hingga saat ini masih ada hambatan-hambatan dalam pembangunan SKRL secara ekonomi, politik, dan teknis. Secara ekonomis, terdapat hambatan dalam mendapatkan dana untuk membangun infrastruktur baru dan menjamin bahwa rute-rute baru itu menguntungkan. Secara politik, berbagai negara ASEAN khawatir dengan dominasi Tiongkok. Secara teknis, jalur-jalur kereta api harus melintasi wilayah yang luas, melalui daerah pegunungan, lembah, sungai dan lain-lain.

Untuk membangun keterhubungan maritim di ASEAN, negara-negara anggota setuju untuk membuka jalur transportasi laut dalam bentuk jejaring kapal Roll On–Roll Off. Dari rangkaian jejaring Ro-Ro yang diusulkan, ada tiga Ro-Ro yang menjadi prioritas, yaitu jalur Davao City–General Santos (Mindanao, Filipina)–Bitung (Sulawesi, Indonesia); Dumai (Sumatra, Indonesia)–Malaka (Semenanjung, Malaysia), dan Belawan (Sumatra, Indonesia)–Penang (Malaysia); dan Phuket (Thailand)–Belawan (Sumatra, Indonesia). Pada tahun 2012, Japan International Cooperation Agency (JICA) membuat suatu Ro-Ro *feasibility study* di tiga rute di atas, berdasarkan akibat dari berbagai kondisi pelabuhan, rute, dan permintaan lokal yang ditemukan di rute-rute tersebut, maka studi ini merekomendasikan rute Dumai–

Malaka dan rute Belawan–Penang–Phuket untuk memulai proyek Ro-Ro. Rute Davao/General Santos–Bitung masih memerlukan studi tentang permintaan karena lalu lintas yang ada di jalur itu masih sangat kurang. Hasil studi menunjukkan rute ini tidak *feasible* antara 8–10 tahun pertama operasinya. Jika jalur ini hendak diteruskan, Indonesia dan Filipina harus mulai memberi subsidi dan berbagai kemudahan, termasuk investasi, kepada operator kapal Ro-Ro selama 8 tahun pertama.

Adanya keterhubungan fisik yang berkelanjutan diharapkan dapat mendorong semakin banyak mobilitas lintas batas penduduk di negara-negara anggota ASEAN. MPAC telah merinci tiga strategi utama dalam meningkatkan mobilitas penduduk di kawasan. Tiga strategi ini dicapai melalui program-program dalam KESR yang lebih spesifik. *Pertama*, strategi mempromosikan pemahaman sosial dan budaya intra-ASEAN yang lebih mendalam diwujudkan melalui program-program di bidang pendidikan, seperti: IMT-GT University Network (IMT-GT UniNet), forum-forum pendidikan, penelitian, pertukaran antarinstansi, dan pelatihan yang melibatkan universitas-universitas di wilayah GMS, BIMP-EAGA, dan IMT-GT. *Kedua*, untuk mendorong mobilitas orang intra-ASEAN, GMS membangun Mekong Institute yang fokus pada peningkatan kualitas dan pembangunan sumber daya manusia. Program serupa juga dijalankan BIMP-EAGA melalui kerja sama *Training and Vocational* (TIVET). Selain itu, mobilitas penduduk juga didorong dengan program-program pariwisata, seperti adanya jalur pelayaran (*cruising*) di Phuket–Langkawi–Sabang melalui IMT-GT, serta adanya kerja sama *medical tourism* dan *halal tourism* antara Indonesia, Malaysia, dan Thailand. *Ketiga*, dalam mengimplementasikan inisiatif-inisiatif untuk memfasilitasi transportasi darat untuk penumpang antarnegara, GMS, IMT-GT, dan BIMP-EAGA masing-masing memiliki bus lintas batas yang memperlancar pergerakan penumpang antarnegara. Dari segi kelembagaan, juga terdapat fasilitas Pas Lintas Batas (BIMP-EAGA), memiliki *Cross Border Transport Agreement* (CBTA) (GMS), dan layanan *Custom, Immigration, and Quarantine* (CIQ) (IMT-GT). Fasilitas dan layanan ini

bertujuan untuk memudahkan dan mempercepat layanan bagi masyarakat yang ingin melintasi perbatasan.

