

UPAYA BIMP-EAGA DALAM MEMBANGUN KONEKTIVITAS ANTAR KAWASAN DI INDONESIA

Oleh :
Tia Nur FajriNingtias
(email : tianurfajriningtias@yahoo.co.id)
Dosen Pembimbing : **Drs. Idjang Tjarsono, M.Si**

Bibliografi :
7 Jurnal dan Working Papers, 3 Publikasi Resmi, 5 Website

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau-Pekanbaru
Kampus Bina Widya JL.HR Subrantas Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru
28293

Abstract

This is a political economic studies in international relations which describes about development connectivity between Indonesia with BIMP-EAGA's region. Development of inter-regional connectivity is one of the main aspects for BIMP-EAGA to increase the value of trade and tourism, this is indicated by the formation of Memorandum of Understanding (MoU) between countries in the land and air transport sector. The development of connectivity through these MoU is expected to bring positive influence on the value of international trade and tourism in Indonesia.

This is qualitative research which used descriptive methods, and collecting data from books, journals, official publications and relevant websites. This paper used the structuralist perspective and international economic cooperation theory proposed by Caraiani and Georgescu.

The result of this research shows that development connectivity through the MoU in the land and air transport sector of BIMP-EAGA eventually have positive impact on the value of Indonesian trade and tourism with the three other member countries. It is indicated by the table and graph of trade and tourism revenue value in Indonesia in 2007 and 2014 period.

Key Words : Inter-regional Connectivity, BIMP-EAGA, Trade, Tourism

Pendahuluan

Secara sederhana kata “konektivitas” dapat diartikan sebagai hubungan, jaringan, sambungan, hubungan yang dapat memudahkan (melancarkan) segala urusan (kegiatan); keadaan saling terhubung; atau kemampuan untuk

terhubung atau berkomunikasi.¹

Dalam penelitian ini penulis akan melakukan pembahasan mengenai konektivitas wilayah di Indonesia

¹ Oxford Dictionaries, connectivity, Tersedia di <<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/connectivity>> [Diakses 27 Januari 2016]

melalui kerjasama ekonomi sub regional BIMP-EAGA (*Brunei Darussalam – Indonesia –Malaysia - Philippines East Asean Growth Area*) serta dampaknya terhadap dua indikator ekonomi nasional yaitu perdagangan internasional dan pariwisata di Indonesia.

Konektivitas wilayah dapat di gambarkan melalui sejauh mana tingkat atau keefektifan jaringan wilayah tersebut dalam memfasilitasi arus perpindahan barang atau orang, dan juga sejauh mana wilayah tersebut dapat menghubungkan daerah perkotaan dengan daerah pesisir dan pedalaman melalui rute alternatif lintas batas.² Penguatan konektivitas regional dapat mendorong pertumbuhan ekonomi secara inklusif dan berkeadilan serta dapat mendorong pemerataan.³

BIMP-EAGA merupakan sebuah kerjasama ekonomi sub regional yang dibentuk pada tahun 1994 dengan tujuan untuk memnigkatkan pertumbuhan ekonomi melalui arus perdagangan dan pariwisata. Wilayah yang terlibat dalam kerjasama ini ialah seluruh wilayah Brunei Darussalam,

² Shamshad Akhtar, 2014, *Asia-Pacific Regional Connectivity and Integration*, Tersedia di <<http://www.unescap.org/speeches/asia-pacific-regional-connectivity-and-integration>> [Diakses 27 Januari 2016]

³ Sutjipto, Hadi, 2014, Analisis Pemberdayaan Perekonomian Masyarakat, *Jurnal Adminstrasi Negara* Vol 3 No.1 2014 hlm.4, Tersedia di <<http://ejurnal.unsera.ac.id/wp-content/uploads/2015/07/Jurnal-ANE-Vol.-3-No.-1.pdf>> [Diakses 21 Januari 2016]

Sabah dan Serawak di Malaysia, Mindanao dan Palawan di Filipina dan seluruh provinsi yang ada di Pulau Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Irian Jaya.

Konektivitas antarwilayah merupakan faktor pendukung dalam mencapai tujuan tersebut, oleh karena itu pada tahun 2007 negara anggota BIMP-EAGA membuat nota kesepahaman di bidang transportasi darat dan udara.

Indonesia termasuk negara yang mengandalkan sektor perdagangan internasional dan pariwisata dalam meningkatkan perekonomian nasionalnya. Pembangunan konektivitas yang dilakukan oleh BIMP-EAGA diharapkan bisa membawa positif untuk Indonesia salah satunya dalam meningkatkan nilai perdagangan dan pariwisata antara Indonesia dengan Brunei Darussalam, Malaysia dan Filipina.

Kerangka Teori

1. Unit Analisa dan Perspektif

Penelitian ini menngacu pada perspektif sturkturalis yang menyatakan bahwa faktor penting dalam hubungan internasional ialah faktor ekonomi.

