

## REALISASI KERJA SAMA BIMP - EAGA DALAM BIDANG TRANSPORTASI DI WILAYAH ASEAN TIMUR

Nur Asiah<sup>1</sup>  
Nim. 1102045074

### *Abstract*

*BIMP-EAGA is a sub-regional economic cooperation initiative established to promote socio-economic development in less developed and remote areas of its member states and narrow development gap within interregional and regional country. The Research results show that the realization of BIMP-EAGA cooperation in the connectivity program in the fields of air, land and sea transportation is not fully realized and only exists in several regions in BIMP-EAGA member countries. through the BIMP-EAGA framework Roadmap To Development 2006-2010, the realization of the connectivity program in the field of land transportation has been established that connects the city of Pontianak - Kuching - Bandar Seri Begawan - Kota Kinabalu which is along the western Borneo island in 2008. Then the framework This is followed by the 2012-2016 BIMP-EAGA Implementation Blueprint, where improvements in airport infrastructure facilities, roads, ports and other facilities continue to be encouraged. Until the end of the Implementation Blueprint in 2016, the realization of transportation connectivity has linked 5 air routes that connect 8 cities in the BIMP-EAGA region, namely Pontianak, Tarakan, Bitung in Indonesia; Kuching, Tawau and Kota Kinabalu in Malaysia; Bandar Seri Begawan in Brunei Darussalam and the City of Davao in the Philippines. As well as in the field of sea transportation, a passenger ferry route has been realized which connects the city of Zamboanga, Philippines with Sandakan in Malaysia.*

**Keywords:** *Realization, Transportation, BIMP-EAGA, East ASEAN*

### **Pendahuluan**

*Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-PhilippinesEast ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) merupakan inisiatif kerja sama ekonomi sub regional sebagai strategi bersama untuk meningkatkan pembangunan sosial dan ekonomi di wilayah yang kurang berkembang, terpinggirkan dan terpinggirkan serta untuk mempersempit kesenjangan pembangunan di dalam negara-negara anggota sub regionalnya maupun dengan negara-negara ASEAN lainnya. Kerja sama sub regional BIMP-EAGA resmi dibentuk melalui penandatanganan Agreed Minutes di Davao City, Filipina pada 26 Maret 1994, yang beranggotakan empat negara yang saling berbatasan yaitu Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia dan Filipina. Secara geografis wilayah kerja sama ini berada di wilayah bagian timur ASEAN, dengan fokus area kerja sama mencakup*

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Program S1 Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: ocha.nuriasiah@gmail.com

seluruh wilayah Kesultanan Brunei Darussalam. Di Indonesia meliputi 15 Provinsi di seluruh wilayah pulau Kalimantan, Sulawesi, Maluku dan Papua. Di Malaysia mencakup negara bagian Sabah, Sarawak dan wilayah Federal Labuan. Sedangkan Filipina mencakup Kepulauan Mindano dan provinsi pulau Palawan. Tujuan utama yang ingin dicapai dari kerja sama BIMP-EAGA adalah untuk mempersempit kesenjangan pembangunan dengan mendorong peningkatan perdagangan, investasi dan pariwisata di dalam sub regional. Sedangkan tujuan jangka panjang yang ingin dicapai BIMP-EAGA adalah untuk mengubah ekonomi sub regionalnya dari suatu wilayah yang berdasarkan pada ekstraksi sumber daya menjadi suatu yang berdasarkan pada aktivitas memproses nilai tambah dan kegiatan berbasis non-sumber daya.

Untuk mencapai tujuan-tujuannya dalam pembentukan dan pembangunan sub regional ini, BIMP-EAGA melalui pertemuan *Ministerial Meeting* (MM) ke-9 yang diselenggarakan di Balikpapan pada 25-26 November 2004, memformulasikan BIMP-EAGA *Roadmap To Development 2006-2010*. *Roadmap To Development* ini akan memberikan arahan bagi BIMP-EAGA untuk mengidentifikasi target dan sektor khusus pembangunannya secara luas yang akan memandu pelaksanaan proyek dan kegiatan BIMP-EAGA. Pencapaian terbesar di bawah BIMP-EAGA *Roadmap To Development* adalah penandatanganan tiga *Memorandum of Understanding* (MoU) terkait pengembangan keterhubungan sektor transportasi udara, darat dan laut di tahun 2007. Setelah berakhirnya BIMP-EAGA *Roadmap To Development*, negara-negara anggota BIMP-EAGA kemudian menyiapkan dokumen pengganti melalui *Ministerial Meeting* ke-15 bulan Oktober 2010 BIMP-EAGA kemudian merumuskan BIMP-EAGA *Implementation Blueprint* (IB) yang akan berfokus dalam meningkatkan efektivitas implementasi program untuk memberikan hasil yang konkrit bagi sub regional. Dalam *Implementation Blueprint* ada lima program yang dirancang untuk memberikan fokus lebih dalam untuk mengkonsolidasikan inisiatif sektoral masing-masing, yaitu: 1) Konektivitas; 2) Lumbung Pangan; 3) Pariwisata; 4) Lingkungan Hidup; 5) Sosial budaya dan pendidikan.

Program konektivitas merupakan bagian penting yang dibutuhkan dalam mendorong peningkatan pembangunan di dalam wilayah BIMP-EAGA dan menjadi bagian vital untuk menciptakan kelancaran pergerakan barang maupun orang lintas batas dan mendukung integrasi dengan negara-negara ASEAN lainnya. Untuk mewujudkan konektivitas, pembangunan dan peningkatan fasilitas infrastruktur penunjang merupakan suatu langkah utama yang nantinya dapat mendukung tujuan BIMP-EAGA dalam meningkatkan perdagangan, investasi, pariwisata maupun aktivitas ekonomi lainnya di BIMP-EAGA. Untuk itu ada empat bidang atau sektor dalam program konektivitas yang perlu ditingkatkan pembangunannya sebagai bagian dalam mewujudkan konektivitas BIMP-EAGA, yakni: 1) Transportasi; 2) Fasilitas perdagangan dan investasi; 3) Infrastruktur energi dan listrik; dan 4) Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK).

Konektivitas transportasi yang baik akan mampu meningkatkan daya tarik sub regional sebagai destinasi pariwisata dan investasi baik dari dalam maupun luar negara anggotanya, serta meningkatkan potensi perdagangan, pariwisata dan investasi BIMP-EAGA. Sebuah jaringan transportasi yang terintegrasi dapat mempersempit

kesenjangan pembangunan dengan menyediakan akses pasar kepada komunitas pedesaan yang terpencil dan miskin dimana area produksi berlokasi. Peningkatan fasilitas transportasi juga bisa mempercepat pembangunan sistem logistik dan jaringan transportasi multimodal yang dibutuhkan untuk kelancaran pergerakan barang dan orang. Sejak BIMP-EAGA dibentuk pada tahun 1994, banyak perencanaan program maupun proyek kerja sama negara-negara anggotanya yang dilakukan di bawah *Roadmap To Development (2006-2010)* dan *Implementation Blueprint (2012-2016)*. Salah satu program utama untuk pembangunan BIMP-EAGA adalah Program Konektivitas khususnya di bidang transportasi darat, udara dan laut, untuk mewujudkan hal tersebut BIMP-EAGA berupaya meningkatkan pembangunan infrastruktur dan fasilitas penunjang transportasi seperti jalan, jembatan, terminal, pelabuhan dan bandara. Tulisan ini akan memberikan gambaran apa saja realisasi dari kerja sama BIMP-EAGA dalam bidang transportasi udara, darat dan laut di wilayah ASEAN timur.

### **Kerangka Dasar Teori dan Konsep**

#### ***Konsep Kerja Sama Sub Regional***

Pelaksanaan Kerjasama Ekonomi Sub-Regional (KESR) merupakan forum kerja sama ekonomi antar wilayah lintas negara yang berdekatan secara geografis. Sasaran utama dari kerja sama sub regional sendiri adalah percepatan peningkatan perdagangan, investasi, dan pariwisata. Dalam jangka panjang, wilayah-wilayah perbatasan yang potensial diharapkan dapat mengubah perekonomian yang awalnya hanya mengandalkan sumber daya menjadi pemrosesan tingkat tinggi dan aktivitas yang berdasarkan non-sumber daya. Secara signifikan, perkembangan pengelompokan sub wilayah ini terletak pada sektor swasta sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi dengan pemerintah sebagai pihak yang menyediakan fasilitas pendukung yang memungkinkan promosi investasi sektor swasta. Berdasarkan Direktorat Jenderal Kerjasama ASEAN Departemen Luar Negeri Republik Indonesia, dalam konteks ASEAN sesuai dengan *Agenda for Greater Economic Integration*, pembentukan kerja sama ekonomi sub-regional didasarkan pada prinsip keterbukaan dalam pembangunan wilayah (*open regionalism*) dan bukan pada pembentukan blok kawasan yang tertutup (*building block*). Pelaksanaan dan tujuan dari pembentukan dilakukan untuk mengambil manfaat dan saling melengkapi dalam mempercepat pembangunan ekonomi melalui peningkatan arus investasi, pengembangan infrastruktur, pengembangan sumber daya alam dan manusia, serta pengembangan industri. Sedangkan tujuan utama pembentukan sub-wilayah pertumbuhan ialah untuk memadukan kekuatan dan potensi tiap-tiap wilayah yang berbatasan sehingga menjadi wilayah pertumbuhan yang dinamis.

