

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Dalam perkembangannya, hubungan internasional telah mengalami perubahan dari masa ke masa hal tersebut terlihat dari semakin berkembangnya isu-isu hubungan internasional yang tidak hanya membahas pertahanan dan keamanan saja melainkan juga isu ekonomi yang utamanya isu perdagangan baik itu kerjasama perdagangan yang terjadi antar negara yang berada dalam satu kawasan maupun yang berbeda kawasan. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu isu sentral bagi suatu negara yang sedang membangun seperti Indonesia. Singer mengungkapkan bahwa infrastruktur merupakan investasi yang tidak secara langsung bersifat produktif, namun berfungsi sebagai media untuk mempercepat proses pembangunan (Singer, 1951).

Secara umum, infrastruktur suatu wilayah didefinisikan sebagai suatu sistem fasilitas yang dapat didanai oleh pemerintah atau swasta dan menyediakan pelayanan esensial bagi pemenuhan standar kehidupan yang layak secara berkelanjutan. Infrastruktur memainkan peranan yang penting bagi pembangunan wilayah, pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, pengurangan kesenjangan pembangunan, serta peningkatan daya saing ekonomi nasional. Dalam konteks nasional, tantangan pembangunan infrastruktur di Indonesia sangat besar, mengingat Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau, jumlah penduduk saat ini lebih dari 265 juta jiwa, serta pertumbuhan populasi dan ekonomi relatif tinggi, sehingga kebutuhan pembangunan infrastruktur ke depan akan terus meningkat.

Di samping itu, perbedaan permasalahan pembangunan di tiap wilayah dilihat dari segi geografi, geologi, iklim tropis, ekonomi-sosial-budaya, karakteristik lahan-lingkungan, dan risiko bencana alam harus dapat diatasi dengan baik karena kinerja infrastruktur nasional sangat terkait dengan daya saing ekonomi nasional serta pemerataan pembangunan. Adanya tantangan global seperti dampak

lingkungan, pemanasan global, perubahan iklim, keterbatasan energi, dan sebagainya juga perlu menjadi perhatian dalam pengembangan sistem infrastruktur yang berkelanjutan. Maka dalam hal ini diperlukan kerjasama secara bilateral maupun multilateral agar terwujudnya pembangunan secara merata. Hubungan kerjasama antar negara sangat dibutuhkan di era globalisasi seperti yang sedang terjadi sekarang ini, terutama bagi negara-negara yang sedang berkembang karena dengan bekerjasama negara-negara tersebut dapat mempercepat proses pembangunannya. Pada hakikatnya, tidak ada satupun negara yang dapat berdiri sendiri tanpa kerjasama dengan negara lain.

Menurut Holsti, kerjasama dapat terjadi dalam konteks yang berbeda. Kebanyakan transaksi dan interaksi kerjasama terjadi secara langsung di antara dua negara yang menghadapi masalah atau hal tertentu yang mengandung kepentingan bersama (Azhary, 1988). Salah satu kerjasama yang terjadi dalam lingkup Association of South East Asian Nation (ASEAN) adalah IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle). IMT-GT merupakan kerjasama sub-regional yang dibentuk pada tahun 1993 oleh Pemerintah Indonesia, Malaysia, dan Thailand untuk memenuhi kebutuhan bersama antara Indonesia, Malaysia, Thailand dan diharapkan kerjasama pertumbuhan tersebut akan mempercepat arus perdagangan, investasi, pariwisata dan jasa serta membuka peluang pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya manusia secara optimal. Hal ini sesuai dengan konsep segitiga pertumbuhan sendiri yang merupakan kerjasama pertumbuhan tiga negara atau lebih yang memiliki kedekatan geografis yang terdapat perbedaan dalam sumber daya alam, sumber daya manusia, teknologi, modal, manajemen dan sebagainya (Wiranta, 1996).

Kerjasama Ekonomi Sub Regional (KESR) merupakan salah satu alat dan wadah yang potensial guna merubah lingkungan ekonomi regional dan global saat ini untuk merubah perspektif perkembangan daerah-daerah tertentu yang relatif tertinggal. Sementara perdagangan dalam wilayah regional suatu negara tetap sebagai suatu sasaran, dan memanfaatkan kedekatan geografisnya untuk memperluas perdagangan internasional dan dimulai dengan negara tetangga

terdekat. Sebenarnya, kerjasama ekonomi sub-regional dalam lingkup ASEAN lebih dulu telah dibangun sejak disepakatinya kerjasama SIJORI (Singapore-Johor-Riau) pada awal tahun 1990 yang lalu. Kerjasama SIJORI tersebut dalam perjalanannya telah mengalami perkembangan yang sangat pesat, sehingga selanjutnya diperluas cakupan lokasi dan program kerjasamanya dalam wilayah Sumatera dalam bentuk kerjasama ekonomi sub-regional Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle (IMT-GT) (Suprayoga, 1997).

