

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

ASEAN merupakan organisasi kawasan atau regional yang didirikan dengan tujuan untuk mensejahterakan dan memajukan negara-negara di Asia Tenggara. Salah satu upaya untuk mensejahterakan negara-negara anggotanya adalah dengan menciptakan agenda *ASEAN Connectivity* atau konektivitas ASEAN. Melalui rencana induk konektivitas ASEAN (*Master Plan on ASEAN Connectivity*), konektivitas ASEAN ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, menyetarakan pertumbuhan ekonomi, dan meningkatkan daya saing ASEAN pada lingkup global. Salah satu aspek yang penting untuk mendukung konektivitas ASEAN adalah dengan memajukan konektivitas transportasi. Konektivitas transportasi dibutuhkan untuk mencapai kegiatan transportasi regional yang terintegrasi, efisien, dan berdaya saing global.

Adapun beberapa hambatan yang masih menghambat terciptanya konektivitas ASEAN dalam bidang transportasi yaitu tingginya biaya transportasi logistik, terdapat kesenjangan sektor transportasi di antara anggota ASEAN, peraturan transportasi yang tidak efisien dan selaras, dan belum terealisasinya perjanjian fasilitasi transportasi di beberapa negara anggota. Oleh karena itu ASEAN menciptakan perjanjian AFAMT yang mengatur sistem transportasi multimoda.

ASEAN menginginkan sistem transportasi multimoda mulai digunakan oleh seluruh negara anggota karena sistem ini lebih efisien daripada sistem transportasi unimodal/konvensional sehingga dapat menekan tingginya biaya transportasi logistik. Dengan sistem ini dimana pengangkutan barang dilakukan dengan setidaknya memakai dua moda transportasi yang berbeda berdasarkan satu kontrak transportasi multimoda membuat kegiatan pengiriman barang lebih efektif dan efisien. Hal tersebut karena sistem ini dapat mengurangi beban dokumentasi, formalitas, dan juga birokrasi, sehingga waktu yang digunakan juga dapat lebih efisien.

Jika ditinjau dari teori kerjasama regional oleh Dougherty & Pfaltzgraff dan

Mary Farrel, AFAMT merupakan output dari kerjasama negara anggota ASEAN yang bersatu dalam kawasan dan hadir karena kesadaran dari negara-negara pada kawasan tersebut untuk membangun kerjasama. Adapun jika ditinjau dari teori regionalisme Mary Farrel yang menyatakan bahwa regionalisme bukanlah suatu bentuk yang statis melainkan dinamis dalam perkembangan dan terbuka terhadap perubahan, dan adaptasi, disini ASEAN dapat dilihat sebagai regional yang dinamis dimana ASEAN berkembang mengamati potensi kerja sama baru dan mencoba untuk melakukan kerjasama baru yaitu pada bidang transportasi multimoda untuk mendukung konektivitas ASEAN pada 2005.

Pada tahun 2005 di Vientiane, Laos pada pertemuan ke-11 *ASEAN Transport Ministers (ATM)* seluruh negara anggota bersama-sama bersatu dan memiliki kesadaran bersama bahwa transportasi multimoda dalam lingkup regional maupun internasional sangat penting untuk menjadi sarana fasilitasi perluasan perdagangan internasional serta dibutuhkannya sistem transportasi multimoda yang ekonomis dan efisien sesuai dengan kebutuhan perdagangan internasional, maka dari itu ASEAN menyepakati perjanjian AFAMT pada kesempatan tersebut yang ditandatangani oleh 10 negara anggota.

Setelah disepakati, hal yang perlu terus dilakukan oleh negara anggota adalah dengan mematuhi perjanjian tersebut, tidak terkecuali Indonesia. Kepatuhan sendiri didefinisikan oleh Ronald B. Mitchell sebagai kesesuaian perilaku negara, institusi, atau aktor internasional lain terhadap sebuah perjanjian. Pada kasus perjanjian AFAMT, perilaku yang diatur ASEAN tertulis pada *regional action plan of AFAMT* pada *implementation framework*-nya. Adapun pada penelitian ini, peneliti menganalisis kepatuhan Indonesia terhadap tiga elemen kunci dari *Regional Action Plan For The Implementation of AFAMT* yaitu ratifikasi, kerangka hukum, dan *capacity building*.

Menurut teori kepatuhan Mitchell Indonesia termasuk tidak mematuhi tiga elemen kunci *Regional Action Plan For The Implementation of AFAMT*. Hal tersebut dikarenakan Indonesia masih memiliki tantangan pada kerangka hukum dan *capacity building*. Adapun menurut teori Mitchell alasan dari tidak patuhnya negara dibagi menjadi tiga yaitu *non compliance as preference*, *non compliance due to incapacity*, dan *non compliance due to inadvertence*. Pada kasus kepatuhan

Indonesia untuk mengimplementasi tiga elemen kunci *Regional Action Plan For The Implementation of AFAMT*, Indonesia termasuk *non compliance due to incapacity*.

