



Editor: Sandy Nur Ikfal Raharjo

# MEMBANGUN KAWASAN TIMUR INDONESIA MELALUI KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL

Segitiga Pertumbuhan Timor Leste,  
Indonesia, dan Australia



Agus Rubianto Rahman • Awani Irewati

CPF Luhulima • Tri Nuke Pudjiastuti • Indriana Kartini

Rosita Dewi • Sandy Nur Ikfal Raharjo

Buku ini tidak diperjualbelikan

# MEMBANGUN KAWASAN TIMUR INDONESIA MELALUI KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL

Segitiga Pertumbuhan Timor Leste,  
Indonesia, dan Australia



Buku ini tidak diperjualbelikan.

Dilarang mereproduksi atau memperbanyak seluruh atau sebagian dari buku ini dalam bentuk atau cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit.

© Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang No. 28 Tahun 2014

*All Rights Reserved*

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Editor: Sandy Nur Ikfal Raharjo

# MEMBANGUN KAWASAN TIMUR INDONESIA MELALUI KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL

Segitiga Pertumbuhan Timor Leste,  
Indonesia, dan Australia

Agus Rubianto Rahman • Awani Irewati  
CPF Luhulima • Tri Nuke Pudjiastuti • Indriana Kartini  
Rosita Dewi • Sandy Nur Ikfal Raharjo



LIPI Press

Buku ini tidak diperjualbelikan.

© 2021 Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI)  
Pusat Penelitian Politik

Katalog dalam Terbitan (KDT)

Membangun Kawasan Timur Indonesia Melalui Kerja Sama Ekonomi Subregional: Segitiga Pertumbuhan Timor Leste, Indonesia, dan Australia/Sandy Nur Ikfal Raharjo, Agus Rubianto Rahman, Awani Irewati, CPF Luhulima, Tri Nuke Pudjiastuti, Indriana Kartini, dan Rosita Dewi-Jakarta: LIPI Press, 2021.

xxiii hlm. + 195 hlm.; 14,8 × 21 cm

ISBN: 978-602-496-261-6 (*e-book*)

1. Perbatasan
2. Kawasan Timur Indonesia
3. Kerja Sama Subregional

551.48

*Copy editor* : Sarwendah Puspita Dewi dan Heru Yulistiyon  
*Proofreader* : Sonny Heru Kusuma dan Risma Wahyu Hartiningsih  
*Penata isi* : Ermina Dwi Suswanti dan Meita Safitri  
*Desainer sampul* : D.E.I.R. Mahelingga  
  
*Cetakan Pertama* : Oktober 2021



Diterbitkan oleh:  
LIPI Press, anggota Ikapi  
Gedung PDDI LIPI, Lantai 6  
Jln. Jend. Gatot Subroto 10, Jakarta 12710  
Telp.: (021) 573 3465  
*e-mail*: [press@mail.lipi.go.id](mailto:press@mail.lipi.go.id)  
*website*: [lipipress.lipi.go.id](http://lipipress.lipi.go.id)

 LIPI Press  
 @lipi\_press  
 lipi.press

Buku ini merupakan karya buku yang terpilih dalam Program Akuisisi Pengetahuan Lokal Tahun 2021 Balai Media dan Reproduksi (LIPI Press), Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.



Karya ini dilisensikan di bawah Lisensi Internasional Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



# DAFTAR ISI

|  |      |
|--|------|
| DAFTAR GAMBAR.....   | VII  |
| DAFTAR TABEL .....   | IX   |
| PENGANTAR PENERBIT .....   | XI   |
| KATA PENGANTAR .....   | XIII |
| PRAKATA .....  | XIX  |
| <br>   |      |
| <b>BAB I</b> <b>PENDAHULUAN: KAWASAN TIMUR INDONESIA<br/>DALAM PERSPEKTIF REGIONAL DAN SUBREGIONAL</b> |      |
| Sandy Nur Ikfal Raharjo dan Agus Rubianto Rahman.....  | 1    |
| A. Kawasan Timur Indonesia dan Isu Ketertinggalan.....   | 1    |
| B. Peluang Membangun Kawasan Timur Indonesia melalui<br>Kerja Sama Subregional .....                   | 5    |
| C. Pekerjaan Rumah dalam Kerja Sama Subregional di<br>Kawasan Timur Indonesia .....                    | 9    |
| D. Sistematika Penulisan .....   | 11   |
| <br>   |      |
| <b>BAB II</b> <b>RASIONALITAS PEMBANGUNAN KAWASAN TIMUR<br/>INDONESIA</b>                              |      |
| C.P.F. Luhulima .....  | 15   |

|                |   |    |
|----------------|---|----|
| A.             | Kesenjangan Pembangunan antara Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia .....  | 15 |
| B.             | Kawasan Timur Indonesia dalam Struktur Perekonomian Indonesia .....   | 18 |
| C.             | Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (Kapet) .....  | 20 |
| D.             | Kapet di KTI .....  | 22 |
| E.             | Strategi Revitalisasi Kapet .....   | 25 |
| F.             | Kawasan Ekonomi Khusus .....  | 28 |
| G.             | Kebijakan Baru untuk Mempercepat Pengembangan KTI 29  |    |
| H.             | Kerja Sama Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle.....   | 31 |
| I.             | KTI dan Pacific Islands Nations .....   | 32 |
| J.             | Penutup.....  | 33 |
| <br>           |   |    |
| <b>BAB III</b> | <b>PEMBANGUNAN KONEKTIVITAS FISIK LINTAS BATAS DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</b>   |    |
|                | Agus Rubianto Rahman dan Rosita Dewi.....   | 35 |
| A.             | Urgensi Pembangunan Konektivitas Fisik Lintas Batas di Kawasan Timur Indonesia .....  | 35 |
| B.             | Poros Maritim Dunia dan KTI.....  | 40 |
| C.             | Pembangunan Konektivitas Fisik di KTI Bagian Selatan ....   | 44 |
| D.             | Kepentingan Indonesia .....   | 46 |
| E.             | Selayang Pandang Pembangunan Konektivitas Fisik di KTI Bagian Timur .....   | 55 |
| F.             | Penutup .....   | 67 |
| <br>           |   |    |
| <b>BAB IV</b>  | <b>PEMBANGUNAN KONEKTIVITAS KELEMBAGAAN DI KAWASAN TIMUR INDONESIA: KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJA SAMA SUBREGIONAL TIA-GT</b> |    |
|                | Indriana Kartini .....  | 69 |
| A.             | Pembangunan Konektivitas Kelembagaan di Kawasan Timur Indonesia .....   | 69 |
| B.             | Gambaran Umum Kondisi Ekonomi Indonesia dan Timor Leste .....   | 71 |
| C.             | Pembentukan Kerja Sama Subregional TIA-GT.....  | 81 |

|                |  |     |
|----------------|--|-----|
| D.             | Pembangunan Konektivitas Kelembagaan dalam Kerja Sama Subregional TIA-GT.....  | 85  |
| E.             | Penutup .....  | 95  |
| <b>BAB V</b>   | <b>KERJA SAMA SUBREGIONAL TIMOR LESTE-INDONESIA-AUSTRALIA: DINAMIKA KONEKTIVITAS ANTAR-MASYARAKAT TIMOR LESTE–NTT INDONESIA</b>    |     |
|                | Awani Irewati .....  | 97  |
| A.             | Konektivitas Antarmasyarakat sebagai Penguat Kerja Sama TIA-GT .....   | 97  |
| B.             | Perbatasan Dua Negara sebagai Bangunan Konektivitas Masyarakat.....  | 100 |
| C.             | Penutup.....   | 121 |
| <b>BAB VI</b>  | <b>TANTANGAN KEAMANAN TERHADAP KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL DI KAWASAN TIMUR INDONESIA</b>                                       |     |
|                | Tri Nuke Pudjastuti dan Sandy Nur Ikfal Raharjo .....  | 123 |
| A.             | Aspek Keamanan dalam Kerja Sama Ekonomi Subregional.....   | 123 |
| B.             | Profil Perbatasan di Kawasan Timur Indonesia .....   | 125 |
| C.             | Tantangan Keamanan Tradisional di Kawasan Timur Indonesia.....   | 129 |
| D.             | Tantangan Keamanan Non-tradisional di Perbatasan Indonesia-Timor Leste-Australia .....   | 136 |
| E.             | Upaya Mengatasi Tantangan Keamanan Perbatasan Tiga Negara di Kawasan Timur Indonesia .....   | 142 |
| F.             | Penutup.....   | 146 |
| <b>BAB VII</b> | <b>EPILOG PEMBANGUNAN KAWASAN TIMUR INDONESIA MELALUI KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL: CAPAIAN, TANTANGAN, DAN LANGKAH KE DEPAN</b> |     |
|                | Sandy Nur Ikfal Raharjo .....  | 149 |
| A.             | Kepentingan Indonesia, Timor Leste, dan Australia dalam Kerja Sama Subregional .....   | 149 |
| B.             | Capaian Kerja Sama Subregional TIA-GT .....  | 155 |

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| C. Peluang dan Tantangan ..... | 160 |
| D. Langkah ke Depan.....       | 162 |
| DAFTAR PUSTAKA .....           | 165 |
| DAFTAR SINGKATAN .....         | 183 |
| INDEKS .....                   | 187 |
| BIOGRAFI PENULIS .....         | 193 |

Buku ini tidak diperjualbelikan.



## DAFTAR GAMBAR

|            |   |    |
|------------|---|----|
| Gambar 1.  | Subregionalisme di Kawasan Timur Indonesia .....  | 8  |
| Gambar 2.  | Sebaran Penduduk Miskin di Indonesia Tahun 2018 .....   | 16 |
| Gambar 3.  | Kontribusi Pulau di Indonesia terhadap Produk<br>Domestik Bruto Nasional 2016 .....                     | 19 |
| Gambar 4.  | Sebaran Konsentrasi Ekonomi di Indonesia .....  | 19 |
| Gambar 5.  | Konektivitas Kapet-MP3EI.....   | 26 |
| Gambar 6.  | Kapet sebagai <i>Hinterland</i> Koridor Ekonomi/MP3EI .....   | 27 |
| Gambar 7.  | Penyusunan Roadmap Kapet 2015–2019 .....  | 27 |
| Gambar 8.  | Tema Pembangunan Koridor Ekonomi Berdasarkan<br>pada Keunggulan dan Potensi Strategis Tiap Wilayah .... | 31 |
| Gambar 9.  | Peta Perbatasan Indonesia-Papua Nugini.....   | 57 |
| Gambar 10. | Proyek Pengembangan Infrastruktur Bantuan ADB di<br>Papua Nugini.....                                   | 66 |
| Gambar 11. | Peta Batas Negara Indonesia-Timor Leste .....   | 72 |
| Gambar 12. | Kontribusi Sektor Ekonomi Pilihan terhadap GNI<br>Indonesia dan Timor Leste Tahun 2015.....             | 73 |
| Gambar 13. | GNI dan GDP Per Kapita di Indonesia dan Timor<br>Leste .....  | 74 |

|            |  |     |
|------------|--|-----|
| Gambar 14. | Sektor Industri Timor Leste dan NTT .....  | 77  |
| Gambar 15. | Tiga Hal tentang Konektivitas dalam MPAC dan<br>TIA-GT .....   | 99  |
| Gambar 16. | Pintu Gerbang PLBN Wini yang Berbatasan dengan<br>Distrik Oekusi.....  | 103 |
| Gambar 5.3 | Peta PLBN Mota'ain dan PLBN Motamasin di NTT ....  | 109 |
| Gambar 5.4 | Aktivitas Lintas Batas di PLBN Mota'ain.....   | 112 |
| Gambar 19. | Pos Lintas Batas Turiscain dan Dilomil.....  | 119 |
| Gambar 20. | Peta Perbatasan Laut Indonesia-Palau .....   | 126 |
| Gambar 21. | Peta Lokasi Segmen Batas Bijael Sunan-Oben .....   | 132 |
| Gambar 22. | Peta Lokasi Daerah Sengketa Nefo Nunpo .....   | 134 |
| Gambar 23. | Jalan dan Kuburan yang menjadi Pemicu Konflik di<br>Sunsea-Costa 2013.....                                     | 135 |
| Gambar 24. | Jumlah Penyitaan Narkoba Jenis Cristalline<br>Methamphetamine di Perbatasan Australia Tahun<br>2010–2014 ..... | 138 |
| Gambar 25. | Kesepakatan Batas dan Pengelolaan Perbatasan<br>Australia-Timor Leste 2018.....                                | 144 |



# DAFTAR TABEL

|          |  |    |
|----------|--|----|
| Tabel 1. | Kondisi Ketertinggalan Lima Provinsi di Kawasan Timur Indonesia Tahun 2016.....                            | 4  |
| Tabel 2. | Nilai Ekspor Provinsi-Provinsi Kawasan Timur Indonesia Menurut Negara Tujuan 2016.....                     | 10 |
| Tabel 3. | Nilai Impor Provinsi-Provinsi Kawasan Timur Indonesia Menurut Negara Tujuan 2016.....                      | 11 |
| Tabel 4. | Sebaran Kapet dan Potensinya .....   | 23 |
| Tabel 5. | Ekspor Provinsi di Indonesia dalam BIMP-EAGA 2016–2019 (dalam ribu dolar AS) .....                         | 38 |
| Tabel 6. | Impor Provinsi di Indonesia dalam BIMP-EAGA 2016–2019 (dalam ribu dolar AS) .....                          | 39 |
| Tabel 7. | Perkembangan Perdagangan antara Provinsi NTT dan Timor Leste dan Negara Lainnya, 2017–2019 (Ribu US\$) ... | 51 |
| Tabel 8. | Gravitasi Pelabuhan di Kawasan Timur.....  | 61 |
| Tabel 9. | Perbandingan Timor Barat (Indonesia) dengan Timor Leste.....   | 76 |

|           |   |     |
|-----------|---|-----|
| Tabel 10. | Perkembangan Kerja sama Ekonomi Trilateral<br>Indonesia-Timor Leste-Australia per Tahun 2018 .....    | 89  |
| Tabel 11. | Indeks Pembangunan Manusia Menurut Provinsi<br>2010–2017.....   | 106 |
| Tabel 12. | Persentase Penduduk Miskin di NTT Menurut Provinsi<br>2007–2018 (Perkotaan + Pedesaan).....           | 106 |
| Tabel 13. | Persentase Penduduk Miskin Menurut Kabupaten/Kota<br>di NTT 2015–2017 .....                           | 107 |
| Tabel 14. | Status Penyelesaian Perbatasan Laut di Indonesia Bagian<br>Timur .....                                | 129 |
| Tabel 15. | Keberadaan dan Aliran Narkoba di Indonesia-Australia ...  | 139 |
| Tabel 16. | Capaian Umum Kerja Sama Subregional TIA-GT.....   | 156 |
| Tabel 17. | Data Jumlah Pelintas Batas WNI dan WNA di<br>Perbatasan Indonesia-Timor Leste Periode 2015–2017 ..... | 159 |
| Tabel 18. | Ekspor-Impor Provinsi Nusa Tenggara Timur Periode<br>2017–2019.....                                   | 159 |



## PENGANTAR PENERBIT

---

Sebagai penerbit ilmiah, LIPI Press mempunyai tanggung jawab untuk terus berupaya menyediakan terbitan ilmiah yang berkualitas. Upaya tersebut merupakan salah satu perwujudan tugas LIPI Press untuk turut serta membangun sumber daya manusia unggul dan mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana yang diamanatkan dalam pembukaan UUD 1945.

Buku ini mengulas pembangunan konektivitas dalam koridor Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle (TIA-GT), khususnya terkait dengan situasi kekinian dan potensi dampaknya di masa-masa yang akan datang. Terkait dengan itu, buku ini juga membahas secara komprehensif faktor-faktor apa saja yang memengaruhi kondisi tersebut beserta solusi yang harus dilakukan dalam rangka meningkatkan pencapaian, khususnya dalam sektor ekonomi.

Buku ini selain mengulas secara lengkap pembangunan konektivitas dalam koridor TIA-GT, juga memberikan sebuah gambaran akademis atau sebuah deskriptif analitis tentang beragam kepentingan dan kebijakan, baik yang berasal dari pemerintah pusat maupun aktor

*Buku ini tidak diperjualbelikan.*

lokal antarnegara. Dengan hadirnya buku ini, diharapkan upaya-upaya semua pihak di level regional dapat semakin tepat dan efektif dalam mengatasi persoalan-persoalan yang ada.

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu proses penerbitan buku ini.

LIPI Press

Buku ini tidak diperjualbelikan.



## **KATA PENGANTAR**

**M**erupakan sebuah anugerah bahwa negara kita adalah salah satu negara yang memiliki garis perbatasan terpanjang di dunia. Namun, di balik anugerah itu tentu akan terbit menjadi sebuah bencana manakala kita gagal dalam mengelolanya. Oleh karena itu, salah satu tugas pokok negara (bersama elemen-elemen bangsa lainnya) adalah menjaga amanah itu dengan sebaik-baiknya, melalui beragam konsep, inovasi, strategi, dan kerja-kerja konkret di wilayah itu. Tugas ini jelas bertautan erat dengan esensi konstitusi kita, yakni menciptakan kesejahteraan umum yang pada akhirnya juga terkait dengan upaya mempertahankan keutuhan eksistensi keindonesiaan.

Dengan pemaknaan semacam itu maka segala hal yang terkait dengan wilayah perbatasan harus diurus dengan tepat dan terawat, agar dapat menciptakan sebuah impresi positif bagi semua yang memandangnya. Tentu saja bukan sebuah impresi yang ilusif atau artifisial, melainkan betul-betul sesuatu yang dirasakan oleh setiap anak bangsa yang berada di dalamnya. Hal yang pasti, pemahaman dan pengelolaan mengenai perbatasan saat ini jauh lebih kompleks karena semakin berkembangnya kesadaran untuk mengaitkan antara

*Buku ini tidak diperjualbelikan.*

beragam aspek yang melibatkan kepentingan negara, masyarakat, kegiatan ekonomi, kondisi sosial, dan identitas budaya setempat.

Dalam konteks pengelolaan perbatasan, sebagaimana yang telah diketahui, wilayah tersebut tidak dapat lagi dilihat sebagai pekarangan belakang (*backyard*), namun justru sebagai sebuah serambi depan (*foyer*) dari negara kita. Cara pandang ini kemudian dihubungkan dengan pendekatan kebijakan baru yang tidak semata menekankan aspek keamanan dan ketertiban, namun pula aspek kesejahteraan. Ini memperlihatkan mulai hadirnya konsep-konsep yang lebih humanistik dan holistik dalam soal pengelolaan wilayah perbatasan.

Dengan sudut pandang pendekatan ini, pemerintah berkomitmen kuat menciptakan kemakmuran dengan tetap menghormati kekhasan sosial-budaya daerah perbatasan dan terus menjaga pelestarian lingkungan di wilayah tersebut. Menurut Brunnet-Jailly (2005, 634) terdapat beberapa elemen yang harus diperhatikan, manakala pengelolaan perbatasan itu berarti lebih dari sekadar persoalan keamanan, yakni terkait dengan pemahaman kekuatan pasar dan arus perdagangan; bagaimana kebijakan pemerintah negara-negara yang berbatasan langsung, faktor politis masyarakat di wilayah perbatasan, dan budaya khas masyarakat di wilayah perbatasan. Sudut pandang itu jelas memberikan kita sebuah pemahaman tentang kompleksitas pengelolaan perbatasan.

Dalam perkembangannya, salah satu cerminan dari pengelolaan perbatasan saat ini adalah semakin intensifnya perhatian kita sebagai bangsa dalam membangun konektivitas wilayah-wilayah perbatasan dengan negara-negara tetangga. Perhatian ini terutama dilandasi sebuah kepentingan agar konektivitas itu semakin baik sehingga memberikan peluang lebih besar dan semakin lancarnya arus perputaran barang, orang, hingga modal yang pada akhirnya dapat memacu pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Indonesia dalam dekade belakangan ini cukup gencar dalam membangun konektivitas itu. Buku ini mengkhususkan diri pada pembangunan konektivitas dalam koridor Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle (TIA-GT) dengan segenap problematika di dalamnya,

khususnya terkait dengan situasi kekinian dan potensi dampaknya di masa-masa yang akan datang.

Berdasarkan kajian tim penulis ada beberapa alasan (*rationale*) mengapa koridor ini tetap menarik untuk diperhatikan dan menjadi bahan kajian akademis. Dalam kaitannya dengan kerangka kerja sama subregional, Indonesia perlu untuk semakin memahami berbagai motif dan kepentingan pihak-pihak yang terlibat di dalamnya. Mengingat bahwa terdapat pihak-pihak subnasional yang dengan segenap kepentingannya juga tidak dapat dilepaskan dari kerja sama itu. Hal ini terutama agar kepentingan-kepentingan itu dapat dipantau dan dikembangkan dengan lebih maksimal serta diantisipasi sejak dini manakala berpotensi negatif bagi Indonesia.

Selain itu, meski kerja sama subregional TIA-GT ini dapat dikatakan masih relatif baru dibandingkan wilayah-wilayah lain, namun telah menunjukkan beberapa kecenderungan-kecenderungan terkait dampak yang telah dihasilkan. Kenyataannya, eksistensi konektivitas dan kerja sama itu tidak dapat begitu saja langsung berdampak positif. Bahkan terdapat kecenderungan bahwa dampak dari implementasi kerja sama subregional di atas belum terlalu terasa. Oleh karena itu, perlu ada upaya untuk mengidentifikasi sekaligus mencari solusi atas faktor-faktor apa yang menjadi penyebab di balik itu semua. Diharapkan dengan adanya kejelasan tentang hal ini maka faktor-faktor yang menghambat dapat segera diantisipasi sehingga kerja sama yang terbangun itu dapat benar-benar bermanfaat dan bernilai tambah bagi masyarakat.

Kajian ini juga menjadi menarik karena terkait dengan upaya lebih mengetahui apakah berbagai agenda dan kegiatan pembangunan konektivitas di wilayah perbatasan itu memang memberikan kontribusi yang signifikan dalam upaya membangun konektivitas lintas batas kawasan timur Indonesia dengan negara-negara tetangga secara lebih intensif; atau justru belum atau tidak memberikan pengaruh yang signifikan. Pemahaman tentang kegiatan apa yang sudah dan belum dilakukan diharapkan dapat membawa suatu pemetaan solusi tentang apa saja yang harus dilakukan untuk meningkatkan kualitas

konektivitas dalam koridor TIA-GT pada masa kini dan di masa-masa yang akan datang.

Sehubungan dengan hal itu, inti dari buku ini adalah memberikan sebuah gambaran akademis atau sebuah deskriptif analitis tentang beragam kepentingan dan kebijakan apa saja, baik yang berasal dari pemerintah pusat maupun aktor lokal antar-negara terkait dengan kerja sama TIA-GT. Dengan adanya identifikasi yang tepat, diharapkan upaya-upaya semua pihak di level regional dapat semakin tepat dan efektif dalam mengatasi persoalan-persoalan yang ada. Kemudian, buku ini juga akan menghadirkan sebuah analisis yang mendalam mengenai beragam capaian yang telah diraih dari kerja sama TIA-GT selama ini.

Terkait dengan itu, buku ini juga membahas secara komprehensif faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kondisi capaian itu beserta solusi yang harus dilakukan dalam rangka meningkatkan capaian. Selain itu, buku ini akan memperlihatkan pengaruh dan peran TIA-GT dalam membangun konektivitas lintas batas Indonesia, khususnya di bagian timur. Dengan tawaran substansi itu, tidak dapat dimungkiri buku ini menjadi penting karena signifikansi dan tingkat kebaruan (*novelty*) kajian yang tinggi.

Buku ini juga menjadi penting mengingat bahwa kajian di dalamnya merupakan sebuah respons akademis atas situasi dan kondisi masyarakat di perbatasan yang memang patut diperhatikan dan dicarikan berbagai solusinya, mengingat tidak saja perbatasan itu sarat dengan kepentingan nasional, namun sekali lagi terkait dengan kewajiban negara untuk menghadirkan kesejahteraan sekaligus keamanan seluruh rakyat di wilayah tersebut. Selain itu, kajian ini juga diharapkan dapat memberikan asupan akademis kepada pemerintah yang memiliki kepentingan besar untuk menjadikan wilayah-wilayah perbatasan sebagai cerita sukses terkait agenda Poros Maritim Dunia (PMD), sekaligus dapat menjadi referensi dalam upaya menciptakan akselerasi pembangunan kesejahteraan masyarakat di wilayah-wilayah tersebut.

Buku ini merupakan karya ilmiah hasil riset yang dilakukan oleh para peneliti perbatasan pada Pusat Penelitian Politik yang telah menelaah kajian ini secara konsisten dengan waktu yang cukup lama. Seiring dengan perjalanan waktu, tingkat pemahaman para peneliti mengenai perbatasan, khususnya kerja sama subregional dalam kerangka membangun konektivitas dalam beragam koridor tidak dapat diragukan lagi menjadi semakin kuat. Kombinasi kerja sama antara peneliti lintas generasi pada tim ini dengan beragam kualifikasi yang mumpuni juga telah memberikan berbagai *insight* yang memperkaya makna kajian ini. Tentu saja tidak ada sebuah pekerjaan yang benar-benar sempurna, begitu pula dengan dengan buku ini. Atas dasar itulah saran dan masukan dari sidang pembaca amat diharapkan.

Atas nama Pusat Penelitian Politik LIPI, saya memberikan apresiasi yang mendalam kepada para peneliti atas karya tulis yang sangat baik ini. Buku ini telah menunjukkan sebuah keseriusan yang kuat, tecermin pada kekayaan konsep, data, dan solusi di dalamnya. Semoga karya ini dapat turut memberikan kontribusi, baik dalam tatanan akademis maupun praktis. Selamat.

