

BAB VI

PENUTUP

VI.1 Kesimpulan

Seiring dengan terbentuknya ASEAN *Community* pada 2015, salah satu langkah yang dilakukan menuju arah itu adalah dengan rencana induk konektivitas ASEAN. Konektivitas ASEAN merupakan konsep strategis pembangunan dan pengembangan kawasan yang dimunculkan pertama kali dalam ASEAN *Summit* ke-15 tahun 2009 di Thailand. Ada tiga rencana induk di dalamnya yakni, konektivitas infrastruktur (fisik), konektivitas institusi, dan konektivitas masyarakat.

Konektivitas infrastruktur di antaranya meliputi bidang transportasi, teknologi informasi dan komunikasi, dan energi. Lima proyek bidang transportasi, setidaknya akan menjadi prioritas yakni, jaringan pelabuhan kapal “*roll on roll off*” (Ro-Ro), jaringan jalan raya ASEAN dan jalur kereta api. IMT-GT berperan dalam mendukung penguatan infrastruktur transportasi dan energi di kawasan. Program pembangunan lima koridor ekonomi prioritas dalam IMT-GT juga turut mendukung upaya untuk menciptakan ASEAN yang lebih terintegrasi secara fisik, baik dari segi daratan maupun konektivitas melalui jalur laut. Sayangnya, pencapaian yang diperoleh IMT-GT dalam mendukung pembangunan konektivitas darat di ASEAN belum diimbangi dengan pencapaian konektivitas dalam bidang maritim. Fokus pengembangan konektivitas maritim internal dan eksternal di kawasan IMT-GT belum memperlihatkan hasil maksimal.

Proyek Ro-Ro Dumai - Malaka sebagai salah satu proyek pendukung konektivitas ASEAN di jalur laut telah dibentuk dari beberapa tahun lalu namun belum juga di implementasikan karena adanya kendala dari pihak Malaysia yang lambat dalam pengembangan proyek ini. Berbagai upaya telah dilakukan Indonesia untuk mencapai proyek tersebut salah satu bentuk upayanya adalah diplomasi. Diplomasi dilakukan pada setiap pertemuan *working group on Infrastructure*,

Transportation and Energy dan diplomasi yang dilakukan Indonesia menggunakan cara negosiasi dan persuasi untuk memperoleh kesepakatan. Dalam melakukan diplomasi, Indonesia mengalami berbagai kendala yaitu ketika Malaysia belum menentukan lokasi pelabuhan yang akan digunakan sebagai sandaran Ro-Ro dan Indonesia merespon dengan menawarkan pelabuhan alternatif jika pelabuhan yang saat ini ada tidak memungkinkan lagi.

Kendala lain adalah ketika Malaysia sudah menyatakan telah menetapkan lokasi pelabuhan yang akan digunakan tetapi Malaysia belum merealisasikan pembangunannya. Malaysia mengatakan bahwa hal itu terjadi karena pihaknya sedang menunggu kesediaan pihak swasta yang ingin membantu mengembangkan pelabuhan Tanjung Beruas. Disisi lain ada studi yang mengatakan bahwa Ro-Ro Dumai – Malaka memiliki tantangan terkait ekonomis yang mana lautnya kurang menjual dari jumlah penumpang sehingga perusahaan swasta tampaknya kurang tertarik. Mungkin hal tersebut yang menjadi faktor kendala bagi Malaysia mengapa sampai saat ini mereka belum bisa merealisasikan pembangunan pelabuhannya. Sebelumnya telah dilakukan diplomasi di tingkat kepala negara pada pertemuan *leaders summit* untuk membahas proyek ini karena tidak adanya progres dari proyek kerjasama antara Indonesia-Malaysia selama beberapa waktu. Pada pertemuan tersebut akhirnya Malaysia menyatakan bahwa pihaknya akan menindaklanjuti proyek ini dan diharapkan akan selesai tahun 2018.

Upaya diplomasi yang dilakukan Indonesia selama beberapa tahun ini membuahkan hasil karena pada pertemuan *working group* tahun 2017, Malaysia menyatakan bahwa pihaknya telah melakukan perjanjian dengan pihak swasta untuk mengembangkan pelabuhan Tanjung Beruas dan diharapkan akan selesai tahun 2018. Selain itu, bentuk keseriusan pihak Malaysia dalam proyek kerjasama ini adalah pihaknya sedang mempersiapkan *draft* MoU kepada Pemprov Riau dan dalam waktu dekat akan menyerahkan kontrak kerjasama.

VI.2 Saran

Adapun saran-saran yang dapat penulis berikan dengan melihat kondisi yang dipaparkan diatas adalah :

1. Perlunya Malaysia untuk menjaga komitmennya dalam melakukan suatu kerjasama agar tidak terjadi hal serupa yakni terhambatnya implementasi proyek kerjasama. Hal tersebut tentu akan berdampak kepada negara mitra karena tidak bisa menjalankan proyek tersebut secara maksimal. Baiknya Malaysia harus tetap melaksanakan tanggung jawabnya terlepas dari untung atau rugi yang diperoleh dalam suatu kerjasama.
2. Malaysia juga harus menginformasikan secara detail kepada Indonesia dan *stakeholder* terkait mengapa pihaknya lambat dalam mengembangkan proyek tersebut agar diperoleh kesepakatan terbaik baik kedua negara.
3. Penulis menyarankan untuk pembaca jika proyek kerjasama ini belum juga di implementasikan di tahun 2019 sebagaimana yang telah disepakati, sebaiknya kasus ini lebih dibahas secara rinci di kemudian hari agar terlihat jelas alur diplomasi yang dilakukan Indonesia.