

IMPLEMENTASI KONEKTIVITAS KERJA SAMA INDONESIA-FILIPINA DALAM BIMP-EAGA

Oleh: Zulhamdi

Email: zulhamdithecancer@gmail.com

Pembimbing: Ahmad Jamaan

Email: ahmad.jamaan@lecturer.unri.ac.id

Daftar Pustaka: 7 Jurnal, 11 Dokumen, 14 Buku, 14 Situs Web.

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28294

Telp/fax. 0761-63277

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk melihat implementasi kerjasama BIMP EAGA antara Indonesia dan Filipina. Kerja sama kedua negara tersebut merupakan kerja sama pertama dalam koridor ekonomi Sulawesi-Sulu. Kerjasama ini memiliki tujuan yang sejalan dengan *ASEAN Development Goals*. BIMP-EAGA didirikan pada tahun 1994 oleh empat negara sebagai strategi bersama untuk anggota pembangunan sosial-ekonomi daerah-daerah yang kurang berkembang dan secara geografis termasuk daerah terpencil.

Penelitian ini secara teoritis dibangun dengan menggunakan perspektif liberalisme, dan didukung oleh teori regionalisme baru. Data penelian kualitatif menggunakan data sekunder dari buku-buku, jurnal, surat kabar, majalah dan laporan resmi pemerintah.

Kesimpulan dari kerja sama Indonesia-Filipina dalam BIMP-EAGA adalah implementasi dibidang konektivitas transportasi. Kerja sama ini hanya berjalan beberapa minggu saja, kendalanya yaitu tidak ada diversifikasi barang antar dua negara yang diangkut melalui konektivitas transportasi ini.

Kata kunci: BIMP-EAGA, area pertumbuhan, kerjasama subregional, konektivitas

INDONESIA-PHILIPPINES REGIONAL COOPERATION IMPLEMENTATION IN BIMP-EAGA

By: Zulhamdi

Email: zulhamdithecancer@gmail.com

Supervisor: Ahmad Jamaan

Email: ahmad.jamaan@lecturer.unri.ac.id

Bibliography: 7 Journals, 11 Other Documents, 14 Books, 14 Websites.

Department of International Relation

Faculty of Social and Politic Sciences

Riau University

Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28294

Telp/fax. 0761-63277

Abstract

This study aims to see the implementation of the BIMP EAGA collaboration between Indonesia and the Philippines. The cooperation between the two countries is the first cooperation in the Sulawesi-Sulu economic corridor. This collaboration has objectives that are in line with the ASEAN Development Goals. Brunei Darussalam-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) was established in 1994 by four countries as a joint strategy for members of the socio-economic development of less developed and geographically remote areas of the countries.

This reseach adopted a liberalism perspective that supported by the new regionalism theory. Secondary data from books, journals, magazines, news, and official documents and reports were utilized to describe the phenomenon.

The conclusion from Indonesian-Philippines cooperation in BIMP-EAGA is implementation in the field of transportation. With only a few weeks to go, the obstacle is that there is no divesification of goods between two countries transported by the interconnectivity.

Keywords: BIMP-EAGA, connectivity, growth area, sub-regional cooperation

Pendahuluan

Organisasi regional dan sub-regional umumnya terdiri dari negara-negara yang berdekatan satu sama lain dengan pengalaman politik, sosial, ekonomi, budaya, dan sejarah yang serupa. Oleh karena itu, forum dalam beberapa organisasi regional dan sub-regional dapat menjadi tempat yang lebih tepat untuk membahas manfaat kemakmuran nasional dan regional yang berhasil. Organisasi sub-regional terdiri dari keanggotaan yang lebih kecil dan lebih homogen lebih luas daripada organisasi di seluruh wilayah, dan mampu menyetujui dan mempromosikan ratifikasi perjanjian, kesepakatan, dan protokol. Organisasi sub-regional memiliki keuntungan karena dapat menyesuaikan upaya mereka dengan keinginan dan kebutuhan kelompok negara yang lebih terbatas yang memiliki tujuan, kekuatan, dan kelemahan yang serupa. Organ koordinasi dalam organisasi sub-regional telah memainkan peran penting dalam membantu melaksanakan perjanjian, kesepakatan, dan protokol yang telah disepakati.¹

BIMP-EAGA merupakan kerja sama sub-regional yang dibentuk pada 24 Maret 1994 atas prakarsa Presiden Filipina, Fidel Ramos, lalu disambut baik oleh Indonesia, Brunei, dan Malaysia. Kerja sama sub-regional ini pada awalnya dibentuk untuk memberikan kesempatan pada wilayah Filipina bagian selatan yang kurang berkembang agar dapat memajukan ekonominya. Kerja sama di

wilayah perbatasan negara-negara anggota BIMP-EAGA diharapkan dapat memperkecil kesenjangan, baik antara wilayah perbatasan dengan wilayah lain yang ada di dalam negeri, maupun kesenjangan antara sub-regional BIMP-EAGA dengan negara-negara ASEAN lainnya yang berada di wilayah barat. Kesenjangan ini seringkali berkaitan dengan adanya suatu bentuk perbedaan yang nyata dan mudah dilihat dalam segi keuangan masyarakat. Kesenjangan ekonomi sosial yang hadir di masyarakat ini bisa dilihat dengan mudah dari adanya peluang serta manfaat yang tidak sama dalam posisi sosial yang berbeda di dalam masyarakat. Selain itu, kesenjangan sosial ini juga bisa dilihat dari adanya ketidaksetaraan pada barang atau jasa, kekayaan, imbalan, hukum, kesempatan yang diperoleh pada setiap orang. BIMP-EAGA merupakan peluang yang baik dalam melaksanakan pembangunan konektivitas ASEAN yang didukung oleh kerja sama sub-regional.²

BIMP-EAGA merupakan kerja sama yang memperhatikan aspek kawasan yang sifatnya bertumbuh (*growth area*). *Growth area* adalah wilayah geografis atau ekonomi di mana ada potensi pertumbuhan yang nyata. Dalam hal ini, kawasan yang belum atau tidak adanya pembangunan yang merata, namun memiliki karakteristik yang memenuhi untuk di eksploitasi, merupakan kawasan yang bertumbuh. Kawasan ini umumnya berada di daerah perbatasan. Hal inilah yang mendorong lahirnya BIMP-EAGA bersamaan dengan koridor ekonominya.