Perwujudan konektivitas ASEAN tetap memerlukan inisiatif dan keterlibatan pemerintah negara-negara anggota ASEAN secara mendalam. Keberadaan KESR berkontribusi positif dalam membantu ASEAN mewujudkan infrastruktur yang terintegrasi dan berkelanjutan. Strategi-strategi yang ditetapkan dalam MPAC dioperasionalkan melalui proyek-proyek dalam KESR. Ini menunjukkan bahwa keberadaan KESR dapat dimanfaatkan oleh ASEAN sebagai “test bed”. Dengan cakupan wilayah yang lebih kecil, memungkinkan pelaksanaan program-program dapat menjadi lebih terfokus. Apabila ASEAN lebih banyak bermain dalam tataran kebijakan, KESR melalui programnya menerjemahkan target itu dan lebih banyak mendorong keterlibatan sektor swasta dalam pelaksanaan program.

Secara fisik misalnya, terbuka peluang yang lebih besar antara IMT-GT dan BIMP-EAGA untuk melakukan sinergi antarkoridor-koridor ekonomi yang sudah ada dalam masing-masing KESR sehingga dapat tercipta konektivitas yang lebih besar antara Indonesia, Malaysia, Thailand, Filipina, dan Brunei Darussalam. Selain itu, koridor ekonomi yang sudah dibangun dalam GMS secara langsung ikut berperan dalam mendukung konektivitas ASEAN dengan negara di luar kawasan, seperti Tiongkok. Meskipun demikian, permasalahan utama dari pemanfaatan KESR-KESR di Asia Tenggara adalah belum tercipta mekanisme koordinasi yang efektif antar-setiap KESR agar dapat menyinergikan programnya masing-masing demi mendukung perwujudan tiga pilar konektivitas ASEAN.

Untuk mewujudkan penguatan konektivitas antar-KESR ini diperlukan proses koordinasi yang lebih kuat dalam tiga tingkatan. *Pertama*, di tingkat dalam negeri, pemerintah pusat dan daerah, serta kementerian dan badan-badan yang terkait, harus bekerja keras agar kebijakan dan kesepakatan yang sudah dibuat dapat dijalankan dengan baik. *Kedua*, dalam tingkat masing-masing KESR perlu koordinasi

di antara pemerintah masing-masing negara anggota (diwakili oleh sekretariat nasional) dan sekretariat KESR. Dalam hal ini sekretariat KESR harus memainkan peran sebagai jembatan, koordinator, dan pengawas dalam setiap program-program yang dilaksanakan dalam KESR. *Ketiga*, koordinasi di antara KESR yang ada di wilayah ASEAN. Sekretariat KESR (kecuali dalam GMS yang sekretariatnya diwakili oleh ADB) perlu mengadakan pertemuan berkala untuk melakukan sinergi agar program-program yang ada dalam KESR tidak saling tumpang tindih. Perlu dipertimbangkan untuk membuat mekanisme koordinasi antar-KESR yang diwakili oleh sekretariat masing-masing. Dengan demikian, program-program KESR juga dapat disesuaikan dengan tujuan pembangunan ASEAN. Meskipun sinergi antara KESR dan ASEAN sudah terjalin, tetapi masih perlu perbaikan terutama dalam hal koordinasi.