Keberadaan aktor non negara seperti *Multi National Cooperation* (MNC), dinilai berpengaruh, namun keberadaan negara tetap dinilai sebagai aktor utama. Ketergantungan akan kebutuhan ekonomi mencegah negara untuk berperang karena dinilai akan merusak kesejahteraan

satu sama lain.⁴ Jadi setiap negara akan saling bekerjasama dan memilih jalan damai guna memenuhi kebutuhan masing-masing terutama dalam hal perekonomian.

Unit analisa yang digunakan ialah negara-bangsa, yang menyatakan bahwa setiap pembuat keputusan akan melakukan hal yang sama jika berada dalam satu situasi. Hubungan internasional didominasi oleh perilaku negara bangsa.

Perilaku individu, kelompok, dan organisasi akan diperhatikan hingga sejauh mana pengaruhnya terhadap tindakan internasional negara yang bersangkutan.⁵ Kerjasama Ekonomi sub regional BIMP-EAGA dilakukan karena masing-masing negara ingin meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui sektor perdagangan internasional dan pariwisata, begitu juga untuk negara Indonesia.

2. Teori

Teori yang digunakan dalam penelitian ini ialah teori kerjasama ekonomi internasional.

Menurut Caraiani dan Georgescu kerjasama ekonomi internasional dilakukan untuk mendapatkan keuntungan bersama melalui penggunaan keuangan dan sumber daya teknologi dari masing-masing mitra. Kerjasama ekonomi

internasional adalah kolaborasi antar dua negara atau lebih atau perusahaan antar negara untuk mencapai tujuan tertentu baik dalam sektor industri, pertanian, teknologi, dan pariwisata.

Kerjasama ekonomi internasional juga merupakan kerjasama antar negara di berbagai bidang, yang mencakup perdagangan internasional, ilmu pengetahuan dan teknologi, pariwisata internasional, dan hubungan keuangan.⁶ Sederhananya teori ini menjelaskan bahwa kerjasama internasional terjadi antar dua negara atau lebih yang meliputi berbagai bidang seperti industri, ilmu pengetahuan dan teknologi, pariwisata, dan termasuk juga perdagangan internasional.

BIMP-EAGA merupakan gabungan kepentingan dari masing-masing negara anggota untuk meningkatkan pertumbuhan ekonominya, terutama untuk Indonesia yang ingin memperluas jaringan pasar serta memberi kemudahan untuk wisatawan mancanegara datang ke Indonesia yang nantinya hal ini juga akan berdampak pada pendapatan nasional.

⁴ M.Saeri, 2012, Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik, Jurnal Transnasional, Vol. 3, No. 2, Tersedia di <<http://ejournal.unri.ac.id/index.php/JTS/article/download/70/64>> [Diakses 19 Desember 2015]

⁵ Muchtar Mas'oed, Op.Cit

⁶ Gabriel Ciprian, Iulian., 2013, *Theoretical Perspective On Economic Cooperation, CES Working Papers – Volume VII, Issue 3*, Tersedia di <http://www.ceswp.uaic.ro/articles/CESWP2015_VII3_AND.pdf> [Diakses 23 Januari 1994]

Hasil dan Pembahasan

1. Mou Cross-Border Movement of Commercial Buses and Coaches

Nota Kesepahaman ini dibentuk pada tahun 2007 yang sebelumnya telah dibicarakan pada BIMP-EAGA Summit ke – 3 guna memfasilitasi perpindahan orang dan barang. Tujuan Nota Kesepahaman ini adalah untuk memfasilitasi transportasi lintas batas orang antara dan pihak yang berpartisipasi melalui bus komersial. Berdasarkan MoU, operasi transportasi antar BIMP-EAGA dibebaskan dari bea cukai, pajak, dan biaya lainnya. Negara anggota sepakat untuk menyelaraskan dan menyederhanakan peraturan dan prosedur administratif yang berkaitan dengan operasi bus lintas perbatasan negara guna mendukung penyediaan fasilitas dan infrastruktur transportasi regional BIMP-EAGA.

Gambar 1

Rute Perjalanan Transportasi Bus Indonesia – Brunei Darussalam - Filipina dalam MoU

Schedule A Designated Disembarkation Points/Routes

Transit Route

1. Pontianak, Indonesia – Sarawak, Malaysia - Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam
2. Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam – Sarawak, Malaysia - Pontianak, Indonesia
3. Miri, Malaysia - Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam - Limbang, Malaysia - Bangar, Brunei Darussalam - Lawas, Malaysia
4. Lawas, Malaysia – Bangar, Brunei Darussalam - Limbang, Malaysia - Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam - Miri, Malaysia
5. Miri, Malaysia - Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam – Limbang, Malaysia - Bangar, Brunei Darussalam - Lawas, Malaysia – Beaufort, Malaysia - Kota Kinabalu, Malaysia
6. Kota Kinabalu, Malaysia – Beaufort, Malaysia - Lawas, Malaysia - Bangar, Brunei Darussalam – Limbang, Malaysia - Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam – Miri, Malaysia
7. Bangar, Brunei Darussalam – Limbang, Malaysia – Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam
8. Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam - Limbang, Malaysia – Bangar, Brunei Darussalam