Jakarta, Desember 2020

Prof. Dr. Firman Noor, M.A.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



# PRAKATA

**D**i tengah perkembangan ekonomi global yang makin kompleks, salah satu tantangan utama yang dihadapi adalah besarnya kesenjangan antara si kaya dan si miskin. Menurut Oxfam, 1% orang terkaya di dunia mempunyai kekayaan dua kali lebih banyak dibanding 6,9 miliar orang. Selain itu, hampir setengah populasi manusia di bumi hidup dengan uang kurang dari US\$5,5 per hari. Bank Pembangunan Asia memprediksi, jika pola ekonomi seperti sekarang ini tidak berubah, pada 2030 akan ada sekitar 500 juta orang di dunia yang hidup dengan uang kurang dari US\$1,9 per hari.

Fenomena kesenjangan pembangunan juga terjadi di internal Indonesia. Pada 2018, kawasan barat Indonesia masih mendominasi kontribusi terhadap produk domestik bruto nasional (88,4%), yang terdiri atas Jawa-Bali sebesar 60,1%, Sumatra 20,1%, dan Kalimantan 8,2%. Sementara itu, kontribusi kawasan timur Indonesia masih relatif kecil, yaitu Sulawesi 6,2%, Papua 1,9%, Nusa Tenggara 1,5%, dan Maluku 0,5%. Maka tidak mengherankan jika pemerataan pembangunan dan berkeadilan ditetapkan menjadi salah satu di antara

delapan misi pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Indonesia 2005–2025.

Salah satu cara meningkatkan pemerataan pembangunan adalah melalui pengembangan konektivitas yang baik sehingga lalu lintas barang, orang, dan modal dapat berjalan dengan lancar. Konektivitas ini tidak hanya dapat dibangun antara kawasan timur Indonesia dan sentra-sentra ekonomi di kawasan barat Indonesia, seperti Jakarta dan Surabaya, tetapi dapat pula dibangun dengan kawasan negara-negara tetangga. Hal ini dimungkinkan karena kawasan timur Indonesia secara geografis relatif dekat dengan wilayah Australia, Timor, Leste, dan Papua Nugini. Pembangunan konektivitas lintas batas negara tersebut menjadi program unggulan dalam kerja sama subregional yang diikuti oleh Indonesia dan negara-negara tetangganya.

Buku ini menghadirkan analisis terhadap dinamika pembangunan konektivitas lintas-batas di kawasan timur Indonesia melalui wadah kerja sama subregional Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle (TIA-GT), serta Melanesian Spearhead Group (MSG), tetapi dalam proporsi yang lebih kecil. Dimensi konektivitas yang dibahas tidak hanya berupa bangunan fisik/infrastruktur, tetapi juga dimensi kelembagaannya dan antar-masyarakatnya, seperti yang selama ini dipakai dalam Master Plan on ASEAN Connectivity.

Buku ini melengkapi kehadiran buku yang sudah diterbitkan pada 2019 tentang pembangunan konektivitas lintas batas di bagian utara Indonesia dengan judul *Membangun Konektivitas di Perbatasan: Kerja Sama Subregional Indonesia, Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina*. Sementara itu, buku tentang pembangunan konektivitas lintas batas di bagian barat Indonesia, khususnya Pulau Sumatra, juga sedang dalam proses penerbitan.

Pada akhirnya, editor dan semua kontributor mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu studi dan proses penerbitan buku ini, termasuk kepada para pembaca yang tertarik pada isu kesenjangan pembangunan, terutama di kawasan

perbatasan. Semoga buku ini dapat memberikan pengetahuan baru bagi para pembaca ataupun kesadaran bagi para pembuat kebijakan dan pemangku kepentingan lainnya.

Jakarta, 28 Mei 2020

Editor,

Sandy Nur Ikfal Raharjo

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



# BAB I

## **PENDAHULUAN: KAWASAN TIMUR INDONESIA DALAM PERSPEKTIF REGIONAL DAN SUBREGIONAL**

Sandy Nur Ikfal Raharjo dan Agus Rubianto Rahman

### **A. Kawasan Timur Indonesia dan Isu Ketertinggalan**

Asia Tenggara merupakan salah satu kawasan yang paling dinamis di dunia sehubungan dengan kinerja perekonomiannya yang menarik perhatian para pemerhati, baik dari sisi hubungan internasional maupun ekonomi (Sundaram 2003). Pada satu sisi, kawasan Asia Tenggara memiliki organisasi regional Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) yang cukup kondusif bagi negara anggotanya untuk melakukan pembangunan di berbagai macam bidang (Jetin & Mekic 2016). Sayangnya, pembangunan ini menyisakan sejumlah daerah tertinggal di tiap negara, terutama daerah perbatasan. Kondisi ini mungkin tidak berlaku bagi Singapura. Pada sisi yang lain, kawasan Asia Tenggara pun melakukan terobosan yang cukup signifikan dalam pola pengembangan kerja sama ekonomi subregional yang berfungsi

Buku ini tidak diperjualbelikan.

sebagai pusat pertumbuhan, seperti Greater Mekong Subregion (GMS), Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT), dan Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA), untuk mengatasi ketertinggalan daerah-daerah tersebut (Dent & Richer 2011; Irewati 2020; Ishida 2013). ASEAN mengakui bahwa ketiga kerja sama ekonomi subregional tersebut memiliki peran penting yang potensial dalam mengatasi kesenjangan pembangunan dan konektivitas di kawasan (ASEAN 2010, 29).

Sebagai salah satu negara yang terletak di Asia Tenggara, Indonesia menempati posisi yang paling strategis, yakni terletak di dua pertautan atau silang dunia, yaitu antara Benua Asia dan Australia serta antara Lautan Pasifik dan Lautan Hindia. Berdasarkan pada posisi strategis ini, Indonesia sesungguhnya mengutamakan pembangunan maritimnya guna menjaga pertahanan dan keamanan keseluruhan wilayah nasionalnya serta meningkatkan potensi perekonomiannya dalam mencapai kesejahteraan bagi keseluruhan komponen bangsanya. Hal ini tecermin dari penerapan tujuh pilar Kebijakan Kelautan Indonesia, dengan pilar keempat terkait dengan konektivitas maritim, yaitu “Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan”, yang strateginya antara lain pengembangan sistem konektivitas transportasi laut nasional serta pengembangan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan laut (Lampiran I Perpres No. 16/2017, 26–28). Tujuan pembangunan maritim ini selanjutnya menuntut Indonesia agar melakukan pembenahan konektivitas internal antarwilayah pada satu sisi serta penguatan konektivitas eksternal antara wilayah nasional dan wilayah internasional. Pembenahan internal dan penguatan eksternal tersebut sama-sama mensyaratkan pembangunan infrastruktur yang layak dan dapat dicapai, antara lain, melalui kerja sama lintas batas dalam kerangka kerja sama ekonomi subregional di atas, dengan Indonesia sebagai anggota dalam IMT-GT dan BIMP-EAGA.

Untuk IMT-GT, penelitian Tim Perbatasan pada Pusat Penelitian Politik Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2P LIPI) pada 2016 memperlihatkan bahwa pembangunan lima koridor ekonomi dan koridor konektivitas dalam IMT-GT telah mendorong terciptanya

konektivitas lintas batas antara provinsi-provinsi di Sumatra, seperti Aceh dan Sumatra Utara, serta Negara Bagian Penang dan Kuala Lumpur di Malaysia, hingga Hatyai di Thailand. Namun, perkembangan konektivitas darat dan udara masih lebih maju dibanding dengan konektivitas maritim (Raharjo dkk. 2017, 71). Adapun untuk BIMP-EAGA, penelitian Tim Perbatasan P2P LIPI pada 2017 menunjukkan bahwa pembangunan tiga koridor ekonomi BIMP-EAGA telah berperan positif dalam membangun konektivitas ASEAN di wilayah empat negara anggotanya. Terlihat pula bahwa konektivitas yang paling maju adalah di Koridor Ekonomi Borneo Barat, disusul Borneo Timur dan Sulu-Sulawesi (Raharjo 2019). Temuan lainnya adalah tingkat keaktifan yang tinggi dan pembangunan koridor-koridor ekonomi BIMP-EAGA lebih terlihat pada provinsi-provinsi yang terletak di kawasan tengah Indonesia (Pulau Kalimantan dan Sulawesi), sedangkan peran provinsi-provinsi yang terletak di kawasan timur Indonesia (Kepulauan Maluku dan Pulau Papua) kurang terlihat. Hal tersebut diperparah oleh tidak masuknya Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam kerja sama BIMP-EAGA. Kondisi ini mungkin terjadi karena wilayah tersebut tidak mempunyai hubungan lintas batas tradisional yang signifikan dengan masyarakat negara-negara anggota BIMP-EAGA. Padahal, salah satu tujuan utama keterlibatan Indonesia dalam BIMP-EAGA adalah mengejar pembangunan di kawasan timur Indonesia yang masih tertinggal (Alisjahbana 2014).

Data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa provinsi-provinsi di kawasan timur Indonesia tertinggal dibanding dengan rata-rata nasional dalam Indeks Pembangunan Manusia, persentase penduduk miskin (kecuali Maluku Utara), dan laju pertumbuhan ekonomi (kecuali Papua). Padahal, kawasan timur Indonesia memiliki potensi besar secara ekonomi untuk dikembangkan agar menjangkau pasar kawasan Pasifik di sebelah atas dan kanannya dan kawasan Samudra Hindia (Australia dan Selandia Baru) di sebelah selatannya.<sup>1</sup> Selain

<sup>1</sup> Salah satu potensi ekonominya adalah sumber daya laut. Di kawasan timur Indonesia, terdapat lima Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP-RI), yaitu WPP 573 (Samudra Hindia bagian selatan Nusa Tenggara, Laut Sawu, dan Laut Timor bagian barat), WPP 714 (Teluk Tolo dan Laut Banda), WPP 715 (Teluk Tomini,

**Tabel 1.** Kondisi Ketertinggalan Lima Provinsi di Kawasan Timur Indonesia Tahun 2016

| No. | Provinsi            | Laju Pertumbuhan PDRB/Kapita (%) | Jumlah Penduduk Miskin (%) | Indeks Pembangunan Manusia |
|-----|---------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1.  | Maluku              | 3,97                             | 19,26                      | 67,60                      |
| 2.  | Maluku Utara        | 3,66                             | 6,41                       | 66,63                      |
| 3.  | Nusa Tenggara Timur | 3,49                             | 22,01                      | 63,13                      |
| 4.  | Papua Barat         | 1,96                             | 24,88                      | 62,21                      |
| 5.  | Papua               | 7,23                             | 28,40                      | 58,05                      |
|     | Rata-Rata Nasional  | 5,03                             | 10,70                      | 70,18                      |

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku Utara (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Papua (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat (2018).

itu, kawasan ini memiliki posisi strategis dalam isu kedaulatan dan keamanan di perbatasan, mengingat ada dua kawasan perbatasan darat, yaitu di Provinsi Papua dengan Papua Nugini dan di Provinsi Nusa Tenggara Timur dengan Timor Leste, serta ada 39 dari 111 Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT) Indonesia yang terletak di lima provinsi kawasan timur Indonesia.<sup>2</sup>

Laut Maluku, Laut Halmahera, Laut Seram, dan Teluk Berau), WPP 717 (Teluk Cendrawasih dan Samudra Pasifik), serta WPP 718 (Laut Aru, Laut Arafuru, dan Laut Timor bagian timur). Untuk perincian lebih lanjut, silakan lihat Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 18/Permen-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

<sup>2</sup> Perincian PPKT tersebut adalah sebagai berikut: Provinsi Nusa Tenggara Timur: 1) Alor, 2) Batek, 3) Rote, 4) Ndana, 5) Sabu, 6) Dana, 7) Manggudu; Provinsi Maluku: 8) Ararkula, 9) Karerei, 10) Penambulai, 11) Kultubai Utara, 12) Kultubai Selatan, 13) Karang, 14) Enu, 15) Batu Goyang, 16) Nuhu Yut, 17) Larat, 18) Asutubun, 19) Selaru, 20) Batarkusu, 21) Marsela, 22) Metimarang, 23) Letti, 24) Kisar, 25) Wetar, 26) Lirang; Provinsi Maluku Utara: 27) Yiew Besar; Provinsi Papua Barat: 28) Moff, 29), Fani, 30) Mioosu; Provinsi Papua: 31) Fanildo, 32) Pulau Bras, 33) Befondi, 34) Liki, 35) Habe, 36) Komolom, 37) Kolepom, 38) Laag, dan 39) Puriri. Untuk perincian lebih lanjut, silakan lihat Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar.

## B. Peluang Membangun Kawasan Timur Indonesia melalui Kerja Sama Subregional

Untuk mengatasi ketertinggalan provinsi-provinsi di kawasan timur Indonesia tersebut, diperlukan inisiatif kerja sama lain yang secara geografis lebih dekat dan/atau secara sosio-kultural lebih terikat. Dari identifikasi awal ditemukan tiga kerja sama antarnegara yang melibatkan kawasan timur Indonesia, yaitu Australia-Indonesia Development Area (AIDA), Melanesian Spearhead Group (MSG), dan Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle (TIA-GT).

*Pertama*, AIDA, yaitu kerja sama yang dirintis dari memorandum kesepahaman (*memorandum of understanding*) antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Northern Territory (Australia) tentang Kerja Sama Pengembangan Ekonomi yang ditandatangani di Jakarta pada 21 Januari 1992. Kedua pemerintah berhasrat untuk mendukung hubungan perdagangan yang telah berjalan antara Indonesia, khususnya selain Jawa serta Sumatra, dan Northern Territory. Kerja sama ini kemudian berkembang hingga menjadi AIDA yang resmi diluncurkan pada 24 April 1997 di Ambon, Maluku, dengan tujuan membangun hubungan ekonomi yang lebih dekat antara Australia dan provinsi-provinsi Indonesia di luar Pulau Jawa dan Sumatra (Joint Press Statement on the Launch of AIDA 1997). Sebagai langkah lebih lanjut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai pada Pemerintah Republik Indonesia dan Departemen Hubungan Dagang dan Industri Asia pada Pemerintah Northern Territory menandatangani *memorandum of cooperation* pada 4 Desember 1998 di Jakarta. Tujuan dari fasilitas ini adalah melaksanakan kegiatan kepabeanan atas barang-barang yang dikapalkan ke pelabuhan Indonesia selain Pulau Jawa dan Sumatra. Menteri Koordinator Bidang Produksi dan Distribusi pada saat itu, Hartarto, menekankan bahwa Pemerintah Indonesia menganggap status AIDA sama dengan skema-skema kerja sama ekonomi subregional ASEAN (Joint Press Statement on the Launch of AIDA 1997). Untuk melaksanakan kegiatan tersebut, ditunjuk dua pejabat DJBC yang akan ditempatkan di Darwin selama enam bulan.<sup>3</sup> Sayangnya, AIDA tam-

<sup>3</sup> Dasar hukum fasilitas dan kegiatan kepabeanan di Darwin dalam rangka AIDA

pak tidak terlalu berkembang dengan baik. Pertemuan terakhir yang berhasil ditelusuri terjadi pada 18 Maret 2005, yaitu pertemuan tingkat menteri (*ministerial meeting*) AIDA kelima di Canberra (Australia-Indonesia Ministerial Forum and Australia-Indonesia Development Area Ministerial Meeting - Joint Ministerial Statement 2005). Di dalam Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 29/M.EKON/06/2005 tentang Sekretariat Nasional Kerja Sama Ekonomi Subregional yang dikeluarkan pada 7 Juni 2005, AIDA juga sudah tidak disebut, padahal sebelumnya AIDA menjadi salah satu dari lima kerja sama ekonomi subregional dalam Keppres Nomor 184 Tahun 1998. Indonesia dan Australia kemudian berinisiatif mengembangkan Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership (IA-CEPA) pada 2010 (Department of Foreign Affairs and Trade, Australian Government 2010), yang ditandatangani pada 4 Maret 2019 dan efektif berlaku per 5 Juli 2020. Namun, IA-CEPA sendiri bukanlah kerja sama subregional, melainkan lebih bersifat bilateral (Department of Foreign Affairs and Trade-Australia 2020). Salah satu faktor kenapa AIDA tidak berkembang dan digantikan oleh IA-CEPA adalah jangkauan wilayah kerja sama AIDA yang relatif lebih terbatas, yaitu provinsi-provinsi di luar Jawa dan Sumatra (terutama di kawasan timur) di sisi Indonesia, serta Northern Territory di sisi Australia. Sementara itu, IA-CEPA dirumuskan untuk kawasan yang lebih luas, yaitu di semua wilayah di seluruh Indonesia dan Australia, kecuali beberapa pulau kecil, seperti Norfolk, Christmas, Cocos, Ashmore, Cartier, Heard, McDonald, dan Coral Sea (Department of Foreign Affairs and Trade-Australia 2020). Dengan kata lain, AIDA tidak dapat diharapkan untuk menjadi wadah kerja sama ekonomi subregional bagi pembangunan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia.

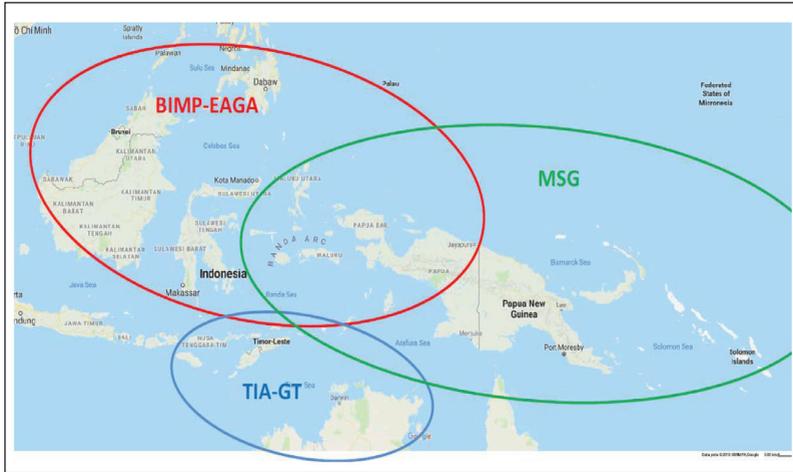
*Kedua*, MSG, merupakan kerja sama yang secara resmi didirikan oleh Papua Nugini, Vanuatu, dan Kepulauan Solomon melalui penandatanganan “Agreed Principles of Cooperation Among the Independ-

---

ini adalah Peraturan Menteri Keuangan Nomor 24/PMK.01/2007 tanggal 1 Maret 2007 tentang Tata Laksana Impor Barang dari Northern Territory Australia ke Daerah Pabean Indonesia Selain Pulau Jawa dan Sumatra.

ent States in Melanesian” di Port Vila, Vanuatu, pada 14 Maret 1988. Pada perkembangannya, jumlah anggotanya bertambah dengan keikutsertaan Front de Liberation Nationale Kanak et Socialiste (FLNKS) Kaledonia Baru pada 1989 dan Fiji pada 1996 (MSG Sekretariat 2018). Adapun Indonesia mulai terlibat secara resmi dalam MSG pada 2011 dengan status sebagai pengamat (*observer*) (Kementerian Luar Negeri RI 2019). Selama menjadi pengamat, Indonesia telah memberikan 130 program bantuan teknis kepada 583 rekan Melanesia. Status Indonesia meningkat menjadi anggota asosiasi (*associate member*) pada 26 Juni 2015 (Utami 2015). Organisasi ini secara resmi menyatakan diri sebagai organisasi subregional (di kawasan Pasifik) berdasarkan pada pasal 1 dalam dokumen Agreement Establishing the Melanesian Sperahead Group, 23 Maret 2007. Tujuan MSG adalah mempromosikan dan memperkuat perdagangan antaranggota, pertukaran budaya, tradisi, dan nilai Melanesia, kesetaraan kedaulatan, kerja sama ekonomi dan teknis antarnegara, serta penyatuan kebijakan-kebijakan dalam rangka mencapai pertumbuhan ekonomi, pembangunan berkelanjutan, pemerintahan yang baik, dan keamanan bagi anggota-anggotanya (pasal 2). Organisasi subregional ini menarik bagi Indonesia karena jumlah penduduk Melanesia yang terbesar justru ada di Indonesia, terutama di Provinsi Maluku, Maluku Utara, Papua Barat, Papua, dan Nusa Tenggara Timur. Jumlahnya mencapai 13 juta jiwa. Sementara itu, jumlah penduduk Melanesia di enam negara lainnya (Papua Nugini, Kepulauan Solomon, Fiji, Vanuatu, Kaledonia Baru, dan Timor Leste) hanya sekitar 9 juta jiwa (Firman 2016). Selain itu, menurut Kementerian Luar Negeri RI, MSG dapat mendorong perekonomian di kawasan timur Indonesia (Utami 2015).

*Ketiga*, TIA-GT, merupakan kerja sama subregional yang digagas oleh Timor Leste untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah subregional terpadu antara Timor Leste, Provinsi Nusa Tenggara Timur di Indonesia, dan Northern Territory di Australia. Ide kerja sama ini sempat dibicarakan pada November 2012 antara Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, Perdana Menteri Xanana Gusmao, dan Perdana Menteri Julia Gillard, serta kemudian



Sumber: Diolah oleh penulis dari Google Maps.

**Gambar 1.** Subregionalisme di Kawasan Timur Indonesia

dicoba diwujudkan dalam masa pemerintahan Joko Widodo (Koswara 2015). Kerja sama ini menasar pembangunan konektivitas sebagai landasan bagi peningkatan perdagangan dan pertumbuhan ekonomi tersebut. Bahkan, pada Pertemuan Trilateral TIA-GT 30 Maret 2016, dibahas secara spesifik konektivitas untuk meningkatkan frekuensi dan kualitas perhubungan di antara ketiga wilayah tersebut (KBRI Dili 2016). Dengan kesediaan Timor Leste untuk memfasilitasi perhubungan darat, laut, dan udara lintas batas, potensi pengembangan kerja sama subregional ini di masa depan terbuka lebar.

Dari tiga kerja sama subregional di atas, MSG dan TIA-GT memiliki potensi untuk terus berkembang dan berkontribusi dalam membangun konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia (Gambar 1) dengan wilayah negara tetangganya, sedangkan AIDA dapat menjadi pelajaran agar dua kerja sama di atas tidak “gagal” seperti AIDA.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

## C. Pekerjaan Rumah dalam Kerja Sama Subregional di Kawasan Timur Indonesia

Kerja sama subregional memberikan harapan besar bagi pengembangan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia dengan negara-negara tetangganya. Makin baik konektivitas, makin lancar pula arus barang, orang, dan modal yang dapat memacu pertumbuhan ekonomi. Namun, masih ada beberapa masalah yang perlu digali lebih lanjut.

*Pertama*, di dalam TIA-GT, ada hubungan yang cenderung asimetris antara negara dan bagian negara (nasional-subnasional). Dalam kerja sama subregional tersebut, pihak Indonesia diwakili oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian beserta Pemerintah Provinsi NTT (yang ada kemungkinan dikembangkan ke Maluku dan Papua yang juga memiliki perbatasan dengan Timor Leste dan atau Australia), pihak Timor Leste diwakili oleh Mission Unit TIA-GT yang ada di tingkat pemerintah pusat, sedangkan perwakilan Australia yang menonjol adalah Northern Territory. Sebelumnya, Northern Territory juga berusaha keras untuk menjadi anggota dalam BIMP-EAGA. Oleh karena itu, perlu pengkajian lebih dalam apa sebenarnya kepentingan dan kebijakan dari negara ataupun entitas subnasional yang terlibat dalam TIA-GT. Hal ini perlu diperhatikan untuk mengantisipasi dampak negatif bagi Indonesia.

*Kedua*, kemajuan dan dampak dari implementasi kerja sama subregional di atas belum terlalu terlihat, baik bagi subregional itu sendiri maupun kawasan di sekitarnya. Misalnya dalam konteks perdagangan, nilai ekspor dan impor provinsi-provinsi di kawasan timur Indonesia dengan negara-negara tetangganya masih kecil.

Dari Tabel 2 dan 3 terlihat bahwa konektivitas dalam konteks perdagangan hanya kuat pada kasus Nusa Tenggara Timur-Timor Leste, Nusa Tenggara Timur-Australia, dan Papua-Australia. Sementara itu, kasus hubungan lainnya belum terlihat. Kerja sama TIA-GT memang masih relatif baru sehingga belum banyak kajian yang mengeksplorasi capaian kerja sama tersebut. Oleh karena itu, perlu identifikasi apa

saja capaian TIA-GT selama ini, dan apa saja faktor pendorong dan faktor penghambatnya.

*Ketiga*, program pembangunan konektivitas memang sudah dicanangkan dalam kerja sama subregional, khususnya yang secara eksplisit dan menjadi prioritas dalam TIA-GT. Namun, perlu analisis lebih mendalam apakah program-program tersebut benar-benar berkontribusi dalam membangun konektivitas lintas batas kawasan timur Indonesia dengan negara-negara tetangga. Hasil kajian yang sudah ada, misalnya dari Northern Institute-Charles Darwin University tahun 2015, hanya mengungkapkan bahwa dasar kerja sama trilateral ini lebih pada membangun hubungan antarmasyarakat (*people to people*), khususnya terkait dengan komunitas perbatasan yang harus diperkuat terlebih dulu berikut organisasinya. Namun, kajian ini tidak memerinci apa saja bentuk konektivitas antarmasyarakat yang sudah terbangun (The Northern Institute 2015, 4). Jika dilihat secara sepintas, konektivitas yang terjalin masih rendah, seperti tidak

**Tabel 2.** Nilai Ekspor Provinsi-Provinsi Kawasan Timur Indonesia Menurut Negara Tujuan 2016

| No. | Provinsi            | Total (US\$)  | Negara            |            |         | Papua      |      | Timor      |      |
|-----|---------------------|---------------|-------------------|------------|---------|------------|------|------------|------|
|     |                     |               | Mitra Terbesar    | Australia  | %       | Nugini     | %    | Leste      | %    |
| 1.  | Nusa Tenggara Timur | 54.139.798    | Timor Leste       | 9.742.,318 | 18      | 0          | 0    | 23.260.200 | 43   |
| 2.  | Maluku              | 49.083.490    | Malaysia (42,32%) | 0          | 0       | 0          | 0    | 10.106     | 0,02 |
| 3.  | Maluku Utara        | 34.864.695    | Tiongkok (98,73%) | 0          | 0       | 0          | 0    | 0          | 0    |
| 4.  | Papua Barat         | 1.751.017.390 | Tiongkok (42,00%) | 0,01       | 224.650 | 0          | 0    | 0          | 0    |
| 5.  | Papua               | 2.008.078.061 | Jepang (24,36%)   | 2.354.284  | 0,12    | 1.306.853* | 0,06 | NA         | -    |

\*) untuk Papua Nugini dan Negara Oseania selain Australia dan Selandia Baru

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku Utara (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Papua (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat (2018).