## Penutup

Sebagaimana dijelaskan pada bagian sebelumnya, keberadaan KESR membawa peluang bagi ASEAN untuk mendorong terjalannya konektivitas yang lebih erat, baik dari sisi konektivitas fisik, kelembagaan, maupun antarmasyarakat. Meskipun pada setiap pilar tetap menghadapi tantangan dan permasalahan, tetapi peluang yang didapat melalui pemanfaatan KESR juga dapat langsung dirasakan oleh masing-masing negara anggota. Keterlibatan Indonesia dalam beberapa KESR membawa dampak positif bagi Indonesia, baik secara ekonomi, sosial budaya, maupun pertahanan keamanan. Dalam kerja sama subregional ini, pemerintah Indonesia berkeinginan untuk mengembangkan potensi daerah melalui kerja sama subregional ini, terutama untuk percepatan pembangunan di wilayah-wilayah perbatasan Indonesia yang berdekatan dengan negara tetangga. Di dalam Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 2001, dikatakan bahwa kerja sama ekonomi subregional yang telah dan akan dikembangkan perlu terus didorong agar dapat memacu pembangunan ekonomi di daerah-daerah tersebut. Selain kepentingan ekonomi, Indonesia juga memiliki kepentingan secara politik dan keamanan dalam keikutsertaannya dalam kerja sama subregional ini.

Indonesia memiliki modalitas yang cukup untuk dapat berperan aktif dalam KESR. Modalitas Indonesia utamanya berupa sumber daya alam, kreativitas dan potensi *entrepreneurship* manusia, serta jaringan dunia akademisi yang dimiliki, baik di Sumatra, Kalimantan, maupun Sulawesi menjadi kekuatan prima untuk mengisi dan mendorong gerak cepat Indonesia dalam KESR. Tentunya ini semua juga harus dikemas dalam satu paket, baik *output* maupun *outcome* yang difasilitasi secara serius, baik oleh pemerintah daerah maupun pusat. Dengan kata lain, perlu upaya penguatan di tiga pilar konektivitas (infrastruktur, kelembagaan, antarmasyarakat) yang ada di sisi Indonesia sehingga bisa mengisi dan melangsungkan denyut nadi koridor-koridor ekonomi di darat, laut, dan udara agar dapat terhubung dengan negara tetangga, dan akhirnya menuju pada koridor global.

Konektivitas fisik melalui pembangunan infrastruktur merupakan unsur penting dalam mendukung konektivitas untuk menghubungkan, baik antarwilayah yang ada di Indonesia maupun dengan wilayah yang ada di negara lain. Pembangunan infrastruktur ini dapat menghubungkan pusat-pusat ekonomi, mendorong pembangunan, dan pertumbuhan ekonomi. Dalam konteks kerja sama subregional, keterhubungan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi antarnegara-negara anggotanya dapat mendorong aktivitas ekonomi di kawasan tersebut.

Selain konektivitas fisik, keterhubungan kelembagaan juga menjadi unsur penentu efektif tidaknya kerja sama antarnegara dalam satu subkawasan tersebut. Dalam teorinya, semakin baik kelembagaannya, akan semakin berhasil pula kerja sama yang terjalin. Kelembagaan yang baik tentu perlu didukung dengan sumber daya yang baik, mulai dari aturan main, keuangan, sumber daya manusia, hingga pelembagaan institusi penunjangnya dari negara-negara yang berpartisipasi dalam kerja sama ekonomi subregional. Sementara itu, konektivitas antarmasyarakat di dalam kerja sama subregional ini mampu menjadi pengikat dan penjaga kerja sama wilayah-wilayah yang berdekatan dalam mendorong keberhasilan

kerja sama subregional. Konektivitas antarmasyarakat sebenarnya menjadi dasar dari konektivitas fisik dan kelembagaan karena pengembangan KESR memiliki tujuan utama untuk kepentingan masyarakat.