¹ The role of regional and sub-regional organizations in implementing UN Security Council Resolution 1540: a preliminary assessment of the African continent. Diakses di http://www.vertic.org/media/assets/nim_docs/bacground%20articles/UNIDIR%20Scheinman%201540%20pdf2-act341.pdf pada 20 Maret 2021

² ADB. Regional Cooperation and Integration (RCI). Diakses di <https://www.adb.org/what-we-do/themes/regional-cooperation/overview> pada 20 maret 2021

Dalam konteks sub-regional di ASEAN bagian timur yang didominasi kepulauan, konektivitas maritim di ASEAN dapat mendorong arus transportasi dan perdagangan barang ataupun jasa dengan lebih efektif dan efisien. Jumlah barang yang dimobilisasi menjadi lebih banyak dengan biaya yang lebih hemat jika dibanding dengan pengiriman barang menggunakan jalur darat. Hal ini diharapkan dapat memicu perkembangan ekonomi yang lebih aktif dan menguntungkan bagi negara-negara ASEAN. Namun, pembangunan konektivitas di ASEAN masih menghadapi beberapa masalah. Pada aspek konektivitas fisik, tantangannya adalah infrastruktur maritim yang tidak mencukupi, kondisi jalan yang rusak, jaringan jalan darat yang tidak lengkap, jaringan rel kereta api yang terputus, fasilitas penerbangan yang kurang memadai, kesenjangan kemajuan teknologi digital yang lebar, dan permintaan energi yang terus bertambah. Pada aspek konektivitas kelembagaan, masih terdapat sejumlah hambatan dalam pergerakan lintas batas untuk kendaraan, barang, jasa, dan tenaga kerja terlatih. Adapun pada aspek konektivitas antarmasyarakat, perlu ada peningkatan interaksi sosial dan budaya di antara masyarakat negara-negara anggota.

Dalam konteks Indonesia, konektivitas maritim juga memiliki signifikansi yang strategis. Letak geografis Indonesia yang berada di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik menempatkan negara ini pada posisi strategis di tengah jalur pelayaran dan perdagangan dunia. Hal ini tentu menjadi keuntungan tersendiri bagi Indonesia dalam mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia. Selain didukung oleh posisi yang strategis, Indonesia juga

memiliki sumber daya alam dan kekayaan laut yang tersimpan di dalam lautan. Pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dibutuhkan tidak hanya untuk menghubungkan wilayah pesisir dengan daratan, tetapi juga untuk mengurangi kesenjangan yang cukup besar antara pengembangan wilayah Indonesia bagian barat dengan Indonesia bagian timur.

Pemanfaatan sumber daya kemaritiman di wilayah bagian barat relatif lebih berkembang dibandingkan dengan bagian timur. Hal ini karena aktivitas ekonomi yang melalui jalur pelayaran di wilayah barat Indonesia cenderung lebih ramai dan wilayah ini berbatasan dengan negara-negara Asia Tenggara lain yang ekonominya relatif maju, seperti Singapura dan Malaysia. Permasalahan ketimpangan pembangunan dan pengelolaan sumber daya kelautan di wilayah Indonesia ini harus dapat diselesaikan apabila Indonesia ingin menjadi poros kekuatan maritim dan pusat kegiatan ekonomi di tingkat regional maupun global. Untuk memperoleh gambaran yang lebih mendalam mengenai prospek pembangunan konektivitas maritim di wilayah barat dan timur Indonesia, penting untuk melihat kerja sama yang sudah terjalin antara Indonesia dengan Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina dalam kerangka kerja sama BIMP-EAGA.

BIMP-EAGA merupakan kerjasama regional yang dapat dilakukan berdasarkan kedekatan geografis yang diatur dalam koridor ekonomi. Dalam koridor ekonomi Sulawesi-Sulu, Indonesia harus memanfaatkan kesempatan konektivitas dengan kerangka kerjasama BIMP-EAGA untuk bekerja sama dengan Filipina. Kerja sama ini nantinya akan menempatkan wilayah

perbatasan sebagai kawasan strategis melalui konektivitas. Berdasarkan pemaparan rumusan masalah diatas, tulisan ini akan membahas tentang bagaimana implementasi kerja sama sub kawasan Indonesia-Filipina dalam BIMP-EAGA.

Tulisan ini menggunakan sudut pandang liberalisme, dan teori regionalisme baru. Dalam perspektif liberalisme, penelitian ini melihat dari sudut pandang Indonesia yang merupakan negara besar dan memulai suatu institusi kerja sama antar negara di bidang perdagangan internasional. Argumen inti liberalisme adalah bahwa perhatian utama terhadap *power* merupakan ancaman mendasar bagi kebebasan individu dan harus ditahan penggunaannya. Cara utama untuk menahan *power* adalah lembaga atau institusi baik di tingkat domestik maupun internasional. Di tingkat internasional, lembaga dan organisasi membatasi kekuasaan negara dengan mendorong kerja sama dan menyediakan semacam sanksi kepada negara yang melanggar perjanjian internasional. Lembaga ekonomi sangat efektif dalam membina kerja sama karena manfaat substansial yang dapat diperoleh dari saling ketergantungan ekonomi. Liberalise juga menjelaskan batasan tentang penggunaan *power* dengan membentuk pemahaman tentang jenis perilaku yang sesuai dalam struktur internasional. Dalam era hubungan internasional yang semakin kontemporer, liberalisme bukan lagi dianggap sebagai perspektif yang 'utopis', namun seiring waktu sudah mengalami perkembangan dan penyesuaian.