Sumber :BIMP-EAGA BC, *MoU Cross-Border Movement of Commercial Buses and Coaches*

1.1 Indonesia – Malaysia

Rute Indonesia menuju Malaysia yaitu dari Pontianak menuju Serawak tepatnya di Kota Kuching. Akses antar negara beroperasi di Terminal Ambawang, Pontianak, Indonesia, yang dibuka pada tahun 2013 menuju ke Terminal Limbang, Serawak, Malaysia. Untuk kawasan Malaysia terdapat tiga terminal yang sedang dalam proses perbaikan dan pembangunan yaitu Terminal Pusat Kota Kinabalu, Terminal Utara Inanam, dan Terminal Selatan Kepayan yang berada di Kota Sabah, Malaysia. Perjalanan juga dilakukan hingga ke negara Brunei Darussalam tepatnya di Kota Bandar Seri Begawan. Kemudian juga tersedia rute dari Bandar Seri Begawan menuju Sabah dan Pontianak.

Sebelum MoU Bus Pariwisata BIMP-EAGA, Indonesia dan Malaysia telah melakukan Kerangka Kerjasama Socio-Economic Exchange for Malaysia-Indonesia (SOSEK-MALINDO) dimana dalam

hal ini dibahas mengenai pembebasan bea masuk terhadap bus yang termasuk dalam MoU Cross Border Movement of Commercial Buses and Coaches. Berdasarkan Kerangka Perjanjian SOSEK – MALINDO, Indonesia telah mengeluarkan izin operasi Bus dari Serawak yang melayani rute Pontianak – Kuching. Bus ini dioperasikan oleh Sri Tebakang (3 bus), Kirata (3 bus), Saphira Pacific (3 bus), Sri Merah (3 bus), Eva Transportasi (5 bus), dan Bintang Jaya Express (3 bus). Berdasarkan MoU Cross Border Movement BIMP-EAGA tahun 2007, bus dari Brunei Darussalam dan Malaysia diberi izin satu tahun beroperasi di sepanjang rute yang ditunjuk di Kalimantan Barat.⁷

1.2 Indonesia – Brunei Darussalam

Berdasarkan jadwal A, rute Indonesia menuju Brunei Darussalam ialah melalui Kota Sabah, Malaysia dan tersedia rute pulang pergi. Untuk negara Indonesia aksesnya sama seperti ke Kota Kuching yaitu melalui Terminal Ambawang ke Terminal Kampong Rimba, Brunei Darussalam. Proses pengajuan terminal baru di Brunei Darussalam juga sedang berlangsung yang direncanakan pada daerah Temburong.

⁷ Asian Development Bank, 2015, Review of the BIMP-EAGA Land Transport MoUs, Hal.10, Tersedia di <<http://www.adb.org/sites/default/files/page/34232/review-bimp-eaga-land-transport-mou.pdf>> [Diakses 18 Maret 2016]

Untuk menuju ke Brunei Darussalam terdapat beberapa syarat berupa dokumen permohonan izin yaitu : Formulir Aplikasi, Kartu Pendaftaran Kendaraan, Lisensi Izin Kendaraan dan Asuransi Kendaraan. Izin operasi bus lintas batas dikeluarkan dengan masa berlaku 1 tahun. Brunei Darussalam memiliki jalur lalu lintas yang sama dengan Indonesia dan Malaysia yaitu Lalu Lintas Kiri dimana posisi tempat duduk pengemudi berada di sebelah kanan sehingga Brunei tidak memiliki masalah dalam menerima Bus dari Indonesia.

Pengoperasian angkutan lintas batas negara dari pihak Indonesia dioperasikan oleh PERUM DAMRI yang dimulai sejak bulan Nopember 2008 tersebut melintas jarak sekitar 1.200 km dengan waktu tempuh sekitar 26 jam. Setiap hari, sekitar pukul 8-10 malam, satu bus DAMRI berangkat dari Pontianak menuju Bandar Seri Begawan, sedangkan keberangkatan dari Bandar Seri Begawan adalah jam 4 sore. Fasilitas bus dilengkapi dengan Air Conditioner, kapasitas tempat duduk 28 kursi, toilet dan ruang merokok. Dalam perjalanan, bus akan berhenti 3 kali dan penumpang diberi fasilitas makan 1 kali.⁸

1.3 Indonesia – Filipina

Rute Transportasi antar negara dari Indonesia – Filipina, Malaysia – Filipina, ataupun Brunei Darussalam – Filipina tidak terdapat dalam MoU

⁸ www.damri.co.id [Diakses 24 Juni 2016]

Cross Border Movement and Commercial Buses and Coaches BIMP –EAGA dikarenakan wilayah Filipina tidak berada dalam satu daratan dengan Indonesia, Malaysia, dan Brunei Darussalam. Namun berdasarkan MoU, Filipina juga memiliki Rute Transportasi antar wilayah.