Berbagai capaian dari kerja sama dalam KESR semakin tampak dengan terbukanya konektivitas fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat pada koridor-koridor ekonomi yang dibangun. Berbagai upaya dilakukan oleh pemerintah Indonesia agar kerja sama tersebut dapat dimanfaatkan secara optimal oleh pemerintah-pemerintah daerah yang terlibat langsung dalam kerja sama sub-regional tersebut. Berbagai payung peraturan dilakukan sebagai upaya penyelerasan dan pengakuan untuk memperlancar lintas orang, barang, dan jasa. Pemberlakuan pengurangan non-tarif atas barang-barang yang diperdagangkan, lintas orang tanpa visa juga merupakan target atas kerja sama-kerja sama sub-regional yang diikuti oleh Indonesia.

Namun, capaian dari kerja sama subregional ini masih lebih terlihat di kawasan Indonesia bagian barat dan tengah dibandingkan bagian timur. Pemanfaatan kerja sama subregional di kawasan Indonesia bagian timur masih belum optimal. Seperti misalnya dalam BIMP-EAGA, provinsi yang cukup aktif terlibat adalah Provinsi Kalimantan dan Sulawesi, sedangkan Provinsi Maluku dan Papua kurang berperan aktif dalam pembangunan dan pemanfaatan koridor ekonomi BIMP-EAGA. Selain itu, dalam TIA-GT, kerja sama yang dilakukan masih belum optimal karena ada perbedaan tingkat partisipasi antara Indonesia, Timor Leste, dan Australia. Kerja sama yang terjalin masih bersifat bilateral, meskipun platform untuk kerja sama tiga negara sudah ada. Keterbatasan ini mengakibatkan kerja sama dalam rangka mendorong pembangunan dan pertumbuhan ekonomi di kawasan Indonesia bagian timur lebih mengedepankan kerja sama bilateral, seperti kerja sama bilateral Indonesia-Timor Leste. Kondisi ini menyebabkan sulitnya pemerintah Indonesia untuk percepatan pembangunan di kawasan Indonesia bagian timur melalui pemanfaatan kerja sama subregional. Tantangan ini yang

harus dapat diselesaikan oleh pemerintah Indonesia sehingga dapat mengoptimalkan pemanfaatan kerja sama subregional di semua kawasan di Indonesia. Hal ini dilakukan dengan mendorong peran aktif pemerintah-pemerintah daerah untuk terlibat di kerja sama subregional yang melibatkan daerahnya dan disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing daerah. Dengan demikian, peluang yang ada melalui keanggotaan Indonesia dalam KESR-KESR dapat betul-betul dirasakan manfaatnya oleh masyarakat, terutama masyarakat di perbatasan.