Liberalisme klasik berargumen

bahwa lembaga internasional akan mengurangi ketidakpastian dan meningkatkan rasa saling percaya di antara negara, sehingga mengurangi *security dilemma* dan secara aktif mempromosikan kerja sama internasional dan perdamaian dunia. Para pemikir liberal dalam hubungan internasional menunjukkan fokus pada dimensi etika politik luar negeri, berdasarkan asumsi bahwa gagasan, serta kepentingan material, pada akhirnya menentukan perilaku negara.³

Liberalisme didasarkan pada argumen moral bahwa memastikan hak individu atas kehidupan, kebebasan, dan properti adalah tujuan paling akhir sebuah pemerintahan negara. Konsekuensinya, kaum liberal menekankan kesejahteraan individu sebagai blok fundamental dari sistem politik yang adil. Sistem politik yang dicirikan oleh kekuasaan yang tidak terkendali, seperti monarki atau kediktatoran, tidak dapat melindungi kehidupan dan kebebasan rakyatnya. Oleh karena itu, perhatian utama liberalisme adalah membangun institusi yang melindungi kebebasan individu dengan membatasi dan mengecek kekuasaan politik. Meskipun ini adalah masalah politik dalam negeri, hubungan internasional juga penting bagi kaum liberal karena aktivitas negara di luar negeri dapat memiliki pengaruh yang kuat terhadap kebebasan di dalam negeri. Kaum liberal sangat terganggu oleh kebijakan luar negeri yang bersifat militeristik. Perhatian utama adalah

³ Jeffrey W. Meiser, 2018. *Introducing Liberalism in International Relations Theory*. Diakses di <https://www.e-ir.info/2018/02/18/introducing-liberalism-in-international-relations-theory/> pada 15 April 2021

bahwa perang menuntut negara untuk membangun kekuatan militer. Kekuatan ini dapat digunakan untuk melawan negara lain, tetapi juga dapat digunakan untuk menindas warganya sendiri. Karena alasan ini, sistem politik yang berakar pada liberalisme seringkali membatasi kekuatan militer dengan cara seperti memastikan kendali sipil atas militer.

Selain menggunakan perspektif liberalisme tulisan ini juga menggunakan teori regionalisme baru. Regionalisme baru dipahami sebagai fenomena yang heterogen, komprehensif, multidimensi, yang terjadi di beberapa sektor, dan didorong oleh berbagai aktor negara dan non-negara, baik di dalam maupun di luar tatanan kelembagaan formal regional. Regionalisme baru memerlukan pendekatan analisis interdisipliner untuk memasukkan aspek politik, sosial dan budaya⁴. Regionalisme dianalisis sebagai pembangunan sebuah lembaga antar negara di tingkat regional, antar-regional dan trans-regional.⁵

Istilah regionalisme baru banyak digunakan dalam perdebatan. Untuk memahami lebih lanjut tentang apa yang 'baru' dalam regionalisme baru ini, kita dapat membedakan antara berbagai perbedaan dan makna yang sebagian tumpang tindih dan sebagian saling bersaing. Untuk memulai, banyak *scholars* dan pembuat kebijakan merujuk pada regionalisme baru sebagai gelombang atau era regionalisme saat ini. Namun, interaksi lintas nasional /

komunitas dan saling ketergantungan telah ada jauh sebelumnya.⁶

Globalisasi adalah pendorong eksternal utama untuk regionalisme. Mengatasi eksternalitas negatif, seperti pengalihan perdagangan dan investasi, memberikan alasan lain untuk terlibat dalam pembangunan lembaga regional. Pendekatan ekonomi politik dan teori kerjasama internasional liberal memberikan penjelasan tentang bagaimana globalisasi diterjemahkan ke dalam regionalisme. Negara-negara ini mengambil kepentingan ekonomi dan sosial sebagai titik awal. Kepentingan ini disalurkan melalui proses politik domestik agregasi kepentingan dan representasi kepentingan. Negara adalah penguasa organisasi regional dan akses penjaga gerbang ke proses pengambilan keputusan internasional.

Menurut Hettne, ada dua gelombang utama regionalisme, yang sering disebut sebagai regionalisme lama dan baru. Gelombang pertama berakar pada pengalaman menghancurkan nasionalisme antar-perang dan Perang Dunia II. Hal itu muncul di Eropa Barat pada akhir 1940-an dan, meskipun diekspor ke beberapa wilayah lain di Selatan, itu mati pada akhir 1960-an dan awal 1970-an. Gelombang kedua mulai muncul pada pertengahan 1980-an, dimulai di Eropa Barat dan secara bertahap berubah menjadi fenomena yang lebih luas.⁷ Terdapat kontinuitas dan kesamaan antara regionalisme lama dan baru. Misalnya, banyak proyek daerah dan organisasi daerah yang dimulai pada era kedaerahan lama dan kemudian hanya diperbarui atau diresmikan kembali

⁴ Alexander Tim Zajontz, 2013. *Regionalism in theory and practice: The transformative potential of civil society in Southern Africa*. Stellenbosch University, hlm. 36

⁵ Ibid borzel 4

⁶ Fredrik Söderbaum, 2003. *Introduction: Theories of New Regionalism*, hlm. 3

⁷ Ibid Alexander 36

(terkadang dengan nama baru dan terkadang dengan beberapa anggota yang berbeda) pada tahun 1980-an dan 1990-an.⁸

Fitur terpenting dari regionalisme baru adalah jangkauannya di seluruh dunia, meluas ke lebih banyak wilayah, dengan hubungan eksternal yang lebih besar. Lebih jauh, dibandingkan dengan regionalisme lama di tahun 1960-an, regionalisme saat ini tidak hanya muncul di seluruh dunia, tetapi sering mengambil bentuk yang berbeda di berbagai belahan dunia. Sementara regionalisme lama umumnya spesifik berkenaan dengan tujuan dan konten, dan (sering) memiliki fokus sempit pada pengaturan perdagangan preferensial dan aliansi keamanan, jumlah, ruang lingkup, dan keragaman regionalisme baru telah tumbuh secara signifikan selama dekade terakhir. Singkatnya, regionalisme baru bersifat global dan pluralistik dibandingkan dengan regionalisme lama yang bersifat Eurosentris dan sempit.⁹

