

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Konektivitas dipandang sebagai instrumen kunci untuk mewujudkan visi misi BIMP-EAGA dalam mempercepat perkembangan ekonomi di wilayah perbatasan yang kurang berkembang. Salah satu proyek kerja sama konektivitas transportasi laut BIMP-EAGA adalah implementasi rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung. Rute pelayaran ini difokuskan sebagai rute perdagangan lalu lintas kargo antara Bitung (Sulawesi Utara dan sekitarnya), Davao, dan General Santos (Mindanao dan sekitarnya). Proyek rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung ini berdasar pada *MoU on Establishing and Promoting Efficient and Integrated Sea Linkages* dan merupakan turunan dari *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC). Rute pelayaran ini juga merupakan salah satu pilihan dari hasil Studi Kelayakan Pembentukan Jaringan Pelayaran Ro-Ro ASEAN dan Pelayaran Laut Pendek yang dilakukan oleh Japan International Cooperation Agency (JICA) pada tahun 2013.

Peluncuran pelayaran perdana kapal Ro-Ro Davao/GenSan-Bitung dilaksanakan di Kudos Port, Filipina pada 30 April 2017 dan diresmikan secara langsung oleh Presiden Joko Widodo dan Presiden Duterte. Namun, setelah pelayaran perdana tersebut, belum ada lagi kapal yang melayari rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung. Hingga pada tahun 2019 merupakan babak baru dari pengoperasian rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung. Indonesia dan Filipina sepakat untuk mempertahankan rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung dengan tidak membatasi jenis dan layanan kapal yang akan digunakan (tidak harus kapal Ro-Ro).

Ekstensifikasi rute pelayaran oleh perusahaan operator asal Filipina dilakukan sebagai upaya keberlanjutan/mempertahankan implementasi rute pelayaran, namun hal tersebut tidak berjalan dengan baik. Terdapat tiga faktor penentu keberhasilan implementasi rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung. Pertama, terkait komoditas muatan kapal yang sudah ada namun masih minim

karena kalah saing dengan pelayaran tradisional yang membawa komoditas itu sendiri. Kedua, terkait ketersediaan kapal atau jasa pelayaran telah tersedia yaitu Reefer Express Line. Ketiga, tarif angkutan dari jasa operator yang dianggap tinggi bahkan tidak dapat diturunkan menjadikan para pelaku usaha tidak berminat menggunakan rute pelayaran tersebut. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa implementasi rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung masih sulit untuk dilakukan dan mengalami kegagalan dua kali karena pada akhirnya layanan komersial ini sepi peminat (kurangnya permintaan atas layanan rute pelayaran). Tantangan ini juga digambarkan sebagai tantangan kerja sama subregional dalam membentuk suatu pasar baru di wilayah yang dikategorikan sebagai wilayah pinggiran (*periphery*).

Dalam menghadapi kompleksnya tantangan Indonesia dan Filipina turut melakukan berbagai upaya untuk mempertahankan keberlanjutan rute pelayaran yang sejalan dengan komitmen pemerintah keduanya. Pertama, revitalisasi rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung yang diwujudkan dalam bentuk ekstensifikasi rute pelayaran. Kedua, pemerintah Indonesia dan Filipina turut mengakselerasi pengembangan infrastruktur pendukung yaitu Pelabuhan Bitung, KEK Bitung, Jalan tol Manado-Bitung, Pelabuhan Davao, dan Pelabuhan General Santos. Ketiga, pencocokan bisnis antara pelaku usaha Indonesia dan Filipina yang difasilitasi pemerintah masing-masing negara melalui pertemuan untuk mencapai kesepakatan dagang, termasuk misi perdagangan yang dilakukan KJRI Davao agar memenuhi permintaan layanan rute pelayaran.