Hal ini tersebut dalam pengamatan peneliti yang dilakukan dengan riset maupun berdiskusi langsung dengan pihak Kementerian Perhubungan dan Sekretariat ASEAN, sebenarnya implementasi kegiatan multimoda dianggap menjadi salah satu hal yang penting bagi Indonesia khususnya untuk meningkatkan efektifitas perdagangan dan menaikkan indeks LPI nasional yang saat ini masih tertinggal dan tentunya untuk meningkatkan konektivitas ASEAN. Namun karena masih memiliki keterbatasan, Indonesia masih belum termasuk negara yang telah mematuhi elemen kunci *regional action plan* kerangka hukum, dan *capacity building*.

Adapun terdapat faktor eksternal mengapa perkembangan implementasi *regional action plan* ini belum dapat berjalan dengan baik. Sangat disayangkan sampai akhir tahun 2022, ASEAN Secretariat belum memiliki program maupun pihak yang memonitoring bagaimana perkembangan *regional action plan* secara keseluruhan (Mahmuda, 2022). Hal-hal yang diperhatikan oleh ASEAN Secretariat terkait perkembangan implementasi AFAMT masih bersifat individual. Seperti pada pertemuan tingkat regional, ASEAN Secretariat hanya berfokus pada pembahasan perkembangan kerangka hukum dan *pilot implementation* saja yang merupakan salah satu indikator *regional action plan* sementara indikator-indikator lain masih belum diperhatikan.

*ASEAN Secretariat* sebagai fasilitator sebaiknya dapat dengan lebih melakukan pemantauan, bimbingan, dan pengawalan terhadap seluruh poin-poin yang ada pada *region action plannya* secara keseluruhan, tidak hanya kepada beberapa poin yang terdapat pada perjanjian tersebut. Dengan begitu, proses implementasi dari *regional action plan* ini dapat terdeteksi dengan baik agar dapat dilakukan pengembangan dan evaluasi lebih lanjut. Sesuai dengan teori peran organisasi internasional Clive Archer yaitu sebagai arena atau forum tempat dilakukannya suatu tindakan seperti pertemuan anggota yang dapat diartikan untuk menampilkan sesuatu, pertemuan yang membahas implementasi AFAMT seperti TFWG dan STOM maupun pertemuan lain sebaiknya lebih dapat dimanfaatkan

untuk membahas *region action plannya* secara keseluruhan, secara maksimal. Negara-negara anggota maupun *ASEAN Secretariat* sendiri harus lebih dapat memanfaatkan peran organisasi internasional sebagai arena lebih baik lagi sehingga implementasi kegiatan multimoda kawasan bisa lebih baik dan dapat mendukung konektivitas ASEAN.

## 6.2 Saran

- Saran Praktis

Dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa untuk mengatasi hambatan dan meningkatkan konektivitas kawasan pada bidang transportasi diperlukan komitmen negara anggota untuk mematuhi perilaku yang sudah disepakati di tingkat ASEAN. Untuk itu penting bagi negara anggota untuk segera memperbarui status implementasi kerangka kerja, tidak terkecuali Indonesia.

Diharapkan Indonesia untuk segera dapat menyelesaikan proses amandemen kebijakan dan implementasi *pilot project* nya dengan Thailand, Vietnam, dan Singapura dengan melibatkan banyak pihak terkait agar Indonesia dapat memperoleh manfaat dari kerjasama ini. Diharapkan pula kepada seluruh negara anggota ASEAN untuk bekerjasama dalam menjalankan penerapan perjanjian AFAMT ini dengan segera meratifikasi dan mengimplementasi karena sampai saat ini belum seluruh negara anggota telah mengimplementasikannya. Adapun untuk instansi Sekretariat ASEAN diharapkan untuk membentuk program monitoring dan evaluasi *regional action plan of AFAMT* secara keseluruhan agar tiap-tiap indikator implementasinya dapat terdeteksi dengan baik dan rinci.

- Saran Teoritis

Implementasi AFAMT merupakan rencana kerja yang masih aktif dan akan terus berjalan dalam beberapa tahun kedepan. Penulis telah menganalisis implementasi ini menggunakan kacamata kerjasama regional, konsep multimoda, dan teori kepatuhan. Penulis menyarankan bagi akademisi atau peneliti lain untuk melanjutkan penelitian setelah

periode 2019-2022 maupun dengan menggunakan perspektif lain agar dapat melengkapi maupun mengisi kekosongan yang ada pada penelitian ini.