## Daftar Pustaka

- ADB. *Toward a New Pacific Regionalism*. Mandaluyong City, Philippines: ADB, 2005.
- ADB. “IMT-GT Vision 2036”. 2017. <https://www.adb.org/sites/default/files/related/72271/imt-gt-vision-2036.pdf>, diakses pada 5 Oktober 2019.
- ADB. “IMT-GT Implementation Blueprint 2017-2021”. 2017. <https://www.adb.org/sites/default/files/related/41543/imt-gt-implementation-blueprint-2017-2021.pdf> diakses pada 5 Oktober 2019.
- Al Syahrin, M. N. “Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan laut Indonesia”, *Indonesian Perspective* 3, No.1 (2018): 1–17.
- Alisjahbana, Armida S. “Arah Kebijakan dan Strategi Percepatan Pengembangan Kawasan Timur Indonesia”. Disampaikan sebagai pengarahannya dari Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas pada *Rapat Koordinasi Bank Indonesia – Pemerintah Pusat dan Daerah*, Manado, 11 Agustus 2014.
- ASEAN. “Master Plan on ASEAN Connectivity 2010”. <http://www.asean.org/images/2012/publications/Master%20Plan%20on%20ASEAN%20Connectivity.pdf>, diakses pada 3 Maret 2015.
- ASEAN. *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*. Jakarta: Sekretariat ASEAN, 2016.
- Aufiya, Mohd. Agoes. “Indonesia’s Global Maritime Fulcrum: Contribution in the Indo-Pacific Region”. *Andalas Journal of International Studies* 6, no. 2 (November 2017): 143–159.
- BIMP-EAGA. 2017. *BIMP-EAGA Vision 2025*. Diadopsi di Manila, 29 April 2017.
- Dent, Christopher M., dan Peter Richer. “Subregional Cooperation and Development Regionalism: The Case of BIMP-EAGA”. *Contemporary Southeast Asia* 33, no. 1 (2011): 29–55.
- Fenger, Menno dan Victor Bekkers. “Creating Connective Capacities in Public Governance: Challenges and Contributions”. Dalam H.J.M. Fenger dan V. J. J. M. Bekkers. Eds. *Beyond Fragmentation and Interconnectivity*. Amsterdam: IOS Press, 2012.
- Gochhayat, Artatrana. “Regionalism and Sub-regionalism: A Theoretical Framework with Special Reference to India”, *African Journal of Political Science and International Relations* 8, No.1 (2014): 10–26.
- Guo, Rongxing. *Cross-border resource management: Theory and Practice*. Amsterdam: Elsevier, 2005.
- Government of Australia. “Australia-Indonesia Ministerial Forum and Australia-Indonesia Development Area Ministerial Meeting–Joint Ministerial Statement”, Canberra, 18 Maret 2005. <https://reliefweb.int/report/indonesia/australia-indonesia-ministerial-forum-and-australia-indonesia-development-area>, diakses pada 20 Desember 2019.
- Irewati, Awani (Ed). *Dinamika Subregionalisme di Asia Tenggara: Greater Mekong Subregion*. Jakarta: LIPI Press, 2018.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 24/PMK.01/2007 tanggal 01 Maret 2007 tentang Tata Laksana Impor Barang dari Northern Territory Australia ke Daerah Pabean Indonesia Selain Pulau Jawa dan Sumatera*.
- Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia: Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia*.
- Lampiran II Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia: Rencana Aksi Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia 2016–2019*.
- Lampiran Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005–2025*.



- Raharjo, Sandy N.I. Awani Irewati, Agus R. Rahman, CPF. Luhulima, Tri Nuke Pudjiastuti, Indriana Kartini. *Enhancing BIMP-EAGA Economic Corridors to Support ASEAN Connectivity: Evaluation and Recommendation (Policy Brief)*. Jakarta: P2P LIPI, 2017.
- Raharjo, Sandy N.I. “Managing Border Conflict through Cross-Border Cooperation: A Study at the Indonesia-Timor Leste Border”, *Journal of Indonesian Social Sciences and Humanities* 6, no. 1 (2016): 71–79.
- Raharjo, Sandy N.I. “Peran Kerja Sama IMT-GT dalam Pembangunan Konektivitas ASEAN”, *Jurnal Penelitian Politik* 14, no. 1 (2017): 71–85.
- Widodo, Joko. “Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia”. 13 November 2015. <http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, diakses pada 10 September 2018.





## TENTANG PENULIS

### **M. Bahtiar Fajri**

Penulis merupakan alumnus Universitas Pertahanan yang saat ini sedang bekerja sebagai pengajar di Yayasan Darul Fikri Sidoarjo. Penulis dapat dihubungi melalui: 10020084024. fajri@gmail.com

### **Alfin Febrian Basundoro**

Penulis merupakan mahasiswa S1 Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Gadjah Mada. Tertarik dengan Studi Politik dan Keamanan Global sebagai fokus studinya, saat ini, penulis aktif dalam sejumlah organisasi mahasiswa berbasis *think-tank*, di antaranya Foreign Policy Community of Indonesia (FPCI) *chapter* Universitas Gadjah Mada dan Unit Penalaran Ilmiah Interdisipliner (UPII) Universitas Gadjah Mada. Penulis dapat dihubungi melalui surel: alfinfb@gmail.com.