**Tabel 3.** Nilai Impor Provinsi-Provinsi Kawasan Timur Indonesia Menurut Negara Tujuan 2016

| No. | Provinsi            | Total (US\$) | Negara Mitra Terbesar | Australia   | %       | Papua Nugini | %    | Timor Leste | %    |
|-----|---------------------|--------------|-----------------------|-------------|---------|--------------|------|-------------|------|
| 1.  | Nusa Tenggara Timur | 29.091.148   | Singapura (54,61)     | 9.742.,318  | -       | -            | -    | 795.650     | 2,73 |
| 2.  | Maluku              | 204.488.300  | Singapura (84,97)     | 0           | 0       | 0            | 0    | 0           | 0    |
| 3.  | Maluku Utara        | 241.895.675  | Tiongkok (95,60)      | 4.162.177   | 1,72    | 0            | 0    | 0           | 0    |
| 4.  | Papua Barat         | 64.555.490   | Tiongkok (92,09)      | 0,01        | 224.650 | 0            | NA   | NA          | -    |
| 5.  | Papua               | 721.340.714  | Australia             | 252.507.096 | 35,00   | 101.855*     | 0,01 | NA          | -    |

\*) Untuk Papua Nugini dan Negara Oseania lainnya selain Australia dan Selandia Baru.

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku Utara (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Papua (2018); Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat (2018).

adanya jalur komersial langsung Kupang/Ambon-Darwin. Apabila belum berkontribusi, perlu digali hal-hal yang harus dilakukan untuk meningkatkan di masa yang akan datang.

Berdasarkan pada tantangan-tantangan di atas, buku ini hadir dengan tujuan menggali kepentingan dan kebijakan negara/entitas nonnegara dalam kerja sama subregional di kawasan timur Indonesia, mengidentifikasi capaian dari kerja sama subregional tersebut, serta menganalisis peran kerja sama subregional dalam membangun konektivitas lintas batas Indonesia bagian timur, terutama hingga 2018.

## D. Sistematika Penulisan

Buku ini terdiri atas tujuh bab. Bab pertama berjudul “Kawasan Timur Indonesia dalam Perspektif Regional dan Subregional”, ditulis oleh Sandy Nur Ikfal Raharjo dan Agus Rubianto Rahman. Bab ini merupakan pengantar dan menjadi pengetahuan dasar untuk dapat memahami bab-bab selanjutnya.

Bab kedua bercerita tentang “Rasionalitas Pembangunan Kawasan Timur Indonesia”. Dalam bab ini, CPF Luhulima menceritakan kronologi kebijakan pembangunan kawasan timur Indonesia, dari program Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (Kapet) yang dirintis dimasa Orde Baru, MP3EI di masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, hingga pendekatan Kawasan Ekonomi Khusus yang berlangsung hingga pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Bab ketiga ditulis oleh Agus Rubianto Rahman dan Rosita Dewi. Bab ini membahas dua permasalahan utama, yaitu 1) konektivitas fisik domestik di kawasan timur Indonesia itu sendiri di antara provinsinya, 2) konektivitas fisik internasional antara kawasan timur Indonesia bagian timur serta selatan dan tiap lingkungan internasionalnya. Bab ini berusaha untuk menelusuri solusi dari kedua permasalahan tersebut di atas. Sebagai pelengkap, bab ini juga membahas pembangunan konektivitas fisik dalam konteks Melanesian Spearhead Group (MSG).

Bab keempat bercerita tentang dinamika pembangunan konektivitas kelembagaan di kawasan timur Indonesia dari perspektif kepentingan Indonesia. Sebagai penulis, Indriana Kartini menganalisis tentang peran kerja sama TIA-GT dalam pembangunan konektivitas kelembagaan antara Provinsi Nusa Tenggara Timur-Indonesia, Timor Leste, dan Northern Territory-Australia. Berbagai capaian penting dari kerja sama ini juga dipaparkan secara ringkas dalam bentuk tabel sehingga memudahkan pembaca untuk memahami perkembangan TIA-GT secara cepat.

Bab kelima berjudul “Kerja Sama Subregional Timor Leste-Indonesia-Australia: Dinamika Konektivitas Antarmasyarakat Timor Leste-NTT Indonesia”. Ditulis oleh Awani Irewati, bab ini menysasar dua hal mendasar, yaitu 1) hubungan kerja sama di tingkat masyarakat antara Nusa Tenggara Timur dan Timor Leste; 2) faktor yang menjadi pendorong ataupun perintang dalam membangun konektivitas antar-masyarakat kedua negara ini. Bab ini menunjukkan bahwa kedekatan adat, budaya, suku menjadi pengikat kuat bagi relasi masyarakat perbatasan meski mereka secara yuridis menjadi terpisah.

Bab keenam memetakan tantangan keamanan terhadap kerja sama ekonomi subregional di kawasan timur Indonesia. Tri Nuke Pudjiasatuti dan Sandy Nur Ikfal Raharjo mengeksplorasi tantangan keamanan dalam pembangunan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia melalui kerja sama TIA-GT. Tantangan keamanan tersebut tidak dapat lepas dari konteks kawasan timur Indonesia yang berbatasan dengan beberapa negara, seperti Australia dan Timor Leste. Tantangan yang diulas meliputi tantangan keamanan tradisional dan tantangan keamanan nontradisional.

Bab ketujuh merupakan epilog dalam buku ini, yang menggambarkan capaian, tantangan, dan langkah ke depan terkait dengan pembangunan konektivitas lintas batas melalui kerja sama ekonomi subregional di kawasan timur Indonesia. Dalam bab ini, Sandy Nur Ikfal Raharjo merekomendasikan beberapa hal untuk pengembangan kerja sama subregional di wilayah tersebut, seperti perbaikan struktur kelembagaan dan pentingnya pelibatan sektor swasta dan masyarakat sipil dalam kerja sama.

Ketujuh bab tersebut semoga dapat memberikan gambaran yang komprehensif tentang dinamika pembangunan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia melalui kerja sama subregional antara Indonesia dan negara-negara tetangganya. Dengan demikian, para pembaca dan pemangku kepentingan dapat menjadikannya sebagai pelajaran untuk membantu mengejar ketertinggalan pembangunan di kawasan timur Indonesia.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



## **BAB II**

# **RASIONALITAS PEMBANGUNAN KAWASAN TIMUR INDONESIA**

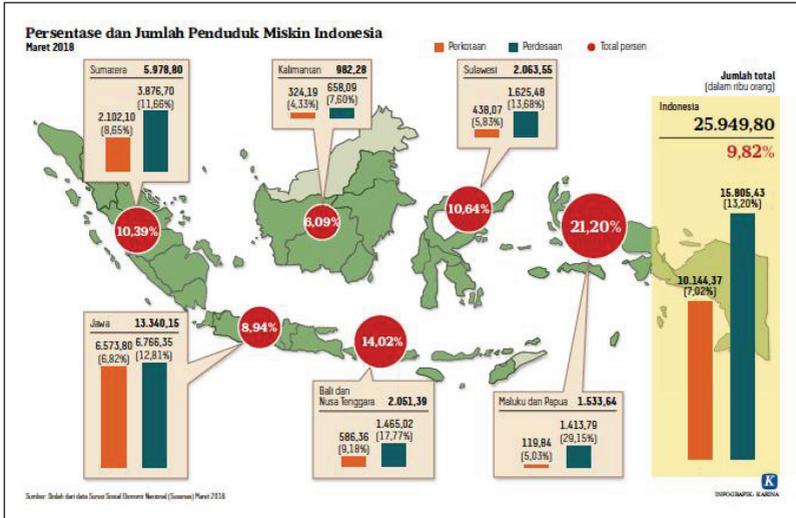
C.P.F. Luhulima

### **A. Kesenjangan Pembangunan antara Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia**

Kesenjangan pembangunan antara kawasan timur Indonesia (KTI) dan kawasan barat Indonesia (KBI) cukup lebar dan cenderung abadi pula. Dalam banyak hal, KTI identik dengan ketertinggalan, keterbelakangan, keterisolasian, dan kemiskinan. Jurang kesenjangan ini terus memisahkan daerah kaya dari daerah miskin dan tidak memperlihatkan adanya tanda-tanda pengurangan, seperti terlihat dalam Gambar 2.

Ketertinggalan, keterbelakangan, keterisolasian, dan kemiskinan akan bertahan selama persoalan konektivitas di wilayah timur Indonesia, khususnya Maluku dan Papua bertahan terus.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Ismanto dan Irawan (2018).

**Gambar 2.** Sebaran Penduduk Miskin di Indonesia Tahun 2018

“Akibatnya, pengentasan warga miskin di kedua wilayah tersebut berjalan lambat.... Maluku dan Papua merupakan dua wilayah yang paling berat menghadapi persoalan isolasi atau konektivitas, kualitas sumber daya manusia, dan investasi.” Di samping itu, “inklusi keuangan di kedua daerah itu juga masih rendah.... Jangkauan layanan industri finansial formal diperluas. Bank-bank dan lembaga-lembaga keuangan nonbank harus diberi insentif untuk membuka cabang di wilayah itu.” Langkah membangun infrastruktur memang sudah tepat, tetapi akan membutuhkan waktu yang lama untuk menggerakkan ekonomi kedua daerah ini. “Sementara jejaring pengaman sosial hanya merupakan solusi jangka pendek.”<sup>4</sup>

KTJ memang merupakan kawasan yang relatif tertinggal dibandingkan kawasan-kawasan lain. Kesenjangan pembangunan dengan kawasan barat Indonesia masih tampak cukup lebar dan cenderung

<sup>4</sup> Kutipan wawancara dengan Tony Prasertiantono, Kepala Pusat Studi Ekonomi dan Kebijakan Publik UGM (dalam Ismanto & Irawan 2018).

permanen pula. Kinerja pembangunan dan pelayanan publik di KTI, meskipun menunjukkan kecenderungan yang positif, masih tetap belum mampu mendekati capaian pembangunan KBI. Dalam banyak hal, KTI identik dengan ketertinggalan, keterbelakangan, keterisolasian, dan kemiskinan (Dachlan, Salattu, & Agussalim 2014, 14).

Berbagai faktor merupakan sebab ketertinggalan ini: 1) terbatasnya infrastruktur dasar; 2) rendahnya kualitas sumber daya manusia karena buruknya aksesibilitas terhadap layanan pendidikan dan kesehatan, 3) buruknya konektivitas antarwilayah sehingga biaya logistik melambung; 4) kurangnya pelayanan dasar untuk pemenuhan hak-hak dasar yang berimbas terhadap rendahnya kualitas hidup; 5) kebijakan dan politik anggaran pemerintah (pusat) yang masih lebih bias ke KBI; serta 6) institusi lokal dengan kapasitas rendah dan tidak akuntabel (Dachlan, Salattu, & Agussalim 2014, 14).

Victor Nikijuluw, dalam diskusi tentang “Kemandirian Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia” yang diselenggarakan Yayasan Archipelago Solidarity Foundation di Jakarta, pada 13 September 2014, sampai menyimpulkan bahwa ketertinggalan dan kesenjangan antara KTI dan kawasan barat sudah terlalu jauh. Indonesia membutuhkan “100 tahun atau satu abad untuk menyamai dengan cara mengejar ketertinggalan tersebut” (Simanjuntak 2014).

Bagi Nikijuluw, pemerintahan Presiden Jokowi-Jusuf Kalla harus bisa melakukan terobosan. Salah satu bidang yang bisa mempercepat mengatasi ketertinggalan ini adalah pembangunan infrastruktur yang jumlahnya harus minimal lima kali lebih banyak daripada yang ada sekarang. Nikijuluw menegaskan, untuk mengatasi ketertinggalan KTI, perlu perubahan struktur pembangunan secara fundamental melalui investasi modal secara meluas, penyediaan sumber daya manusia secara masif, khususnya pada sektor maritim, agar sektor ini menjadi andalan untuk pertumbuhan dan pemerataan pembangunan di Indonesia bagian timur. “Bila tidak ada perubahan struktur, maka cerita lama akan terulang lagi, yaitu kesenjangan antara timur dan barat Indonesia yang akan semakin tinggi dan konvergensi pun juga tidak akan terjadi, yaitu NKRI yang semakin mundur dengan pen-

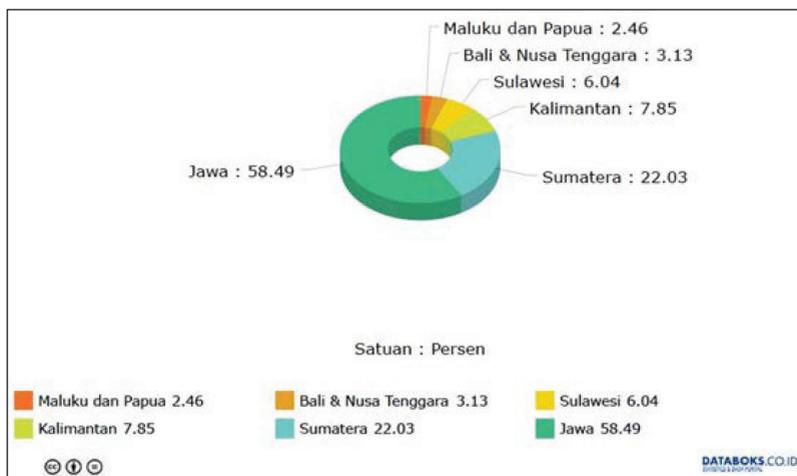
dapatan umum dan pendapatan per kapita yang semakin mengecil” (Simanjuntak 2014).

Karena kesenjangan yang begitu besar antara Indonesia barat dan timur, Pemerintah Indonesia menciptakan pembangunan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu dan kemudian Kawasan Ekonomi Khusus di sebagian besar KTI untuk mencoba mengatasi ketimpangan dengan kawasan Indonesia barat dan mengaitkannya dengan BIMP-EAGA (Luhulima 2019, 17). Armida S. Alisjahbana, mantan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, pada 2014 mencanangkan “Arah Kebijakan dan Strategi Percepatan Pengembangan KTI”, sebagai upaya lanjutan pembangunan kawasan timur Indonesia atas dasar pembangunan klaster-klaster ekonomi.

## **B. Kawasan Timur Indonesia dalam Struktur Perekonomian Indonesia**

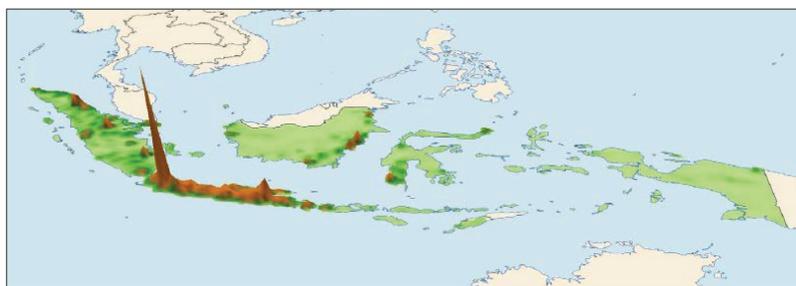
Pada 2016, struktur perekonomian Indonesia masih didominasi oleh provinsi-provinsi di Pulau Jawa. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa kontribusi enam provinsi di Pulau Jawa bagi pengembangan produk domestik bruto (PDB) nasional mencapai 58,49% pada 2016. Dengan demikian, lebih dari 50% perekonomian Indonesia terkonsentrasi di Pulau Jawa. PDB Indonesia pada 2016 tumbuh 5,01% menjadi Rp 9.433 triliun dari tahun sebelumnya, Rp8.982,5 triliun. Sektor industri pengolahan memberi kontribusi terbesar, yakni Rp2.017,6 triliun, atau sekitar 20,51% dari PDB, diikuti sektor pertanian Rp1.209,7 triliun atau 13,45% dan perdagangan besar Rp1.255,2 triliun atau 13,2% dari PDB. Gambar 3 merupakan grafik yang memberikan gambaran jelas tentang ketimpangan tersebut.

Gambar 4 merupakan peta yang memperlihatkan konsentrasi kegiatan ekonomi dan ketertinggalan ekonomi KTI. Aktivitas ekonomi terkonsentrasi di kota-kota di Pulau Jawa, Sumatra, Kalimantan Timur, dan Sulawesi Selatan. Keterbatasan sarana transportasi merupakan sebab utama mengapa kegiatan industri tidak tersebar di wilayah-wilayah terbelakang sehingga kurang berkembang. Konektivitas



Sumber: Databoks (2017)

**Gambar 3.** Kontribusi Pulau di Indonesia terhadap Produk Domestik Bruto Nasional 2016



Sumber: Direktur Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal Bappenas (2013).

**Gambar 4.** Sebaran Konsentrasi Ekonomi di Indonesia

antarwilayah melalui pembangunan infrastruktur dapat memperbaiki hubungan pusat-pusat industri pengolahan ke wilayah pemasaran sehingga mengurangi biaya angkutan komoditas dan barang konsumsi serta bisa meningkatkan daya saing.

## C. Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (Kapet)

Pembangunan yang tidak merata, yang memunculkan kesenjangan antarwilayah, terutama di KTI, mendorong pemerintah untuk mengembangkan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (Kapet). Pembentukan Kapet mulai dengan Keputusan Presiden No. 120 Tahun 1993 tentang Dewan Pengembangan KTI. Dewan ini bertugas untuk menggagas dan merumuskan rencana pengembangan KTI beserta kebijakan untuk mendukungnya. Keputusan Presiden 1993 ini disusul Keputusan Presiden No. 89 Tahun 1996, yang kemudian disempurnakan dengan Keputusan Presiden No. 9 Tahun 1998, semuanya tentang Kapet. Keputusan-keputusan itu menjabarkan bahwa Kapet adalah wilayah geografis dengan batas-batas tertentu yang memenuhi persyaratan berikut ini: (1) Memiliki potensi untuk cepat tumbuh, (2) Mempunyai sektor unggulan yang dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi di wilayah itu dan sekitarnya, dan/atau (3) Memiliki potensi pengembalian investasi yang besar. Berdasarkan pada keputusan-keputusan itu pula, keluarlah Keputusan Presiden lainnya tentang penetapan 13 Kapet di KTI.

Melalui Peraturan Pemerintah 26/2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional sebagai implementasi UU 26/2007 tentang Penataan Ruang, Kapet ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional dari sudut kepentingan ekonomi. Konsep pengembangan Kapet adalah penciptaan iklim kondusif bagi investasi melalui percepatan dukungan infrastruktur yang berbasis pada keunggulan lokal dan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya (Napitupulu 2011). Bersamaan dengan perkembangan otonomi daerah kebijakan Kapet disempurnakan kembali melalui Keputusan Presiden No. 150 Tahun 2000 (Bappenas 2009, 1).

Tujuan pembentukan Kapet adalah pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya ke semua wilayah di seluruh Indonesia dengan memberikan peluang kepada dunia usaha agar mampu berperan serta dalam kegiatan pembangunan di KTI. Inti pendekatan Kapet adalah

mendorong terbentuknya suatu kawasan yang berperan sebagai penggerak utama pengembangan wilayah. Pemilahan kawasan-kawasan pembangunan dengan menentukan prioritas atas suatu kawasan merupakan strategi agar percepatan pembangunan dapat dilakukan (Bappenas 2009, 1).

Semangat dari rangkaian keppres ini merupakan upaya khusus negara untuk menyejajarkan kawasan atau wilayah yang tertinggal di Indonesia bagian timur dengan wilayah di kawasan barat Indonesia. Sejak awal kebijakan pengembangan kawasan Kapet merupakan “kebijakan yang bersifat kepedulian sosial negara terhadap wilayah tertinggal agar mampu mandiri sebelum mampu berkompetisi di pasar bebas.” Upaya ini dilakukan melalui upaya mendorong percepatan pembangunan potensi kawasan, namun dalam praktiknya kebijakan pengembangan Kapet kurang mendapat perhatian khusus (Bappenas 2009, 1).

Pengembangan Kapet merupakan tanggung jawab Badan Pengembangan Kapet, yang diketuai oleh Menko Perekonomian dengan Wakil Ketua Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah, dengan sekretaris dijabat Menteri Bappenas. Anggota Badan Pengembangan ini adalah kementerian/lembaga terkait, yaitu Menteri Keuangan, Menteri Pertanian dan Kehutanan, Menteri Perindag, Menteri Perhubtel, Menteri Kelautan dan Perikanan, Menteri Energi dan Sumber Daya Manusia, Menteri Dalam Negeri dan Otonomi Daerah, Menteri Budaya dan Pariwisata, Menteri Muda Urusan Percepatan Pembangunan KTI, serta Kepala Badan Pertanahan Nasional.

Tugas Badan Pengembangan Kapet adalah a) memberikan usulan ke Presiden untuk kawasan yang akan ditetapkan sebagai Kapet setelah memperhatikan usulan dari gubernur yang bersangkutan; b) merumuskan dan menetapkan kebijakan dan strategi nasional untuk mempercepat pembangunan Kapet; c) merumuskan kebijakan untuk mendorong dan mempercepat masuknya investasi dunia usaha di Kapet; d) mengoordinasikan penyusunan dan pelaksanaan rencana pembangunan Kapet; serta e) memfasilitasi pelaksanaan kegiatan pembangunan Kapet.

Di tingkat daerah, Kapet dikelola oleh Badan Pengelola (BP) Kapet. Ketua BP Kapet adalah gubernur dan anggotanya meliputi tenaga ahli profesional. Tugasnya adalah membantu pemerintah daerah dalam memberikan pertimbangan teknis bagi permohonan perizinan kegiatan investasi di Kapet (Bappenas 2009, 2). Sejak semula Kapet direncanakan untuk mengintegrasikan perekonomian Indonesia ke dalam skala kerja sama ekonomi subregional, seperti IMT-GT, BIMP-EAGA, dan AIDA (Napitupulu 2011).

Harus diakui bahwa lambatnya pertumbuhan Kapet lebih banyak disebabkan oleh kurangnya komitmen pemerintah pusat. Sejak kebijakan Kapet ditetapkan, sebagai pendekatan untuk mengatasi masalah ketertinggalan pembangunan di KTI, pada 1996 dan dikeluarkannya Keppres No. 150 Tahun 2000 tentang Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu, upaya pelaksanaan kebijakan Kapet ini banyak terhambat karena perubahan politik ketatanegaraan di Indonesia yang membuat kebijakan Kapet terlupakan. Seringnya terjadi perubahan rezim pemerintahan yang berdampak pada ketidaksinambungan kebijakan politik pemerintah sejak 1998/1999 merupakan sebab utama. Pelaksanaan kebijakan pembangunan wilayah atau kawasan skala besar membutuhkan komitmen yang tinggi dan konsistensi kebijakan yang berjangka panjang. Tiadanya komitmen, khususnya dari pemerintah pusat, merupakan sebab utama mengapa kesenjangan yang begitu besar antara ke dua kawasan tersebut tetap bertahan.

#### **D. Kapet di KTI**

Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu di Indonesia bagian timur ditetapkan di Biak (Irian Jaya), Seram (Maluku), Mbay (NTT), Bima (NTB), Pare-pare (Sulawesi Selatan), Batui (Sulawesi Tengah), Bukari (Sulawesi Tenggara), Manado Bitung (Sulawesi Utara), Sasamba (Kalimantan Timur), Batulicin (Kalimantan Selatan), Das Kakab (Kalimantan Tengah), dan Khatulistiwa (Kalimantan Barat) (Tabel 4).

**Tabel 4.** Sebaran Kapet dan Potensinya

| No. | Kapet                            | Luas (km <sup>2</sup> ) | Penduduk (ribu) | Potensi  |
|-----|----------------------------------|-------------------------|-----------------|--|
| 1.  | SANGGAU,<br>Kalimantan Barat     | 18.302                  | 460.262         | Perkebunan, Kehutanan,<br>Pertambangan   |
| 2.  | DAS-KAKAB,<br>Kalimantan Tengah  | 27.670                  | 575.232         | Perkebunan, Pertanian,<br>Kehutanan  |
| 3.  | BATULICIN,<br>Kalimantan Selatan | 808.537                 | 239.678         | Perkebunan, Perikanan,<br>Kehutanan,<br>Pertambangan, Pariwisata,<br>Industri  |
| 4.  | SASAMBA,<br>Kalimantan Timur     | 4.335                   | 838.874         | Perkebunan , Perikanan,<br>Kehutanan,<br>Pertambangan, Pariwisata,<br>Industri |
| 5.  | MANADO-BITUNG,<br>Sulawesi Utara | 5.222                   | 900.000         | Pertanian, Pariwisata,<br>Perikanan,<br>Agroindustri,<br>Pertambangan          |
| 6.  | BATUI, Sulawesi<br>Tengah        | 4.325                   | 137.231         | Pertanian, Perkebunan<br>Pternakan,<br>Perikanan, Pariwisata                   |
| 7.  | BIAK, Irian Jaya                 | 114.268                 | 514.477         | Pertanian, Pariwisata,<br>Industri,<br>Perikanan, Pertambangan                 |
| 8.  | PARE-PARE,<br>Sulawesi Selatan   | 6.905                   | 949.026         | Pertanian, Perkebunan,<br>Perikanan,<br>Industri                               |
| 9.  | BUKARI, Sulawesi<br>Tenggara     | 4.950                   | 165.773         | Pertanian, Perkebunan,<br>Pternakan,<br>Pariwisata                             |
| 10. | BIMA, NTB                        | 4.596                   | 470.672         | Pertanian, Pariwisata,<br>Perdagangan  |
| 11. | MBAY, NTT                        | 15.018                  | 1.513.000       | Perkebunan, Kehutanan,<br>Industri,<br>Pariwisata                              |
| 12. | BENAVIQ, Timor<br>Timur          | 982                     | 163.000         | Pertanian, Perkebunan,<br>Pternakan  |
| 13. | SERAM, Maluku                    | 21.460                  | 344.607         | Perkebunan, Kehutanan,<br>Perikanan,<br>Pertambangan, Pariwisata               |

Sumber: Heripoerwanto (2004)

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Dalam suatu *workshop* Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu di Pulau Derawan, Kabupaten Berau, Kalimantan Timur, 6–7 Mei 2014, Gubernur Kalimantan Timur, Awang Faroek Ishak, menegaskan bahwa pemerintah pusat wajib memberikan dukungan anggaran untuk kegiatan Kapet di setiap provinsi. Di samping itu, pemerintah pusat perlu mengevaluasi program-program nasional yang dikembangkan di daerah, khususnya program pengembangan kawasan strategis nasional untuk pengembangan ekonomi negara. Kegiatan Kapet juga harus disinkronkan dengan program pembangunan ekonomi nasional melalui program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Kalimantan Timur, dalam konteks MP3EI, berada dalam Koridor III Kalimantan, yang mempunyai peran yang cukup besar dalam percepatan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur terus berupaya agar program Kapet Sasamba di daerah, khususnya dapat meningkatkan konektivitas kawasan pertumbuhan ekonomi di daerah (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI 2014).