Pemikiran yang mendasari pembentukan kerja sama sub regional dapat dilihat dari maksud dan tujuan para pendiri kerja sama tersebut. Dimana konsep kerja sama sub regional teretus dari asas regionalisme, menurut Snyder *region* atau kawasan diartikan sebagai sekumpulan negara yang memiliki kedekatan geografis karena berada dalam satu wilayah tertentu. Min Tang dan Myo Thant mendefinisikan kerja sama sub regional sebagai zona ekonomi transnasional yang terbentang luas dengan batas tertentu, meliputi tiga atau lebih negara yang memiliki kedekatan wilayah dimana perbedaan faktor pendukung dieksploitasi untuk mempromosikan perdagangan dan investasi external.

Keunggulan utama dan manfaat dari kerjasama sub regional menurut Siow Yue Chia sangat terkait dengan keterbatasan dalam menjalin kerja sama di tingkat regional secara utuh. Pertama, kerja sama sub regional menjadi alternatif terhadap kendala integrasi ekonomi regional yang dihadapi negara-negara anggota terkait dengan perbedaan tahap pembangunan ekonomi dan perbedaan sistem ekonomi dan politik. Kedua, kerjasama sub regional lebih mudah dikelola secara politik dan lebih fleksibel secara fungsi karena memiliki lingkup yang lebih terbatas. Kerjasama dalam lingkup yang lebih kecil ini menjadi alternatif terhadap kesulitan dan kendala yang timbul dari kerangka kerjasama ekonomi dan politik yang kompleks dan penuh risiko di tingkat regional. Ketiga, kerjasama sub regional mempermudah para pengambil kebijakan untuk lebih fokus dalam membangun wilayah-wilayah ekonomi yang terbelakang dan terpinggirkan melalui upaya menghubungkannya dengan wilayah yang lebih maju. Keempat, kerjasama sub regional terfokus pada ekonomi yang saling melengkapi (*economic complementarity*) dalam menarik investasi.

### ***Konsep Konektivitas dan Interkonektivitas***

Dalam konteks dokumen *The Master Plan on ASEAN Connectivity 2011-2015*, konektivitas merujuk pada berbagai rencana aksi untuk menghubungkan (negara-negara anggota) ASEAN melalui tiga strategi. Pertama, pembangunan infrastruktur fisik (*physical connectivity*). Strategi ini dititik beratkan pada pengembangan jaringan transportasi intermodal, infrastruktur Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) dan jaringan energi yang terintegrasi dan berfungsi dengan baik di ASEAN maupun wilayah regional lainnya. Yang kedua adalah pembangunan lembaga, mekanisme, dan proses yang efektif (*institutional connectivity*) yang dilakukan melalui penyelesaian berbagai hambatan dalam pergerakan barang dan orang, fasilitasi perdagangan dan investasi intra-ASEAN, harmonisasi prosedur yang standar dan seragam, serta operasionalisasi berbagai kesepakatan untuk mengurangi biaya pemindahan barang secara lintas batas. Ketiga, pembangunan masyarakat yang terberdayakan (*people-to-people connectivity*) dalam rangka mempromosikan interaksi sosial dan budaya intra-ASEAN yang lebih dalam. Untuk mengembangkan inisiatif yang mempromosikan dan berinvestasi dalam pendidikan dan pembelajaran seumur hidup, mendukung pengembangan sumber daya manusia, mendorong inovasi dan kewirausahaan, mempromosikan pertukaran budaya ASEAN, dan mempromosikan pariwisata dan pengembangan industri terkait. Dengan konektivitas tersebut, diharapkan bahwa jaringan produksi dan distribusi di kawasan ASEAN akan semakin dalam, luas, dan mengakar di dalam perekonomian global.

Dalam konteks BIMP-EAGA *Vision 2025*, interkonektivitas merujuk pada saling keterhubungan di sektor transportasi dalam kerja sama Sub regional BIMP-EAGA. Sub regional yang saling terhubung dengan transportasi multimodal yang lancar dan aman, dengan *Output* yaitu peningkatan pergerakan barang dan orang dalam sub-region, dengan pengiriman per sub sektor (yaitu udara, laut dan darat), rute udara intra-EAGA dan fasilitas bandara, layanan feri dan fasilitas pelabuhan, dan jalan dan fasilitas infrastruktur lainnya. Pengembangan konektivitas transportasi sebagai sektor pendukung utama yang menyediakan sarana untuk memindahkan orang dan barang di seluruh sub regional. Sektor agribisnis dan pariwisata diposisikan untuk memastikan bahwa faktor beban cukup untuk membuat operasi transportasi menjadi lebih baik. Untuk mencapai tujuan BEV 2025, sektor transportasi berusaha memperkuat

konvergensi dengan agribisnis, perdagangan dan fasilitasi investasi / *trade, investment and facilitation* (TIF) dan sektor pariwisata untuk memastikan bahwa transportasi secara langsung memenuhi kebutuhan interkoneksi mereka dan memastikan bahwa prioritas agenda disinkronkan dalam menyelesaikan tantangan yang terkait dengan kemudahan mobilitas manusia dan barang.

### ***Konsep Pertumbuhan Wilayah***

John Glasson menjelaskan dalam bukunya yang berjudul *Pengantar Perencanaan Regional*, bahwa perkembangan wilayah ini dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Teori yang mengungkapkan tentang faktor internal yang mempengaruhi pertumbuhan wilayah adalah teori sektor dan teori tahap yang merupakan perluasan dari teori sektor. Teori sektor mengungkapkan proses pertumbuhan wilayah berdasarkan asumsi kenaikan pendapatan perkapita akan diikuti oleh relokasi sumber daya. Teori tahap memberikan gambaran umum mengenai tahap-tahap perkembangan wilayah dan menunjukkan syarat-syarat untuk berpindah dari suatu tahap ke tahap lainnya. Faktor-faktor internal ini meliputi distribusi faktor-faktor produksi seperti tanah, tenaga kerja, dan modal. Cara faktor-faktor internal mempengaruhi pertumbuhan wilayah dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Tahap pertama: tahap perekonomian subsistem swasembada. Pada tahap ini masih sedikit investasi di wilayah tersebut dan didominasi oleh sektor pertanian.
2. Tahap kedua: terjadi setelah adanya kemajuan transportasi dan perdagangan yang mendorong spesialisasi wilayah yang memunculkan industri sederhana di desa-desa untuk memenuhi kebutuhan para petani. Lokasi industri desa ini dekat dengan lokasi pertanian setempat.
3. Tahap ketiga: dengan semakin bertambahnya perdagangan antar wilayah, wilayah yang bersangkutan akan maju melalui suatu urutan perubahan tanaman pertanian.
4. Tahap keempat: penduduk semakin bertambah dan berkurangnya tambahan hasil pertanian akan memaksa wilayah yang bersangkutan melakukan industrialisasi (tanpa industrialisasi akan mengakibatkan tekanan penduduk, menurunnya taraf hidup, stagnasi, dan kemerosotan kehidupan masyarakat). Industri sekunder mulai berkembang, mengolah produk primer dan akan mengarah ke spesialisasi.
5. Tahap kelima: merupakan pengembangan industri tersier yang berorientasi ekspor. Wilayah ini akan menyalurkan/mengekspor model, ketrampilan, dan jasa-jasa yang bersifat khusus ke wilayah yang kurang berkembang.