Regionalisme baru memiliki asumsi bahwa regionalisme tidak berarti sebagai sebuah organisasi formal, tetapi hanya proses yang dibuat oleh proses pergeseran global yang bersifat dinamis, terbuka untuk beradaptasi dan multidimensional. Regionalisme lama berfokus pada integrasi dan kooperasi regional saja, namun regionalisme baru mempelajari lebih dalam mengenai konsep dari regionalisme dan regionalisasi tersebut. Selain itu, regionalisme baru menunjukkan adanya hubungan yang dapat dilakukan oleh *state*

actor dengan *non-state actor* termasuk individu yang dapat memberikan pengaruh signifikan dalam konstruksinya, hal tersebut berbeda halnya dengan regionalisme lama yang hanya dipengaruhi oleh hegemonitas negara *super power* saja.¹⁰ Dalam hal ini, Indonesia dan Filipina bekerja sama melalui kerangka BIMP-EAGA, tidak hanya mengandalkan negara sebagai aktor sentral dalam proses implementasinya, namun juga peran dari pemerintah daerah maupun sektor swasta dan masyarakat yang ada di sekitar kawasan atau region kerja sama.

Hasil dan Pembahasan

Berbagai program yang dicanangkan BIMP-EAGA di Indonesia dirancang dapat membawa dampak positif dan signifikan bagi perkembangan ekonomi provinsi-provinsi yang dilibatkan. Untuk dapat mengevaluasi hal tersebut, observasi dilakukan di koridor ekonomi Borneo Barat (West Borneo economic corridor) yang melintasi wilayah Kalimantan Barat, koridor ekonomi Borneo Timur (*East Borneo Economic Corridor*) di Kalimantan Utara, dan koridor ekonomi Sulu-Sulawesi (*Greater Sulu-Sulawesi Economic Corridor*) di Sulawesi Utara.

Koridor ekonomi Borneo Barat memiliki panjang sekitar 1.500 kilometer dan melintasi wilayah tiga negara anggota, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Brunei Darussalam. Untuk bagian

⁸ Ibid Fredrik Söderbaum 4

⁹ Mittelman, J.H. (2000). *The Globalization Syndrome: Transformation and Resistance*. (Core Textbook ed.). Princeton: Princeton University Press. Hlm. 113

¹⁰ Regionalisme Lama dan Regionalisme Baru: Sebuah Transformasi, http://wirasena-maheshafisip15.web.unair.ac.id/artikel_detail-165915-SOH213%20Dinamika%20Hubungan%20Internasional%20Kawasan-Regionalisme%20Lama%20dan%20Regionalisme%20Baru:%20Sebuah%20Transformasi.html (diakses pada 1 Juli 2021).

Indonesia, koridor ini berada di provinsi Kalimantan Barat, membentang 235 kilometer dari kota Pontianak hingga kecamatan Entikong. Koridor ini menghubungkan Pontianak dengan pusat komersial Kuching di Sarawak Malaysia, Bandar Seri Begawan di Brunei Darussalam, serta Labuan dan kota Kinabalu di Malaysia.¹¹

Sedangkan untuk Koridor Ekonomi Sulu Sulawesi, koridor ini menjadi koridor maritim terbesar di BIMP-EAGA yang meliputi wilayah di sekitar Laut Sulu dan Laut Sulawesi. Koridor ini meliputi Sabah di Malaysia, Palawan dan Mindanao di Filipina, serta Sulawesi Utara di Indonesia. Koridor ini sebenarnya sudah sejak dahulu menjadi jalur lintas niaga, jauh sebelum BIMP-EAGA terbentuk, bahkan sebelum negara Indonesia dan Filipina berdiri. Jalur ini telah digunakan oleh pelaut Portugis dan Spanyol untuk mencari rempah-rempah di Maluku.

Koridor ekonomi muncul sebagai salah satu alat utama untuk pengembangan sub-regional BIMP-EAGA. Koridor Ekonomi Kalimantan Barat dan Koridor Besar Sulu-Sulawesi secara resmi dimasukkan ke dalam strategi BIMP-EAGA di bawah agenda *Implementation Blueprint* (2012-2016). Menurut *Implementation Blueprint* ini, koridor BIMP-EAGA membentuk dasar untuk proyek infrastruktur prioritas yang bertujuan untuk mengaktifkan dan mempercepat kegiatan lintas batas, mempromosikan akses ke pasar, mengurangi biaya perdagangan dan transportasi, dan memfasilitasi

¹¹ Montague Lord dan Pawat Tangtrongita, 2016. "BIMP-EAGA Investment Opportunities in Corridor Value Chains," *MPRA Paper*, no. 76457 (November 2016): hlm. 7-8

pertumbuhan antara titik produksi, ekspor atau konsumsi yang berdekatan. Sebagai instrumen ekonomi, koridor tersebut bertujuan untuk mendorong pergerakan lintas batas yang efisien dari faktor-faktor produksi dan merangsang perdagangan, investasi, pariwisata, dan kegiatan ekonomi lainnya. Keberhasilan kedua koridor tersebut bergantung pada kemampuannya untuk menarik investasi, yang pada gilirannya bergantung pada pembentukan infrastruktur dan kebijakan fasilitasi yang tepat. Artinya, pada tahap awal pembangunan, pembuat kebijakan perlu berkonsentrasi pada pembangunan konektivitas pada tahap pertama dalam pembangunan koridor ekonomi.¹²