Pada 2002, Presiden Megawati Soekarnoputri mengeluarkan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2002 tentang Pelaksanaan Kebijakan dan Strategi Nasional Percepatan Pembangunan KTI. Para menteri, kepala lembaga pemerintah nondepartemen, dan para gubernur/bupati/wali kota di KTI ditugaskan untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi, dan kewenangan masing-masing guna terlaksananya percepatan pembangunan KTI dengan berpedoman pada Kebijakan dan Strategi Nasional Percepatan Pembangunan KTI yang dituangkan dalam Keputusan Dewan Pengembangan KTI Nomor 1 Tahun 2002. Instruksi Presiden ini tidak menyebut Kapet sebagai referensi pembangunan KTI. Adanya kebijakan-kebijakan baru tentang pengembangan ekonomi nasional yang terkait dengan kewilayahan atau kawasan maka “kebijakan pengembangan Kapet selalu dilewatkan karena dianggap sudah tidak *up to date* atau merupakan “binatang” lain yang dianggap tidak sesuai untuk dikaitkan. Kapet menjadi seperti anak tiri dalam kebijakan pembangunan ekonomi nasional” (Napitupulu 2011).

Dalam pengembangan kawasan-kawasan ekonomi lainnya, seperti Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB), serta kebijakan pemerintah tentang kebijakan pengembangan Koridor Ekonomi untuk mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia 25 tahun mendatang, Kapet “hampir luput dari perhatian para pengambil kebijakan”. Karena kebijakan pengembangan Kapet “membutuhkan perhatian yang khusus dan komitmen yang tinggi yang semestinya dilandaskan pada kemauan politik pemerintah lintas regim yang konsisten dan tidak boleh ada jeda sampai kawasan tersebut bisa lepas landas” (Napitupulu 2011).

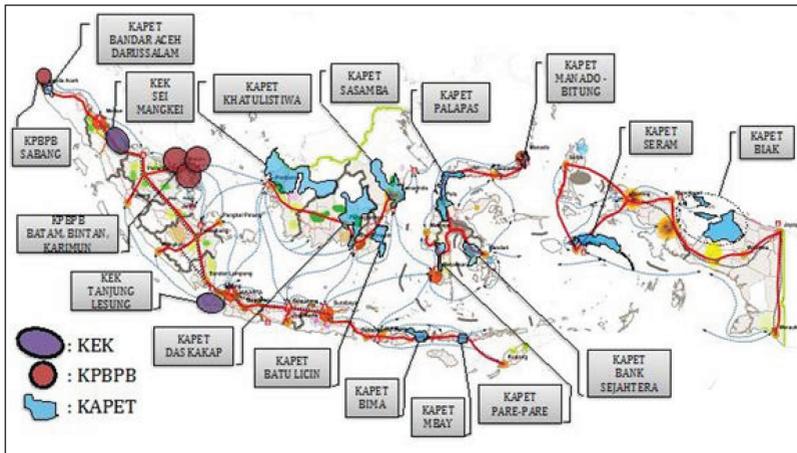
## **E. Strategi Revitalisasi Kapet**

Pada 26 November 2013, Arah Kebijakan dan Strategi Revitalisasi Kapet dicanangkan kembali oleh Direktur Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal Kedeputan Bidang Pengembangan Regional dan Otonomi Daerah Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas pada FGD Kebijakan dan Arah Pengembangan Kawasan Ekonomi Terpadu dalam Mendukung Implementasi Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Tujuan dan hakikat pengembangan Kapet dirumuskan kembali, yaitu untuk “memeratakan pertumbuhan ekonomi, khususnya di luar Pulau Jawa dan Bali, untuk mengurangi ketimpangan pembangunan antar-wilayah.” Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan PP No. 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional telah menetapkan kembali Kapet sebagai salah satu kawasan strategis nasional bidang ekonomi. Kawasan strategis nasional ini kembali diharapkan dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di wilayah sekitarnya, serta memiliki keterkaitan dengan daerah sekitarnya dalam suatu keterpaduan sistem ekonomi wilayah. Kapet harus mencakup upaya peningkatan kemampuan wilayah untuk mengembangkan daya saing produk unggulan yang sesuai dengan kompetensi sumber daya lokal. Dengan demikian, Kapet menjadi penggerak pertumbuhan di

daerah tertinggal, yaitu daerah yang kesenjanganannya masih tinggi dibandingkan daerah-daerah sekitar. Kapet ini kemudian dikaitkan dengan (diarusutamakan ke dalam) Koridor Ekonomi dalam kerangka MP3EI, seperti terlihat pada Gambar 5.

Kapet memang dicanangkan sebagai *hinterland* koridor ekonomi atau sebagai pendukung implementasi MP3EI, seperti terlihat pula pada Gambar 6. Di dalam Koridor Ekonomi, Kapet dikembangkan sebagai klaster industri hulu yang mendukungnya. Pembangunan koridor ekonomi dilakukan melalui peningkatan keterhubungan atau konektivitas untuk mempercepat transformasi ekonomi di daerah-daerah yang kurang berkembang. Di dalam koridor ekonomi ini, Kapet direncanakan menjadi klaster industri hulu, yang mendukung pengembangan Koridor Ekonomi dan MP3EI (Gambar 6).

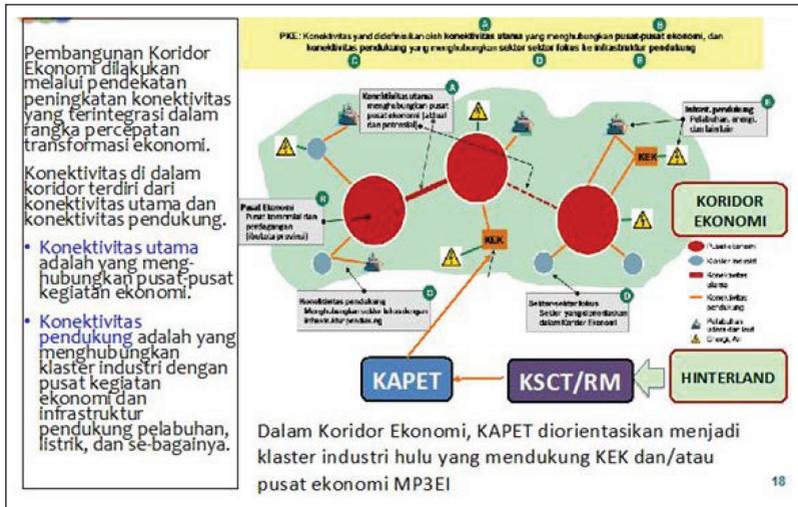
Bappenas telah menyusun *roadmap* Kapet 2015–2019, yang terdiri atas Rencana Pembangunan Jangka Panjang dan Menengah (Gambar 7).



Sumber: Direktur Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal Bappenas (2013)<sup>1</sup>

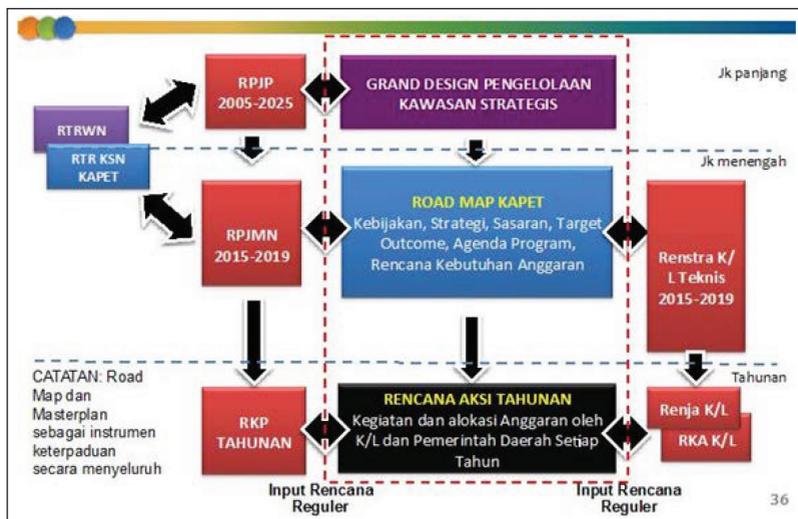
**Gambar 5.** Konektivitas Kapet-MP3EI

<sup>1</sup> KPBPB adalah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.



Sumber: Direktur Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal Bappenas (2013)

**Gambar 6.** Kapet sebagai *Hinterland* Koridor Ekonomi/MP3EI



Sumber: Direktur Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal Bappenas (2013)

**Gambar 7.** Penyusunan Roadmap Kapet 2015–2019

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Kata kunci MP3EI, yang telah diluncurkan pada 27 Mei 2011 dan diperkirakan berakhir pada 2025, adalah konektivitas. Hal ini berarti sektor utama yang terlibat di dalam MP3EI adalah sektor kelautan, terutama untuk navigasi di wilayah Indonesia bagian timur. Perspektif baru pengembangan ekonomi ini ialah penetapan pintu gerbang laut dan udara dan konektivitas wilayah timur Indonesia. Hal ini dirancang dapat mendorong perluasan ekonomi wilayah ini dengan harapan mengurangi beban/daya tarik Pulau Jawa (Syamsiah 2014).

MP3EI membagi pembangunan Indonesia dalam enam koridor ekonomi: Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali-Nusa Tenggara, serta Papua-Maluku. MP3EI berupaya membangun pusat-pusat pertumbuhan di setiap koridor, konektivitas antarkoridor ekonomi, konektivitas internasional, konektivitas intra dan antarpusat pertumbuhan, serta mempercepat peningkatan kemampuan sumber daya manusia dan ilmu pengetahuan dan teknologi (Syamsiah 2014).

Di setiap wilayah dikembangkan produk yang menjadi unggulan. Hal ini bertujuan memaksimalkan aglomerasi, menggali potensi dan keunggulan daerah, serta memperbaiki ketimpangan spasial pembangunan ekonomi Indonesia. Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dilakukan dengan pengembangan klaster industri dan KEK. Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ini disertai dengan penguatan konektivitas antarpusat pertumbuhan ekonomi dan antara pusat pertumbuhan ekonomi dan lokasi kegiatan ekonomi, serta infrastruktur pendukungnya (Syamsiah 2014).

## **F. Kawasan Ekonomi Khusus**

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) adalah wujud pengembangan kawasan strategis ekonomi yang dikembangkan 16 tahun sesudah Kapet. Dasar kebijakannya adalah Undang-Undang No. 39 Tahun 2009 tentang KEK. Berdasarkan pada UU itu, KEK adalah kawasan yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian yang lebih luas dengan fasilitas yang lebih luas dari pada Kapet. KEK merupakan kawasan yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategi serta berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor, impor, dan

kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi yang lebih tinggi daripada Kapet dengan daya saing internasional. KEK terdiri atas satu atau beberapa zona, yaitu pengolahan ekspor, logistik, industri, pengembangan teknologi, pariwisata, energi, dan ekonomi lainnya. Untuk menunjang fungsi KEK ini, di dalamnya dibangun fasilitas pendukung dan perumahan bagi pekerja serta disediakan lokasi untuk usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi.

Pembangunan KEK harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah dan tidak boleh mengganggu kawasan lindung; ia harus dibangun di posisi yang strategis, dekat dengan jalur perdagangan atau pelayaran internasional atau di wilayah yang memiliki potensi sumber daya unggulan. KEK mempunyai batas yang jelas, dukungan penuh dari pemerintah daerah setempat, baik provinsi maupun kabupaten/kota (Bappenas 2009, 3).

Infrastruktur menjadi isu utama MP3EI, yang mencakup Kapet dan KEK karena program tidak mungkin dapat berjalan jika tidak ditunjang dengan infrastruktur yang memadai. Mustahil meningkatkan taraf pendidikan dan kesehatan jika tidak ditunjang dengan infrastruktur yang tidak hanya mencakup jalan, jembatan, bandara, dan pelabuhan, tetapi juga sekolah, rumah sakit, pembangkit listrik, minyak dan gas bumi, telekomunikasi, dan lain-lain (Bappenas 2009, 3).

Wilayah Indonesia timur atau koridor 6 dalam MP3EI, yang juga mencakup Kapet dan KEK, menjadi pusat pengembangan pertanian pangan, perikanan, energi, dan pertambangan nasional (tembaga, nikel, serta minyak dan gas bumi). Koridor 6 ini terdiri atas 7 pusat ekonomi, yaitu Sofifi, Ambon, Sorong, Manokwari, Timika, Jayapura, dan Merauke (Bappenas 2009, 3).

## **G. Kebijakan Baru untuk Mempercepat Pengembangan KTI**

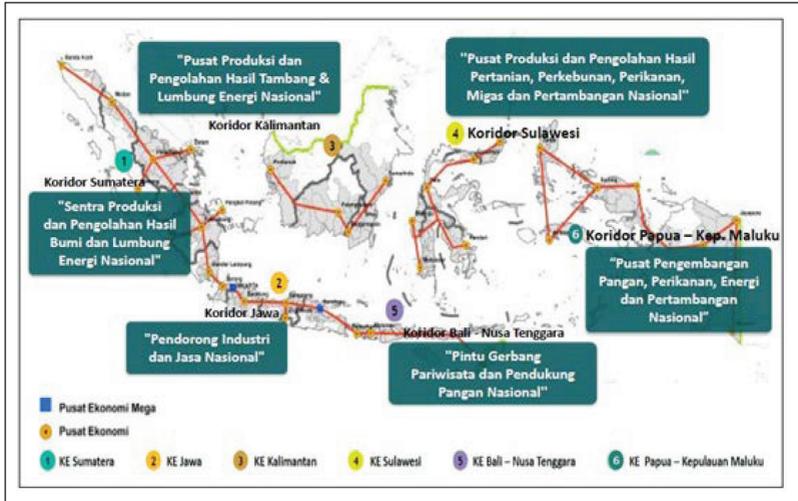
Setahun kemudian, Armida S. Alisjahbana, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, dalam Rapat Koordinasi Bank Indonesia-pemerintah pusat dan daerah, Kajian Ekonomi dan Keuangan Regional, di Manado, 11 Agustus 2014, mengeluarkan kebi-

jakan baru untuk Mempercepat Pengembangan KTI, Arah Kebijakan dan Strategi Percepatan Pengembangan KTI:

“Mengingat terbatasnya sumber daya pembangunan, pengurangan kesenjangan antarwilayah dilakukan dengan a) mendorong dan mempercepat pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua, melalui percepatan pembangunan klaster-klaster industri; b) mengoptimalkan investasi pemerintah dan swasta perlu secara bijak bagi pembangunan klaster-klaster industri di wilayah ini untuk memicu dampak pengganda (*multiplier effect*) pada daerah sekitar, khususnya di daerah tertinggal; c) mempercepat keterkaitan pertumbuhan antarindustri dan spasial, melalui pengembangan industri berbasis potensi sumber daya alam setempat, yang didukung oleh makin mantapnya struktur industri domestik; mengaitkan pusat pertumbuhan wilayah dan daerah sekitarnya melalui infrastruktur wilayah yang terintegrasi dan terhubung dengan baik, khususnya infrastruktur jalan dan perhubungan, baik laut maupun udara serta pasokan energi” (Alisjahbana 2014)(Gambar 8).

Kebijakan baru ini sama sekali tidak menyinggung Kapet dan perangkatnya. Percepatan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi untuk mengurangi kesenjangan di antara kedua wilayah Indonesia lebih diandalkan kepada klaster-klaster ekonomi yang pembangunannya akan dipercepat di dalam kerangka Pembangunan Koridor Ekonomi, yang didasarkan pada keunggulan dan potensi strategis tiap wilayah.

Selain itu, kebijakan lain yang berkaitan dengan akselerasi pengembangan KTI adalah kebijakan pengembangan wilayah perbatasan yang mendapat prioritas di periode pertama pemerintahan Presiden Joko Widodo (2014–2019). Beberapa di antaranya adalah Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan 7 (Tujuh) Pos Lintas Batas Negara Terpadu dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan. Tiga dari tujuh PLBN Terpadu tersebut berada di wilayah NTT, yaitu Motaain di Kabupaten Belu Motamasin di Kabupaten Malaka dan Wini di Kabupaten Timor Tengah Utara.



Sumber: Alisjahbana (2014)

**Gambar 8.** Tema Pembangunan Koridor Ekonomi Berdasarkan pada Keunggulan dan Potensi Strategis Tiap Wilayah

Ada pula Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, beberapa di antaranya berada di kawasan timur Indonesia seperti pengembangan pelabuhan Kupang serta bendungan Raknamo dan Rotiklod di NTT.

## H. Kerja Sama Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle

Salah satu kerja sama subregional yang kini diupayakan pemerintah Indonesia di KTI adalah TIA-GT. Kerja sama ini mencakup Provinsi Nusa Tenggara Timur yang berbatasan langsung dengan Timor Leste dan Australia.

Bagi Indonesia, kerja sama subregional ini diharapkan dapat menjadi peluang untuk membangun wilayah perbatasan antara Indonesia, khususnya NTT, dan Timor Leste dalam kerangka pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas di antara

kedua wilayah itu. Peningkatan perdagangan di antara kedua wilayah ini tidak akan banyak berpengaruh untuk meningkatkan kehidupan ekonomi di NTT karena skala ekonominya terlalu kecil. Perdagangan ke Timor Leste lebih banyak dikuasai Surabaya dan Makassar, yang mengakibatkan kota-kota di NTT tidak memperoleh banyak manfaat dari hubungan perdagangan itu. Pelibatan Australia, khususnya Northern Territory, dalam skema ini masih lebih banyak berupa usulan kerja sama, belum dalam bentuk pelaksanaannya. Dengan demikian, peningkatan ekonomi NTT, sebagaimana direncanakan melibatkan Australia, belum terwujud dan masih dalam bentuk usulan kerja sama.

## I. KTI dan Pacific Islands Nations

Rencana prioritas Indonesia mempercepat pembangunan di kawasan timurnya juga mempunyai dampak atas pembangunan di kawasan Pasifik Selatan, kata Desra Percaya, Direktur Jenderal Asia-Pasifik dan Afrika, Kementerian Luar Negeri Indonesia dalam Pacific Islands Forum (PIF) Summit di Nauru, 3–6 September 2018, dengan judul “Building a Strong Pacific, Our People, Our Islands, Our Will.” Desra mengatakan, “Kita harus ingat bahwa kita bukan saja bagian dari Asia. Kita juga bagian yang tidak terpisahkan dari kawasan Pasifik.”

Program prioritas pembangunan di KTI melalui pembangunan proyek-proyek infrastruktur, seperti perhubungan laut, pelabuhan, jalan, jembatan, dan bendungan, diharapkan akan membawa dampak yang positif atas pembangunan Pacific Islands Nations. “Perlu diingat bahwa Indonesia bukan saja bagian dari kawasan Asia. Kita berbagi lautan yang sama dengan mereka, lautan Pasifik. Program prioritas pemerintah Indonesia terkait percepatan pembangunan KTI juga akan berdampak positif bagi pembangunan di kawasan Pasifik Selatan,” kata Desra (Surbakti 2018). Akan tetapi, Desra tidak menjelaskan bagaimana segi-segi pembangunan di KTI juga menguntungkan bagi Pacific Islands Nations. Sejak 2001, Indonesia menghadiri pertemuan tahunan PIF.

Sebaliknya, dengan memperbaiki kerja sama di kawasan Pasifik Selatan pembangunan di KTI sekaligus dipercepat. Kawasan ini me-

mang dianggap penting bagi Indonesia (Papua News 2016). Di sini pula tidak ada penjelasan bagaimana perbaikan kerja sama dengan Pacific Islands Nations mempercepat pembangunan KTI.

## J. Penutup

Wilayah Pertumbuhan ASEAN Timur berkisar sekitar Laut Sulu/Laut Sulawesi dan mencakup Brunei Darussalam, Sabah dan Serawak di Malaysia Timur, serta Mindanao dan Palawan di Filipina Selatan. Sulawesi Utara dan Kalimantan Barat dan Timur dimasukkan ke wilayah pertumbuhan ini. Indonesia kemudian memperluas wilayah keikutsertaannya dengan melibatkan semua provinsi di Sulawesi, Kalimantan, Maluku, dan Papua. Kapet di kawasan timur Indonesia kemudian menjadi landasan pengembangannya. Kapet atau Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu adalah suatu kawasan andalan yang diprioritaskan pembangunannya dengan tujuan agar dapat memacu pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya, baik lokal, regional, maupun nasional.

Kapet mulai dicanangkan melalui Keppres 89/1996 tentang Kapet sebagai jawaban terhadap Keppres 54 Tahun 1995 tentang Dewan Pengembangan KTI (KTI). Semangat dari kedua keppres ini merupakan keberpihakan khusus negara kepada kawasan atau wilayah yang tertinggal untuk disejajarkan dengan wilayah lain yang sudah terlebih dahulu berkembang karena faktor-faktor strategis geografis yang lebih menguntungkan.

Kapet diperhitungkan memiliki peran strategis untuk mengintegrasikan perekonomian Indonesia dalam kerja sama ekonomi subregional, seperti IMT-GT, BIMP-EAGA, dan AIDA. Untuk menunjukkan komitmen pemerintah tentang keberpihakan terhadap kawasan tertinggal, khususnya dalam upaya percepatan pembangunan KTI. Kapet bahkan melalui Peraturan Presiden 26/2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional sebagai implementasi Undang-Undang 26/2007 tentang Penataan Ruang, ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional dari sudut kepentingan ekonomi. Konsep pengembangan Kapet adalah penciptaan iklim kondusif bagi investasi melalui perce-

patan dukungan infrastruktur yang berbasis pada keunggulan lokal dan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya.

Meskipun demikian, Kapet tetap diabaikan dalam kebijakan pembangunan ekonomi di KTI. Dalam pengembangan KEK, KPBPB, dan kebijakan pemerintah tentang kebijakan pengembangan koridor ekonomi untuk percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia dalam 25 tahun mendatang, Kapet sebagai kawasan yang sudah memiliki dukungan politik, “pada awal pembahasan teknis hampir luput dari perhatian para pengambil kebijakan.”

Dengan demikian, pembangunan Kapet sebagai sendi pembangunan BIMP-EAGA di Indonesia tersisihkan. BIMP-EAGA sendiri sudah lebih ditujukan untuk pembangunan wilayah Kalimantan Barat dan Timur serta Sulawesi Utara dan Selatan. Pembangunan KTI lebih banyak dilakukan dalam kerangka Arah Kebijakan dan Strategi Percepatan Pengembangan KTI, yang kemudian oleh Presiden Joko Widodo ditujukan untuk membangun tol laut untuk mengurangi disparitas ekonomi antara Indonesia barat dan Indonesia timur. Konektivitas yang lebih baik dengan pembangunan lajur pelayaran yang lebih teratur dari timur ke barat Indonesia dengan membangun dan memanfaatkan jalur laut akan memberi bobot kepada Poros Maritim Dunia.



## BAB III

# PEMBANGUNAN KONEKTIVITAS FISIK LINTAS BATAS DI KAWASAN TIMUR INDONESIA

Agus Rubianto Rahman dan Rosita Dewi

## A. Urgensi Pembangunan Konektivitas Fisik Lintas Batas di Kawasan Timur Indonesia

Konektivitas di lingkungan negara-negara anggota Association of South East Asian Nations (ASEAN) pertama kalinya terekam dalam dokumen Master Plan on ASEAN Connectivity 2010 (MPAC 2010), yang mengoneksikan negara-negara anggota ASEAN itu melalui penguatan pembangunan dalam tiga bidang (ASEAN 2010). Bidang pertama adalah pembangunan infrastruktur fisik yang diletakkan sebagai konektivitas fisik. Bidang kedua adalah proses, mekanisme, dan kelembagaan yang efektif yang diasumsikan sebagai konektivitas kelembagaan. Bidang ketiga adalah pemberdayaan rakyat yang dikonsepsikan sebagai konektivitas rakyat (ASEAN 2010). Implementasi ketiga pembangunan itu, pada satu sisi, memperlihatkan kemajuan dalam pembangunan konektivitas ASEAN. Akan tetapi, pada sisi yang lain, MPAC 2010 pun menyisakan serangkaian inisiatif yang belum

Buku ini tidak diperjualbelikan.

terlaksana. Oleh karena itu, inisiatif yang belum tercapai ini kemudian dimasukkan ke model lanjutan pembangunan konektivitas ASEAN dalam bentuk Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 (MPAC 2025). Dengan kata lain, MPAC 2025 merupakan model perbaikan pembangunan konektivitas di negara-negara anggota ASEAN (ASEAN 2016).