Pengaruh eksternal dalam pertumbuhan wilayah didekati melalui teori basis ekspor (*export base theory*). Teori ini menyatakan bahwa pertumbuhan suatu wilayah dipengaruhi oleh eksplotasi sumber daya alam dan pertumbuhan basis ekspor wilayah yang bersangkutan serta dipengaruhi oleh tingkat permintaan eksternal dari wilayah lainnya. Pendapatan yang diperoleh dari ekspor akan mengakibatkan berkembangnya kegiatan-kegiatan penduduk setempat, perpindahan modal dan tenaga kerja. Pengaruh-pengaruh eksternal dapat mempengaruhi pertumbuhan wilayah secara optimal jika faktor/variabel utama yaitu pola pendapatan dan pengeluaran sektor ekspor, inisiatif bisnis lokal, dan peranan pemerintah diusahakan secara maksimal. Selanjutnya melihat pertumbuhan wilayah dengan memperhatikan pertumbuhan ekonominya, karena kemajuan ekonomi merupakan komponen utama bagi pengembangan wilayah, sedangkan pendekatan spasial merupakan kajian penunjuk dari kegiatan ekonomi yang merupakan jawaban dari pertanyaan aktivitas di dalam

wilayah berlangsung, ke arah mana aktivitas itu berkembang, dan sebaiknya aktivitas tersebut optimal dikembangkan.

Secara artifisial konsep Pertumbuhan wilayah didasarkan pada kebijakan yang diharapkan dari suatu pemerintahan agar:

1. Adanya pertumbuhan yang seimbang di suatu wilayah untuk mengurangi ketidakseimbangan atau kesenjangan wilayah (*unbalanced growth*) untuk mengembangkan wilayah lain dalam rangka menyeimbangkan aktivitas pembangunan wilayah yang tertinggal. Konsep ini disebut sebagai *balanced growth model*, yaitu mengembangkan wilayah-wilayah pertumbuhan baru yang dianggap mampu untuk dikembangkan agar setara dengan wilayah lainnya yang lebih maju;
2. *Balanced growth model* ini pula biasanya mengembangkan wilayah yang menjadi hirarki dari kawasan pusat dari suatu wilayah sehingga diharapkan pengembangan wilayah bersifat pengembangan ukuran kawasan dengan memberikan insentif maupun disinsentif melalui investasi infrastruktur maupun pengendalian keruangan di wilayah yang bersangkutan;
3. Pengembangan wilayah berdasarkan konsentrasi geografis dan bersifat klaster ekonomi, didasarkan pada pengembangan kebijakan industri dalam rangka efisiensi untuk terkonsentrasi secara geografis dengan pengembangan spesialisasi industri dan keterkaitan industri.

### **Metodologi Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif untuk memberikan gambaran apa saja realisasi kerja sama BIMP- EAGA dalam bidang transportasi di wilayah ASEAN timur sejak tahun 2006 hingga 2016 saat dirumuskannya BIMP *Roadmap to Development 2006-2010* hingga BIMP-EAGA *Implementation Blueprint 2012-2016*. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh secara tidak langsung, berupa dokumen-dokumen perjanjian internasional ,buku-buku, jurnal, peta dan artikel-artikel dari media daring yang relevan dengan judul penelitian. Analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif yaitu berupa menganalisis isi perjanjian-perjanjian yang dilakukan oleh kerjasama BIMP-EAGA. Teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan, yaitu mengumpulkan data teori dan konsep dari perpustakaan berupa buku-buku ilmiah,buku-buku referensi dan dokumen yang ada hubungannya dengan ruang lingkup penelitian ini yang digunakan sebagai landasan pemikiran dan pembahasan serata mengumpulkan data-data dari dokumen-dokumen yang di download dari internet sebagai bahan referensi penelitian.

### **Hasil Penelitian**

Hasil Penelitian menunjukkan bahwa realisasi kerja sama BIMP-EAGA dalam program konektivitas di bidang transportasi udara, darat dan laut tidak sepenuhnya dapat terealisasi dan hanya terjalin di beberapa wilayah di negara anggota BIMP-EAGA. melalui kerangka kerja BIMP-EAGA *Roadmap To Development 2006-2010*, realisasi program konektivitas di bidang transportasi darat telah terjalin yang menghubungkan kota Pontianak – Kuching - Bandar Seri Begawan - Kota Kinabalu yang berada di sepanjang pulau Borneo bagian barat di tahun 2008. Kemudian kerangka kerja ini dilanjutkan dengan BIMP-EAGA *Implementation Blueprint 2012-*

2016, dimana perbaikan fasilitas infrastruktur Bandara, jalan, pelabuhan dan fasilitas lainnya terus didorong. Hingga berakhirnya *Implementation Blueprint* di tahun 2016, realisasi konektivitas transportasi telah menghubungkan 5 rute udara yang menghubungkan 8 kota di wilayah BIMP-EAGA yaitu kota Pontianak, Tarakan, Bitung di Indonesia; Kuching, Tawau dan Kota Kinabalu di Malaysia; Bandar Seri Begawan di Brunei Darussalam dan Kota Davao di Filipina. Serta di bidang transportasi laut terealisasi satu rute feri penumpang yang menghubungkan kota Zamboanga, Filipina dengan Sandakan di Malaysia.

### **Gambaran Umum Penelitian**

#### **A. Kerja Sama Sub Regional BIMP-EAGA**

*Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East Asean Growth Area* (BIMP-EAGA) yang beranggotakan 4 negara yang terletak di bagian timur ASEAN yaitu Brunei, Indonesia, Malaysia dan Filipina. BIMP-EAGA mulai digagas sejak tahun 1992 oleh Presiden Filipina, Fidel V. Ramos yang mengajukan suatu gagasan ekonomi pada ASEAN, yaitu ekspansi kerjasama ekonomi dan meningkatkan pembangunan ekonomi dengan menghubungkan wilayah-wilayah perbatasan keempat negara. Wilayah-wilayah dalam kerja sama BIMP-EAGA terdiri dari wilayah yang secara geografis jauh dari ibu kota nasional dan kurang berkembang, namun memiliki kedekatan strategis antar wilayah satu sama lain. Selain itu, negara bagian dan provinsinya memiliki wilayah geografis yang sangat luas hampir mencapai 1,6 juta km<sup>2</sup>. EAGA memiliki luas lahan lebih dari 62% dari total wilayah negara BIMP, namun jumlah penduduknya masih rendah, kurang dari 20% dari jumlah populasi negara BIMP. Sebagai inisiatif kerja sama sub regional yang masih sangat baru, BIMP-EAGA mencoba untuk menghindari perangkap dari inisiatif-inisiatif pembangunan multilateral lainnya untuk mencapai tujuannya dalam waktu sesingkat mungkin. BIMP-EAGA lebih memilih untuk menjadi organisasi yang kurang formal dan longgar dan berpikir bahwa memiliki birokrasi yang paling sedikit akan memberikan kelonggaran maksimum bagi sektor swasta untuk menjadi mesin pertumbuhan di sub regional.

Kesenjangan-kesenjangan ekonomi dalam wilayah sub regionalnya membuat BIMP-EAGA memperbaiki mekanisme institusionalnya untuk dapat bersaing dan menghadapi arah baru pembangunan integrasi ekonomi ASEAN. Untuk mengatasi perubahan tersebut, kerangka koordinasi kelembagaan BIMP-EAGA yang baru telah dirumuskan di tahun 2004. Di antaranya perubahan struktural dengan pembentukan *BIMP Facilitation Center* (BIMP-FC) yang berperan sebagai Koordinator dan fasilitator kegiatan di antara lembaga-lembaga sub regional di EAGA dan bertugas menyiapkan draft pertama *Roadmap* dengan bantuan Sekretariat ASEAN, serta dukungan bantuan teknis dari *Asian Development Bank* (ADB) dan *German Technical Cooperation Agency* (GTZ), serta panduan dari ASEAN, BIMP-FC telah menyiapkan sebuah rancangan arah pembangunan kerja sama sub regional yang disebut *Roadmap to Development* yang disepakati oleh negara-negara anggota BIMP-EAGA dalam pertemuan *Senior Official Meeting* ke-12 dan *Ministerial Meeting* ke-9 di Balikpapan pada bulan November 2004. *BIMP-EAGA Roadmap to Development* akan memandu arah pembangunan BIMP-EAGA di tahun 2006 hingga 2010, yang akan

menetapkan tindakan kerja sama sub regional yang akan berkontribusi dalam mengejar target pembangunan atau *development goal* dan tujuan strategisnya. Untuk segera mencapai tujuan utama pembangunan BIMP-EAGA dengan meningkatkan perdagangan, investasi dan pariwisata BIMP-EAGA. Untuk mencapai target pembangunan dalam BIMP-EAGA *Roadmap to Development*, BIMP-EAGA juga telah menetapkan tujuan strategisnya yang akan mendorong pencapaian target BIMP-EAGA hingga tahun 2010, yaitu:

1. Memperomosisikan perdagangan, investasi dan pariwisata intra dan extra EAGA di sektor prioritas terpilih, yaitu: transportasi, infrastruktur, agro-industri dan sumber daya alam, pariwisata, dan TIK, dengan penekanan khusus pada pengembangan UKM di sektor ini.
2. Mengkoordinasikan pengelolaan sumber daya alam untuk pembangunan sub regional yang berkelanjutan.
3. Mengkoordinasikan perencanaan dan implementasi dukungan infrastruktur untuk integrasi ekonomi, dengan partisipasi aktif dari sektor swasta.
4. Memperkuat struktur dan mekanisme kelembagaan BIMP-EAGA untuk implementasi yang efektif dari roadmap dan action plan EAGA.