Kebijakan konektivitas, khususnya di laut, mempunyai arti penting bagi Indonesia. Selain menciptakan rute baru untuk pelayaran dan perdagangan, konektivitas dapat membantu mengembangkan potensi ekonomi daerah dan meningkatkan pariwisata serta investasi daerah. Dalam perkembangannya, terdapat beberapa kemajuan yang dihasilkan dari *BIMP-EAGA's Implementation Blueprint on Priority Infra-structure Projects* (PIPs), khususnya dalam konektivitas darat, laut, dan udara. Kemajuan ini difokuskan pada dua koridor ekonomi dan persiapan agenda pasca-2016 untuk mengakselerasi konektivitas melalui proyek prioritas dan untuk mendukung konektivitas di cakupan lebih luas, yakni dalam *ASEAN Economic Community* (AEC).¹³

¹² Ibid 8

¹³ The Diplomat, 2017. *ASEAN Subregional Cooperation in the Spotlight With BIMP-EAGA Meeting: The initiative continues to muddle along despite lingering challenges*. Diakses di <https://thediplomat.com/2017/12/asean-subregional-cooperation-in-the-spotlight-with-bimp-eaga-meeting/> pada 28 Maret 2021

Infrastruktur di Koridor Ekonomi Borneo Barat, khususnya di bidang transportasi, bisa dikatakan cukup baik, di mana investasi dan perdagangan lintas-batas juga telah berjalan. Sementara itu, Koridor Ekonomi Greater Sulu-Sulawesi yang merupakan koridor maritim masih bergantung pada konektivitas melalui layanan pengiriman dari pelabuhan ke pelabuhan (*port-to-port shipping services*). Pelabuhan Mindanao sendiri cukup besar dan efisien, sementara pelabuhan Sulawesi Utara telah diperluas untuk mengakomodasi pembangunan dan pertumbuhan industri dari kawasan ekonomi khusus di provinsi tersebut. Pelabuhan laut di Mindanao, misalnya pelabuhan Davao berperan sebagai pintu gerbang menuju selatan Filipina. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan laut terbesar kedua di Filipina, setelah pelabuhan Manila, sekaligus pelabuhan dengan kinerja terbaik di Mindanao. Pelabuhan ini didominasi oleh kargo kontainer, ekspor bahan mentah, kargo *bulk*, kargo umum, dan fasilitas penumpang.

Dari sisi konektivitas fisik, jalan darat yang menjadi bagian koridor ekonomi ini adalah jalur Manado-Bitung di provinsi Sulawesi Utara. Kondisi jalan yang dekat dengan Manado berada dalam kondisi baik, dan sedang diperlebar. Ada pula proyek jalan tol Manado-Bitung yang sedang dikerjakan pada tahun 2017. Namun, di ruas tengah hingga mendekati kota Bitung, beberapa segmen jalan dalam kondisi rusak, bahkan terdapat jembatan yang putus saat itu. Akibatnya, kendaraan harus memutar ke jalan alternatif yang lebih sempit. Padahal, jalur ini sangat strategis untuk distribusi barang dari Manado-Bitung dan sebaliknya. Proyek pelebaran jalan dan pembangunan

jalan tol ini diharapkan dapat mengatasi hambatan tersebut.¹⁴

Untuk transportasi udara, tidak ada rute penerbangan komersial langsung dari Manado ke wilayah Mindanao-Palawan di Filipina maupun Sabah di Malaysia per Juli 2017. Dahulu pernah ada rute Manado-Davao yang dilayani Sriwijaya Air, tetapi ditutup beberapa tahun lalu karena rendahnya tingkat okupansi penumpang. Transportasi udara yang ada justru dari Manado ke beberapa kota di Tiongkok yang dilayani Lion Air. Akibatnya, warga Manado yang akan pergi ke Davao harus memutar ke Jakarta dan Manila terlebih dahulu. Untuk transportasi laut, jalur transportasi lintas batas untuk penumpang antara Sulawesi Utara dan Mindanao masih belum ada. Kapal-kapal perintis yang melayani bagian utara provinsi ini hanya sampai di pulau-pulau perbatasan, seperti Miangas dan Marore. Warga perbatasan yang akan menyeberang ke pulau Balut atau Sarangani dan Kota General Santos di Filipina Selatan biasanya menggunakan perahu (*pumpboat*) pribadi berukuran kecil di bawah 1 Gross Ton (GT) dengan waktu tempuh sekitar dua jam.¹⁵

Sebagai salah satu komitmen untuk membangun konektivitas maritim yang telah lama mati di koridor GSSEC, Pemerintah Indonesia bekerja sama dengan Filipina dalam meluncurkan pelayaran logistik perdana kapal *roll on-*

¹⁴ Bappenas, *Penyusunan Konsep Rancangan RPJMN 2015-2019: Pembangunan Berkelanjutan*. Diakses di

https://www.bappenas.go.id/files/6514/6225/7153/Buku_I_RPJMN_SDALH.pdf pada 3 April 2021

¹⁵ Sandy Nur Ikfal, 2014. *Ketahanan Nasional Masyarakat Pulau-Pulau Kecil Terluar: Catatan Pendahuluan*. Lipi Press, hlm. 3

roll off (roro) rute Davao-Bitung pada 30 April 2017.¹⁶

Kapal ro-ro ini ditujukan untuk transportasi barang, yang pada saat peluncuran kapal tersebut membawa muatan tepung terigu. Kapal yang digunakan adalah kapal *super shuttle* ro-ro 12 dengan kapasitas 500 TEUs dan dioperasikan oleh Asian Marine Transport Corporation yang berbasis di Kota Cebu. Pelayaran kapal kargo ini merupakan inisiatif untuk menghubungkan Kota Davao dengan General Santos di Selatan Mindanao serta Kota Bitung di Sulawesi Utara, Indonesia. Kapal ro-ro ini dimaksudkan untuk mengurangi waktu sekaligus biaya. Idealnya, kapal ro-ro datang setiap 2-3 minggu sekali ke Bitung. Perjalanan dengan rute yang biasa dilakukan melalui udara dan darat Manila-Jakarta menuju Pasar Bitung yang memakan waktu tiga hingga lima minggu. Dengan kapal ro-ro ini, lama pelayaran hanya memakan waktu 36 jam atau satu setengah hari perjalanan.