Dalam implementasinya, pembangunan konektivitas ASEAN ini dilakukan melalui strategi pengembangan kerja sama subregional sebagaimana terlihat dengan dibentuknya GMS, IMT-GT, dan BIMP-EAGA. Bahkan, ketiga kerja sama subregional di lingkungan negara-negara anggota ASEAN ini bergerak menjadi pusat-pusat pertumbuhan di tiap kawasan subregionalnya. Dalam pengembangan kerja sama subregional ini, suatu negara non-anggota pun dapat bergabung, seperti halnya Tiongkok dalam GMS, walaupun Tiongkok hanya diwakili oleh satu provinsinya, yakni Yunnan, dan satu kawasan otonom Guangxi Zhuang.

Dalam pengembangan kerja sama subregional di kawasan ASEAN, Indonesia tergabung dalam dua model kerja sama subregional, yakni IMT-GT dan BIMP-EAGA. Khusus yang terakhir, BIMP-EAGA, Indonesia memasukkan sejumlah provinsi kawasan timur Indonesia (KTI) yang mencakup Pulau Sulawesi dan Pulau Papua, serta dua provinsi yang menempati suatu kawasan kepulauan, yaitu Provinsi Maluku dan Maluku Utara.<sup>5</sup> Memang, KTI itu merupakan suatu kawasan dalam wilayah NKRI untuk dihadapkan dengan kawasan Indonesia barat dengan cakupan 12 provinsi<sup>6</sup>, yang di dalamnya terkandung 20 kota dan 156 kabupaten. Pelibatan provinsi di KTI dalam BIMP-EAGA memang dimaksudkan agar momentum kerja sama

---

<sup>5</sup> Provinsi di kawasan timur Indonesia yang tergabung dalam BIMP-EAGA adalah provinsi di Pulau Kalimantan, provinsi di Pulau Sulawesi, serta provinsi lainnya, seperti Maluku, Papua, dan Papua Barat.

<sup>6</sup> Kedua belas provinsi di kawasan timur Indonesia adalah Nusa Tenggara Barat (NTB), Nusa Tenggara Timur (NTT), Sulawesi Utara, Gorontalo, Sulawesi Tengah, Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, Sulawesi Tenggara, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat. Provinsi Bali dikeluarkan dari kawasan timur Indonesia, kemudian dimasukkan sebagai bagian dari kawasan barat Indonesia.

sekawasan subregional BIMP-EAGA ini dapat memicu pembangunan dan pertumbuhan ekonomi pada provinsi-provinsi yang bergabung tersebut. Dengan demikian, hal ini dapat mengatasi ketertinggalan, keterbelakangan, dan keterisolasian yang melekat pada KTI.

Sebagai suatu kawasan, KTI masih memperlihatkan kondisi ketertinggalan, keterbelakangan, keterisolasian, dan kemiskinan dibandingkan kawasan sejenisnya, yakni kawasan barat Indonesia (KBI). Memang, kinerja pembangunan dan pelayanan publik di KTI mampu menunjukkan kecenderungan yang positif. Namun sayangnya, hal ini belum secara signifikan mendekati pada capaian pembangunan dan pelayanan publik sebagaimana yang dicapai oleh KBI. Akibatnya, kesenjangan pembangunan dan pelayanan publik dengan KBI masih tampak cukup lebar dan cenderung bersifat permanen (Dachlan & Suhab 2014, 14).

Indonesia memang memasukkan 15 provinsinya dalam BIMP-EAGA, yaitu lima provinsi di Pulau Kalimantan, 6 provinsi di Pulau Sulawesi, Provinsi Maluku dan Maluku Utara, serta Provinsi Papua dan Papua Barat. BIMP-EAGA ini dimaksudkan untuk meningkatkan aktivitas perdagangan dan investasi serta aktivitas lintas batas di antara anggota BIMP-EAGA, intra-BIMP-EAGA.

Sejak BIMP-EAGA dibentuk pada 1994, Indonesia tetap berkomitmen untuk mempromosikan pertumbuhan dan dinamika perekonomian kawasan secara merata dan inklusif dalam konteks Kerja Sama Ekonomi Subregional (KESR) ini. Selama periode 2009–2013, misalnya, total perdagangan di subkawasan BIMP-EAGA ini meningkat 70% sehingga total perdagangannya mencapai nilai US\$166 miliar. Total investasi di subkawasan BIMP-EAGA meningkat hampir tiga kali lipat sehingga total investasinya meraih nilai US\$14,8 miliar dalam kurun waktu yang sama. Sementara itu, kedatangan turis asing meningkat 60% sehingga jumlah kunjungan turis asing ke kawasan BIMP-EAGA mencapai jumlah 5,1 juta kunjungan pada 2013.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Achmad Fauzi, “Kawasan BIMP-EAGA-IMT-GT: Perdagangan-Investasi Meningkatkan Nyata”, *Warta Ekonomi Online*, 29 April 2015.

Kesepuluh provinsi di KTI yang bergabung dalam BIMP-EAGA memperlihatkan perbedaan responsnya terhadap BIMP-EAGA. Hal ini dapat ditelusuri dari bagaimana mereka merespons dalam bentuk aktivitas perdagangan dalam BIMP-EAGA. Berdasarkan pada aktivitas perdagangan intra-BIMP-EAGA, sebagaimana terlihat pada Tabel 5 dan Tabel 6, satu provinsi, yakni Provinsi Sulawesi Utara, sangat aktif dalam perdagangannya dengan Malaysia dan Filipina, sedangkan Provinsi Sulawesi Selatan, Papua, dan Papua Barat aktif dalam perdagangannya dengan Malaysia dan Filipina. Sementara itu, keenam provinsi lainnya belum maksimal memanfaatkan peluang perdagangan intra-BIMP-EAGA. Bahkan, dua provinsi di KTI ini tidak terjangkau oleh kedua model kerja sama subregional, yaitu Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) dan Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT).

Dalam konteks KTI, enam provinsi di Pulau Sulawesi, yaitu Provinsi Sulawesi Utara, Gorontalo, Sulawesi Tengah, Sulawesi Barat, Sulawesi Tenggara, dan Sulawesi Selatan, terkoneksi satu sama lain melalui jalur darat dengan keberadaan jalan nasional Trans-Sulawesi, yang menjangkau Kota Manado dan Kota Makassar, ditambahkan lagi dengan jalur kereta api (KA) Trans-Sulawesi. Sementara itu, dua

**Tabel 5.** Ekspor Provinsi di Indonesia dalam BIMP-EAGA 2016–2019 (dalam ribu dolar AS)

| No. | Provinsi  | Brunei     |   |   | Filipina  |           |          | Malaysia |           |           |
|-----|-----------|------------|---|---|-----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|
|     |           | Darussalam |   |   | 2017      | 2018      | 2019     | 2017     | 2018      | 2019      |
| 1.  | Sulut     | 0          | 0 | 0 | 6.693,5   | 3.602,8   | 7.732,9  | 13.016,5 | 6.829,3   | 22.602,5  |
| 2.  | Gorontalo | 0          | 0 | 0 | 0,1       | 29.556,6  | 3.139,5  | 3.139,5  | 0         | 0         |
| 3.  | Sulteng   | 0          | 0 | 0 | 0         | 0         | 0        | 23.800,4 | 153.306,4 | 395.131,6 |
| 4.  | Sulbar    | 0          | 0 | 0 | 0         | 0         | 0        | 0        | 0         | 0         |
| 5.  | Sultra    | 0          | 0 | 0 | 90,4      | 361,0     | 0        | 2,5      | 4,3       | 5,3       |
| 6.  | Sulsel    | 0          | 0 | 0 | 8.725,5   | 27.884,9  | 16.257,0 | 44.545,2 | 23.098,8  | 25.594,1  |
| 7.  | Maluku    | 0          | 0 | 0 | 0         | 0         | 0        | 44.151,0 | 40.703,1  | 100,6     |
| 8.  | Malut     | 0          | 0 | 0 | 0         | 0         | 0        | 1,3      | 0         | 0         |
| 9.  | Papua     | 0          | 0 | 0 | 381.228,2 | 248.747,7 | 89.177,7 | 0        | 0         | 0         |
| 10. | Papbar    | 0          | 0 | 0 | 0         | 839,5     | 3.558,4  | 11.739,7 | 704.720,2 | 24.889,6  |

Sumber: Provinsi dalam angka kesepuluh provinsi yang bersangkutan, 2018, 2019, 2020.

**Tabel 6.** Impor Provinsi di Indonesia dalam BIMP-EAGA 2016–2019 (dalam ribu dolar AS)

| No. | Provinsi  | Brunei     |      |      | Filipina |          |          | Malaysia |          |          |
|-----|-----------|------------|------|------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|     |           | Darussalam |      |      |          |          |          |          |          |          |
|     |           | 2017       | 2018 | 2019 | 2017     | 2018     | 2019     | 2017     | 2018     | 2019     |
| 1.  | Sulut     | 0          | 0    | 0    | 2.668,4  | 5.087,5  | 3.048,8  | 33.332,6 | 56.768,3 | 66.206,7 |
| 2.  | Gorontalo | 0          | 0    | 0    | 0        | 0        | 0        | 878,8    | 0        | 657,7    |
| 3.  | Sulteng   | 0          | 0    | 0    | 0        | 0        | 0        | 9.372,5  | 34.951,4 | 48.937,7 |
| 4.  | Sulbar    | 0          | 0    | 0    | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        |
| 5.  | Sultra    | 0          | 0    | 0    | 0        | 0        | 0        | 54.771,9 | 12.714,4 | 16.207,8 |
| 6.  | Sulsel    | 0          | 0    | 0    | 0        | 0        | 0        | 26.197,0 | 21.671,0 | 55.247,7 |
| 7.  | Maluku    | 0          | 0    | 0    | 0        | 0        | 0        | 53.143,5 | 38.385,9 | 0        |
| 8.  | Malut     | 0          | 0    | 0    | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 6.156,6  |
| 9.  | Papua     | 0          | 0    | 0    | 9.610,5  | 12.860,3 | 14.703,4 | 57.800,1 | 16.442,4 | 10.500,1 |
| 10. | Papbar    | 0          | 0    | 0    | 14,7     | 2.496,7  | 5.687,1  | 0,3      | 0        | 0        |

Sumber: Provinsi dalam angka kesepuluh provinsi yang bersangkutan, 2018, 2019; 2020.

provinsi di Pulau Papua, yaitu Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat, pun terkoneksi satu sama lain melalui jalur darat jalan nasional Trans-Papua untuk menjangkau Kota Sorong dan Kota Merauke.

Selain itu, empat provinsi lainnya di KTI bercirikan jajaran kepulauan, yakni Provinsi Maluku, Maluku Utara, NTB, dan NTT sehingga empat provinsi ini terkoneksi melalui jalur laut. Mereka sangat mengandalkan tol laut. Tambahan lagi, pulau-pulau yang terdapat di jajaran kepulauan ini memang lebih kecil dibandingkan Pulau Sulawesi dan Pulau Papua. Dengan kondisi fisik seperti itu, KTI dikenal sebagai kawasan yang didominasi oleh karakter maritim, yang menghubungkan jajaran pulau-pulau. Pada umumnya, kondisi fisik KTI dalam kerangka konektivitas di antara mereka sendiri memperlihatkan ketertinggalannya dibandingkan kondisi fisik kawasan barat Indonesia. Sementara itu, KTI pun berbatasan dengan lingkungan internasional, seperti kawasan Pasifik dan kawasan Samudra Hindia. Di sebelah utara, KTI berhadapan dengan sisi tepian barat kawasan Pasifik yang meliputi negara-negara, seperti Jepang, Korea Selatan, dan Tiongkok, serta Palau di Samudra Pasifik. Di sebelah selatannya, Indonesia timur berhadapan dengan kawasan Samudra Hindia yang

langsung berhubungan dengan Timor Leste dan Australia. Untuk bagian selatan ini, baik Provinsi NTB maupun Provinsi NTT, hanya berhadapan dengan kawasan Samudra Hindia yang berbatasan dengan negara Timor Leste dan Australia. Sementara itu, di sebelah timurnya, KTI berbatasan dengan Papua Nugini (PNG), serta berdekatan dengan Solomon dan Vanuatu di Samudra Pasifik.

Sejumlah faktor berkontribusi terhadap ketertinggalan dan keterbelakangan KTI. Dua di antaranya adalah terbatasnya infrastruktur dasar dan buruknya konektivitas wilayah yang kemudian memicu hambatan arus investasi dan peningkatan biaya logistik (Dachlan dan Suhab 2014, 14). Kedua hal ini merujuk kepada ketertinggalan infrastruktur perhubungan di KTI yang bersangkutan dengan jalan, dermaga untuk pelabuhan, dan landasan pacu pesawat. Akibatnya, KTI dihadapkan pada dua permasalahan yang paling mendasar. Pertama adalah permasalahan konektivitas fisik domestik di KTI itu sendiri di antara provinsinya. Kedua adalah konektivitas fisik internasional antara KTI bagian timur dan selatan dengan lingkungan internasional masing-masing. Tulisan ini dimaksudkan untuk menelusuri solusi dari kedua permasalahan tersebut di atas.

Oleh karena itu, tulisan ini meliputi beberapa bagian. Bagian pertama setelah pengantar ini membahas Poros Maritim Dunia, yang kemudian disusul oleh pembahasan tentang pembangunan konektivitas fisik di KTI untuk sisi selatan melalui TIA-GT. Pembahasan pada sisi selatan menjadi fokus dari analisis bagian ini. Bagian berikutnya adalah pelengkap berupa pembahasan sisi timur dari KTI yang dimaksudkan untuk membangun konektivitas fisik dalam konteks Melanesian Spearhead Group (MSG). Sebelum diakhiri dengan bagian penutup, tulisan ini memaparkan pembangunan konektivitas fisik di KTI untuk sisi timur yang bersifat informatif.

## **B. Poros Maritim Dunia dan KTI**

Poros Maritim Dunia (PMD) secara konseptual disampaikan Presiden Republik Indonesia (RI), Joko Widodo, pada kesempatan Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 Novem-

ber 2014. PMD adalah cita-cita Indonesia sebagai negara kepulauan dengan cakupan maritimnya. Indonesia dapat mewujudkan cita-cita PMD ini berkat adanya dua dinamika. Dinamika pertama berkaitan dengan pergeseran geoekonomi dan geopolitik yang bergerak dari negara-negara Barat ke negara-negara Asia Timur. Dinamika kedua adalah kebangkitan negara-negara Asia, seperti Tiongkok dan India, setelah Jepang dan Korea tumbuh sebagai kekuatan ekonomi dunia (Sekretariat Presiden RI 2015). Atas dasar pidato itu, Presiden Joko Widodo kemudian menuangkan PMD ini ke dalam bentuk Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) pada 2017 yang memproyeksikan bahwa Indonesia merupakan negara maritim dunia pada masa-masa mendatang.

Berdasarkan pada KKI, PMD dipahami sebagai suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Visi ini mencakup lima pola pembangunan PMD di masa mendatang. Pola pembangunan yang pertama dalam konteks PMD adalah pembangunan budaya maritim Indonesia. Pola pembangunan yang kedua adalah penjagaan laut dan sumber daya laut, dengan memberikan fokus pada pembangunan kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utamanya. Pola pembangunan yang ketiga adalah prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim. Pola pembangunan keempat adalah dalam penguatan diplomasi maritim, kerja sama di bidang kelautan, menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Pola pembangunan kelima adalah pembangunan kekuatan pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim serta bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim (Lampiran II Perpres No. 16/2017). Dengan visi ini, pemerintah Presiden Joko Widodo

menekankan pada lima klaster program prioritas, yakni (1) Batas Martim, Ruang Laut, dan Diplomasi Maritim; (2) Industri Maritim dan Konektivitas Laut; (3) Industri Sumber Daya Alam, Jasa Kelautan, dan Pengelolaan Lingkungan Laut; (4) Pertahanan dan Keamanan Laut; serta (5) Budaya Bahari. Dengan kelima program prioritas ini, pemerintahan reformasi ini memberikan fokus pada wilayah perairan, hak berdaulat, kawasan yurisdiksi serta laut lepas, dan kawasan laut dasar internasional (Lampiran II Perpres No. 16/2017).

Dalam realisasinya, PMD ini ditopang oleh tujuh pilar pembangunan, sebagai berikut:

1. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia;
2. Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan laut;
3. Tata kelola dan kelembagaan laut;
4. Ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan;
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut;
6. Budaya Bahari;
7. Diplomasi maritim (Lampiran II Perpres No. 16/2017).

Dengan ketujuh pilar ini, PMD berusaha membangun konektivitas fisik di antara provinsi-provinsi di KTI, baik secara domestik maupun secara internasional. Kondisi konektivitas internal ini menjadi pijakan utama bagi KTI untuk membangun konektivitasnya dengan tiap lingkungan internasional. Pada satu pihak, Provinsi Papua dan Papua Barat dengan kawasan Pasifik, dan Provinsi NTT dengan Timor Leste dan Australia. Dengan kedua konektivitas ini, Indonesia berkontribusi secara signifikan bagi stabilitas dan keamanan kawasan Samudra Pasifik dan kawasan Samudra Hindia (Aufiyah 2017).

Secara faktual, konektivitas fisik internasional tersebut di atas sesungguhnya tidak hanya bertumpu pada KTI, tetapi juga untuk bagian-bagian lainnya di wilayah Nusantara, yang secara geografis

terikat pada konektivitas internasional masing-masing. Kondisi ini merujuk kepada posisi geopolitik Indonesia sebagai posisi silang dunia yang sekarang memiliki modalitas yang hakiki dari Doktrin Djuanda, UNCLOS, Poros Maritim Dunia, sampai Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI).

Bahkan, pada 16 Mei 2013, Menteri Luar Negeri (Menlu) RI, Marty Natalegawa, memaparkan kebutuhan Indonesia di masa depan dalam konteks Perjanjian Indo-Pasifik untuk Persahabatan dan Kerja Sama dalam satu kesempatan konferensi tentang Indonesia, yang diselenggarakan oleh CSIS di Washington, D.C. (Natalegawa 2016). Sejalan dengan ini, India berinisiatif untuk mengembangkan keterikatannya dengan kawasan Pasifik yang dijalankan melalui Look East Policy (LEP) yang baru sebatas pada komitmen kemudian menjadi Act East Policy (AEP) yang sudah mengarah kepada pertarungan kepentingannya, yang selama ini dikecualikan dalam lingkungan arsitektur Asia-Pasifik (Sarma dan Choudhury 2018; Muni dan Mishra 2019).

Dalam hal ini, kedua negara dapat saling memperkuat, baik dalam konteks tiap lingkungan strategisnya maupun konteks Indo-Pasifik. Selain itu, dua negara ini mencoba menyinergikan kedua kawasan samudra itu menjadi satu pijakan bersama. Pada satu sisi, India akan lebih berpartisipasi di kawasan Samudra Pasifik dan Indonesia pun didorong untuk lebih berpartisipasi ke kawasan Samudra Hindia (Chako dan Willis 2018). Implikasi dari konektivitas internal dan konektivitas eksternal adalah upaya Indonesia dalam melancarkan diplomasi maritim kepada dua negara tetangga Indonesia di sebelah timur untuk menegaskan delimitasi perbatasan antara Indonesia dan kedua negara tersebut. Diplomasi perbatasan dengan Timor Leste menjadi hal yang sangat mendesak dalam konteks KTI (Andika 2017). Sementara itu, diplomasi perbatasan Indonesia dengan PNG telah menyepakati sejumlah perjanjian perbatasan bilateral Indonesia-PNG, baik perbatasan darat maupun perbatasan maritimnya (Hadiwijoyo 2009; Patmasari, Artanto, dan Rimayanti 2016).

## C. Pembangunan Konektivitas Fisik di KTI Bagian Selatan

KTI bagian selatan meliputi Provinsi NTT yang berbatasan langsung dengan negara tetangga Timor Leste dan berbatasan laut dengan Australia. NTT dikenal sebagai provinsi kepulauan sehingga konektivitas internalnya sangat bergantung pada konektivitas fisik yang didukung dengan jaringan transportasi darat pada setiap pulau, dan/atau konektivitas laut antar-pulau-pulainya. Untuk keperluan konektivitas internal ini, NTT pertama mengandalkan pada transportasi laut dengan layanan kapal feri sebanyak 24 lintasan penyeberangan, di samping transportasi darat dalam pulau-pulau yang bersangkutan. Kedua, untuk transportasi udara, dari 22 kabupaten/kota di Provinsi NTT, telah tersedia 14 bandara untuk mendukung konektivitas udara, walaupun masih bersifat perintis (BPS Provinsi NTT 2018).

Dalam jangka panjang hingga 2025, Provinsi NTT diproyeksikan sebagai provinsi yang maju, mandiri, adil, dan makmur. Dengan visi seperti ini, NTT menetapkan 7 fokus pencapaian misinya, yakni masyarakat NTT yang bermoral, beretika, berbudaya dan beradabkan pada nilai-nilai Pancasila; manusia NTT yang berkualitas dan berdaya saing global; masyarakat NTT yang demokratis atas dasar hukum; wilayah NTT yang berketahanan ekonomi, sosial budaya, dan politik keamanan; wilayah NTT yang berkeseimbangan lingkungannya, posisi dan peran NTT dalam pergaulan antarnegara, daerah, dan masyarakat, serta NTT sebagai provinsi kepulauan dan masyarakat maritim (RP-JPD Provinsi NTT 2005–2025). Provinsi NTT pun dinyatakan sebagai provinsi perbatasan.

Dalam hal konektivitas NTT dengan bagian lain wilayah NKRI, NTT sangat mengandalkan realisasi dan penguatan tol laut. Pada 2015, pemerintahan Presiden Joko Widodo mencanangkan enam trayek tol laut untuk menciptakan konektivitas secara internal di semua wilayah di NKRI. Akan tetapi, sehubungan dengan keterbatasan waktu dan armada PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni), hanya tiga trayek yang berjalan sampai akhir 2015. Ketiga trayek tol laut ini adalah trayek

tol laut Tanjung Perak-Tual-Fakfak-Kaimana-Timika-Fakfak-Tanjung Perak yang dilayani dengan KM Caraka Niaga Jaya III-32, trayek tol laut Tanjung Priok-Biak-Serui-Nabire-Wasior-Manokwari-Wasior-Nabire-Serui-Biak-Tanjung Priok yang dilayani dengan KM Caraka Niaga Jaya III-22, dan trayek tol laut Tanjung Priok-Kijang-Natuna-Kijang-Tanjung Priok yang dilayani dengan KM Cayaka Jaya III-4 (Sindo 2015). Berdasarkan pada ketiga trayek tol laut yang beroperasi pada 2015, dua trayek tol laut itu melayani KTI dan satu trayek tol laut itu melayani kawasan Indonesia barat. Akan tetapi, sayangnya, kedua trayek tol laut itu tidak singgah di NTT. Dengan demikian, NTT belum terjangkau dalam tol laut pada 2015.

Pada 2016, keenam trayek tol laut masih tetap sebagaimana sebelumnya sudah ditentukan pada 2015. Hanya, trayek tol laut pada 2016 ini sudah menjangkau wilayah NTT (Sihombing 2016). Dua trayek tol laut pada 2016 singgah di dua pelabuhan NTT, walaupun memang bukan di Kupang (Aliya 2016).

Pelaksanaan program tol laut, terutama untuk barang, pada umumnya telah berjalan secara baik. Kehadiran tol laut ini sekaligus merupakan konsep pengangkutan logistik dengan kapal laut yang telah berhasil menurunkan harga bahan pokok di beberapa daerah di KTI. Hingga saat ini, masyarakat di KTI sudah merasakan penurunan harga sekitar 15–20%. Selain itu, frekuensi angkutan kapal di program tol laut ini makin tinggi, baik kapal barang dan kapal penumpang maupun frekuensi dari dan ke sejumlah pelabuhan di Tanah Air, khususnya di wilayah timur. Peningkatan frekuensi ini dapat dilihat dari peningkatan Indeks Konektivitas. Indeks Konektivitas ini mengindikasikan seberapa baik jaringan antardestinasi pelayaran, yakni dari 0,4 menjadi 0,5, khususnya di Indonesia timur (Kunjana 2018).

Sejak diberlakukan UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, Provinsi NTT menjadi perhatian serius karena ia merupakan wilayah perbatasan antarnegara. Kawasan perbatasan antarnegara di Provinsi NTT ini kemudian menjadi bagian dari Prioritas Nasional sejak 2004 hingga 2019. Bahkan, hingga saat ini pun 2020, kawasan perbatasan antarnegara di Provinsi NTT diperkuat dengan koneksi-

vitanya, baik dalam konteks dinamika di dalam negeri melalui tol laut maupun konektivitas internasionalnya dengan pengembangan kerja sama ekonomi subregional TIA-GT. Pemerintahan Presiden Joko Widodo terus mendukung pertumbuhan ekonomi di Provinsi NTT melalui penyediaan sarana dan prasarana yang andal dan baik. Kondisi ini akan mendukung Sistem Transportasi Nasional sehingga Pelabuhan Tenau Kupang masuk Rencana Induk Pelabuhan Nasional (Kementerian Perhubungan RI 2018).

Pada sisi yang lain, konektivitas NTT sebagai provinsi perbatasan dengan negara tetangga Timor Leste mengandalkan pada dua moda, yakni moda transportasi darat dan moda transportasi udara. Justru kedua moda transportasi ini menjadi fokus utamanya. Moda transportasi darat dapat dikatakan sebagai konektivitas yang paling aktif, sedangkan moda transportasi udara masih bersifat terbatas. Sementara itu, moda transportasi laut dengan negara tetangga Timor Leste boleh dikatakan belum potensial.