Setelah dua tahun berjalan memandu kegiatan kerja sama dalam BIMP-EAGA, melalui pertemuan *Leaders Summit* ke-4 pada November 2007 di Singapura, para pemimpin BIMP-EAGA berupaya mendorong kemajuan dalam pelaksanaan *Roadmap* dengan menandatangani tiga perjanjian kerjasama transportasi darat, udara dan laut untuk menyelaraskan dan meliberalisasi peraturan di perbatasan keempat negara, yaitu: *On Cross-Border Movement of Commercial Busses and Coaches*, *On Expansion of Air Linkages* dan *On Establishing and Promoting Efficient and Integrated Sea Linkages*. Upaya-upaya ini merupakan kemajuan yang besar dalam mempercepat integrasi ekonomi dan mewujudkan tujuan-tujuan BIMP-EAGA.

Langkah-langkah yang diambil untuk mendorong tujuan strategis BIMP-EAGA *Roadmap to Development* meskipun pencapaiannya signifikan dan sejalan dengan arah pembangunan BIMP-EAGA, namun kinerja dan implementasi berbagai sektornya tidak merata karena sebagian besar terdiri dari gagasan-gagasan tanpa rincian dan rencana operasional yang memadai. Selain itu negara-negara yang berpartisipasi cenderung untuk terus melindungi keunggulan kompetitif dalam industri utama mereka seperti: kelapa sawit, rumput laut, perikanan dan argoindustri, dengan demikian mengancam pembentukan rantai nilai/ *value chain* sub regional yang efisien. Dengan mempertimbangkan rekomendasi dari *Mid-Term Review* (MTR) serta arahan dalam pertemuan BIMP-EAGA *Ministerial Meeting* ke-15 di bulan Oktober 2010, negara-negara anggota BIMP-EAGA memutuskan untuk merampingkan tujuan strategis beserta sektor prioritasnya menjadi lima pilar program untuk memberikan fokus yang lebih lanjut mengkonsolidasikan berbagai inisiatif sektoralnya dan mengganti BIMP-EAGA *Roadmap to Development* menjadi BIMP-EAGA *Implementation Blueprint* yang mencakup periode 2012-2016 yang akan berfokus pada implementasi program dan proyek-proyek di sektor atau bidang strategis yang akan menghasilkan hasil nyata untuk mewujudkan tujuan program strategis sub regional. Dalam BIMP-EAGA



*Implementation Blueprint* 2012-2016 ada 5 program dan bidang/sector yang didorong pelaksanaannya oleh BIMP-EAGA yaitu:

1. Konektivitas: di bidang a) Transportasi, b) Infrastruktur Energi dan Listrik, c) Fasilitas Perdagangan dan Investasi, d) Teknologi Informasi dan Komunikasi
2. Lumbung Pangan: di bidang Agribisnis - pengembangan rantai pasokan / nilai sub-regional dalam komoditas prioritas.
3. Pariwisata: di bidang Pariwisata - akses, konektivitas dan pembangunan infrastruktur, situs ekowisata dan sirkuit pariwisata dikembangkan, dan masyarakat dengan mata pencaharian yang berkelanjutan.
4. Lingkungan Hidup: di bidang Lingkungan - ekowisata yang berkelanjutan dalam ekosistem, praktik pertanian dan penangkapan ikan yang berkelanjutan dan tahan iklim, serta mempromosikan teknologi produksi bersih dan hijau.
5. Sosial budaya dan pendidikan: di bidang Sosial budaya dan Pendidikan – memperkaya apresiasi budaya dan warisan bersama, dan memperkuat kemitraan di antara pendidikan dan pelatihan kejuruan teknis dan lembaga pendidikan tinggi.

#### **B. Kerja Sama BIMP-EAGA dalam Konektivitas di Bidang Transportasi**

Sejak perumusan kerangka kerja BIMP-EAGA *Roadmap to Development* 2006-2010 hingga *Implementation Blueprint* 2012-2016, program konektivitas di bidang transportasi menjadi bagian penting untuk mendorong pembangunan ekonomi sub regional BIMP-EAGA dan termasuk mempromosikan transportasi multimoda, pembukaan pelayanan transportasi dan transit antar negara, fasilitas transportasi dan pariwisata yang terintegrasi serta promosi keamanan, efisiensi dan integrasi jalur transportasi udara, laut dan darat. Di tahun 2007, para Menteri Perhubungan negara-negara anggota BIMP-EAGA sepakan menandatangani MoU yang mendukung pengembangan konektivitas transportasi udara, darat dan laut lintas batas di BIMP-EAGA.

##### 1. Transportasi Udara

BIMP-EAGA mengakui bahwa pentingnya untuk memperluas dan memperkuat layanan udara di dalam BIMP-EAGA dan mengembangkan mekanismenya yang akan menghasilkan manfaat bagi kerja sama ini seperti:

1. Aksesibilitas dan pergerakan masyarakat yang lebih besar di daerah tersebut.
2. Menarik investor untuk menempatkan diri di sub wilayah, dan
3. Memacu perdagangan dan pariwisata intra-regional.

Dalam kesepakatan transportasi udara *On Expansion of Air Linkages* di tahun 2007 negara-negara anggota BIMP-EAGA setuju untuk memberikan komitmen penuh, kerja sama dan koordinasi dan mengadopsi pendekatan praktis dan pragmatis untuk percepatan pengembangan hubungan udara antara dan di antara poin-poin wilayah yang ditetapkan di BIMP-EAGA dan untuk mengejar kerja sama intra-regionalnya. BIMP-EAGA juga bekerja sama dalam harmonisasi aturan dan prosedur dan untuk memfasilitasi transportasi penumpang, surat dan kargo, serta saling bertukar informasi terkait penguatan database penerbangan untuk BIMP-EAGA secara regular. Selain itu kesepakatan ini akan menjalankan program dan proyek yang akan memastikan keselamatan, keamanan penerbangan, mengidentifikasi dan memprioritaskan

program maupun proyek lain yang diperlukan untuk mengembangkan konektivitas udara lebih lanjut. Ada 13 bandara yang telah ditetapkan dalam kesepakatan ini yaitu di Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam; Balikpapan, Manado, Pontianak dan Tarakan di Indonesia; Kota Kinabalu, Kuching, Labuan dan Miri di Malaysia; dan Davao City, General Santos, Puerto Princesa dan Zambonga City di Filipina.

## 2. Transportasi Darat

Di bidang transportasi darat, BIMP-EAGA menandatangani kesepakatan MoU *On Cross-Border Movement of Commercial Busses and Coaches* untuk meliberalisasi peraturan transportasi darat dan protokol perizinan yang memungkinkan pergerakan bus reguler dan bus wisata lintas batas antar negara-negara anggota dan negara anggota yang teritorialnya menjadi tempat transit. Kesepakatan ini akan memberikan penguatan pada sistem transportasi darat yang efisien dan terintegrasi yang sangat penting dalam mempromosikan pengembangan perdagangan, investasi dan pariwisata di BIMP-EAGA. Ruang lingkup aplikasi MoU *On Cross-Border Movement of Commercial Busses and Coaches* berlaku hanya untuk:

1. Angkutan lintas batas penumpang dengan bus reguler dan bus pariwisata :
  - a. Antara wilayah pihak yang berpartisipasi.
  - b. Transit melalui wilayah dari pihak lain yang berpartisipasi.
  - c. Dilakukan oleh operator transportasi untuk disewa dan / atau imbalan finansial yang ditetapkan di negara pihak yang berpartisipasi sesuai dengan hukumnya dan memegang lisensi untuk melakukan pengangkutan dengan bus reguler dan bus wisata.
  - d. Menggunakan bus reguler dan bus wisata yang terdaftar di pihak yang berpartisipasi di mana operator transportasi didirikan.
2. Perjalanan pribadi dari bus reguler dan bus pariwisata yang terhubung dengan layanan ini, dan
3. Orang-orang yang terlibat dalam operasi transportasi (pengemudi dan awak) dan orang-orang yang tidak terlibat dalam operasi transportasi (penumpang).