Namun, upaya tersebut belum menghasilkan upaya yang konkrit. Hal ini berkaitan dengan faktor kondusif keberhasilan kerja sama subregional. Pertama, dalam kasus ini Indonesia dan Filipina belum memiliki ketergantungan secara ekonomi khususnya soal perdagangan yang mana keduanya dapat melakukan perdagangan tanpa melalui rute pelayaran ini. Oleh karena itu, penting untuk membangun suatu ketergantungan agar menciptakan keberhasilan implementasi rute pelayaran yang menguntungkan kedua belah pihak. Kedua, peran sektor swasta sebagai motor penggerak ekonomi global sangat penting namun masih kurang dalam memperoleh kesepakatan dagang (bagi pelaku usaha kedua negara) dan memfasilitasi rute pelayaran (bagi operator pelayaran). Kondisi tersebut

menjelaskan adanya interdependensi kompleks yang mewarnai tantangan dalam mempertahankan konektivitas rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung.

Ketiga, adanya ikatan sejarah, budaya, dan perdagangan di antara masyarakat masing-masing wilayah negara anggota (aktivitas barter dan kunjungan keluarga antara masyarakat Sulawesi Utara dan Mindanao). Keempat, pemerintah Indonesia-Filipina memiliki persamaan kepercayaan, kepentingan, dan tujuan yang kuat untuk mendorong pertumbuhan dalam negeri. Hal ini ditunjukkan dari komitmen kedua negara dalam mempertahankan rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung . Dapat dikatakan bahwa, faktor kondusif keberhasilan kerja sama subregional ketiga dan keempat terpenuhi. Sementara, faktor pertama (belum adanya ketergantungan ekonomi) dan faktor kedua (peran sektor swasta) belum terpenuhi. Oleh karena itu, implementasi kerja sama belum berjalan dengan baik karena tidak terpenuhinya faktor kondusif secara keseluruhan.

Faktor kondusif yang belum terpenuhi dapat diidentifikasi sebagai tantangan eksternal karena menyangkut permintaan pasar (peran sektor swasta/pelaku usaha dan ketergantungan ekonomi yang belum terbangun antara kedua wilayah melalui rute perdagangan tersebut). Sementara, kurangnya koordinasi dan lemahnya komunikasi antara pemerintah dan pelaku usaha kedua negara dapat diidentifikasi sebagai tantangan internal karena menyangkut mekanisme dan struktur kelembagaan BIMP-EAGA. Pada akhirnya kedua tantangan ini memperlambat BIMP-EAGA maupun secara khusus Indonesia-Filipina dalam upaya mengimplementasikan keberlanjutan rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung.

Layanan rute pelayaran komersial ini belum dapat menggandeng perdagangan di kedua wilayah karena belum memenuhi target pasar. Kondisi ini terjadi karena kurangnya perencanaan matang dengan analisis komoditas, tarif angkutan, dan permintaan pasar (*market review*) yang seharusnya dipersiapkan seiring rencana dibukanya implementasi rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung. Oleh karena itulah proyek kerja sama ini berakhir pada pengajuan Indonesia dan Filipina untuk melakukan studi lanjutan yang lebih komprehensif dengan analisis kelayakan dan permintaan pasar (*market review*) rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung ke Asian Development Bank selaku *Regional Development Advisor*.

Namun, keberlanjutan implementasi rute pelayaran ini masih menjadi proyek prioritas sektor konektivitas laut BIMP-EAGA sebagaimana dokumen BEV 2025. Potensi perdagangan di wilayah Sulawesi Utara dan Mindanao dinilai harus terus dikembangkan dan dimanfaatkan melalui fasilitasi rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung untuk mengatasi kesenjangan ekonomi di kedua wilayah. Apabila suatu proyek kerja sama tidak dilanjutkan tentunya akan menjadi suatu hal yang kurang baik mengingat visi, misi, dan tujuan akhir dari BIMP-EAGA adalah memacu pertumbuhan dan pembangunan ekonomi di wilayah perbatasan dengan strategi utama meningkatkan konektivitas transportasi.