Sementara itu, konektivitas NTT dengan Australia, terutama wilayah Northern Territory, boleh dikatakan sangat minim. Konektivitas ini sangat mengandalkan matra laut dan udara. Sayangnya, kedua modal konektivitas fisik melalui laut dan udara pun belum terealisasi karena beberapa kendala. Ketiga negara ini masih belum mencapai kesepakatan tentang persyaratan, baik sarana fisik pelabuhan dan bandarannya maupun peraturan angkutan orang dan barangnya. Selain itu, kedua kota, yakni Kupang dan Dili, tidak terletak di pantai selatan dari Pulau Timor yang berhadapan langsung dengan Northern Territory.

## **D. Kepentingan Indonesia**

Kepentingan Indonesia berkenaan dengan pembangunan konektivitas fisik di dua kawasan tersebut di atas menuntut Indonesia untuk perlu melibatkan dirinya dalam beberapa forum. Pada satu pihak, Indonesia berpartisipasi dalam MSG untuk membangun konektivitas fisik antara Provinsi Papua dan PNG, serta negara-negara lainnya di kawasan Pasifik. Pada pihak lainnya, Indonesia pun berpartisipasi dalam TIA-

GT untuk membangun konektivitas fisik antara Provinsi NTT dan Timor Leste serta Australia.

### **1. Keterlibatan Indonesia dalam TIA-GT dalam Rangka Pembangunan Konektivitas**

Indonesia berkepentingan untuk memperkuat infrastruktur maritim di Provinsi NTT, terutama untuk konektivitas laut antarpulau dalam provinsi. Selain itu, Indonesia sangat berkepentingan untuk memperkuat jaringan transportasi darat dengan kondisi jalan darat yang layak. Provinsi NTT hanya memiliki jalan darat provinsi dan belum ada jalan negara di provinsi ini. Padahal, Provinsi NTT berbatasan langsung dengan Timor Leste. Dengan demikian, kepentingan Indonesia secara internal memprioritaskan pembangunan jalan negara di Provinsi NTT, terutama di pulau utamanya, yakni Pulau Timor.

Baru setelah itu, Indonesia sangat berkepentingan dengan konektivitas provinsi ini dengan Timor Leste, baik maritim, darat, maupun udara. Sepertinya, konektivitas maritim antara Provinsi NTT dan Timor Leste tertutup dengan konektivitas maritim antara Kota Surabaya dan Timor Leste. Hal ini terjadi karena berkaitan dengan ketersediaan logistik yang terpusat di Kota Surabaya daripada dari Kupang. Oleh karena itu, program tol laut menjadi sangat strategis bagi keberadaan dan keberlangsungan konektivitas di Pulau Timor.

Perusahaan pelayaran swasta nasional, yaitu PT MS, melayani rute pelayaran Surabaya–Dili sebanyak enam hari satu kali, sedangkan rute pelayaran Surabaya–Wini sebanyak 10 hari satu kali, dan ditambah lagi dengan rute pelayaran Surabaya–Kupang sebanyak lima hari satu kali (Andilas dan Yanggana 2017, 4). Sementara rute pelayaran Surabaya–Atambua dilayani oleh perusahaan pelayaran swasta lainnya, yaitu PT MSP, sebanyak tiga hari satu kali (Mammilianus 2017). Untuk aktivitas pergudangan, PT Semen Tonasa membangun dan memanfaatkan gudang di Pelabuhan Atapupu, Atambua, yang berjarak kurang-lebih 5 km dari pos perbatasan, untuk bongkar-muat semen yang mampu memasok 40 persen kebutuhan semen di KTI. Timor Leste masih sangat bergantung pada Indonesia untuk kebutuhannya,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

dari mi instan, ban motor, mobil, hingga bahan bangunan, termasuk semen (Zatnika 2016).

Oleh karena itu, konektivitas darat menjadi andalan Provinsi NTT dengan Timor Leste. Hingga saat ini, Indonesia menyediakan tiga pos perlintasan antarnegara untuk menjamin konektivitas darat antara Provinsi NTT dan Timor Leste. Pertama, pos perlintasan internasional Mota'ain di bagian utara Pulau Timor yang terletak di Kabupaten Belu, dan pos perlintasan internasional Motamasin di bagian selatan Pulau Timor di Kabupaten Malaka. Sejak 2015, pemerintah pusat membangun jalan negara yang menghubungkan kedua pos perlintasan internasional ini dengan sebutan Sabuk Merah Perbatasan. Ketiga, pos perlintasan internasional Wini di Kabupaten Timor Tengah Utara.

Kepentingan internasional Indonesia dalam konteks PMD untuk provinsi ini berkenaan dengan pengembangan kerja sama bilateral dan regional. Secara bilateral, Indonesia dan Timor Leste telah menjalin hubungan diplomatik sejak 2002. Dalam konteks bilateral ini, Indonesia dan Timor Leste sepakat untuk membuka perbatasan untuk menciptakan perbatasan yang dinamis dan menjamin komunikasi antar-rakyat di antara kedua negara. Sementara itu, Indonesia pun berkepentingan untuk mengembangkan kerja sama bilateral dengan Australia.

Hubungan ketiga negara di bagian selatan ini seperti menjadi perhatian dari Presiden Susilo Bambang Yudhoyono yang juga bersifat paralel dengan perhatian PM Xanana Gusmao dalam mengelola hubungan internasional dengan kedua negara tetangganya ini.

Kerja sama regional di antara ketiga negara Indonesia, Timor Leste, dan Australia ini ternyata dimulai dengan AIDA. AIDA, yaitu kerja sama yang dirintis dari memorandum kesepahaman (*memorandum of understanding*) antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Northern Territory (Australia) tentang Kerja sama Pengembangan Ekonomi yang ditandatangani di Jakarta pada 21 Januari 1992. Kedua pemerintah berhasrat untuk mendukung hubungan perdagangan yang telah berjalan antara Indonesia, khususnya selain Jawa serta Sumatra dan Northern Territory. Kerja sama ini kemudian terus berkembang

hingga menjadi AIDA yang resmi diluncurkan pada 24 April 1997 di Ambon, Maluku, dengan tujuan membangun hubungan ekonomi yang lebih dekat antara Australia dan provinsi-provinsi Indonesia di luar Pulau Jawa dan Sumatra (Joint Press Statement 1997). Sebagai langkah lebih lanjut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai pada Pemerintah Republik Indonesia serta Departemen Hubungan Dagang dan Industri Asia pada pemerintah Northern Territory menandatangani Memorandum of Cooperation pada 4 Desember 1998 di Jakarta. Tujuan fasilitas ini adalah melaksanakan kegiatan kepabeanan atas barang-barang yang dikapalkan ke pelabuhan Indonesia selain Pulau Jawa dan Sumatra. Menteri Koordinator Bidang Produksi dan Distribusi pada saat itu, Dr. Hartarto, menekankan bahwa pemerintah Indonesia menganggap status AIDA sama dengan skema-skema kerja sama ekonomi subregional ASEAN (Joint Press Statement 1997). Untuk melaksanakan kegiatan tersebut, ditunjuk dua pejabat DJBC yang akan ditempatkan di Darwin selama enam bulan (Permenkeu 24/2007).

Sayangnya, AIDA tampak tidak terlalu berkembang dengan baik. Pertemuan terakhir yang berhasil ditelusuri terjadi pada 18 Maret 2005, yaitu Pertemuan Tingkat Menteri (Ministerial Meeting) AIDA ke-5 di Canberra (Joint Press Statement 1997). Di dalam Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 29/M.EKON/06/2005 tentang Sekretariat Nasional Kerja Sama Ekonomi Subregional yang dikeluarkan pada 7 Juni 2005, AIDA juga sudah tidak disebut lagi, padahal sebelumnya AIDA menjadi salah satu dari lima kerja sama ekonomi subregional dalam Keppres Nomor 184 Tahun 1998.

Lebih lanjut, Indonesia dan Australia kemudian berinisiatif mengembangkan Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership (IA-CEPA) pada 2010 tetapi hingga akhir 2017, perundingan IA-CEPA belum juga selesai (Simorangkir 2017). Pada akhirnya, IA-CEPA ditandatangani oleh kedua belah pihak pada 4 Maret 2019 dan diratifikasi oleh tiap parlemen, yakni Parlemen Australia pada 26 November 2019, dan oleh DPR RI pada 6 Januari 2020, dan mulai diberlakukan sejak 5 Juli 2020. Dengan kata lain, AIDA dan IA-CEPA belum dapat diharapkan untuk menjadi wadah kerja sama ekonomi

subregional bagi pembangunan konektivitas lintas batas di KTI. Setelah Timor Leste menjadi negara yang merdeka dan berdaulat pada 20 Mei 2002, Timor Leste membangun, membina, dan mengembangkan hubungan bilateral dengan kedua negara tetangganya, baik Indonesia maupun Australia.

Ketiga pemimpin negara (Indonesia, Australia, dan Timor Leste) melakukan pertemuan pada 9 November 2012 di sela pertemuan Bali Democracy Forum kelima yang berlangsung pada 8–10 November 2010 di Kota Denpasar, Bali. Dari pertemuan ini, mereka bertiga sepakat untuk meningkatkan kerja sama ekonomi di antara ketiga negara tersebut, yang meliputi bidang perdagangan dan investasi.

TIA-GT merupakan kerja sama subregional yang digagas oleh Timor Leste untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah subregional terpadu antara Timor Leste, Provinsi Nusa Tenggara Timur di Indonesia, dan Northern Territory di Australia. Ide kerja sama ini sempat dibicarakan pada November 2012 antara Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, Perdana Menteri Xanana Gusmao, dan Perdana Menteri Julia Gillard, dan kemudian dicoba diwujudkan dalam masa pemerintahan Joko Widodo (Koswara 2015). Kerja sama ini menyoal pembangunan konektivitas sebagai landasan bagi peningkatan perdagangan dan pertumbuhan ekonomi tersebut. Bahkan, pada Pertemuan Trilateral TIA-GT 30 Maret 2016, dibahas secara spesifik konektivitas untuk meningkatkan frekuensi dan kualitas perhubungan di antara tiga wilayah tersebut (KBRI Dili 2016). Dengan kesediaan Timor Leste untuk memfasilitasi perhubungan darat, laut, dan udara lintas batas, potensi pengembangan kerja sama subregional ini di masa depan terbuka lebar (KBRI Dili 2016).

Kerja sama dalam bentuk TIA-GT dibayangi oleh kerja sama bilateral di antara tiap negara. TIA-GT boleh dikatakan sebagai kerja sama regional yang tidak sama kaki, dua negara, yaitu Indonesia dan Timor Leste, melibatkan pemerintahan pusat, tetapi Australia dalam TIA-GT ini hanya melibatkan tingkat negara bagian. Akan tetapi, Indonesia dalam TIA-GT mengikutsertakan Provinsi NTT sebagai pendamping.

**Tabel 7.** Perkembangan Perdagangan antara Provinsi NTT dan Timor Leste dan Negara Lainnya, 2017–2019 (Ribu US\$)

| No. | Negara      | 2017     |          | 2018     |          | 2019     |          |
|-----|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|     |             | Ekspor   | Impor    | Ekspor   | Impor    | Ekspor   | Impor    |
| 1.  | Timor Leste | 44.487,2 | 0,6      | 35.238,7 | 0,6      | 32.324,2 | 1.401,5  |
| 2.  | Australia   | 457,4    | 0        | 312,0    | 3.203,2  | 863,4    | 0        |
|     | TIA-GT      | 44.944,6 | 0,6      | 35.550,7 | 3.203,8  | 33.187,6 | 1.401,5  |
| 3.  | Vietnam     | 25.699,4 | 0        | 29.232,7 | 60.352,2 | 17.488,3 | 0        |
| 4.  | India       | 1.730,6  | 0        | 2.456,0  | 0        | 9.172,6  | 0        |
| 5.  | Malaysia    | 110,7    | 3.260,1  | 139,3    | 371,9    | 109,5    | 50.254,3 |
| 6.  | Filipina    | 1.089,5  | 0        | 2.006,2  | 0        | 1,5      | 0        |
| 7.  | Singapura   | 272,6    | 14.902,8 | 546,9    | 0        | 251,5    | 7.614,1  |

Sumber: Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka 2018 dan 2020.

Dengan demikian, kerja sama TIA-GT lebih dimeriahkan oleh kerja sama bilateral Indonesia dan Timor Leste.

Perdagangan internasional Provinsi NTT dengan Timor Leste memperlihatkan dua fakta yang dominan. Pertama, Timor Leste merupakan negara mitra yang paling dominan dan utama bagi Provinsi NTT. Kedua, perkembangan ini memperlihatkan kuatnya aspek bilateral antara Indonesia dan Timor Leste, sedangkan aspek trilateral dalam model kerja sama ekonomi sub-regional TIA-GT belum terlihat secara signifikan. Perkembangan perdagangan di antara kedua belah pihak ini terlihat dari perkembangan ekspor dan impor Provinsi NTT dengannya, sebagaimana terlihat pada Tabel 7. Sementara itu, perkembangan investasi, baik dalam negeri maupun asing, belum dapat mengimbangi dinamika yang terjadi pada sektor perdagangannya.

## **2. Keterlibatan Indonesia di MSG dalam Rangka Pembangunan Konektivitas**

Keterlibatan Indonesia di dalam kerja sama Melanesian Spearhead Group (MSG) memang tidak terlepas dari gerakan Papua Merdeka di bawah United Liberation Movement for West Papua (UMLWP) yang makin gencar melalui forum internasional termasuk MSG

yang cukup mendukung gerakan dari kelompok tersebut. Sebelum diterimanya UMLWP sebagai pengamat (*observer*) di dalam forum kerja sama regional negara-negara Pasifik ini, keterlibatan Indonesia dalam forum tersebut masih sebatas sebagai pengamat sejak 2011 pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Sejak diterimanya UMLWP sebagai pengamat pada Juni 2014, Pemerintah Indonesia mengajukan diri sebagai anggota dari MSG dan tidak hanya sebagai pengamat. Indonesia mengajukan sebagai anggota asosiasi pada Senior Officials' Meeting dan Foreign Ministerial Meeting pada 2015. Akhirnya, pada Leaders Summit of Melanesian Spearhead Group ke-20 di Kepulauan Solomon, pengajuan Indonesia sebagai anggota asosiasi (*associate member*) MSG diterima. Namun, hingga saat ini, Indonesia masih tetap berupaya untuk bisa memperoleh keanggotaan penuh di MSG. Keanggotaan Indonesia sebagai anggota asosiasi di MSG menjadi upaya agar Indonesia tidak berada dalam posisi setara dengan UMLWP. Selain itu, Indonesia dapat lebih aktif untuk mengantisipasi keinginan ULMWP menjadi anggota penuh MSG melalui berbagai upaya *soft diplomacy* ke negara-negara anggota MSG, seperti pemberian bantuan ekonomi ke beberapa negara anggota MSG, pelaksanaan Melanesian Art and Culture Festival di Solomon, penyelenggaraan Diaspora Melanesia di Nusantara, dan latihan bersama kepolisian RI dengan Fiji.

Sejak menjadi anggota MSG, peran Indonesia makin besar di forum regional MSG pada masa pemerintahan Presiden Jokowi ini. Kerja sama melalui MSG ini memang cukup strategis dibandingkan kerja sama regional di kawasan Pasifik yang lain, seperti Pacific Islands Forum (PIF), untuk pembangunan perekonomian di kawasan timur pada umumnya dan Provinsi Papua pada khususnya. Keanggotaan MSG yang tidak melibatkan Australia dan Selandia Baru menjadikan Indonesia dapat mengambil peran yang lebih strategis untuk menggantikan posisi Australia dan Selandia Baru. Jika menengok sejarah, pembentukan organisasi MSG, yang diinisiasi sejak 1983 dan resmi berdiri pada 2007, memang menitikberatkan pada kerja sama ekonomi. Organisasi ini berupaya untuk memperluas kerja sama, baik secara bilateral maupun regional antarnegara anggota MSG.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Selanjutnya, MSG makin memperluas kerja sama ekonomi dengan mencari pemain baru (Indonesia dan Tiongkok) untuk menggantikan posisi Australia dan Selandia Baru yang sebelumnya sangat dominan dalam kerja sama PIF. Pada 2013, Fiji menginisiasi pendirian Pacific Islands Development Forum (PDIF) untuk makin memperluas kerja sama ekonomi melalui perdagangan dan pembangunan. Hal ini dilakukan Fiji setelah keanggotaannya dalam PIF dibekukan oleh Australia sehingga Fiji lebih aktif untuk memperluas kerja sama ekonomi dalam rangka untuk tetap memperoleh bantuan luar negeri di luar Australia dan Selandia Baru. Melalui forum ini, Fiji ingin menggandeng kerja sama yang lebih luas dalam rangka untuk mengatasi ketergantungan Fiji dan negara-negara Pasifik Selatan anggota MSG atas bantuan luar negeri, yang sebelumnya diberikan oleh Australia dan Selandia Baru. Keterlibatan Tiongkok dan Rusia sebagai pengamat ataupun Kuwait dan Uni Emirat Arab sebagai negara penyokong finansial ini diharapkan mampu mendorong perekonomian negara-negara di Pasifik Selatan ini. Selain itu, PDIF melibatkan swasta ataupun organisasi masyarakat sipil dalam bentuk dialog kemitraan. Kerangka kerja sama ini, baik MSG maupun PDIF, tidak melibatkan Australia dan Selandia Baru setelah melakukan penangguhan atas Fiji dari PIF (Tarte 2014; Prakoso, t.t).

Indonesia mulai terlibat aktif dalam kerja sama selatan-selatan dengan negara-negara anggota MSG yang juga dipromosikan oleh PIF dalam rangka membantu pembangunan dan perbaikan negara-negara di Pasifik. Hal ini juga sedikit demi sedikit dapat mengurangi ketergantungan negara-negara Pasifik tersebut dari Australia dan Selandia Baru. Dalam kerja sama ini, Pemerintah Indonesia bertindak sebagai negara yang memberi bantuan dalam kerja sama tersebut. Bantuan Indonesia tersebut biasanya diberikan dalam bentuk hibah ataupun bentuk kerja sama yang lainnya. Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk membangun konektivitas di kawasan Pasifik melalui forum ini dalam upaya meningkatkan konektivitas, baik antara Indonesia dan negara-negara di Pasifik Selatan maupun antarnegara di kawasan ini (Elmslie 2015; Pujayanti 2015).

Tidak hanya dalam konteks pembangunan infrastruktur di perbatasan antara Indonesia dan PNG bantuan yang berasal dari Indonesia, tetapi juga secara umum melalui kerja sama regional ini Indonesia berperan aktif untuk ikut membangun negara-negara anggota MSG dalam rangka meningkatkan konektivitas tersebut, seperti pemberian bantuan ke Fiji sebesar Rp67 miliar dalam rangka pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan hubungan Indonesia dengan Fiji. Hal ini juga bertujuan sebagai bantuan kemanusiaan untuk Fiji yang sedang mengalami bencana akibat angin topan Winston pada 2016 (Kusumadewi 2016).

Presiden Jokowi terus mendorong kerja sama dengan negara-negara di Pasifik Selatan melalui kerja sama bilateral ataupun regional. Presiden Jokowi menyatakan bahwa kerja sama Indonesia di MSG ini sangat penting untuk mendorong percepatan pembangunan KTI. Hal ini dinyatakan oleh Presiden dalam rapat terbatas. Beliau menyatakan bahwa:

“Saya lihat peluangnya sangat besar dan sekaligus menjadi koridor percepatan KTI. Kuncinya adalah mempererat konektivitas, baik konektivitas budaya dan ekonomi yang tentu saja harus didukung oleh kelancaran konektivitas sistem transportasi kita dengan negara-negara kawasan Pasifik Selatan” (Puput 2018).

Presiden meyakini bahwa negara-negara anggota MSG akan sangat terbuka untuk bekerja sama dengan Indonesia. Hal ini tecermin dari pernyataan beliau: “Saya yakin negara-negara di kawasan Pasifik Selatan, seperti Nauru, Vanuatu, Palau, Fiji, PNG, Kepulauan Solomon, Samoa, dan Tonga, sangat terbuka bekerja sama dengan negara kita di berbagai bidang, baik menjalin hubungan antarmasyarakat di bidang budaya; pendidikan, seperti bantuan beasiswa; maupun bidang ekonomi, baik investasi maupun perdagangan” (Deny 2018).

Terbangunnya konektivitas dengan negara-negara anggota MSG dapat dimanfaatkan untuk membuka pasar-pasar baru bagi ekspor Indonesia, dengan Papua sebagai daerah perbatasan RI yang paling dekat dengan negara-negara tersebut—tidak hanya dekat secara geografis, tetapi dekat juga secara budaya—akan mendapatkan dampak

paling besar karena menghubungkan Provinsi Papua dengan negara-negara tersebut jika semua infrastruktur terbangun, baik itu jalan, pelabuhan, maupun bandara, yang disertai sarana dan prasarana yang memadai. Selama ini memang negara-negara di Pasifik Selatan ini belum menjadi target pasar bagi Indonesia dan tidak akan memberikan keuntungan ekonomi bagi Indonesia, sehingga angka ekspor-impor Indonesia ke negara-negara tersebut tidak signifikan. Namun, melihat ketergantungan negara-negara anggota MSG terhadap barang-barang dari luar, misalnya PNG yang masih cukup bergantung pada barang-barang yang berasal dari Papua karena aksesibilitas yang lebih mudah, lebih dekat, dan lebih murah, negara-negara Pasifik selatan tersebut menjadi sangat strategis sebagai pasar atas produk-produk Indonesia yang dapat dihubungkan melalui Papua sehingga harga barang akan mampu bersaing karena dapat menekan biaya distribusi. Kondisi ini diharapkan akan mendorong percepatan dan pemerataan pembangunan di kawasan timur dengan membangun hub-hub di daerah perbatasan yang menghubungkan dengan kawasan Pasifik Selatan. Selain itu, upaya pembukaan berbagai kerja sama perdagangan ini tidak hanya untuk mendorong pembangunan di kawasan timur, tetapi juga menjaga stabilitas politik atas isu Papua di kawasan Pasifik Selatan.

## **E. Selayang Pandang Pembangunan Konektivitas Fisik di KTI Bagian Timur**

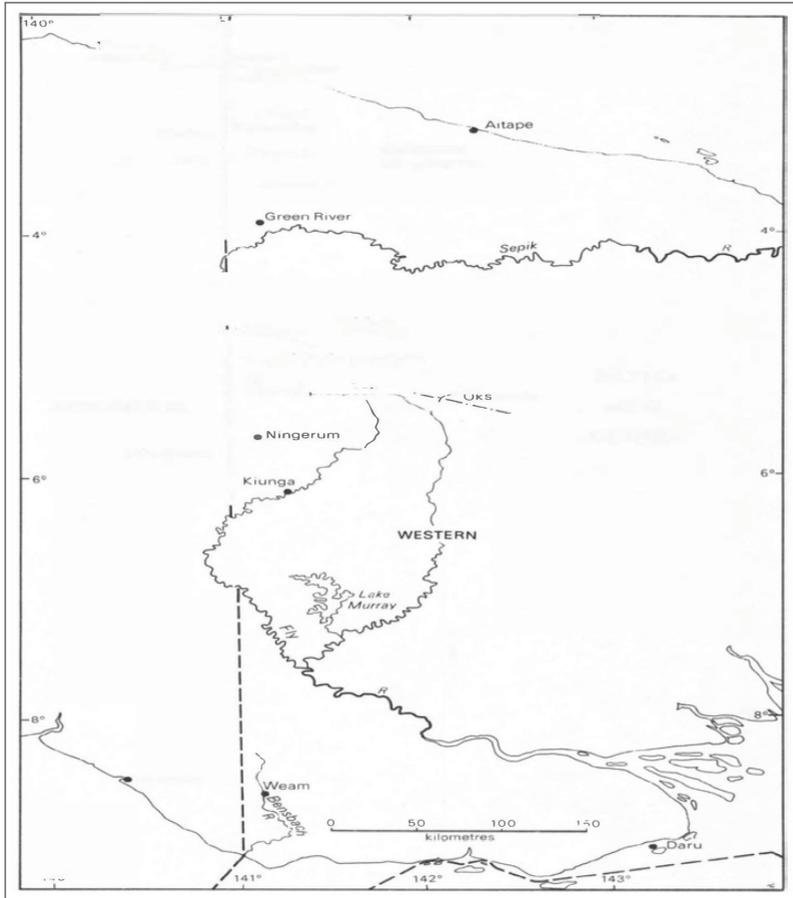
Indonesia timur bagian timur meliputi dua provinsi, yakni Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat. Provinsi Papua berbatasan langsung dengan PNG. Pembangunan infrastruktur di Papua sebagai wilayah perbatasan oleh Pemerintah Indonesia dengan PNG sangat vital dalam rangka memperlancar perdagangan lintas batas. Terkait dengan pembangunan di Papua, keterlibatan subsidi dana internasional sudah cukup besar sejak dari dulu, seperti pembangunan yang didanai oleh PBB melalui Fund for the Development of West Irian setelah integrasi Papua ke Indonesia ataupun dana dari Asian Development Bank (ADB) untuk pembangunan perkebunan termasuk infrastrukturnya di Kecamatan Arso, daerah yang cukup dekat dengan perbatasan PNG.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Meskipun demikian, dana-dana tersebut belum dapat memberikan hasil optimal bagi pembangunan Papua sebagai salah satu wilayah yang berbatasan langsung dengan PNG. Pembangunan infrastruktur ini cukup penting, mengingat perbatasan RI dengan PNG di Provinsi Papua sepanjang 1.105 km (Gambar 9). Presiden Jokowi mengeluarkan Inpres No. 6 Tahun 2015 untuk percepatan infrastruktur dan sarana penunjang PLBN di tujuh pos lintas batas yang ada di Indonesia, termasuk PLBN yang ada di Skouw, yang merupakan salah satu perbatasan RI-PNG, yang terletak di Kota Jayapura, Provinsi Papua. Selain itu, Presiden Jokowi mengeluarkan Inpres No. 1 Tahun 2019 untuk percepatan pembangunan berbagai PLBN yang belum tersentuh di dalam Inpres No. 6 Tahun 2015, termasuk perbatasan RI-PNG di Sota yang berada di Kabupaten Merauke. Tidak hanya terbatas pada pembangunan PLBN, dalam rangka upaya percepatan pembangunan Provinsi Papua dan Papua Barat sebagai wilayah terluar dari Indonesia Presiden Jokowi juga menetapkan Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 mengenai Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional untuk mempercepat pembangunan infrastruktur di KTI, Inpres No. 9 Tahun 2017 dan Inpres No. 9 Tahun 2020 khusus mengenai percepatan pembangunan di Papua dan Papua Barat.