Hal ini juga sesuai dengan program prioritas nasional Presiden RI, Joko Widodo, untuk menjadikan Pelabuhan Bitung sebagai hub internasional. Rute baru kapal ro-ro antara Bitung-Davao sangat kompetitif karena jarak dan waktu tempuh yang lebih singkat (1-2 hari), sehingga dapat mengurangi biaya transportasi dan logistik. Rute baru ini juga diharapkan dapat meningkatkan kerja sama perdagangan antara Indonesia dan Filipina.¹⁷ Kebijakan ini juga sejalan dengan program nasional untuk membangun sektor kelautan dan

kemaritiman Indonesia dengan tujuan mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Kapal kargo ro-ro Bitung-Davao ini merupakan usaha konektivitas laut terbesar di wilayah BIMP-EAGA. Peluncuran kapal ro-ro bisa dikatakan sebagai proyek ambisius para pendiri BIMP-EAGA untuk menghubungkan setiap wilayah dalam kerja sama sub-regional tersebut. Namun, dalam realisasinya, kapal ro-ro yang idealnya datang 2-3 minggu sekali ke Bitung, belum datang lagi ke Bitung sejak peresmian dan pengoperasian pertama. Terdapat tiga faktor yang menyebabkan mandeknya kapal ro-ro,¹⁸ pertama karena tidak adanya komoditas yang dapat dibawa dari Davao ke Bitung, demikian juga sebaliknya. Sebagai contoh, harga beli komoditas jagung di Filipina lebih tinggi dibandingkan harga beli jagung jika diekspor ke Bitung. Dengan kata lain, belum ada *comparative advantage* yang dibangun dalam perdagangan Davao-Bitung. Tiap-tiap daerah masih memiliki komoditas serupa.

Kedua, hambatan lainnya adalah harga per kontainer yang dianggap masih terlalu mahal bagi pengusaha Indonesia, yakni 700 US\$/TEU. Ketiga, dari segi historis, tidak ada hubungan dagang antara Bitung dengan Davao, yang ada selama ini adalah hubungan dagang Sangihe dan Talaud ke Davao. Oleh karena itu, kapal ro-ro tersebut sebaiknya melakukan transit di Tahuna dan Lirung, bukan di Bitung. Kondisi ini menggambarkan bahwa komoditi ekspor-

¹⁶ Sandy Nur Ikkal, 2014. Membangun Konektivitas Di Perbatasan: Kerja Sama Subregional Indonesia, Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina. Lipi Press, hlm. 68

¹⁷ *ibid*

¹⁸ Badan Litbang Perhubungan. "Pengoperasian Lintas Penyeberangan Bitung (Sulawesi Utara) – Davao Dan Santos City (Filipina) Dalam Mewujudkan Konektivitas Asean". *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 26, Nomor 6, Juni 2014 : 312

impor yang perlu diangkut masih relatif kecil. Kebutuhan frekuensi pelayanan hanya sebanyak satu kali pelayanan perminggu dan 62 kali frekuensi pelayanan per tahun.

Hasil perhitungan atas permintaan barang impor hanya membutuhkan empat kali frekuensi pelayanan dalam satu tahun dan tidak terdapat frekuensi perminggu. Memperhatikan hasil perhitungan kebutuhan trip pelayanan tersebut maka apabila kapal ro-ro lintas Bitung-Davao dan Santos City dioperasikan akan terjadi ketimpangan trip frekuensi pelayanan yaitu kapal kembali dari Davao-Santos City akan kosong sebanyak 48 trip, untuk itu akan membutuhkan insentif atau subsidi sebanyak 48 trip dalam satu tahun, oleh karena itu insentif dan subsidi yang dibutuhkan cukup besar. Jadi belum ada pertimbangan aspek bisnis kecuali kebijakan diambil atas dasar pertimbangan konektivitas, namun belum mempertimbangkan pengembalian investasi.

Tulisan ini juga membahas tentang evaluasi implementasi kerja sama Indonesia-Filipina dalam BIMP-EAGA. Meskipun implementasi kerjasama konektivitas ini mandek, namun terdapat isu keberlanjutan yang menjadi perhatian Sekretariat Nasional BIMP-EAGA Indonesia. Hal yang menjadi pekerjaan rumah adalah memastikan keberlanjutan rute kapal kargo ini dan keberlanjutan kerja sama antar kelompok bisnis di kedua negara. Hal ini penting mengingat dahulu sempat dibuka rute penerbangan Davao-Manado, tetapi akhirnya ditutup karena kurangnya penumpang dan muatan barang. Ada tiga hal yang dapat dilakukan untuk mengatasi mandeknya ro-ro Bitung-

Davao, yaitu insentif, promosi rute, dan *load factor*.¹⁹

Kinerja koridor ekonomi pada umumnya didasarkan pada konsep *value chain*, di mana ukuran keberhasilan ditentukan oleh mata rantai terlemah dalam rantai tersebut. Dalam konteks ini, pencapaian tujuan pembangunan koridor ekonomi BIMP-EAGA dipengaruhi oleh kendala yang ada pada infrastruktur fisik di sepanjang koridor, atau dalam kebijakan lintas batas dan lingkungan regulasi.²⁰ Penghapusan kendala ini biasanya akan membutuhkan inisiatif bilateral, misalnya, di sepanjang area perbatasan untuk memfasilitasi pergerakan barang dan orang.