## 3. Transportasi Laut

Di transportasi laut, BIMP-EAGA menyepakati perjanjian MoU *On Establishing and Promoting Efficient and Intergrated Sea Linkages* untuk mengimplementasikan langkah-langkah dalam mempromosikan sistem transportasi laut yang efisien dan terintegrasi dalam BIMP-EAGA termasuk menetapkan dan membentuk rute prioritas yang menghubungkan area fokus kerja sama serta memperbaiki fasilitas infrastruktur transportasi maritim. Dengan memperbaiki dan meningkatkan konektivitas transportasi laut, udara dan darat melalui penyediaan lingkungan kebijakan dan mendukung inisiatif untuk menetapkan pengaturan transportasi yang diliberalisasi di BIMP-EAGA serta mempercepat pengembangan layanan logistik transportasi multi-modal terpadu dalam sub-wilayah akan mendorong peningkatan potensi ekonomi perdagangan dan mendorong pemerataan pembangunan di kawasan ini. Melalui kesepakatan ini setiap negara anggota BIMP-EAGA menetapkan *gateway port/pintu* masuk pelabuhan, rute perintis dan rute prioritas yang ada

keempat negara. Jalur-jalur nantinya akan melayani transportasi laut menggunakan beberapa jenis kapal seperti RO-RO (*Roll-On Roll-Off*), *Break Bulk* dan kontainer. Pelabuhan-pelabuhan ini nantinya akan terintegrasi dengan jalur darat sehingga dapat memudahkan akses masyarakat di wilayah ini.

**Table 1**  
**Gateway Port yang telah ditetapkan oleh BIMP-EAGA**

Negara	Port Gateway
Brunei Darussalam	Kuala Belait dan Muara
Indonesia	Balikpapan, Banjarmasin, Bitung Jayapura, Makassar, Nunukan, Pantoloan, Pare-Pare, Pontianak, Sorong, Tarakan dan Ternate
Malaysia	Bintulu, Kuching, Kudat, Labuan, Lahad Datu, Menumbok, Miri, Sandakan, Sepanggar/Kota Kinabalu, Sibul, Tanjung Manis dan Tawau
Filipina	Bongao, Brooke's Point, Cagayan de Oro, Davao, General Santos, Glan, Pgadaian Pulauan dan Zamboanga

**C. Pentingnya Konektivitas di Bidang Transportasi**

1. Memaksimalkan potensi perdagangan dan Investasi

Dengan menetapkan koridor ekonomi yang terfokus pada WBEC dan GSSC akan mendukung pengembangan infrastruktur langsung ke ruang geografis yang terdefinisi dengan baik di sub regional. Hal tersebut akan mempermudah dalam memfasilitasi pergerakan lintas batas yang efisien dari faktor-faktor produksi, dan merangsang perdagangan, pariwisata, investasi, dan kegiatan ekonomi lainnya. Pembangunan infrastruktur merupakan prasyarat bagi koridor ekonomi untuk berevolusi, karena dapat membantu mengaktifkan dan mempercepat kegiatan lintas batas, mempromosikan akses ke pasar, mengurangi biaya perdagangan dan transportasi dan memfasilitasi pertumbuhan antara dua atau lebih titik produksi, ekspor, atau konsumsi. Pengembangan koridor ekonomi juga akan meningkatkan daya saing sub regional dengan menghubungkan produksi dengan rantai pasokan, serta peluang untuk usaha kecil dan menengah (UKM).

**Table 2**  
**Industri Prioritas di koridor ekonomi WBEC dan GSSC**

<i>West Borneo Economic Corridor</i> (WBEC)	<i>Greater Sulu Sulawesi Corridor</i> (GSSC)
1. <i>Agro-processing</i> , termasuk minyak sawit	1. <i>Agro-processing</i> , termasuk minyak sawit
2. Industri kelautan, termasuk perikanan dan pengalengan	2. Industri kelautan, termasuk perikanan dan pengalengan
3. Manufaktur, termasuk obat-obatan, kosmetik, kaca	3. Karet dan pengolahan karet
4. Produk berbasis kayu	4. Mesin dan peralatan
5. Batubara, aluminium dan baja.	5. Manufaktur, termasuk suku cadang mobil
6. Peternakan	6. Pertanian dan peternakan
7. Pariwisata	7. Kayu dan perabotan tropis
8. Pendidikan	8. Minyak dan gas
9. Teknologi informasi dan komunikasi (TIK)	9. Pariwisata

Negara-negara anggota EAGA baru-baru ini meningkatkan upaya untuk mempromosikan dan memfasilitasi investasi dalam dan luar negeri untuk menciptakan lingkungan peraturan yang stabil, dapat diprediksi dan transparan. Upaya Brunei Darussalam untuk menarik investasi asing langsung ke dalam industri teknologi tinggi termasuk insentif investasi, rezim pajak rendah tanpa keuntungan modal atau pajak penghasilan pribadi; pengecualian dari pajak perusahaan; pembebasan dari bea masuk dan pajak atas bahan mentah, mesin, suku cadang komponen peralatan, aksesori atau struktur bangunan; dan penyesuaian tunjangan modal dan kerugian. Insentif investasi Indonesia menyediakan pilihan antara liburan pajak dan program insentif pajak di sektor prioritas tinggi, insentif zona ekonomi khusus, pembebasan bea masuk, status industri pelopor, dan jaminan investasi. Program promosi investasi Malaysia di industri manufaktur dan jasa yang berteknologi canggih mencakup berbagai insentif pajak untuk menarik investasi di berbagai sektor dan wilayah di negara ini. Indeks daya saing global saat ini sudah termasuk yang tertinggi di negara berkembang di Asia.

2. Memaksimalkan potensi pariwisata

Negara-negara anggota BIMP-EAGA berupaya menjadikan kawasannya sebagai tujuan ekowisata (*Eco-tourism*) utama di Asia dan pasifik. Konektivitas transportasi yang terintegrasi akan memudahkan akses para wisatawan untuk berpindah-pindah destinasi wisata yang ada di kawasan ini. Hal tersebut, dapat mendorong pemerataan pembangunan infrastruktur dan mempromosikan kawasan ini sebagai destinasi wisata terpadu. Pada tahun 2008, negara-negara BIMP-EAGA setuju untuk memprioritaskan *Community Based Eco-Tourism* (CBET) untuk pengentasan kemiskinan sebagai fokus utama pengembangan pariwisata. Visi strategi CBET adalah menjadikan BIMP-EAGA sebagai tujuan ekowisata multi-negara yang dapat bersaing secara global, terkoneksi dan berkembang secara baik, dengan sirkuit dan lokasi di mana masyarakat dapat menikmati manfaat sosial ekonomi melalui partisipasi dalam kegiatan CBET tersebut. Berikut adalah destinasi wisata CBET di negara-negara BIMP-EAGA.

1. Brunei Darussalam: Kampung kiudang dan Teraja Forest Areas
2. Indonesia: Area Konservasi Bekantan, Tarakan dan Derawan, Kalimantan Timur
3. Malaysia: Kpg Sungai Labu, Kpg Patau-Patau, Kuala Penyu, Rh. Pjg Patrick Libau, Babagon Penampang Tagal dan Kpg Tebat Tagal
4. Filipina: Kapihan Nature & Adventure Park, Agusan Marsh WS, Togonan Falls, Mt Timolan, T'boli South Cotabato, Turtle Islands dan Abarlon, Palawan.

BIMP-EAGA juga merupakan tempat dari enam situs warisan dunia UNESCO dan negara-negara anggotanya memiliki banyak taman nasional dan taman laut yang merupakan tujuan kelas dunia. Dengan adanya sistem transportasi yang baik ke wilayah-wilayah tujuan wisata, dapat mendukung pengembangan dan pengemasan promosi pariwisata situs warisan dunia, taman nasional dan laut sebagai lingkaran pariwisata yang memiliki akses transportasi yang dapat saling terhubung satu sama lain. Selain itu pariwisata

halal juga menjadi segmen pasar yang terus dikembangkan, mengingat sebagian besar penduduk ASEAN didominasi oleh umat islam dan meningkatnya jumlah wisatawan muslim yang mencari tujuan wisata yang ramah keluarga. Sebagai pasar khusus pariwisata yang ramah, halal mencakup hotel halal, transportasi halal (maskapai halal), restoran halal, dan paket tur halal yang dirancang khusus untuk memenuhi pertimbangan para umat muslim dan memenuhi kebutuhan muslim. Cluster Pariwisata akan mengumpulkan informasi tentang persyaratan untuk pariwisata halal dan berbagi praktik terbaik dengan penyedia layanan pariwisata, tetapi tidak terbatas pada hotel, restoran, agen perjalanan, dan operator tur. Proses akreditasi untuk pariwisata halal juga akan dipertimbangkan untuk mengoptimalkan potensi pariwisata tersebut.