Berikut adalah rute transportasi di Filipina berdasarkan MoU Cross Border Movement and Commercial Buses and Coaches.

Gambar 2.

The Philippines

1. Zamboanga – Cagayan de Oro – GenSan – Davao – Surigao
2. GenSan – Davao – Surigao
3. Zamboanga – Cagayan de Oro – Butuan – Surigao
4. GenSan – Davao – Cagayan de Oro City

2. MoU Air Linkages

Sama halnya dengan MoU CrossBorder Movement, MoU Airlinkages juga telah di bicarakan pada *BIMP-EAGA Summit* ke – 3 dan disepakati pada tahun 2007. Ketentuan layanan udara dalam BIMP-EAGA diharapkan akan menghasilkan manfaat sebagai berikut:

1. Aksesibilitas dan perpindahan masyarakat antar wilayah yang lebih luas;
2. Menarik minat investor untuk menanamkan modal di wilayah BIMP-EAGA; dan
3. Mendorong perdagangan dan pariwisata intra-regional

Tanpa mengabaikan perjanjian, undang – undang, dan peraturan nasional. pihak yang berpartisipasi sepakat untuk:

1. Saling bekerjasama, berkoordinasi, dan berkomitmen secara penuh dalam mengadopsi pendekatan praktis dan pragmatis untuk pembangunan hubungan udara berdasarkan titik – titik yang telah ditunjuk dalam BIMP-EAGA dan untuk melanjutkan kerjasama intra-regional;
2. Bekerjasama dalam harmonisasi peraturan dan prosedur untuk memfasilitasi transportasi penumpang dan barang;
3. Bertukar informasi terkait bisnis dan penerbangan untuk BIMP-EAGA secara teratur;
4. Terus melakukan program – program dan proyek – proyek yang akan menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan; dan
5. Mengidentifikasi program dan proyek yang dibutuhkan dalam pengembangan hubungan udara lebih lanjut.

Di dalam MoU Air Linkages terdapat lokasi yang menjadidesignated points dan *fifth freedom traffic rights* yang telah disepakati. Fifth freedom traffic rights atau hak kebebasan lalu lintas ke lima merupakan perwujudan dari liberalisasi jasa penerbangan. Setiap negara yang telah membuat kesepakatan tersebut berhak untuk melintasi, melakukan pengangkutan penumpang, barang, ataupun pos di daerah yang telah di tentukan. Hak

kebebasan udara ketiga (mendarat tanpa membawa barang atau penumpang), keempat (mendarat dan hanya menurunkan penumpang), dan kelima (mendarat, menurunkan penumpang, dan mengangkut penumpang kembali).⁹ Berikut ini adalah gambar yang menunjukkan lokasi yang menjadi lalu lintas udara BIMP-EAGA.

Gambar 3

Schedule A: Designated Points	
Participating Parties	Points
Brunei Darussalam	Bandar Seri Begawan
Indonesia	Balikpapan Manado Pontianak Tarakan
Malaysia	Kota Kinabalu Kuching Labuan Miri
Philippines	Davao City General Santos Puerto Princesa Zamboanga

2.1 Indonesia – Malaysia

Rute penerbangan Indonesia ke Malaysia ialah dari Tarakan menuju Kota Sandakan, Mukah, Tawau dan Kota Kinabalu, Malaysia. Penerbangan Indonesia – Malaysia ini difasilitasi oleh Maskapai MASwings yang menyediakan jasa pelayanan penerbangan melalui website

<<http://www.maswings.com.my/en>>

untuk memudahkan pelanggan

⁹<http://news.detik.com/berita/1032877/transparansi-asean-resmi-bebas-di-udara--darat>
[Diakses 24 Juni 2016]

mengakses informasi dan pemesanan tiket.

Penulis mengambil contoh pemesanan tiket pesawat dari Tarakan, Kalimantan Timur, Indonesia menuju Sandakan, Serawak, Malaysia. Pada rute penerbangan ini membutuhkan waktu perjalanan 40 menit namun dilakukan satu kali transit yaitu di Tawau selama 1 jam 55 menit kemudian penerbangan di lanjutkan kembali dengan maskapai penerbangan yang sama menuju Sandakan, sehingga perjalanan dari Tarakan menuju Sandakan membutuhkan waktu 8 jam 15 menit.