Selain itu, kerja sama bilateral dan regional digalakkan dengan mendasarkan pada kedekatan geografis dengan wilayah-wilayah tersebut. Khususnya untuk Papua, kerja sama bilateral Indonesia dengan PNG yang sudah lama dilakukan terkait dengan perbatasan kedua negara di Pulau Papua. Kerja sama bilateral tersebut sudah cukup lama dan memberikan makna yang cukup penting bagi perekonomian masyarakat Papua. Perdagangan lintas batas yang selama ini sudah dilakukan oleh pelintas batas dari PNG yang dilakukan di perbatasan membawa dampak positif bagi orang Papua.

Selain itu, Indonesia memutuskan ikut serta dalam kerja sama subregional MSG bagi negara-negara Pasifik, yang dimaksudkan untuk membuka kerja sama ekonomi regional dengan negara-negara Pasifik Selatan sekaligus memantau gerakan Papua Merdeka (ULMWP) yang berkedudukan sebagai pengamat di kerja sama MSG ini.



Sumber: May (1979)

**Gambar 9.** Peta Perbatasan Indonesia-Papua Nugini

### **1. Membuka Keterisolasian Daerah Perbatasan Melalui Pengembangan Infrastruktur**

Persoalan pembangunan memang merupakan masalah yang mendasar dari Provinsi Papua yang merupakan wilayah perbatasan dari Indonesia yang berbatasan langsung dengan PNG. Selama 55 tahun menjadi bagian dari Republik Indonesia, pembangunan di Papua

Buku ini tidak diperjualbelikan.

masih sangat minim dibandingkan wilayah Indonesia yang lainnya. Wilayah yang cukup jauh dari pusat pembangunan Indonesia di Jawa sehingga keterisolasian dari wilayah ini tidak dapat dihindarkan. Infrastruktur merupakan salah satu unsur penting yang dapat membuka keterisolasian tersebut sehingga mampu menghubungkan Papua dengan wilayah lain di Indonesia sekaligus dengan negara-negara lain di sekitarnya dalam rangka perbaikan ekonomi di Papua.

Pembangunan infrastruktur di Papua memanglah bukan hal yang mudah. Pembangunan infrastruktur ini sudah menjadi prioritas utama dari pemerintah sejak Undang-Undang No. 21 Tahun 2001 terkait dengan pemberian otonomi khusus untuk Papua diberlakukan. Meskipun demikian, sampai pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono berakhir, pembangunan infrastruktur tidak berjalan dengan baik. Padahal, dana otonomi khusus yang digelontorkan untuk pembangunan di Papua, termasuk di dalamnya pembangunan infrastruktur sudah cukup besar, tetapi belum mampu memberikan hasil yang maksimal untuk membangun konektivitas Papua yang berstatus sebagai perbatasan Indonesia.

Bahkan, pada 2011, pembangunan fisik ini didorong melalui program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), ketika Papua dimasukkan ke koridor 6 bersama-sama dengan Maluku. Pembangunan fisik ini akan didorong melalui program investasi yang dibuka seluas-luasnya oleh pemerintah dalam rangka membangun konektivitas di Papua, baik di Papua secara umum maupun di wilayah-wilayah yang berbatasan langsung dengan negara lain.

Berbagai peraturan ditetapkan dalam rangka untuk percepatan pembangunan, baik pembangunan ekonomi maupun infrastruktur, seperti yang diperlihatkan di atas masih belum menunjukkan hasil yang optimal. Banyak kendala yang dihadapi dalam rangka pembangunan infrastruktur Papua sebagai daerah perbatasan Indonesia. Biaya pembangunan infrastruktur di Papua relatif sangat mahal menjadi salah satu alasannya. Sebagai perbandingan, harga semen

saja bisa 5–30 kali lipat lebih dari harga semen di Jawa, terutama untuk wilayah yang sulit di jangkau.<sup>8</sup>

Kemampuan perencanaan pembangunan yang kurang baik dari pemerintah daerah juga menjadi alasan pembangunan infrastruktur di Papua tidak berjalan maksimal. Selain itu, kondisi Papua yang sulit dijangkau terkadang menghambat proses pembangunan infrastruktur ini. Persoalan lainnya yang juga sering kali menghambat pembangunan infrastruktur adalah persoalan keamanan di Papua. Papua, yang masih menjadi daerah konflik, merupakan problem tersendiri bagi pembangunan di Papua.<sup>9</sup>

Kondisi ini terlihat berubah sejak pemerintahan Joko Widodo. Di pemerintahan Jokowi, percepatan pembangunan infrastruktur di kawasan timur termasuk Papua, yang notabene sebagai daerah yang berbatasan langsung dengan PNG. Jokowi menjanjikan bahwa pembangunan infrastruktur akan diprioritaskan untuk KTI yang dituangkan ke dalam Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 tentang percepatan pelaksanaan proyek strategis nasional. Beberapa proyek strategis nasional di Papua adalah pembangunan jalan Trans-Papua serta pembangunan perbatasan dan fasilitas pos lintas batas di Skouw, Jayapura (yang juga sebelumnya telah diatur dalam Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan 7 Pos Lintas Batas Negara Terpadu dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan). Menurut Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimuljono, “pembangunan infrastruktur tidak hanya mendorong pembangunan ekonomi, tetapi juga untuk membangun infrastruktur di perbatasan sekaligus mengurangi disparitas sosial, ekonomi antardaerah. Pembangunan jalan akan mempercepat, mempermudah, dan meminimalisasi biaya distribusi” (Kementerian Keuangan RI 2017).

<sup>8</sup> Harga semen di Jakarta Rp50.000, harga di beberapa kota seperti di Jayapura masih relatif terjangkau (Rp75.000). Namun, harga tersebut menjadi sangat mahal ketika sudah sampai ke wilayah Papua yang sulit dijangkau, seperti di Wamena, misalnya, harga menjadi Rp500.000, di Oksibil harga menjadi Rp1.300.000, dan di Mulia harga semen satu sak bisa menjadi Rp1.500.000.

<sup>9</sup> Wawancara dengan RY di Merauke pada 15 Agustus 2014.

Dari anggaran 2017 untuk infrastruktur, 60% dari anggaran Rp42,14 triliun dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur di luar Jawa–Kalimantan, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, dan Papua. Selebihnya, anggaran Rp6,12 triliun dialokasikan untuk pembangunan jalan di wilayah perbatasan Indonesia–Malaysia dan pembangunan jalan Trans-Papua yang menghubungkan Wamena–Hatem Kenyam–Batas–Mamugu Regions, dan perluasan jalan Manokwari–Maruni (Tarahita & Rakhmat 2017).

Pembangunan infrastruktur di Papua dan Papua Barat ini memang banyak didukung dengan keberadaan dana otonomi khusus (dana otsus) yang sudah dikucurkan sejak 2002 dan ditambah dengan adanya dana tambahan infrastruktur (DTI) sejak 2007. Hingga 2020, besaran dana otsus yang telah dikucurkan kurang-lebih mencapai Rp95 triliun untuk Provinsi Papua dan Papua Barat. Sementara besaran dana khusus untuk pembangunan infrastruktur yang berupa DTI telah mencapai Rp33 triliun (Dewi 2017; Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah (BPKAD) Provinsi Papua 2020).

Selain itu, pembangunan infrastruktur pada masa Jokowi tidak hanya ditunjukkan dengan pembangunan jalan di daerah-daerah yang tidak terjangkau di kawasan timur, tetapi juga rencana pembangunan tol laut serta pembangunan pos-pos batas beserta sarana dan prasarananya untuk memperlancar dan memeriahkan perdagangan lintas batas di daerah perbatasan kawasan timur. Transportasi laut dan pembangunan pelabuhan di kawasan timur merupakan faktor penting untuk menghubungkan antarpulau di Indonesia (Sandee 2016). Menurut penelitian dari Zaman, Vanany, dan Awaluddin (2015), pembangunan pelabuhan juga akan menarik gravitasi perdagangan yang selama ini hub pelabuhan terpusat di Makassar dan Surabaya untuk perdagangan ke kawasan timur (Tabel 8).

Khusus untuk wilayah yang langsung menjadi perbatasan Provinsi Papua dengan PNG, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat secara bertahap meningkatkan ketersediaan infrastruktur, antara lain perumahan, jalan Trans-Papua yang menghubungkan di seluruh titik perbatasan, dan sanitasi dalam rangka untuk mendukung

**Tabel 8.** Gravitasi Pelabuhan di Kawasan Timur

| Provinsi                    | Gravitasi |
|-----------------------------|-----------|
| Papua (Jayapura)            | 21        |
| Papua Barat (Sorong)        | 31        |
| Maluku (Ambon)              | 17        |
| Maluku Utara (Ternate)      | 13        |
| Sulawesi Selatan (Makassar) | 418       |
| Sulawesi Utara (Bitung)     | 45        |

Sumber: Zaman, Vanany, dan Awaluddin (2015)

konektivitas. Pembangunan jalan Trans-Papua ini merupakan yang utama. Jalan ini juga akan menghubungkan daerah-daerah yang berbatasan langsung dengan PNG di Jayapura, Keerom, Pegunungan Bintang, Boven Digul, dan Merauke. Jalan sepanjang 1.105 km ini akan menghubungkan titik nol perbatasan RI–PNG di Distrik Sota, Kabupaten Merauke, menuju Tanah Merah di Boven Digul, kemudian menuju Oksibil di pegunungan, kemudian menuju Waris di Kabupaten Keerom, dan terakhir menuju Pos Lintas Batas Negara di Skouw, Jayapura (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI 2016).

Sejalan dengan pemerintah pusat, pembangunan daerah perbatasan juga menjadi prioritas pemerintah daerah. Badan Perbatasan dan Kerja sama Luar Negeri Provinsi Papua telah memprioritaskan pembangunan infrastruktur di tiga wilayah perbatasan Indonesia–Papua Nugini (PNG). Tiga wilayah perbatasan tersebut adalah Waris (Keerom)-Imunda (PNG), kemudian untuk di daerah selatan Kombud (Bovendigul)-Dome (PNG), dan Sota (Merauke)-Weam (PNG).

## ***2. Kerja Sama Bilateral dalam Rangka Pembangunan Infrastruktur di Perbatasan***

Kecenderungan kerja sama yang ada adalah persoalan pemeriksaan lintas batas, kejahatan lintas batas, perdagangan, dan pembangunan infrastruktur kurang menjadi perhatian dalam kerja sama RI-PNG sebelum 2006. Pembicaraan mengenai belum menjadi agenda penting

pada masa itu, terutama bagian perbatasan di PNG. Pelintas batas antara PNG dengan Indonesia di Provinsi Papua hanya berupa jalan setapak. Kawasan perbatasan di Papua terdiri atas area hutan, baik hutan konversi maupun hutan lindung dan taman nasional. Secara fisik sebagian besar wilayah perbatasan di Papua terdiri atas pegunungan dan bukit-bukit yang sulit dijangkau dengan sarana perhubungan roda empat dan roda dua. Memang cukup berbeda dengan akses jalan yang tersedia dari Kota Merauke menuju daerah perbatasan sudah didukung dengan jalan yang cukup halus dan dapat dilalui kendaraan bermotor roda dua ataupun roda empat. Penulis menyaksikan para pelintas batas itu datang melalui pos lintas batas di Sota, Kabupaten Merauke, melalui jalan setapak untuk bisa melakukan perdagangan dengan masyarakat di Provinsi Papua. Sebelum kedatangan kami pada awal 2014, masyarakat setempat menjelaskan bahwa dulu terdapat pasar tidak permanen yang langsung berada di pos batas pada hari-hari tertentu saja pasar tersebut ada. Hal ini dimaksudkan untuk memudahkan proses perdagangan lintas batas. Mereka mengatakan bahwa pasar tersebut kemudian sudah tidak beroperasi dan berpindah ke pasar yang tempatnya bertepatan dengan titik nol di Kabupaten Merauke. Hal ini mengakibatkan para pelintas batas sedikit kesulitan untuk menjangkau pasar tersebut karena agak jauh dari pos lintas batas.<sup>10</sup>

Kondisi infrastruktur yang relatif kurang baik, terutama akses dari PNG menuju wilayah perbatasan dengan Indonesia di Provinsi Papua, cukup menyulitkan pelintas batas dari PNG. Pemerintah PNG telah berupaya untuk membangun infrastruktur di daerah perbatasannya, terutama jalan, dengan memasukkan rencana tersebut ke perencanaan pembangunan nasionalnya sejak 1980. Namun, pada 1983, anggaran untuk pembangunan daerah perbatasan tersebut dipangkas akibat turunnya pendapatan nasional dan bantuan dari pemerintah Australia. Hal ini memang sudah menjadi perhatian dari pemerintah PNG, tetapi harus dipahami juga bahwa kondisi perekonomian PNG tidak begitu baik dan sangat bergantung pada bantuan. Sementara pada masa itu,

<sup>10</sup> Wawancara dengan PS di Merauke pada 7 Januari 2014.

pemerintah Indonesia telah mengeluarkan dana US\$2 juta khusus untuk pembangunan infrastruktur dan keamanan perbatasan di Papua pada 1986 tersebut (May 2004, 297).

Pembangunan perbatasan pada masa itu juga tidak terlepas dari program transmigrasi. Papua merupakan salah satu target program transmigrasi. Transmigran ditempatkan, antara lain, di Arso (Keerom) dan Bupul (Merauke), yang lokasinya kurang-lebih hanya 50–75 km dari perbatasan dengan PNG. Melalui program transmigrasi inilah pemerintah Indonesia memiliki alasan untuk membangun infrastruktur di kawasan terpencil melalui bantuan dana dari Bank Dunia ataupun ADB dalam rangka pembangunan pertanian dan perkebunan kelapa sawit (Manning dan Rumbiak 1989, 46–48). Meskipun demikian, pembangunan infrastruktur di perbatasan di Papua pun juga belum maksimal.

Kondisi memprihatinkan terkait dengan infrastruktur ini kemudian baru menjadi perhatian dan pembicaraan bilateral kedua negara ini, ketika awal mula dibicarakan rencana pembukaan *border check* di Wutung yang disambungkan dengan infrastruktur jalan yang baik dan segala fasilitasnya pada 2006. Selama ini, Pos Lintas Batas (PLB) hanya tersedia di Vanimo sebelum PLB di Wutung dibuka. Hal ini terjadi karena infrastruktur penunjang pembukaan PLB di Wutung belum siap. Perbatasan Skouw-Wutung ini diharapkan akan disambungkan dengan jalan raya besar (*highway*) sehingga aktivitas ekonomi akan makin tinggi. Pembicaraan ini menjadi perhatian dari pemerintah PNG terkait dengan permohonan bantuan pemerintah PNG ke ADB untuk membantu pembangunan.

Pembicaraan tersebut kemudian berlanjut setiap tahun melalui forum Border Liaison Officer Meeting (BLOM), Border Liaison Meeting (BLM), Joint Border Committee (JBC), dan Joint Ministerial Committee. Pada tahun 2008 di Port Moresby, BLM dan JBC membahas soal rencana pembangunan lintas batas dan dermaga penyeberangan di Sungai Fly selain membahas mengenai pembentukan Joint Trade Committee. Dalam forum tersebut, pembicaraan mengenai rencana

pembukaan PLBN antara Skouw dan Wutung kembali dibicarakan (KBRI di Port Moresby 2018).

Kerja sama bilateral Indonesia-PNG terkait perbatasan ini merupakan kerja sama yang sudah cukup lama dan memberikan makna yang cukup penting bagi perekonomian masyarakat Papua. Pentingnya perdagangan antara Papua dan PNG ini mendorong pembangunan infrastruktur di beberapa titik perbatasan RI-PNG di Papua yang didorong oleh pemerintah PNG melalui kerja sama bilateral ini.

Pembicaraan mengenai pembangunan infrastruktur dalam rangka pembukaan pos lintas batas Skouw dan Wutung ini berlanjut setelah pihak ADB menyetujui proyek pembangunan perbatasan di Provinsi West Sepik pada 2009. Proyek yang disebut dengan Pilot Border Trade and Development Project ini bertujuan menghilangkan hambatan konektivitas transportasi dan distribusi akibat buruknya infrastruktur yang menghubungkan Provinsi West Sepik di PNG dengan Provinsi Papua (seperti yang terlihat dalam Gambar 10). Terbukanya konektivitas melalui pembangunan infrastruktur ini diharapkan dapat menguntungkan masyarakat di perbatasan secara umum, dan masyarakat PNG di West Sepik secara khusus.

Proposal yang disetujui oleh ADB tersebut (2009) menyatakan, dengan makin terbuka lebarnya perdagangan lintas batas dengan Indonesia, peluang bagi penduduk di Provinsi West Sepik untuk memperoleh barang dengan harga yang 25–40% lebih murah ataupun kemungkinan peningkatan kesejahteraan masyarakat akan makin luas. Hal ini juga dapat merangsang pertumbuhan bisnis, ekspor, ataupun investasi dari orang-orang di provinsi tersebut. Keuntungan yang sama akan diperoleh pihak masyarakat Indonesia di perbatasan. Dengan terbukanya keterhubungan Provinsi West Sepik melalui infrastruktur yang bagus, volume perdagangan lintas batas akan makin meningkat. Permintaan hasil pertanian ataupun barang-barang kebutuhan yang lain juga akan meningkat. Selain itu, rencana pembukaan perbatasan Skouw-Wutung yang didukung dengan fasilitas transportasi dan jalan raya yang memadai makin memperbesar peluang kerja sama yang tidak hanya terbatas di bidang perdagangan, tetapi akan terjadi juga

peningkatan di sektor pariwisata ataupun pendidikan. Hal ini akan makin membuka keterhubungan masyarakat di perbatasan, walaupun tidak dapat dimungkiri bahwa makin terbukanya daerah tersebut akan membuat peningkatan keamanan lintas batas juga harus makin menjadi perhatian. Meskipun demikian, pembangunan infrastruktur ini diharapkan dapat meningkatkan kegiatan perdagangan lintas batas antara Indonesia dan PNG. Dukungan dari ADB ini yang mendorong pemerintah PNG dan pemerintah Indonesia menandatangani kesepakatan terkait dengan pembangunan infrastruktur di perbatasan.

Dalam pelaksanaannya, ADB yang didanai dari Jepang bersedia untuk menyediakan 83% dari total proyek dan sisa 7% harus disediakan sendiri oleh pemerintah PNG. Total anggaran ini diperkirakan sebesar US\$30 juta yang terdiri atas US\$25 juta pinjaman ADB serta US\$5 juta akan berasal dari anggaran pemerintah. ADB menambah US\$900 ribu untuk bantuan teknis (*technical assistant*). Proyek ini dilaksanakan selama delapan tahun sejak proyek ini disetujui oleh ADB pada 2009.

Pembicaraan mengenai pembukaan konektivitas melalui pembangunan infrastruktur ini sering kali menjadi agenda dalam pertemuan BLM yang dilaksanakan setiap tahun secara bergantian di antara kedua negara. Dalam BLM yang dilaksanakan di Bali pada 2015, pembangunan infrastruktur juga tidak luput dari pembicaraan kedua negara ini. Kedua negara ini sepakat untuk segera memfinalisasi *memorandum of understanding* (MoU) mengenai transportasi darat untuk perbatasan (Sinaga 2018). Pembicaraan ini juga berlanjut dalam pertemuan BLM yang diselenggarakan di Port Moresby pada November 2016. Pertemuan ini diikuti sekitar 75 delegasi dari RI ataupun PNG, di mana Delegasi RI diketuai oleh Gubernur Papua Klemen Tinal, yang juga didampingi oleh Bupati Merauke, Ferdinand Gebze sebagai perwakilan dari kabupaten yang berbatasan langsung dengan PNG. Pertemuan tersebut membahas mengenai 18 agenda, termasuk di dalamnya pembangunan infrastruktur perbatasan yang saat ini sedang digalakkan, baik oleh pemerintah RI maupun PNG (Jubi 2016). Pembicaraan mengenai pembangunan infrastruktur tersebut memang didorong oleh ADB sebagai pemberi bantuan untuk proyek



Sumber: Asian Development Bank (2009)

**Gambar 10.** Proyek Pengembangan Infrastruktur Bantuan ADB di Papua Nugini

Buku ini tidak diperjualbelikan.

pembangunan infrastruktur di PNG agar hasil dari pembangunan infrastruktur nantinya dapat dioptimalkan, baik oleh pemerintah RI maupun PNG.

## F. Penutup

KTI relatif identik dengan wilayah yang lebih terbelakang dibandingkan kawasan Indonesia yang lain. Terbatasnya konektivitas fisik yang menghubungkan KTI dengan kawasan Indonesia lainnya merupakan salah satu faktor penyebabnya. Keterbatasan ini muncul karena perhatian pembangunan selama ini cenderung diarahkan untuk pembangunan kawasan Indonesia barat. Kondisi ini yang mengakibatkan keterbatasan akses fisik yang menghubungkan antarwilayah di kawasan timur, baik dari segi dana maupun kerja sama bilateral dan subregional untuk memajukan keterbukaan KTI.

Kerja sama subregional yang dilakukan oleh pemerintah cukup membantu mengurai persoalan konektivitas fisik di KTI. Kepentingan Indonesia berkenaan dengan pembangunan konektivitas fisik tersebut menuntut Indonesia untuk terlibat dalam kerja sama subregional. Indonesia berpartisipasi dalam MSG untuk membangun konektivitas fisik antara Provinsi Papua dan PNG dan negara-negara lainnya di kawasan Pasifik dan berpartisipasi dalam TIA-GT untuk membangun konektivitas fisik antara Provinsi NTT dan Timor Leste dan Australia.

Sejak menjadi anggota MSG, peran Indonesia makin besar di forum regional MSG pada masa pemerintahan Presiden Jokowi ini. Kerja sama melalui MSG ini memang cukup strategis untuk pembangunan perekonomian di kawasan timur pada umumnya dan Provinsi Papua pada khususnya. Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk membangun konektivitas di kawasan Pasifik melalui forum ini dalam upaya untuk meningkatkan konektivitas baik antara Indonesia dan negara-negara di Pasifik Selatan ataupun antarnegara-negara di kawasan ini.

Kerja sama TIA-GT menysar pembangunan konektivitas sebagai landasan bagi peningkatan perdagangan dan pertumbuhan ekonomi

tersebut. Kerja sama ini berupaya untuk membuka konektivitas melalui peningkatan frekuensi dan kualitas perhubungan antartiga wilayah tersebut. Selain itu, kesediaan Timor Leste untuk memfasilitasi perhubungan darat, laut, dan udara lintas batas makin membuka peluang pengembangan kerja sama subregional ini. Hal ini akan dapat membuka konektivitas fisik di KTI, terutama kawasan perbatasan di NTT.



## BAB IV

# PEMBANGUNAN KONEKTIVITAS KELEMBAGAAN DI KAWASAN TIMUR INDONESIA: KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KERJA SAMA SUBREGIONAL TIA-GT

Indriana Kartini

## A. Pembangunan Konektivitas Kelembagaan di Kawasan Timur Indonesia

Dalam rangka meningkatkan konektivitas di antara negara-negara ASEAN, dicetuskanlah gagasan Konektivitas ASEAN yang terdiri atas konektivitas fisik, konektivitas kelembagaan, dan konektivitas orang ke orang (*people to people*). Dalam hal ini, konektivitas fisik meliputi jaringan transportasi, teknologi informasi dan komunikasi, serta energi. Konektivitas kelembagaan meliputi fasilitasi dan liberalisasi perdagangan, perjanjian perdagangan ASEAN, standar dan kesesuaian, ASEAN *single window*, integrasi cukai, fasilitasi dan liberalisasi investasi, perjanjian komprehensif investasi ASEAN, liberalisasi jasa dan pengaturan pengenalan bersama (*mutual recognition arrangements*), perjanjian transportasi regional, serta program peningkatan

Buku ini tidak diperjualbelikan.

kapasitas. Sementara itu, konektivitas orang ke orang (*people to people*) dilakukan melalui pendidikan, budaya, dan pariwisata.

Sejalan dengan gagasan konektivitas ASEAN tersebut, pemerintah Indonesia memiliki komitmen kuat untuk mewujudkan konektivitas di kawasan timur Indonesia (KTI). Hal ini mengingat bahwa KTI memiliki posisi strategis, yakni terdapat dua kawasan perbatasan darat di wilayah Papua dengan Papua Nugini dan di wilayah Nusa Tenggara Timur dengan Timor Leste. Selain itu, persoalan kemiskinan masih menjadi problem utama di wilayah KTI, yaitu kebanyakan provinsi-provinsi di KTI masih tertinggal dibanding dengan rata-rata nasional, khususnya dalam hal persentase kemiskinan, Indeks Pembangunan Manusia (IPM), dan pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia berupaya mengatasi ketertinggalan di KTI tersebut dengan melibatkan kawasan itu dalam kerja sama subregional, khususnya dengan negara-negara yang lebih dekat secara geografis dan terhubung secara sosio-kultural.