Jika dilihat dari pandangan ekonomi politik global, upaya mempertahankan rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung dapat juga dimaknai sebagai upaya dalam mewujudkan kepentingan politik yaitu Poros Maritim Dunia/Poros Maritim Global yang menjadi cita-cita kedua negara. Kondisi geografis Indonesia-Filipina yang berbatasan di Sulawesi Utara dan Mindanao merupakan suatu kesempatan yang dimanfaatkan untuk meningkatkan konektivitas laut termasuk kualitas infrastruktur dan keamanan maritim masing-masing wilayah kedua negara yang menjadi elemen penting dalam mewujudkan Poros Maritim Global. Selain itu, Indonesia-Filipina juga berkepentingan dalam membangun wilayahnya masing-masing (Sulawesi Utara dan Mindanao) yang masih dikategorikan sebagai wilayah tertinggal. Oleh karena itu, hal ini mencerminkan perkembangan disiplin ilmu hubungan internasional yaitu adanya kepentingan politik yang mempengaruhi dan mengatur suatu kerangka kerja sama subregional yang dibalut dengan mengataskan “peningkatan ekonomi”.

6.2 Saran

6.2.1 Saran Praktis

Asian Development Bank (ADB) selaku *regional advisor* BIMP-EAGA perlu mengakselerasi pelaksanaan studi lanjutan yang lebih komprehensif mengenai analisis kelayakan dan permintaan pasar (*market review*) atas proyek rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung. Pemerintah Indonesia-Filipina juga harus melakukan sosialisasi secara menyeluruh pada tingkat pusat, daerah, dan para pelaku usaha secara konkrit untuk menarik permintaan layanan. Pencocokan

bisnis (*business matching*) yang berkelanjutan harus digalakkan dengan melibatkan para pelaku usaha di luar Sulawesi Utara dan Mindanao agar komoditas bisa beragam. Partisipasi BEBC sebagai perwakilan dari sektor swasta perlu ditingkatkan untuk mendukung promosi perdagangan demi memaksimalkan pemanfaatan konektivitas transportasi BIMP-EAGA. Diperlukan pula alternatif layanan pelayaran terjangkau bagi para pengusaha daerah baik di Bitung, Sulawesi Utara dan Davao/General Santos, Mindanao mengingat perekonomian di daerahnya yang masih tergolong rendah. Selanjutnya, alternatif dan penataan ulang yang lebih matang dapat dilakukan Pemerintah Indonesia- Filipina agar rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung dapat berkelanjutan dan menguntungkan.

6.2.2 Saran Teoritis

Penelitian ini memperlihatkan bahwa kerja sama subregional yang sejatinya bertujuan untuk membangun ekonomi wilayah perbatasan melalui salah satu proyek konektivitas laut ternyata belum dapat berjalan dengan baik, karena menghadapi tantangan kompleks. Upaya mempertahankan proyek konektivitas rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung justru terlihat dominan didasari oleh kepentingan politik yang dibalut dengan mengataskan “ekonomi”. Hal ini turut menjadi pertanyaan atas efektifitas kerja sama subregional BIMP-EAGA dalam kajian hubungan internasional di Asia Tenggara yang dapat menjadi pembahasan dalam penelitian selanjutnya. Penulis menyadari adanya kekurangan dan keterbatasan dalam penelitian ini baik dari perolehan data, analisis, atau teori yang digunakan. Mengingat belum adanya upaya konkrit dari Pemerintah Indonesia-Filipina dalam mewujudkan suatu pelayaran baru dan belum dilakukannya studi lanjutan terkait kelayakan dan *market review* atas proyek rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung, penulis merekomendasikan adanya pembahasan lanjutan yang lebih spesifik dan *update* mengenai hal tersebut dengan analisis yang lebih kritis setelah jangka waktu penelitian ini. Pembahasan tersebut diperlukan agar terlihat jelas komitmen Indonesia-Filipina sekaligus keberhasilan BIMP-EAGA dalam mewujudkan konektivitas laut yang mampu berkontribusi dalam pertumbuhan ekonomi subkawasan.