### **Petrus Kanisius Siga Tage**

Penulis merupakan dosen tetap pada Program Studi Ners Universitas Citra Bangsa Kupang. Saat ini aktif mengajar mata kuliah Manajemen Keperawatan, Filsafat Keperawatan, dan Metodologi Penelitian Kualitatif Keperawatan. Penulis dapat dihubungi melalui email: petruskanisiusigatage@ucb.ac.id

### **M. Hamdan Basyar**

Penulis merupakan Peneliti Ahli Utama pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2P-LIPI). Kajian utamanya adalah Agama dan Politik, Dunia Islam, dan Masalah Timur Tengah. Dia juga Dosen Pasca Sarjana Program Studi Kajian Timur Tengah dan Islam, Universitas Indonesia (2002-sekarang).

Dia pernah meneliti berbagai masalah sosial, budaya, dan politik di berbagai tempat di Indonesia, hampir semua wilayah: dari Aceh sampai Papua.

Selain itu, dia juga pernah meneliti/seminar di luar negeri, yaitu: di Yordania (1995), Mesir (1995), Turki (1996), Belanda (1996), Inggris (1996), Singapore (2004), Malaysia (2004, 2014), Australia (2005), Iran (2008), Lebanon (2016), Arab Saudi (2017), Tunisia (2018), dan Qatar (2019). Penulis dapat dihubungi melalui email: hbasyar@gmail.com

### **Putri Ariza Kristimanta**

Peneliti pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2P-LIPI). Meraih gelar S1 dari Universitas Indonesia dan S2 dari Universitas Pertahanan. Bergabung sebagai peneliti dalam Tim Reformasi Sektor Keamanan LIPI sejak 2018. Secara luas, memiliki minat kajian seputar studi perdamaian dan konflik. Penulis dapat dihubungi melalui email: putr018@lipi.go.id

### **Khanisa**

Peneliti Muda pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Memegang gelar S1 dari Universitas Gadjah Mada dan S2 dari Australian National University. Tergabung dalam Tim Kajian ASEAN P2P LIPI sejak 2011. Khanisa memiliki ketertarikan pada kajian Politik Internasional, Regionalisme dan Asia Tenggara. Penulis dapat dihubungi melalui email: khanisa.krisman@gmail.com

### **Lidya Christin Sinaga**

Peneliti Madya pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Meraih gelar S1 dari Universitas Gadjah Mada dan S2 dari Flinders University, Australia. Tergabung dalam Tim Kajian ASEAN P2P LIPI sejak 2008 dan Tim Kajian Etnik Tionghoa sejak 2018. Lidya memiliki ketertarikan pada kajian ASEAN, Hubungan Indonesia-Tiongkok, dan Etnik Tionghoa di Indonesia. Penulis dapat dihubungi melalui email: lidya.bosua@gmail.com

### **Indriana Kartini**

Peneliti pada Pusat Penelitian Politik LIPI sejak 2003 hingga saat ini. Ia menyelesaikan pendidikan S1 Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Padjajaran pada tahun 2002. Gelar Master of International Politics diraih dari the University of Melbourne, Australia pada tahun 2008. Selain aktif tergabung dalam Tim Penelitian Perbatasan P2 Politik LIPI, penulis saat ini juga sedang menempuh Pendidikan S3 di Universitas Indonesia. Penulis dapat dihubungi melalui email: [indriana.kartini@gmail.com](mailto:indriana.kartini@gmail.com)

### **Defbry Margiansyah**

Penulis merupakan peneliti di Pusat Penelitian Politik - Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Menyelesaikan pendidikan sarjana dari program studi Hubungan Internasional di Universitas Pasundan dan magister dari Global Studies Programme di Albert-Ludwigs-Universität Freiburg. Minat kajian difokuskan pada tema dan isu seputar ekonomi politik global, teknologi, demokrasi, dan sosiologi politik internasional. Penulis dapat dihubungi melalui email: [defbry@yahoo.com](mailto:defbry@yahoo.com) / [defbry@gmail.com](mailto:defbry@gmail.com)