Sejak pembentukannya, IMT-GT telah berkembang dalam lingkup geografis dan kegiatannya mencakup lebih dari 70 juta orang. Saat ini wilayah yang masuk dalam kawasan IMT-GT terdiri dari 14 Provinsi di Thailand selatan, 8 negara bagian Semenanjung Malaysia, dan 10 Provinsi Sumatera di Indonesia (Indonesia-Malaysia-Thailand Segitiga Pertumbuhan, n.d.). Sejak didirikan, IMT-GT telah menyepakati banyak program yang memperlihatkan implementasi dan perubahan yang baik dari tahun ketahun meskipun masih terbilang masif. Kerjasama ini akan sangat menguntungkan ketiga negara tersebut karena kawasan ini memiliki potensi yang besar dalam bidang ekonomi, dengan tanah yang luas, tenaga kerja dan sumber daya alam yang melimpah, serta pasar yang cukup luas, yaitu sekitar 70 juta. Pada KTT IMT-GT ke-5 di Hanoi, Vietnam, tanggal 28 Oktober 2010, para pemimpin IMT-GT mengadopsi *Joint Statement of the 5th IMT-GT Summit* yang antara lain berisi mengenai: perkembangan proyek-proyek IMT GT terutama yang berkaitan dengan perwujudan sub-regional *connectivity* dalam mendukung ASEAN *Connectivity*. Pada KTT ke-2 IMT-GT di Cebu, Filipina, 12 Januari 2007 telah menyepakati untuk mengembangkan IMT-GT *Connectivity Corridor* agar menjadi pusat kegiatan ekonomi yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di sub-kawasan (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle, 2017).

Implementasi konsep IMT-GT *Connectivity Corridor* di 5 (lima) koridor ekonomi yang dipandang paling potensial dan telah memiliki *traffic* yang relatif tinggi dan perlu ditingkatkan yaitu: (i) koridor ekonomi Songkhla-Penang-Medan, (ii) koridor ekonomi Selat Malaka, (iii) koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-

Dumai-Palembang, (iv) koridor ekonomi Melaka-Dumai dan (v) koridor ekonomi Ranong-Phuket-Aceh (Indonesia-Malaysia-Thailand Segitiga Pertumbuhan, n.d.). Selain itu, para pemimpin IMT-GT juga memandang perlu penguatan *maritime transport links* dan perdagangan melalui Selat Malaka. Dalam hal ini telah terdapat 13 (tiga belas) pelabuhan yang tergabung dalam *Joint Business Councils (JBCs) IMT-GT Coastal Network*. IMT-GT telah menetapkan *IMT-GT Baseline Priority Projects Connectivity (PCPs)* dalam rangka meningkatkan konektivitas di wilayah IMT-GT. Proyek dalam kerangka PCPs diantaranya adalah *Sumatera Ports Development Project, Melaka-Dumai Economic Corridor Multimodal Transport Project, Melaka-Pekanbaru Power Interconnection, dan Development of Aceh Highway Facilities*. Pada KTT ke-5 di Hanoi, Oktober 2010, para pemimpin IMT-GT menyatakan bahwa PCPs dapat menjadi landasan utama bagi *ASEAN Master Plan on Connectivity (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle, 2017)*

IMT-GT adalah bagian dari rencana yang lebih luas untuk merealisasikan *ASEAN Community* pada tahun 2020 dengan mempercepat pertumbuhan ekonomi yang didorong sektor swasta dan memfasilitasi pengembangan sub-wilayah secara keseluruhan (Mingjiang & Guan, 2011, hal. 80). Dalam kerjasama IMT-GT telah disepakati beberapa sektor yang menjadi fokus utama, kerjasama ini meliputi sektor-sektor: a) Agrikultur, Agrobisnis, dan Lingkungan, b) Infrastruktur dan Transportasi, c) Pariwisata, d) Pengembangan Sumber Daya Manusia, e) Perdagangan dan Investasi, f) Jasa dan Produk Halal. Kerjasama IMT-GT di bidang infrastruktur dan transportasi merupakan forum kerjasama terkait dengan infrastruktur jalan dan transportasi darat, laut, udara dan perkeretaapian. *ASEAN Ro-Ro Shipping Network and Short Sea Shipping* termasuk ke dalam *Priority Connectivity Project (PCP)* yang akan mengintegrasikan sistem transportasi kawasan ASEAN yang salah satu proyeknya adalah pelayaran kapal *roll on-roll off* lintas penyebrangan rute Dumai-Melaka.