2.2 Indonesia – Brunei Darussalam

Implementasi rute penerbangan antar negara Indonesia – Brunei lebih tepatnya pada wilayah cakupan BIMP-EAGA sudah ada namun tidak seperti penerbangan Indonesia-Malaysia yang menggunakan satu maskapai penerbangan tetapi dengan sistem multi maskapai. Maskapai tersebut seperti SriwijayaAir dan AirAsia, atau GarudaAirlines dengan AirAsia.

Brunei memiliki satu bandara udara internasional dengan maskapai RoyalBrunei Airlines. Penulis mengambil contoh jadwal penerbangan dari Kota Pontianak (Indonesia) menuju ke Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam). Terdapat keterangan mengenai jadwal keberangkatan, harga tiket yang berbeda tergantung pada maskapainya, serta lama waktu

transit. Jakarta dan Kuala Lumpur menjadi kota transit dimana penumpang melakukan pemindahan bagasi dan check-in ulang di Jakarta, lalu melakukan pemeriksaan imigrasi di Kuala Lumpur.

2.3 Indonesia – Filipina

Rute penerbangan untuk wilayah Indonesia dan Filipina yang tercakup dalam kerjasama ekonomi sub regional BIMP-EAGA memiliki sistem yang sama dengan penerbangan Indonesia dan Brunei Darussalam yaitu sistem multi maskapai. Penerbangan tersebut dilakukan oleh LionAir, BatikAir, Citilink, Garuda Indonesia, dan Sriwijaya Air dengan Philippines Airlines, sebagai contoh dapat dilihat pada gambar 19 di bawah ini.

3. Konektivitas dan Perdagangan Internasional

Perdagangan internasional membutuhkan akses pasar yang baik dan hal ini didukung dengan adanya konektivitas antarnegara yang memadai. Akses pasar adalah sasaran dari pembangunan konektivitas antarwilayah yang didukung oleh transportasi. Dalam pembangunan ekonomi keinginan bisnis didasarkan pada tiga jenis pasar yaitu : Pasar tenaga kerja, tenaga kerja dengan keterampilan yang diperlukan yang akan menggambarkan kualitas dari bisnis yang dijalani; Pemasukan material pasar, ketersediaan material khusus yang digunakan untuk aktivitas produksi; dan Pelanggan, yaitu pembeli yang mencari kebutuhan tertentu misalnya dalam kegiatan ekspor impor, dan juga

dapat mencakup dalam sektor pariwisata.¹⁰

Menurut Anderson dan Wincoop, biaya perdagangan mencakup semua biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan barang dari tempat produksi ke pengguna akhir atau konsumen, meliputi biaya transportasi, biaya informasi, biaya yang berkaitan dengan mata uang yang berbeda, biaya peraturan dan hukum, biaya grosir lokal dan biaya distribusi ritel.

Biaya perdagangan akan menjelaskan tentang harga barang yang dikirim dan nantinya akan berpengaruh terhadap jumlah permintaan. Kinerja perdagangan dipengaruhi oleh kualitas infrastruktur serta koordinasi yang efisien pada jasa pengiriman. Infrastruktur mempengaruhi kinerja perdagangan meliputi biaya pengeluaran pada komunikasi, perjalanan bisnis, biaya asuransi, dan jasa logistik; ketepatan waktu dalam pengiriman barang; resiko terjadi kerusakan dalam muatan yang mengakibatkan kerugian dalam jumlah banyak apabila infrastruktur buruk; serta terbatasnya akses untuk pengangkutan dan layanan telekomunikasi yang mengakibatkan terbatasnya peluang perdagangan dan akses pasar.¹¹

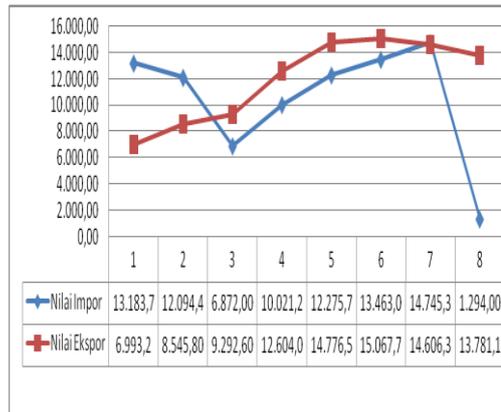
Kualitas jalan, pelabuhan, bandara, serta transportasi termasuk ke dalam infrastruktur yang dibangun guna mendukung perdagangan internasional. Selain pembangunan kualitas infrastruktur juga dibutuhkan aturan – aturan yang jelas mengingat perdagangan internasional melibatkan lebih dari satu negara

¹⁰ *Asian Development Bank and Asian Development Bank Institute*, Op.Cit hal.59-60

¹¹ *Ibid.*

yang memiliki kebijakan yang berbeda – beda.