Pada tanggal 12 Februari 2019 BIMP-EAGA mengadakan pertemuan BIMP-EAGA Strategic Planning Meeting (SPM) ke-11 di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia. Pertemuan SPM ini mempunyai arti strategis bagi kerja sama BIMP-EAGA dalam menyusun program kegiatan ke depan dalam mendukung pencapaian Vision 2025. Terdapat tiga agenda utama yang dibahas selama pertemuan yaitu pertama, tindak lanjut arahan Menteri dalam Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) BIMP-EAGA ke-22; kedua, *review* atau *update* untuk *Rolling Pipeline* 2017-2019; dan ketiga, identifikasi target capaian dan rencana implementasi proyek 2019. Pembahasan ketiga isu ini dibagi ke dalam delapan klaster sesuai dengan sektor strategis yang ada di dalam BIMP EAGA Vision (BEV) 2025. Dari delapan

¹⁹ Ibid 313

²⁰ ADB Institute and CAREC Institute (2013), "Economic Corridor Development: Supply Chain Analysis". *Panel Discussion – Central Asia's Participation in Global Supply Chains: Policy Priorities, Strategic Issues and Areas of Cooperation*.

klaster yang ada, Indonesia menjadi Ketua untuk Klaster Perhubungan dan ICT.²¹

Masing-masing klaster diharapkan dapat menyusun rencana aksi dan tindak lanjut untuk dilaksanakan pada tahun 2019 dan juga yang masuk dalam *Rolling Pipeline of Projects* (RPop) 2020-2022. Usulan proyek-proyek baru dari masing-masing klaster diharapkan segera disusun dan diajukan kepada *Project Appraisal Committee* (PAC) untuk dilakukan penilaian dan persetujuan sebelum diimplementasikan. Dalam pertemuan ini, turut dibahas isu konektivitas yang menjadi isu penting dalam kerja sama BIMP-EAGA dalam mendukung pencapaian visi BEV 2025. Dalam rangkaian pertemuan BIMP-EAGA SPM ke-11, telah dilakukan beberapa pertemuan bilateral khusus membahas mengenai konektivitas yaitu RoRo Bitung-Davao.²²

Berkenaan dengan hal tersebut, pada tanggal 14 Februari 2019 dalam sela-sela pertemuan SPM dilakukan pertemuan bilateral antara Indonesia dan Filipina khusus membahas mengenai

keberlangsungan ro-ro Bitung-Davao. Hal ini juga sesuai dengan arahan para menteri dalam PTM BIMP-EAGA ke-22 bulan November 2018 di Kuala Belait, Brunei Darussalam. Dalam pertemuan bilateral tersebut, Indonesia menyampaikan *update* terkait dengan proses untuk masuknya komoditas pisang, bawang merah dan nanas dari Filipina.

Badan Karantina Pertanian telah mengeluarkan Surat *Pest Free Area* (PFA) yang menyatakan bahwa buah pisang dan bawang merah dari Filipina (Davao) sudah bebas hama penyakit. Berdasarkan surat PFA tersebut nantinya akan ditindaklanjuti untuk penerbitan surat rekomendasi produk impor dan persetujuan impor sebelum dilakukan impor melalui Bitung. Namun demikian, pihak Filipina harus mencabut *Special Safeguard* (SSG) produk kopi instan Indonesia yang masuk ke Filipina apabila produk pisang dan bawang merah sudah bisa masuk melalui Bitung. Salah satu perusahaan kapal yang mengoperasikan kapal jenis Reefer dengan kapasitas 100-120 TEUS siap melakukan pelayaran untuk rute Bitung-Davao. Terkait dengan hal ini disepakati untuk menghidupkan kembali *Joint Task Force* yang sudah ada guna membahas keberlanjutan rute Bitung-Davao.²³

²¹ Kerja Sama Ekonomi Sub Regional 2019. *BIMP-EAGA Strategic Planning Meeting (SPM): Menuju Momentum 25 Tahun Kerja Sama BIMP-EAGA*. Diakses di <http://subregional.ekon.go.id/2019-bimp-eaga-strategic-planning-meeting-spm-menuju-momentum-25-tahun-kerja-sama-bimp-eaga/#:~:text=Pertemuan%20BIMP%20EAGA%20Strategic%20Planning,Kota%20Kinabalu%20%20Sabah%20%20Malaysia.&text=PAC%20akan%20melaksanakan%20pertemuan%20secara,23%20di%20bulan%20September%202019>. Pada 4 April 2021

²² Kerja Sama Ekonomi Sub Regional 2019. *Konektivitas: RoRo Bitung-Davao akan kembali beraktivitas di tahun 2019*. Diakses di <http://subregional.ekon.go.id/konektivitas-roro-bitung-davao-akan-kembali-beraktivitas-di-tahun-2019/9>. Pada 4 April 2021

²³ *ibid*

Kesimpulan

Salah satu kerjasama sub regional dalam kerangka BIMP-EAGA adalah kerjasama Indonesia dengan Filipina. Bentuk kerjasama kedua negara ini adalah di bidang konektivitas. Kerjasama kedua negara ini melalui Koridor Ekonomi Sulawesi-Sulu, dan merupakan pusat konektivitas maritim. Bentuk kerjasamanya adalah dengan pengoperasian kapal ro-ro lintas Bitung-Davao dan Santos City pada 30 April 2017. Namun, pengoperasian kapal ini tergolong sangat singkat dan mengalami kemandekan.

Pada dasarnya belum waktunya untuk dilaksanakan pengoperasian kapal ro-ro lintas Bitung-Davao karena permintaan masih rendah dan mengenai harmonisasi peraturan perundangan juga belum dilaksanakan seperti ketentuan kepabeanan, ketentuan ekspor impor dan ketentuan standar kapal yang akan dioperasikan dari masing-masing negara. Kebijakan rencana pengoperasian kapal kargo ro-ro lintas Bitung-Davao dan Santos City perlu dipertimbangkan kembali karena kondisi fasilitas masih perlu di kembangkan untuk dapat mendukung pengoperasian kapal dengan ukuran yang lebih besar. Komoditi yang perlu diangkut belum terlalu besar, dan insentif atau subsidi yang dibutuhkan sangat besar bagi kedua negara. Perlu mengharmoniskan peraturan perundang-undangan kedua negara yang berkaitan dengan kepabeanan, pemberlakuan barang ekspor-impor, standar kapal yang akan dioperasikan dan undang-undang pelayaran.