Proyek ini dimaksudkan untuk mempermudah arus barang dan jasa di kedua negara. Pasalnya selama ini banyak hambatan akibat minimnya infrastruktur berupa angkutan laut untuk menghubungkan kedua negara. Kemudian apabila proyek Ro-

Ro Dumai-Malaka terwujud, diklaim akan dapat meningkatkan perekonomian di wilayah perbatasan. Namun dalam implementasi sebuah kerjasama antar negara tidaklah selalu berjalan sesuai harapan, menurut Emrizal Pakis selaku Bappeda Provinsi Riau, selama ini yang menjadi hambatan dalam proyek tersebut karena pihak pemerintah Malaka belum bisa memastikan dimana pelabuhan itu akan dibangun sehingga proyek ini menjadi terbengkalai selama beberapa tahun. Sementara pihak Indonesia sudah sejak lama membangun pelabuhan di Dumai dan sementara ini hanya dipergunakan untuk jalur domestik saja sembari menunggu kepastian dari pihak Malaka. Sehubungan dengan hal tersebut, pihak Malaysia menunda implementasi proyek Ro-Ro disebabkan pihak Malaysia menganggap proyek ini memberikan keuntungan yang kecil untuk pihak mereka. Mereka khawatir jika keuntungan yang diterima tidak sebesar investasi yang diberikan (Renita, 2017).

## **I.2 Rumusan Masalah**

Kerjasama antara Indonesia dan Malaysia dalam proyek kerjasama IMT-GT yaitu proyek *roll on-roll off* rute Dumai-Malaka yang akan mengintegrasikan sistem transportasi di kawasan ASEAN sulit untuk di implementasikan dikarenakan pemerintah Malaka tidak segera memberikan respon terhadap proyek tersebut yang menyebabkan proyek ini menjadi terbengkalai selama beberapa tahun dan selama itu pula Indonesia telah melakukan upaya agar proyek ini dapat direalisasikan. Berdasarkan hal tersebut maka penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini, yaitu **“Bagaimana diplomasi Indonesia terhadap Malaysia dalam mengimplementasikan proyek kerjasama IMT-GT pada Proyek Ro-Ro Dumai-Malaka Periode 2012-2017?”**

### **I.3 Tujuan Penelitian**

Adapun penelitian ini bertujuan untuk:

- a. Untuk menjelaskan faktor-faktor yang melatarbelakangi sulitnya mengimplementasikan proyek kerjasama IMT-GT Periode 2012-2017 Studi Kasus: Proyek Ro-Ro Dumai-Malaka
- b. Untuk menganalisa diplomasi Indonesia terhadap Malaysia dalam mengimplementasikan proyek kerjasama IMT-GT Periode 2012-2017 Studi Kasus: Proyek Ro-Ro Dumai-Malaka

### **I.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini, antara lain:

- a. Secara akademis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi program studi Hubungan Internasional khususnya studi diplomasi terkait diplomasi yang dilakukan oleh Indonesia terhadap Malaysia dalam merealisasikan proyek ro-ro Dumai-Malaka
- b. Secara praktis, penelitian ini diharapkan mampu menjadi contoh dari kerjasama sub-regional dalam berbagai sektor yang dilakukan oleh Pemerintah agar implementasinya dapat berjalan dengan lebih baik

### **I.5 Sistematika Penulisan**

Guna memberikan pemahaman mengenai isi penelitian maka di dalam sistematika penulisan ini penulis membagi laporan menjadi empat bab dengan sub bab-sub bab yang saling berkaitan satu sama lain. Bab-bab tersebut meliputi :

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini merupakan bagian pembuka yang berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, serta sistematika penulisan.

## BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi literatur review, kerangka pemikiran, alur pemikiran serta asumsi.

## BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisi jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisa data serta waktu dan lokasi penelitian.

## BAB IV : KERJASAMA IMT-GT DALAM PROYEK RO-RO DUMAI – MALAKA

Bab ini berisi mengenai konsep kerjasama IMT-GT, program kerjasama di sektor transportasi yakni proyek Ro-Ro Dumai-Malaka dan hambatan yang di alami dalam mengimplementasikan proyek tersebut.

## BAB V : UPAYA INDONESIA DALAM MENGIMPLEMENTASIKAN PROYEK RO-RO DUMAI – MALAKA

Bab ini berisi kepentingan nasional Indonesia dalam proyek Ro-Ro Dumai - Malaka, diplomasi Indonesia terhadap Malaysia, serta hambatan diplomasi Indonesia dalam mengimplementasikan proyek tersebut.

## BAB VI : PENUTUP

Bab ini berisi mengenai kesimpulan dan saran dari keseluruhan isi penelitian.