Grafik 1. Grafik Neraca Perdagangan Keseluruhan antara Indonesia dengan Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina



keterangan : angka 1 sampai 8 menunjukkan angka tahu yaitu 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, dan 2014

Sumber : Badan Pusat Statistik

Neraca perdagangan adalah selisih bersih antara nilai ekspor suatu negara dan impor barang dagangan, dikatakan surplus (positif) apabila nilai ekspor melebihi nilai impor dan defisit (negatif) jika kondisi sebaliknya terjadi.¹²

Berdasarkan data yang penulis dapatkan, Indonesia tidak mendapatkan surplus pada neraca perdagangan internasionalnya dengan Brunei Darussalam karena nilai impor lebih besar daripada nilai ekspornya dan itu berarti Indonesia mengalami defisit sebesar 9.895,3 juta US\$ di periode 2007 hingga

¹² Herlambang Dhavidt, Neraca Perdagangan, Tersedia di <[https:// www.academia.edu/ 6828962/ Neraca _ perdagangan](https://www.academia.edu/6828962/Neraca_perdagangan)> [Diakses 25 Juni 2016]

2010 dan 2.291,4 juta US\$ di periode 2011 hingga 2014, meskipun begitu jika dilihat perbandingannya nilai ekspor Indonesia mengalami peningkatan dan mengalami penurunan pada nilai impornya.

Defisit juga terjadi pada neraca perdagangan Indonesia dan Malaysia pada periode 2007 – 2010 namun di periode 2011 hingga 2014 keadaan mulai membaik dimana Indonesia mengalami surplus sebesar 6.699,8 juta US\$. Berbeda dengan kedua negara tersebut, pada neraca perdagangan antara Indonesia dan Filipina kondisinya sangat baik, dimana pada periode 2007-2010 dan 2011 – 2014 nilai ekspor Indonesia selalu lebih tinggi daripada nilai impor.

Peningkatan nilai ekspor dan impor juga terjadi yaitu 5.617,5 juta US\$ pada nilai ekspor dan 763,5 juta US\$ untuk nilai ekspor. Neraca perdagangan keseluruhan antara Indonesia dengan Brunei, Malaysia, dan Filipina terlihat pada grafik bahwa nilai ekspor Indonesia juga lebih besar daripada nilai impor dengan negara Brunei, Malaysia, dan Filipina, yaitu 95.667,20 pada nilai ekspor dan 83.949,30 pada nilai impor sehingga Indonesia mengalami surplus sebesar 11.717,9 juta US\$.

Konektivitas dan Pariwisata

Pariwisata berkontribusi besar dalam perekonomian global yaitu sebesar 2,2 triliun US\$ pada tahun 2015 dan menyediakan lebih dari 108 juta lapangan pekerjaan secara global.¹³ Pemerintah harus mengambil tindakan strategis dalam mengembangkan sektor pariwisata dengan memperhatikan kondisi

¹³ <http://aviationbenefits.org/social-development/tourism/> [Diakses 12 Juni 2016]

lingkungan sosial yang nantinya akan membawa manfaat secara ekonomi.

Kegiatan pariwisata juga harus didukung oleh fasilitas dan layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha atau pihak swasta dan pemerintah baik ditingkat pusat maupun tingkat daerah.¹⁴ Pariwisata merupakan salah satu jenis industri baru yang mampu menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang cepat dalam penyediaan lapangan kerja, standar hidup, serta sektor – sektor produktivitas lainnya. Aspek yang berhubungan dengan ekonomi pariwisata ialah transportasi, telekomunikasi, bisnis eceran, usaha perhotelan dan penyelenggaraan paket pariwisata.¹⁵

Wisatawan yang melakukan kunjungan dapat meningkatkan aktivitas pemerintah, pihak swasta dan anggota masyarakat. Pihak swasta berperan dalam menyediakan tempat penginapan, hiburan, dan tempat untuk fasilitas makanan dan minuman. Masyarakat berperan melalui kegiatan kewirausahaan seperti penjualan cenderamata dan

Negara	Tahun				Total
	2011	2012	2013	2014	
Brunei Darussalam	36,43	26,53	17,31	18,29	98,56
Malaysia	930,85	972,16	1.002,53	1.053,89	3959,43
Filipina	175,9	195,15	206,31	212,9	790,26
Total Keseluruhan					4.848,25

¹⁴ Trimurti, Christimulia Purnama, 2013, Peranan Sektor Pariwisata Dalam Perekonomian Bali, Jurnal Perhotelan dan Pariwisata, Vol.3 No.2, hlm 19-20, Tersedia di <<http://jurnal.triatmajaya.ac.id/index.php/JPNPIV/article/download/53/56>> [09 Juni 2016]

¹⁵ Rakhman Luthfi Renaldy, 2013, Peran Pariwisata Terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Sektor Lapangan Pekerjaan dan Perekonomian Tahun 2009 – 2013 (Studi Kasus : Kota Batu), Tersedia di <<http://download.portalgaruda.org/>> [Diakses 09 Juni 2016]

masyarakat juga berkontribusi sebagai penyedia informasi dan penunjuk jalan.¹⁶

Transportasi udara memainkan peran penting dalam mendukung pariwisata terutama untuk perjalanan pariwisata antar negara yang letaknya berjauhan. Suatu negara harus memastikan kapasitas infrastruktur bandara dan lalu lintas udara yang akan mendukung pengembangan pariwisata dan memberikan manfaat ekonomi yang lebih luas.