### ***Realisasi Kerja Sama BIMF-EAGA Dalam Bidang Transportasi Di Wilayah ASEAN Timur***

#### ***A. Fasilitas Infrastruktur Transportasi Udara, Darat dan Laut di negara-negara BIMF-EAGA***

##### ***1. Fasilitas Transportasi di Brunei Darussalam***

The Brunei International Airport dilayani oleh *Brunei International Air Cargo Center* (BIACC) anak perusahaan *Royal Brunei Airlines* yang menyediakan layanan untuk operator angkutan internasional seperti FedEx. Tujuan Pemerintah dalam mengembangkan fasilitas udara dan pelabuhan adalah agar negara tersebut menjadi pusat transportasi dan logistik regional di kawasan ini. Rencana induk Negara Brunei mencakup hubungan transportasi darat antara kota dan lintas batas, termasuk dengan terhubungnya Limbang di Serawak, Malaysia dengan kota Temburong di Brunei melalui jembatan Pandaruan yang selesai di bangun tahun 2013, yang nantinya akan memacu pembangunan wilayah utara Sarawak dengan Brunei.

##### ***2. Fasilitas Transportasi di Malaysia***

**Fasilitas bandara:** Lalu lintas penumpang udara di Kota Kinabalu memiliki dua terminal kargo dengan berbagai fasilitas lengkap yang melayani kota Kota Kinabalu dan seluruh di wilayah pantai barat Sabah. Di kota Sandakan, transportasi udara termasuk rute internasional dari Sandakan, negara bagian Sabah ke Bandara Internasional Zamboanga, Filipina. Kuching International Airport adalah gerbang masuk utama ke negara bagian Sarawak, dan Bandara Miri, di serawak hanya melayani penerbangan internasional dalam jumlah terbatas..Maskapai utama yang melayani penerbangan di negara bagian Sarawak adalah *Malaysia Airlines, Air Asia, dan MASWings*.

**Fasilitas Pelabuhan:** Di negara bagian sabah semua pelabuhan laut dikelola dan dioperasikan oleh *Sabah Ports Sdn Bhd*. Di Kota Kinabalu yang berada di pantai barat Negara bagian Sabah memiliki dua pelabuhan, yaitu *Kota Kinabalu Port* dan *Sepangar Bay Container Port* (SBCP). Selain SBCP memiliki *Sapangar Bay Oil Terminal* yaitu terminal khusus untuk menangani produk petroleum olahan dan cairan kimia di pantai barat negara bagian Sabah. Untuk pelabuhan pantai timur Sabah di kota-kota seperti Sandakan, Tawau, dan Lahad Datu menangani kelapa sawit dan produk-produk terkait

seperti pupuk dan kernel sawit, serta kontainer dan kargo umum. Pelabuhan Sandakan melayani pengapalan minyak, kayu dan produk pertanian lainnya seperti kelapa sawit, tembakau, kakao, kopi, manila rami, dan sagu, serta pelabuhan Kunak menangani minyak kelapa sawit serta ekspor inti sawit. Di negara bagian Sarawak memiliki pelabuhan utama di Kuching, Sibul, Bintulu dan Miri. Pelabuhan Bintulu menangani produk LNG dan pengiriman kargo standar. Pelabuhan lainnya dikelola oleh otoritas pelabuhan negara bagian, dimana jumlah material atau barang yang melewati gabungan dari empat pelabuhan utama ini lebih dari 60 juta berat muatan ton/ *freight weight tons* (FWT).

**Fasilitas jalan:** *The Pan Borneo Highway* atau *Trans Borneo Highway* jaringan jalan raya antar negara bagian untuk Sarawak dan Sabah, serta jalan raya nasional untuk Brunei Darussalam, yang menghubungkan Sarawak dan Sabah melalui Brunei. Jaringan jalan ini berfungsi sebagai sistem jalan truk utama, sebagian besar sebagai jalur lalu lintas dua jalur dan sekitar 15% dari itu sebagai jalur lalu lintas empat jalur.

## 2. Fasilitas Transportasi di Indonesia

**Fasilitas Bandara:** Bandara Supadio adalah bandara internasional yang terletak di Pontianak. Bandara Sam Ratulangi di Manado provinsi Sulawesi Utara juga dikenal sebagai Bandara Internasional Manado. Ini ditetapkan sebagai salah satu dari 11 bandara yang menjadi gerbang masuk utama ke Indonesia oleh Kementerian Pariwisata dan Kebudayaan Indonesia dan berfungsi sebagai pintu gerbang utama ke Taman Laut Nasional Bunaken, salah satu yang pertama dari sistem taman laut yang berkembang di Indonesia. Bandara ini adalah pusat Wings Air, anak perusahaan Lion Air, dan dilayani oleh Garuda Indonesia dan Citilink. Bandara ini memiliki terminal kargo 3,500 m<sup>2</sup> dengan kapasitas tahunan 7.840 ton, bersama dengan gudang 2.300 m<sup>2</sup>, gudang, zona transit, pelabuhan gratis, pemeliharaan pesawat, dan fasilitas layanan lainnya.

**Fasilitas Pelabuhan:** Kalimantan Barat memiliki delapan pelabuhan laut. Pembangunan pelabuhan laut dalam baru (*deep-sea port*) dimulai pada tahun 2016 di Kijing, yang merupakan kawasan yang dikenal dengan penghasil bauksit, karet, minyak sawit dan kayu. Pelabuhan Bitung di provinsi Sulawesi Utara adalah pelabuhan yang relatif kecil dengan draft sedalam lebih dari 10,5 meter yang dikelola oleh Administrasi Pelabuhan Bitung. Keberadaan sumber daya mineral dan bahan mentah menjadikan Bitung sebagai pusat internasional, menjadikannya pintu gerbang untuk lalu lintas kargo dalam BIMP-EAGA dan di luar sub regional. Pengembangan tahap pertama dimulai pada tahun 2015 dengan perluasan fasilitas pemuatan kontainer dan pembongkaran. Fase pembangunan pelabuhan itu diperkirakan akan selesai pada 2017. Setelah selesai, fasilitas itu akan memiliki tambahan 6,5 hektar halaman kontainer dan perpanjangan dermaga 500 meter. Pengembangan tahap kedua akan berlangsung antara tahun 2018 dan 2022. Pengembangan ini terdiri dari penambahan 250 meter untuk panjang fisik dermaga, yang akan membentuk sudut kanan ke dermaga yang ada dan terhubung ke daratan. Pada

saat yang sama, halaman kontainer akan ditingkatkan dengan tambahan 47 hektar. Tahap ketiga dan terakhir pembangunan diharapkan akan selesai pada 2032. Ini akan terdiri dari pembesaran substansial dari area halaman kontainer dan pembangunan terminal massal di samping halaman kontainer.

**Fasilitas jalan:** Infrastruktur jalan di Pontianak Kalimantan barat tertinggal dari kawasan Jawa karena ukuran dan jarak antar provinsi yang sangat luas. Rencana pembangunan lanjutan sedang dilakukan untuk meningkatkan infrastruktur jalan ke perbatasan Sarawak pada 2019 untuk akses jalan 21 kilometer ke Entikong, yang telah diusulkan sebagai gerbang kargo untuk pengiriman Kalimantan Barat di sepanjang *West Borneo Economic Corridor*.

3. Fasilitas Transportasi di Filipina

**Fasilitas bandara:** Bandara internasional utama di Mindanao adalah *Francisco Bangoy International Airport* di kota Davao, *General Santos International Airport*, dan *Zamboanga International Airport*. Pada tahun 2005 Bandara Internasional Francisco Bangoy secara substansial ditingkatkan fasilitasnya dengan bantuan pendanaan dari *Asian Development Bank* (ADB) dan *European Investment Bank*. Saat ini bandara tersebut memiliki terminal penumpang baru seluas 17,500 meter persegi, terminal kargo seluas 5,580 m<sup>2</sup>, apron pesawat berukuran 74.250 m<sup>2</sup> bersama dengan beberapa bangunan tambahan dan landasan sepanjang 3.000 meter. Layanan penerbangan di bandara ini dilayani oleh *Philippines Airlines* (PAL), *Silk Air* (SLK), *Cebu Pacific* (CEB) dan *Air Philippines* (GAP).