Daftar Pustaka Jurnal

- Alexander Whyte, "Neorealism and neoliberal institutionalism: born of the same approach?," *Semantic Scholar*, no. 2155, *New Delhi* (June 2012):19-86.
- Andrew Moravcsik, dkk, "Liberalism and International Relations Theory", *International Organization* 51, 4, *Autumn* (1997) : 513–53
- Armida S. Alisjahbana. *Arah Kebijakan dan Strategi Percepatan Pengembangan Kawasan Timur Indonesia*. Makalah Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Agustus 2014
- Badan Litbang Perhubungan. "Pengoperasian Lintas Penyeberangan Bitung (Sulawesi Utara) – Davao Dan Santos City (Filipina) Dalam Mewujudkan Konektivitas Asean". *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 26, Nomor 6. Juni 2014.
- Daniel Deudney and G. John Ikenberry. Realism, Liberalism and the Iraq War. *The International Institute for Strategic Studies*. Vol. 59 no. 4.
- Montague Lord dan Pawat Tangtrongita, 2016. "BIMP-EAGA Investment Opportunities in Corridor Value Chains," *MPRA Paper*, no. 76457 (November 2016).

Dokumen Lainnya

- BIMP-EAGA VISION 2025. *Executive Summary*
- BIMP-EAGA Action Plan (2006-2010)
- BIMP-EAGA VISION 2025. *Making the Vision a Reality*
- Bulletin Kawasan Edisi 2008. Menangkap Peluang Perdagangan dan Investasi melalui Forum Kerjasama Ekonomi Sub Regional. *Forum Kerjasama Ekonomi Sub Regional (KESR) dalam Mendorong Pengembangan Ekonomi Kawasan Ditinjau dari Perspektif Kebijakan dan Implementasi*.
- E.D. Heripoerwanto, 2004. *Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu: Harapan Dan Kenyataan*. Makalah Pribadi Falsafah Sains (PPS 702) Sekolah Pasca Sarjana / S3 - PSL Institut Pertanian.
- Edi Yusuf. *Pelaksanaan Kerjasama Ekonomi Sub Regional dalam Perspektif Mendorong Pengembangan Kawasan di Indonesia*. Edisi Nomor 22 Tahun 2008.
- Menangkap Peluang Perdagangan dan Investasi melalui Forum Kerjasama Ekonomi Sub Regional. "Forum Kerjasama Ekonomi Sub Regional (KESR) dalam Mendorong Pengembangan Ekonomi Kawasan Ditinjau dari Perspektif Kebijakan dan Implementasi". *Edisi Nomor 22 Tahun 2008 Bulletin Kawasan*.
- Presiden Republik Indonesia, "Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011–2025," 2001.
- Presiden Republik Indonesia, "Lampiran I Keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 2017 tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar," 2017.
- Pedoman Teknis Penyusunan Rencana Aksi Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Tpb)/ Sustainable Development Goals (SDGs). Kedepuitan Bidang Kemaritiman Dan Sumber Daya Alam, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) 2020.
- ADB Institute and CAREC Institute, "Economic Corridor Development: Supply Chain Analysis". *Panel Discussion – Central Asia's Participation in Global Supply Chains: Policy Priorities, Strategic Issues and Areas of Cooperation*, (2013).
- Asian Development Bank. "Prioritizing Strategic Directions for BIMP-EAGA." *Final Report ADB TA*, no. 6059 (Mei 2004).

Buku

- Alexander Tim Zajontz, 2013. *Regionalism in theory and practice: The transformative potential of civil society in Southern Africa*. Stellenbosch University.
- Burchill, S, 2005. *Theories of International Relations. Third Edition*. New york: Palgrave Macmillan.
- Catherine Marshall dan Gretchen B Rossman, 1994. *Designing Qualitative Research 2nd*

- Edition. *California: Sage Publication.*
- Edwin van de Haar, 2009. *Classical Liberalism and International Relations Theory.* Palgrave Macmillan.
- Fredrik Söderbaum, 2003. *Introduction: Theories of New Regionalism.*
- Jackson, R., & Sorensen, G. (2013). *Pengantar Studi Hubungan Internasional.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Mas'ood, M. (2013). *Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi.* Jakarta: LP3ES.
- Perwita, A. A., & Yanyan, M. (2005). *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional.* Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Mittelman, J.H. (2000). *The Globalization Syndrome: Transformation and Resistance.* (Core Textbook ed.). Princeton: Princeton University Press.
- Winarno, Budi. (2014). *Dinamika Isu-Isu Global.* Yogyakarta: CAPS.
- Tanja A. Börzel. (2016). *Theories of Cooperation, Integration and Governance.*
- Sandy Nur Ikfal, 2014. *Ketahanan Nasional Masyarakat Pulau-Pulau Kecil Terluar: Catatan Pendahuluan.* Lipi Press.
- Sandy Nur Ikfal, 2014. *Membangun Konektivitas Di Perbatasan: Kerja Sama Subregional Indonesia, Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina.* Lipi Press.
- Website**
- ADB. Regional Cooperation and Integration (RCI). Diakses di <https://www.adb.org/what-we-do/themes/regional-cooperation/overview> pada 20 maret 2021.
- Asian Development Bank, 2019. *BIMP-EAGA: Turning remote, isolated areas into economic engines.* Diakses di <https://www.adb.org/news/features/bimp-eaga-turning-remote-isolated-areas-economic-engines> pada 26 maret 2021.
- BIMP-EAGA. What is BIMP-EAGA?. Diakses di <https://bimp-eaga.asia/about-bimp-eaga/what-bimp-eaga> pada 26 maret 2021.
- Jeffrey W. Meiser, 2018. *Introducing Liberalism in International Relations Theory.* Diakses di <https://www.e-ir.info/2018/02/18/introducing-liberalism-in-international-relations-theory/> pada 15 April 2021.
- Meeting the Challenges in an Era of Globalization by Strengthening Regional Development Cooperation. *Regional Cooperation In Trade.* Diakses di <https://www.unescap.org/sites/default/files/ch3.pdf> pada 15 April 2021.