Tabel 1. Pendapatan dari

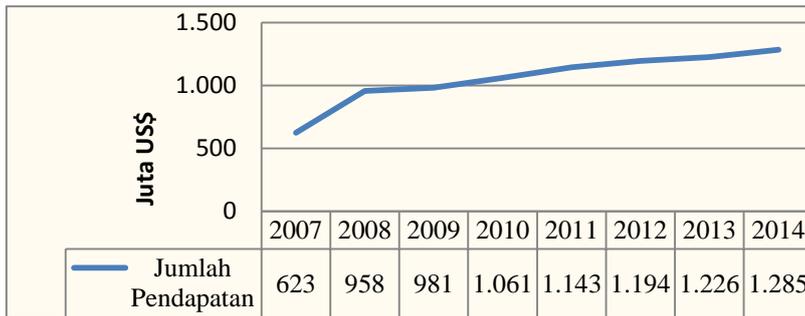
Negara	Tahun				Total
	2007	2008	2009	2010	
Brunei Darussalam	9,29	12,27	11,75	34,83	68,14
Malaysia	522,32	765,3	807,64	864,34	2959,6
Filipina	91,75	180	161,8	161,97	595,52
Total Keseluruhan					3.623,26

wisatawan asing ke Indonesia berdasarkan negara tempat tinggal periode 2007 – 2010

Tabel 12. Pendapatan dari wisatawan asing ke Indonesia berdasarkan negara tempat tinggal periode 2011 - 2014

¹⁶ Nadia. Rahma Femi., dan Handayani Herniwati Retno, 2013, Pengaruh Jumlah Kunjungan Wisatawan, Jumlah Obyek Wisata, dan Pendapatan Per Kapita Terhadap Penerimaan Sektor Pariwisata di Kabupaten Kudus, DIPONEGORO JOURNAL OF ECONOMICS, Volume 2, Nomor 2, Hlm.1, Tersedia di <<http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jme/article/download/2919/2822>> [Diakses 09 Juni 2016]

Grafik 2



Berdasarkan tabel dan grafik diatas dapat diambil kesimpulan bahwa jumlah kunjungan wisatawan dari negara Brunei, Malaysia, Filipina ke Indonesia dari tahun 2007 hingga tahun 2014 mengalami peningkatan kecuali pada negara Brunei Darussalam. Berdasarkan tabel, jumlah wisatawan dari Brunei Darussalam ke Indonesia dapat dikatakan fluktuatif setiap tahunnya, dan angka tertinggi jumlah pengunjung ialah pada tahun 2011. Hal berbeda terjadi pada wisatawan mancanegara yang berasal dari Malaysia dan Filipina, dimana terjadi peningkatan jumlah pengunjung setiap tahun.

Kesimpulan

MoU on Cross-Border Movement of Commercial Buses and Coaches di implementasikan melalui bus pariwisata dengan rute Pontianak (Indonesia) – Kuching (Malaysia) – dan Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam), tidak ada rute jalur darat antara ketiga negara ini dikarenakan lokasi geografis Filipina yang tidak berada dalam satu daratan.

MoU on Airlinkages juga telah di implementasikan melalui dukungan beberapa maskapai salah satunya MASwings yang juga merupakan satu – satunya maskapai saat ini yang melakukan rute

penerbangan langsung di wilayah Indonesia dan Malaysia yang terlibat dalam BIMP-EAGA, yaitu dari Pulau Kalimantan menuju Sabah dan Serawak. Penerbangan dari Indonesia menuju Brunei

Darussalam dan Filipina juga tersedia namun tidak langsung menuju daerah yang terlibat BIMP-EAGA. Misalnya untuk rute Indonesia – Filipina, akan dilakukan pendaratan di Ibukota, Manila, lalu akan dilanjutkan dari Manila ke Davao.

Tujuan pembentukan kedua MoU ini adalah untuk mendukung harapan dari negara anggota BIMP-EAGA dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui perdagangan dan pariwisata dan hal ini berhasil untuk Indonesia dikarenakan interaksi perdagangan dan pariwisata antara Indonesia dengan Brunei Darussalam, Malaysia dan Filipina mengalami peningkatan.