**Fasilitas Pelabuhan:** *Port of Davao* yang juga dikenal sebagai *Sasa Wharf*, berfungsi sebagai gerbang masuk ke Filipina selatan. *Port of Davao* adalah pelabuhan terbesar kedua di Filipina, setelah Pelabuhan Manila, dan dianggap sebagai pelabuhan berkinerja terbaik di Mindanao. Sebagian besar layanan pelabuhan didominasi oleh kargo kontainer, ekspor bahan mentah, kargo curah, kargo umum dan fasilitas lalu lintas penumpang. *Port of Zamboanga* dikelola oleh *Zamboanga Freeport Authority* (ZFA). Pelabuhan ini memiliki 25 jalur pelayaran yang dilayani oleh empat galangan kapal. Fasilitas ini telah digolongkan sebagai salah satu pelabuhan paling efisien di Asia. Pekerjaan besarnya adalah karena volume ekspor ikan sarden yang meluas ke Amerika Serikat, Eropa dan Timur Tengah. Serta angkutan penumpang juga besar, mencapai 5,5 juta orang penumpang pertahun. Pada tahun 2015, *Mindanao Development Authority* (MinDA) mengusulkan pengembangan dan perluasan di Mindanao dari pelabuhan tambahan untuk membantu pedagang mendapatkan akses yang lebih baik ke Sabah dan daerah Sulawesi Utara dalam koridor BIMP-EAGA, serta meningkatkan arus barang dan orang-orang di Mindanao dan antara pulau-pulau di negara itu.

**B. Realisasi Program Konektivitas di Bidang Transportasi BIMP-EAGA**

1. Realisasi Konektivitas di Bidang Transportasi Udara

Realisasi konektivitas di bidang transportasi udara telah menghubungkan 8 bandara di delapan kota yang ada di keempat negara yaitu: Indonesia ada kota Pontianak, Tarakan dan Bitung; Malaysia di kota Kuching dan Kota Kinabalu;

Brunei Darussalam di kota Bandar Seri Begawan; dan Filipina di kota Davao. Selain itu di delapan kota tersebut, setiap negara anggota BIMP-EAGA juga telah mengusulkan bandara-bandara baru untuk dihubungkan satu sama lain. Ada 5 rute penerbangan udara yang telah terealisasi konektivitasnya di delapan kota BIMP-EAGA yaitu 1) di kota Pontianak, Kalimantan Barat - Kota Kuching, Negara Bagian Serawak; 2) Kuching, Negara Bagian Serawak - Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam; 3) Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam - Kota Kinabalu, Negara Bagian Sabah; 4) Tarakan, Kalimantan Utara - Tawau, Negara Bagian Sabah. Keempat rute penerbangan yang telah terhubung tersebut dilayani oleh maskapai penerbangan MASwings; 5) menghubungkan kota Davao, di Mindanao dengan Bitung, di Sulawesi Utara belum tersedia rute penerbangan regular dan hanya melayani penerbangan charter dengan menggunakan maskapai penerbangan Wings Air. Sedangkan ada 6 rute konektivitas udara baru yang masih dalam proses pengusulan yaitu rute penerbangan dari 1) kota Balikpapan - Kuching; 2) Balikpapan - Kota Kinabalu, yang akan dilayani maskapai penerbangan MASwings; 3) Rute Pontianak - Miri; 4) rute kota Tarakan - Kota Kinabalu, yang akan dilayani oleh maskapai penerbangan Kalstar Air; 5) Puerto Princesa - Kota Kinabalu; dan 6) Zamboanga - Sandakan.

## 2. Konektivitas di Bidang Transportasi darat

Dalam jalur transportasi darat, wilayah yang terealisasi jalur transportasi daratnya merupakan wilayah yang berada di koridor ekonomi *West Borneo Economic Corridor*. Wilayah ini telah terealisasi pembangunan infrastrukturnya sejak tahun 2008. Jalur utama yang menghubungkan kota besar yaitu Kota Pontianak-Kuching—Bandar Seri Begawan-Kota Kinabalu di wilayah barat pulau Borneo. Interkonektivitas transportasi darat dapat terlihat pada gambar di bawah ini, garis merah yang menghubungkan kota-kota tersebut merupakan rute transportasi lintas batas darat di wilayah tersebut. Jalur tersebut akan dilayani oleh 4 unit bus yang di sediakan oleh perusahaan bus DAMRI dari Indonesia dan Setia Jiwana Sejati (SJS) dari Malaysia. Rute ini melayani keberangkatan setiap hari, sekitar pukul 8-10 malam, satu bus DAMRI berangkat dari Pontianak menuju Bandar Seri Begawan, sedangkan keberangkatan dari Bandar Seri Begawan adalah jam 4 sore. Penumpang Indonesia di dominasi oleh TKI yang yang bekerja di Brunei Darussalam dan Malaysia serta wisatawan yang berlibur di pulau Kalimantan. Penumpang Indonesia di dominasi oleh TKI yang yang bekerja di Brunei Darussalam dan Malaysia serta wisatawan yang berlibur di pulau Kalimantan. Di setiap negara ada beberapa peningkatan pembangunan fasilitas infrastruktur dan terminal pendukung yang telah di bangun untuk memudahkan jalur bus komersial maupun bus pariwisata berdasarkan gambar tersebut peningkatan fasilitas yang tersedia diantaranya Malaysia yang telah membangun terminal bus di Limbang, terminal di pusat Kota Kinabalu, terminal Inanam utara dan Pusat R & R di Temundok-Seratok Junction. Untuk di Brunei Darussalam tersedia Terminal bus di Kampong Rimbang, Temburong, Jalur bus khusus di Sungai Tujoh. Pusat R & R di Tasik Bandong, Fasilitas lintas batas Kuala Lurah, Tembokong Ujong Jalan pos



kontrol dan Pandaruan Bridge yang selesai di bangun 2013. Sedangkan Indonesia telah menyelesaikan perbaikan Pusat R & R di Sosok Tayan Terminal bus Ambawang.

3. Konektivitas di Bidang Transportasi Laut

Dalam sektor transportasi laut, ada 35 pelabuhan yang telah ditetapkan sebagai pelabuhan penghubung antar wilayah BIMP-EAGA dalam MoU BIMP-EAGA *Integrated Sea Linkages* tahun 2007. Namun hingga tahun 2016 hanya ada satu rute yang terbentuk yang menghubungkan kota Zamboanga di Filipina dengan Sandakan di negara bagian Sabah, Malaysia. Dalam realisasinya konektivitas transportasi laut hanya ada satu jalur yang telah terbentuk, jalur ini dilayani kapal Feri penumpang yang menghubungkan kota Zamboanga di Filipina – Sandakan di negara bagian Sabah, Malaysia. Sedangkan ada 4 jalur baru yang masih dalam proses pengusulan yaitu: 1) Zamboanga, Filipina – Muara, Brunei Darussalam; 2) Brooke's Point, Filipina – Labuan, Malaysia – Muara, Brunei Darussalam; 3) Brooke's Point, Filipina – Kudat, Malaysia, yang akan dilayani menggunakan kapal Roll On-Roll Off; 4) Davao, Filipina – General Santos, Filipina – Bitung, Indonesia yang akan dilayani menggunakan kapal *Roll On-Roll Off* dan pembukaan jalurnya dimulai pada tahun 2017.

**C. Hambatan dalam Realisasi Program Konektivitas Transportasi**

Konektivitas transportasi sub regional yang buruk adalah salah satu tantangan utama yang dihadapi dalam pembangunan kerja sama ekonomi BIMP-EAGA. Dalam sektor transportasi, tingkat pembangunan infrastruktur dan ekonomi yang tidak merata di setiap negaranya menimbulkan tantangan lain, karena akan menghasilkan:

1. Perbedaan prioritas dan agenda pembangunan, seperti prioritas pembangunan infrastruktur di setiap negara,
2. Perbedaan dalam standar teknis, keselamatan, lingkungan dan administrasi di sektor transportasi, dan
3. Kebijakan dan peraturan yang berbeda terkait dengan transportasi dan fasilitasi transportasi, serta pengembangan logistik.

**Kesimpulan**

Kerja sama BIMP-EAGA dibentuk sejak tahun 1994 oleh empat negara yaitu Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia dan Filipina. Sejak pembentukannya pembangunan ekonomi terus didorong untuk menciptakan pemerataan pembangunan di area fokus kerja sama yang merupakan daerah-daerah yang kurang berkembang dan terpinggirkan karena jauh dari pusat pemerintahan negaranya masing-masing. Dengan tujuan untuk mempersempit kesenjangan pembangunan dengan mendorong peningkatan perdagangan, investasi dan pariwisata di dalam sub regional. BIMP-EAGA melalui *pertemuan Ministerial Meeting ke-9* tahun 2004 memformulasikan BIMP-EAGA *Roadmap To Development 2006-2010* yang akan memberikan arahan dan mengidentifikasi sektor-sektor yang akan memandu pelaksanaan proyek dan kegiatan BIMP-EAGA kedepannya. Pencapaian yang signifikan dalam *Roadmap to Development* adalah kesepakatan terkait keterhubungan transportasi udara, darat dan laut untuk memudahkan negara anggota membangun keterhubungan jaringan

transportasi di antar negara anggotanya. Kerangka kerja ini kemudian dilanjutkan dengan BIMP-EAGA *Implementation Blueprint* 2012-2016 yang lebih berfokus pada untuk lebih meningkatkan efektifitas dari implementasi program-programnya yaitu, 1) Konektivitas, 2) Lumbung Pangan, 3) Pariwisata, 4) Lingkungan Hidup 5) Sosial Budaya dan Pendidikan. Konektivitas antar wilayah menjadi sangat penting terutama untuk konektivitas transportasi udara, darat dan Laut, yang dapat mendukung kemudahan peningkatan perdagangan, investasi dan pariwisata BIMP-EAGA. Keterhubungan transportasi perlu ditunjang oleh fasilitas-fasilitas infrastruktur pendukung akan menciptakan kelancaran pergerakan orang. Hal ini akan mempermudah masyarakat dan pelaku usaha di wilayah BIMP-EAGA mendapat akses pasar dan menciptakan jalur yang efisien dan dapat bersaing dengan wilayah-wilayah lainnya.

Sejak peluncurannya, peningkatan konektivitas transportasi telah dilakukan di bawah BIMP-EAGA *Roadmap To Development* 2006-2010 dan BIMP-EAGA *Implementation Blueprint* 2012-2016. Di bidang transportasi darat realisasi perbaikan fasilitas infrastruktur terminal jalan dilakukan dan konektivitas telah terjalin antara tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Brunei Darussalam yang menghubungkan kota Pontianak – Kuching - Bandar Seri Begawan - Kota Kinabalu yang berada di sepanjang pulau Borneo bagian barat di tahun 2008.

Di sektor transportasi udara ada 13 bandara yang telah ditunjuk dalam kesepakatan keterhubungan transportasi udara tahun 2007. Namun, hanya ada 8 bandara di delapan kota yang terealisasi keterhubungannya yaitu kota Pontianak, Tarakan dan Bitung di Indonesia; Kuching, Kota Kinabalu dan Tawau di Malaysia; Bandar Seri Begawan di Brunei Darussalam; dan Davao di Filipina. Kedelapan kota ini bekerjasama dan membentuk 5 rute penerbangan yang menghubungkan 1) di kota Pontianak, Kalimantan Barat - Kota Kuching, Negara Bagian Serawak; 2) Kuching, Negara Bagian Serawak – Bandara Seri Begawan, Brunei Darussalam; 3) Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam – Kota Kinabalu, Negara Bagian Sabah; 4) Tarakan, Kalimantan Utara – Tawau, Negara Bagian Sabah; 5) Davao, Mindanao – Bitung, Sulawesi Utara. Di sektor transportasi laut, sebanyak 35 pelabuhan yang telah ditetapkan dalam kesepakatan keterhubungan transportasi laut, namun hanya ada satu rute transportasi laut yang dilayani dengan kapal feri penumpang yang menghubungkan kota Zamboanga, Filipina dengan kota Sandakan di Malaysia. Namun sebagian besar pelabuhan-pelabuhan di BIMP-EAGA melayani rute pelayaran untuk perdagangan barang antar wilayah maupun dengan negara-negara lainnya di ASEAN. Banyaknya keterhubungan transportasi yang tidak terjalin diantar wilayah ini dikarenakan adanya perbedaan tingkat prioritas dan agenda pembanguna infrastruktur dan ekonomi yang berbeda-beda di setiap negara anggotanya. Perbedaan standar teknis, keselamatan, lingkungan dan administrasi di sektor transportasi serta kebijakan fasilitas terkait transportasi dan pengembangan logistik yang berbeda-beda di setiap negara anggotaa. Selain itu setiap negara anggotanya cenderung melindungi komoditas utama di wilayahnya yang mengakibatkan adanya larangan-larangan perdagangan antar wilayah tersebut menjadikan setiap negara anggotanya lebih berhati-hati dalam membuka akses ke wilayahnya.

### **Daftar Pustaka**

- Alkadri (ed). 1999. *Manajemen Teknologi untuk Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Edisi Pertama, Direktorat Kebijakan Teknologi untuk Pengembangan Wilayah-BPPT.
- Andry Winarto. 2017. “BIMP-EAGA: 4 Negara ASEAN Perkuat Kerjasama 8 Sektor”. Diakses dari <http://kabar24.bisnis.com/read/20171203/19/714681/bimp-eaga-4-negara-asean-perkuat-kerjasama-sektor-ini>. Pada tanggal 25 Januari 2018.
- Asia Development Bank. “Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA)”. Diakses dari <https://www.adb.org/countries/subregional-programs/bimp-eaga>. Pada tanggal 26 Januari 2018.
- BIMP-EAGA. 2017. “BIMP-EAGA’s Economic Corridors: Business Perceptions About The Investment Climate”. Diunduh dari <https://www.adb.org/sites/default/files/related/72256/bimp-eaga-vision-2025.pdf>. Pada tanggal 25 Januari 2018.
- BIMP-EAGA. 2014. “BIMP-EAGA Implementation Blueprint 2012-2016”. Diunduh dari <https://www.adb.org/sites/default/files/page/34232/bimp-eaga-implementation-blueprint-2012-2016.pdf>. Pada tanggal 15 Mei 2017.
- BIMP-EAGA. 2015. “Review Of The BIMP-EAGA Land Transport MoUs”. Diunduh dari <https://www.adb.org/sites/default/files/page/34232/review-bimp-eaga-land-transport-mou.pdf>. Pada 20 September 2017.
- BIMP-EAGA. 2007. “BIMP-EAGA Roadmap to Development 2006-2010” Diunduh dari <https://www.adb.org/sites/default/files/related/19736/bimp-eaga-roadmap-development-2006-2010.pdf>. Pada tanggal 15 Mei 2017
- BIMP-EAGA. 2017. “BIMP-EAGA Vision 2025”. Diunduh dari <https://www.adb.org/sites/default/files/related/72256/bimp-eaga-vision-2025.pdf>. Pada tanggal 15 Mei 2017.
- Chia, Siow Yue. 1997. *Regionalism and Subregionalism in ASEAN: The Free Trade Area and Growth Triangle Model*, dalam Takatoshi Ito and Anne O. Krueger (eds), *Regionalism versus Multilateral Trade Arrangements*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Kementerian Luar Negeri Indonesia. “Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippina East Asia Growth Area”. Diakses dari <https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/BIMP-EAGA.aspx>. Pada tanggal 24 September 2017.

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2017. "Deklarasi Bersama Ditandatangani, Ro-Ro Davao Bitung Mulai Operasi 30 April 2017". Diakses dari <http://www.dephub.go.id/post/read/deklarasi-bersama-ditandatangani,-ro-ro-davao-bitung-mulai-operasi-30-april-2017>. Pada tanggal 15 Agustus 2017.
- Keohane, Robert O. 1993. *Sovereignty, Interdependence and International Institutions*, dalam Linda B. Miller and Michael Joseph Smith (ed), *Ideas and Ideal: Essays on Politics in Honor of Stanley Hoffmann*. Boulder: Westview.
- Morse, Edward L. 1976. *Modernization and The Transformation of International Relation*. New York: The Free Press.
- Nugroho, Iwam dan Rochmin Dahuri. 2004. *Pembangunan Wilayah: Perspektif Ekonomi, Sosial dan Lingkungan*. Jakarta. LP3SE Indonesia.
- Perwita, Anak Agung Banyu dan Yayan Mochammad Yani. 2005. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.