Hal ini juga didukung oleh teori Cairani dan Georgescu yang mengatakan bahwa kerjasama ekonomi internasional dilakukan oleh satu negara untuk mendapatkan keuntungan. Indonesia mendapatkan keuntungan dengan adanya kerjasama BIMP-EAGA dan setelah dibentuknya dua MoU di bidang transportasi darat dan udara yang dapat dilihat dari tabel dan grafik yang dipaparkan.

Pembangunan konektivitas antar wilayah oleh BIMP-EAGA membawa pengaruh positif untuk Indonesia yang dapat dilihat dari total nilai neraca perdagangan Indonesia dengan negara Brunei

Darussalam, Malaysia dan Filipina yang mengalami surplus serta hal positif juga dapat dilihat dari jumlah kunjungan wisatawan negara BIMP-EAGA yang terus mengalami peningkatan pada periode 2007 – 2010 dan periode 2011-2014.

Daftar Pustaka

- Asian Development Bank, 2015, *Review of the BIMP-EAGA Land Transport MoUs*, Hal.10, Tersedia di <<http://www.adb.org/sites/default/files/page/34232/review-bimp-eaga-land-transport-mou.pdf>> [Diakses 18 Maret 2016]
- Gabriel Ciprian, Iulian., 2013, *Theoretical Perspective On Economic Cooperation, CES Working Papers – Volume VII, Issue 3*, Tersedia di <http://www.ceswp.uaic.ro/articles/CESWP2015_VII3_AND.pdf> [Diakses 23 Januari 1994]
- Herlambang Dhavidt, *Neraca Perdagangan*, Tersedia di <https://www.academia.edu/6828962/Neraca_perdagangan> [Diakses 25 Juni 2016]
- <http://aviationbenefits.org/social-development/tourism/> [Diakses 12 Juni 2016]
- <http://news.detik.com/berita/1032877/transportasi-asean-resmi-bebas-di-udara--darat> [Diakses 24 Juni 2016]
- M.Saeri, 2012, *Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik*, Jurnal Transnasional, Vol. 3, No. 2, Tersedia di <<http://ejournal.unri.ac.id/index.php/JTS/article/download/70/64>> [Diakses 19 Desember 2015]
- Oxford Dictionaries, *connectivity*, Tersedia di <<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/connectivity>> [Diakses 27 Januari 2016]
- Rahma Femy Nadia., dan Handayani Herniwati Retno, 2013, *Pengaruh Jumlah Kunjungan Wisatawan, Jumlah Obyek Wisata, dan Pendapatan Per Kapita Terhadap Penerimaan Sektor Pariwisata di Kabupaten Kudus*, DIPONEGORO JOURNAL OF ECONOMICS, Volume 2, Nomor 2, Hlm.1, Tersedia di <<http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jme/article/download/2919/2822>> [Diakses 09 Juni 2016]
- Shamshad Akhtar, 2014, *Asia-Pacific Regional Connectivity and Integration*, Tersedia di <<http://www.unescap.org/speeches/asia-pacific-regional-connectivity-and-integration>> [Diakses 27 Januari 2016]
- Rakhman Luthfi Renaldy, 2013, *Peran Pariwisata Terhadap Kesejahteraan Masyarakat di Sektor Lapangan Pekerjaan dan Perekonomian Tahun 2009 – 2013 (Studi Kasus : Kota Batu)*, Tersedia di <<http://download.portalgaruda.org>> [Diakses 09 Juni 2016]
- Sutjipto, Hadi, 2014, *Analisis Pemberdayaan Perekonomian Masyarakat*, Jurnal Adminstrasi Negara Vol 3 No.1 2014 hlm.4, Tersedia di <<http://ejournal.unsera.ac.id/wp-content/uploads/2015/07/Jurnal-ANE->

Vol.-3-No.-1.pdf> [Diakses 21 Januari 2016]

www.damri.co.id [Diakses 24 Juni 2016]

Trimurti Christimulia Purnama, 2013, *Peranan Sektor Pariwisata Dalam Perekonomian Bali*, Jurnal Perhotelan dan Pariwisata, Vol.3 No.2, hlm 19-20, Tersedia di <<http://jurnal.triatmajaya.ac.id/index.php/JPNPIV/article/download/53/56>> [09 Juni 2016]

Statistical Report on Visitor Arrivals to Indonesia 2013, 2013, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Jakarta, Tersedia di <<http://www.kemenpar.go.id/userfiles/Arrivals2013.pdf>> [Diakses 20 Mei 2016]

Subdirektorat Layanan dan Promosi Statistik, *Perkembangan Beberapa Indikator Utama Sosial Ekonomi Indonesia, 2014*, Jakarta : Badan Pusat Statistik, Tersedia di <<https://www.bps.go.id/website/pdf/publikasi/Perkembangan-Beberapa-Indikator-Utama-Sosial-ekonomi-Indonesia--November-2014.pdf>> [Diakses 20 Mei 2016]