Salah satu kerja sama subregional yang tengah diupayakan oleh pemerintah Indonesia adalah melalui kerja sama subregional Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle (TIA-GT) dengan melibatkan Provinsi Nusa Tenggara Timur yang berbatasan langsung dengan Timor Leste. Hal ini mengingat pada kerja sama subregional lainnya, seperti BIMP-EAGA yang sejatinya juga melibatkan KTI, tetapi dalam realitasnya provinsi-provinsi di kawasan timur, seperti Papua dan Maluku masih kurang aktif. Hal ini disebabkan oleh faktor geografis yang jauh dan ketiadaan hubungan lintas batas tradisional dengan Malaysia dan Filipina. Selain itu, karena kawasan ini belum menjadi prioritas dalam program kerja BIMP-EAGA. Kemudian, faktor lainnya adalah ketidakikutsertaan Provinsi NTT dalam BIMP-EAGA. Berdasarkan pada faktor-faktor tersebut maka diperlukan kerja sama subregional lain yang secara geografis lebih dekat dan lebih terhubung secara sosio-kultural. Oleh karena itu, keberadaan kerja sama subregional TIA-GT diharapkan mengisi kekosongan keterlibatan KTI dalam kerja sama subregional. Berdasarkan pada hal tersebut, bab ini akan menganalisis soal pembangunan konektivitas

kelembagaan di Indonesia bagian timur, khususnya berkaitan dengan keterlibatan dan kepentingan Indonesia dalam kerja sama subregional TIA-GT, sedangkan pembangunan konektivitas fisik dan *people to people* dibahas di bab lainnya.

## B. Gambaran Umum Kondisi Ekonomi Indonesia dan Timor Leste

Provinsi NTT berbatasan langsung dengan Republik Demokratik Timor Leste (RDTL), khususnya di Kabupaten Kupang, Timor Tengah Utara, Belu, dan Malaka (pemekaran dari Kabupaten Belu) dengan total panjang perbatasan mencapai 268,8 km. Kabupaten Belu dan Malaka sepanjang 115 km, Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU) sepanjang 104,5 km, dan Kabupaten Kupang sepanjang 10,5 km (lihat Gambar 11).

Kabupaten TTU berbatasan langsung dengan daerah (*enclave*) negara Timor Leste, yaitu Distrik Oekusi. Panjang garis batas Kabupaten TTU-Distrik Oekusi sekitar 104,7 km, luas wilayah perbatasan langsung, yaitu 728,34 km<sup>2</sup>, jumlah penduduk di perbatasan sebanyak 56.803 jiwa/14.501 keluarga atau 21% dari total keseluruhan penduduk Kabupaten TTU sebanyak 270.500 jiwa. Di sepanjang garis batas tersebut, terdapat delapan kecamatan dan 24 desa/kelurahan yang berbatasan langsung dengan Distrik Oekusi (Roen 2015). Pada 2019, Pemerintah Indonesia dan Timor Leste menyetujui penyelesaian sengketa perbatasan darat *unresolved segments*, yakni di Noel Besi-Citrana dan Bidjael Sunan Oben. Perbatasan Noel Besi-Citrana merupakan wilayah di Kabupaten Kupang, NTT, yang berbatasan langsung dengan Oecusse-Ambeno, Timor Leste. Sementara itu, Bidjael Sunan-Oben merupakan wilayah yang berada di Manusasi, Kabupaten Timor Tengah Utara (Kompas 22 Juli 2019).

Kawasan perbatasan kedua negara memiliki kesamaan secara budaya, etnis, dan ekonomi yang terjalin sejak ribuan tahun lalu. Hubungan yang telah terjalin sejak masa lampau itu juga pernah



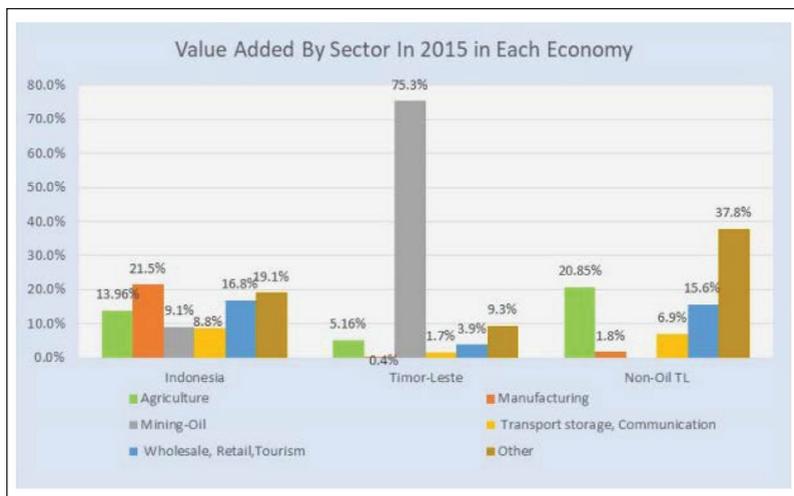
Sumber: Gana dkk. (2015)

**Gambar 11.** Peta Batas Negara Indonesia-Timor Leste

mengalami instabilitas di kawasan perbatasan, termasuk di masa antara Timor Leste meraih kemerdekaan dari Portugal pada 1975 dan pemisahan Timor Leste dari Indonesia pada 2002. Kedua negara hingga saat ini masih menyisakan permasalahan perbatasan, khususnya di wilayah Oekusi, wilayah Timor Leste, sepanjang 814 km<sup>2</sup>, terpisah dari wilayah lain Timor Leste yang berjarak 60 km dari wilayah Indonesia. Distrik Oekusi merupakan wilayah unik yang tertinggal bila dibanding dengan wilayah Timor Leste lainnya dan dideklarasikan sebagai Special Administrative Region (RAEOA Special Administrative Region of Oekusi Ambeno) dan Special Social Market Economic Zone (ZEESM) pada Juni 2014.

Rencana pembangunan nasional Indonesia dan Timor Leste memiliki kesamaan kepentingan, terutama dalam bidang pemba-

ngunan wilayah perbatasan. Wilayah perbatasan kedua negara sama-sama merupakan wilayah termiskin dibanding dengan wilayah lain. Tujuan nasional kedua negara di wilayah perbatasan mereka adalah melakukan diversifikasi ekonomi, mengentaskan kemiskinan, dan mengurangi ketimpangan pendapatan. Indonesia dan Timor Leste sama-sama dikategorikan sebagai negara dengan pendapatan *lower-middle*, yakni kelompok negara yang didefinisikan oleh Bank Dunia memiliki pendapatan per kapita *gross national income* (GNI) berkisar US\$1.006–3.955. Namun, terdapat perbedaan di antara kedua negara tersebut. Dari segi jumlah penduduk misalnya, pada 2016, Indonesia, dengan jumlah penduduk 261 juta jiwa, merupakan negara berpenduduk terbanyak keempat di dunia, dengan GDI sebesar US\$1 triliun. Indonesia juga merupakan kekuatan ekonomi terbesar ke-16 di dunia. Sementara itu, Timor Leste dengan jumlah penduduk sekitar 1,2 juta jiwa dan GNI berkisar US\$2,8 miliar, merupakan kekuatan ekonomi terkecil ke-28 di dunia (Haywood dkk. 2018, 16–17).

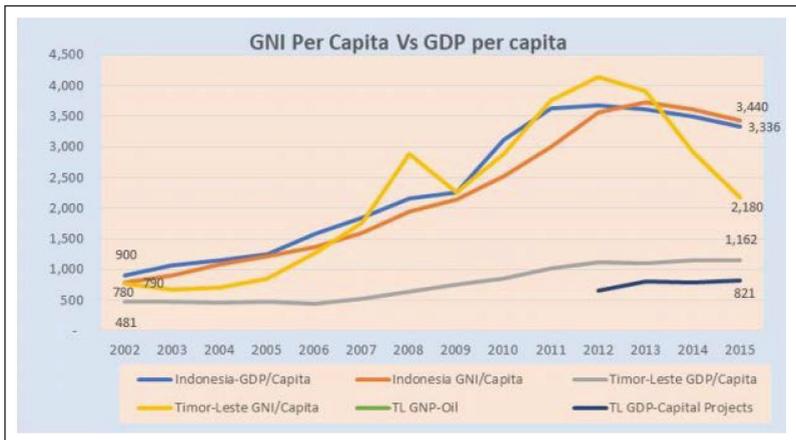


Sumber: Haywood dkk. (2018, 16)

**Gambar 12.** Kontribusi Sektor Ekonomi Pilihan terhadap GNI Indonesia dan Timor Leste Tahun 2015

Perbedaan lain terlihat di sektor ekonomi. Pada Gambar 12 memperlihatkan nilai tambah dari berbagai sektor ekonomi hingga GNI tiap negara. Gambar 12 tersebut, jika dicermati, menunjukkan sektor ekonomi Timor Leste didominasi oleh sektor minyak dan gas. Dalam hal ini, tiga perempat GNI Timor Leste berasal dari sektor tersebut yang secara keseluruhan dikelola oleh perusahaan dan personel dari Australia. Keuntungan dari produksi minyak disimpan di lembaga dana terpercaya dan rakyat Timor Leste hanya merasakan sedikit manfaatnya secara langsung. Sementara itu, profil ekonomi Indonesia lebih terdiversifikasi sebagai negara berpendapatan menengah (*middle-income economy*). Sektor manufaktur sebesar 20% dari GNI negara, lebih besar dibandingkan Timor Leste yang pendapatan nonmigas negaranya kurang 2% dari total GNI. Di Timor Leste, 35% pendapatan nonmigas yang dalam laporan dikategorikan sebagai “*other*” kebanyakan berasal dari konstruksi (Haywood dkk. 2018, 17).

Gambar 13 menunjukkan GNI dan GDP per kapita selama 14 tahun bagi negara Timor Leste dan Indonesia. GNI per kapita Timor Leste lebih banyak didapatkan dari royalti yang diperoleh dari



Sumber: Haywood dkk. (2018)

**Gambar 13.** GNI dan GDP Per Kapita di Indonesia dan Timor Leste

cadangan minyak bawah laut yang berlokasi di antara Australia dan Timor Leste yang dieksploitasi oleh perusahaan Australia. Terjadinya penurunan pendapatan pada 2012 disebabkan oleh menurunnya produksi minyak. Rakyat dan perusahaan Timor Leste tidak terlibat langsung dalam produksi minyak sehingga GDP yang tidak memasukkan pendapatan minyak (garis hijau) menunjukkan pendapatan per kapita yang lebih rendah dan menurunnya variabilitas. Dengan tidak memasukkan pengeluaran pemerintah pada proyek infrastruktur, yang hampir keseluruhan dilakukan oleh perusahaan konstruksi asing dengan melibatkan pekerja asing, memberikan penilaian yang lebih realistis tentang ekonomi domestik Timor Leste. Gambar 13 juga menunjukkan bahwa ekonomi Indonesia dengan pertumbuhan pendapatan per kapita yang baik tidak didorong oleh pendapatan eksternal (*external revenues*). Sementara itu, pertumbuhan ekonomi domestik Timor Leste lebih sederhana dibandingkan Indonesia. Indonesia bisa dikatakan cukup berhasil dalam mengembangkan diversifikasi ekonominya. Indonesia berhasil meningkatkan produktivitas pertanian setiap petani sebesar hampir US\$800 selama tujuh tahun terakhir (2011–2018) seperti terlihat pada Gambar 13. Hal ini berbeda dari Timor Leste yang mengalami penurunan hampir US\$100 di periode yang sama.

Sekitar 40,1% penduduk Timor Leste hidup di bawah garis kemiskinan dan menjadikan Timor Leste sebagai negara dengan tingkat kemiskinan tertinggi di Asia Tenggara dan empat kali lebih miskin dari Indonesia. Distrik Oekusi merupakan wilayah paling miskin di Timor Leste. Tingkat kemiskinan di wilayah tersebut mencapai 63% pada 2015. Hampir 92% penduduk berprofesi petani, tetapi kurang dari 1% yang difokuskan untuk dijual. Berdasarkan pada uraian tersebut, dapat dikatakan bahwa Indonesia merupakan negara dengan perekonomian yang dinamis menuju negara *upper middle-income* pada 2018, sedangkan Timor Leste merupakan negara dengan ekonomi skala kecil, *low-income* dan masuk kategori negara dengan ekonomi paling terbelakang.

## 1. Gambaran Umum Sosial Ekonomi di Perbatasan Indonesia-Timor Leste

Wilayah Timor Barat yang berada di Pulau Timor dan termasuk dalam wilayah Indonesia memiliki wilayah daratan yang hampir sama dengan Timor Leste dengan jumlah penduduk pedesaan yang hampir sama (lihat Tabel 9). Namun, rata-rata angka kemiskinan di Timor Barat (21%) setengah dari Timor Leste (42%) dan rata-rata Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Timor Barat lebih tinggi dari Timor Leste.

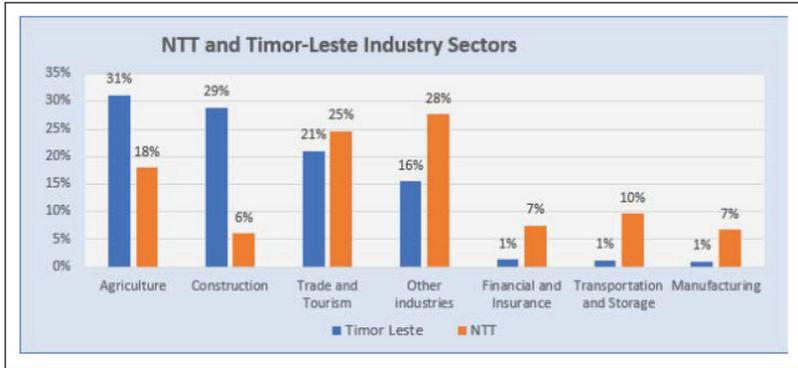
Gambar 9 menunjukkan sektor ekonomi utama di Timor Leste dan NTT. Ekonomi NTT lebih kuat, beragam yang dapat dilihat dari sektor ekonomi non-pertanian dan lebih difokuskan ke manufaktur. NTT juga memiliki lembaga keuangan yang lebih maju dan kapabilitas logistiknya lebih ekstensif. Sementara itu, pertanian subsisten masih signifikan dalam ekonomi NTT dibandingkan Timor Leste. Namun, NTT masih berada di posisi terendah dalam hal *gross regional product* (GRP) per kapita dibandingkan provinsi-provinsi lainnya di Indonesia. Oleh karena itu, bisa dikatakan bahwa ekonomi Indonesia di wilayah Timor Barat dan Timor Leste sama-sama termasuk dalam ekonomi dengan pendapatan rendah dan penduduknya masih melakukan aktivitas pertanian subsisten dan produktivitas rendah per kapita (Haywood dkk. 2018, 20)(Tabel 14).

Dalam hal ini, daya ungkit ekonomi yang lemah berpengaruh pada IPM NTT, yang perkembangannya pada 2009 sebesar 67,26 menjadi 68,28 pada 2012 dan berada di bawah rata-rata IPM Indonesia yang mencapai 72,64 pada 2011. Secara nasional, posisi IPM Nusa

**Tabel 9.** Perbandingan Timor Barat (Indonesia) dengan Timor Leste

|                        |      | Indonesia   | Timor Barat | Timor Leste |
|------------------------|------|-------------|-------------|-------------|
| Populasi               | 2016 | 261.115.456 | 1.865.105   | 1.268.671   |
| Luas (per km)          |      | 1.811.570   | 15.850      | 14.870      |
| Populasi penduduk desa | 2016 | 46,0%       | 76,0%       | 72,0%       |
| Tingkat Kemiskinan     | 2015 | 11%         | 21%         | 42%         |
| IPM                    | 2016 | 0,689       | 0,636       | 0,605       |

Sumber: Haywood dkk. (2018, 19–20)



Sumber: Haywood dkk. (2018, 20)

**Gambar 14.** Sektor Industri Timor Leste dan NTT

Tenggara Timur berada di urutan ke-31 pada 2011 dan naik menjadi urutan ke-30 pada 2012 dari 33 provinsi di Indonesia. Sementara itu, pertumbuhan ekonomi menunjukkan perkembangan yang cukup baik, yaitu 4,29% pada 2009, kemudian 5,23% pada 2010, 5,63% pada 2011, dan 5,48% pada 2012. Dalam hal ini, sektor pertanian dan perdagangan, hotel dan restoran menjadi penopang pertumbuhan ekonomi (Roen 2015).

## **2. Provinsi NTT dalam Strategi Pembangunan Nasional**

Strategi pembangunan nasional Indonesia berada dalam payung Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Nasional 2005–2025 yang didukung oleh Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015–2019. Strategi pembangunan ini menekankan pada pentingnya memperkuat konektivitas nasional, baik lokal maupun internasional, dan memperkuat kapasitas sumber daya manusia, termasuk ilmu pengetahuan dan teknologi. Presiden Joko Widodo kemudian mengumumkan rencana pemerintah untuk membangun tujuh wilayah perbatasan dengan Malaysia, Timor Leste, dan Papua Nugini untuk mempromosikan sektor perdagangan, mengurangi kemiskinan, meningkatkan standar hidup masyarakat, dan menarik para pekerja dan keluarganya untuk mengurangi urbanisasi di wilayah

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Jawa. Salah satu sektor yang menjadi prioritas pemerintah adalah mempromosikan perdagangan dan investasi lintas batas dan mendorong pembangunan ekonomi dan sosial di wilayah sepanjang perbatasan, menggunakan kerja sama lintas batas untuk membuka kesempatan bagi kerja sama yang lebih luas di tingkat regional. Berdasarkan pada rencana pembangunan pemerintah tersebut dirasakan kebutuhan yang mendesak untuk membangun wilayah timur Indonesia melalui peningkatan perdagangan lintas batas dan aktivitas perdagangan lainnya dengan Timor Leste.

Kebijakan pengembangan perbatasan tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur (Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2005), yang kemudian dilakukan melalui upaya-upaya sebagai berikut:

1. Mendorong pengembangan kawasan perbatasan Republik Indonesia, Republik Demokratik Timor Leste dan Australia sebagai beranda depan Negara Indonesia di daerah;
2. Percepatan pembangunan kawasan perbatasan negara yang berlandaskan pada pola kesejahteraan, keamanan, dan kelestarian lingkungan;
3. Kawasan prioritas untuk keamanan wilayah yang meliputi kawasan pulau-pulau terdepan, seperti Pulau Batek, Ndana, Dana, Selura, Mengkudu, dan Kotak.

Dalam konteks Provinsi NTT, terdapat tujuh isu strategis pembangunan yang dicanangkan oleh Bappenas. *Pertama*, konektivitas wilayah. Kupang merupakan kota pelabuhan yang ditargetkan pemerintah untuk menjadi subregional-hub untuk perdagangan di wilayah NTT. Kupang juga dimasukkan ke program penting nasional untuk mengembangkan “tol laut” untuk saling menghubungkan 6.000 pulau berpenghuni di Indonesia serta dengan dunia. Dalam hal ini, program tol laut diharapkan dapat mengatasi kesulitan aksesibilitas dan konektivitas antarwilayah di NTT sehingga dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi di wilayah ini. *Kedua*, kondisi kemiskinan di NTT. Berdasarkan pada data Susenas tahun 2015, jumlah penduduk

miskin di NTT masih cukup tinggi sebesar 1.159.840 orang atau 22,61% dari total jumlah penduduk NTT sebesar 5,03 juta jiwa. Strategi kebijakan melalui 6 Tekad Program telah dicanangkan Pemprov NTT guna mengurangi angka kemiskinan di daerah ini. *Ketiga*, pembangunan wilayah perbatasan. Pembangunan wilayah perbatasan dilakukan melalui pendekatan komprehensif dan integrasi yang menjadi tekad bersama antara pemerintah pusat dan daerah sebagai upaya memaknai konsep *frontier* (beranda terdepan) NKRI. *Keempat*, pembangunan potensi kemaritiman. Persiapan penguatan kapasitas SDM bidang kelautan diharapkan mampu mengelola potensi laut yang ada guna menopang kemandirian ekonomi lokal. Program pemberdayaan masyarakat harus juga mendorong pemberdayaan masyarakat pesisir sehingga masyarakat pesisir dapat berkembang dengan baik menuju masyarakat mandiri.

*Kelima*, pembangunan kepariwisataan. Konsep *tourism industry* harus dapat diterapkan secara profesional dengan memanfaatkan potensi wisata yang ada. Terobosan kebijakan pariwisata harus terus dilakukan secara kreatif dan inovatif. Melalui kegiatan pariwisata yang terintegrasi, diharapkan target kunjungan wisata nasional terdukung. *Keenam*, pembangunan infrastruktur. Tersedianya jaringan infrastruktur dengan moda transportasi yang mengedepankan pelayanan cepat, tepat, murah, dan aman akan mendorong efisiensi dan efektivitas kelancaran arus orang dan distribusi barang yang dapat menekan ekonomi biaya tinggi dan menekan angka inflasi. *Ketujuh*, penguatan otonomi daerah harus terprogram. Penguatan sistem tata kelola pemerintahan yang efektif, efisien taat hukum, serta mempercepat reformasi birokrasi. Dalam rangka percepatan reformasi birokrasi, sudah saatnya dilakukan pemangkasan birokrasi dan perizinan yang berbelit dan panjang (deregulasi) (Pukan 2018).

Sementara itu, Presiden Joko Widodo dalam kesempatan rapat terbatas membahas pelaksanaan proyek strategis nasional dan program prioritas pada Februari 2017 meminta Gubernur NTT berfokus pada tiga aspek pembangunan strategis, yaitu infrastruktur jalan dan sumber daya air, wilayah perbatasan, serta pariwisata. Di bidang infrastruktur,

Presiden RI menekankan pada pembangunan dan perbaikan jalan, jembatan, bendungan, waduk, dan sarana penampung air lain yang menjadi subsistem pengembangan pertanian. Demikian halnya dengan pembangunan dan pengembangan daerah-daerah perbatasan yang berbatasan langsung dengan Timor Leste sebagai garda depan Indonesia. Berdasarkan pada Peraturan Presiden (Perpres) No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional yang ditetapkan pada 8 Januari 2016, terdapat 10 proyek strategis nasional di NTT. Proyek-proyek itu antara lain: *pertama*, revitalisasi bandara Labuan Bajo, Komodo; *kedua*, pengembangan pelabuhan Kupang; *ketiga*, Pos Lintas Batas (PLB) dan Sarana Penunjang Mota'ain, Kabupaten Belu; *keempat*, PLBN dan sarana penunjang Motamassin Kabupaten Malaka; *kelima*, PLBN dan sara penunjang Wini Kabupaten TTU. *Keenam*, Bendungan Raknamo; *ketujuh*, Bendungan Rotiklod; *kedelapan*, Bendungan Kolhua; *kesembilan*, Bendungan Mbay; dan *keseperuluh* percepatan infrastruktur transportasi, listrik, dan air bersih untuk 10 kawasan strategis pariwisata nasional (Sotyati 2017).

Berdasarkan pada pengamatan di lapangan, jalan menuju tiga PLBN (Motamasin, Mota'ain, Wini) sudah bagus meskipun kadang terjadi longsor. Bangunan ketiga PLBN tersebut juga bagus dan megah sehingga memberikan kesan bangga bahwa perbatasan merupakan garda atau beranda terdepan dari wilayah negara Indonesia. Namun, berdasarkan pada informasi di lapangan, masih ada wilayah perbatasan yang belum dibangun PLBN, yakni di wilayah Oepoli, yang masuk wilayah Kabupaten Kupang. Padahal, wilayah Oepoli juga berbatasan langsung dengan negara Timor Leste dan hanya dipisahkan oleh sungai. Ditambah lagi, wilayah ini juga langsung berbatasan laut dengan Australia (MB 2018).

Di bidang pariwisata, terdapat rencana pengembangan Zona Strategis Pariwisata Nasional di Labuan Bajo. Di bidang infrastruktur juga terdapat investasi yang tengah berjalan untuk membangun infrastruktur dan fasilitas di PLBN dengan Timor Leste. Selain itu, kerja sama trilateral dengan Timor Leste dan Australia melalui Timor Leste, Indonesia, Australia Growth Triangle Initiative (TIA-GT)

dipandang sebagai potensi besar bagi NTT dengan penekanan pada sektor pariwisata, peternakan, perikanan, dan produk-produk laut untuk perdagangan.

### **C. Pembentukan Kerja Sama Subregional TIA-GT**

Sebelum kerja sama subregional TIA-GT terbentuk, pemerintah Indonesia dan Timor Leste telah menjalin hubungan baik sejak 2010. Kedua negara telah menjalin kerja sama bilateral, khususnya dalam perkembangan integrasi ekonomi di Indonesia bagian timur. Kerja sama kedua negara tersebut kemudian dikembangkan menjadi kerja sama tiga negara dalam konsep trilateral TIA-GT setelah mantan Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono, mantan PM Timor-Leste Xanana Gusmao, dan mantan PM Australia Julia Gillard melakukan pertemuan trilateral di sela acara Bali Democracy Forum (BDF) V pada November 2012. Setelah pertemuan di BDF V tersebut sempat terjadi kevakuman. Namun, setelah ada pertemuan antar-menteri luar negeri (menlu) di New York, akhirnya disepakati untuk ditindaklanjuti di tingkat menlu. Selanjutnya, ditunjuk beberapa institusi sebagai perwakilan negara, yakni Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dari Indonesia, Mission Unit dari Timor Leste, dan Department of Foreign Affairs and Trade (DFAT) dari Australia (BCS 2018).

Kerja sama trilateral ini difokuskan pada Timor Leste, Indonesia bagian timur, dan Australia bagian utara. Kerja sama TIA-GT ini bertujuan meningkatkan konektivitas di antara tiga negara yang memiliki kedekatan geografis. Selain itu, kerja sama ini bertujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui pembangunan terintegrasi dalam subregional Indonesia Timur, Australia Utara, dan Timor Leste. Perwakilan dari ketiga negara tersebut memiliki keyakinan bahwa TIA-GT akan berkontribusi penting dalam memajukan ekonomi, sosial, dan budaya, mengingat kerja sama ini memprioritaskan untuk menarik investasi, mempromosikan pembangunan industri manu-

faktor, meningkatkan modal manusia, dan memperkuat hubungan persahabatan dan kerja sama di antara tiga negara.

Dalam beberapa pertemuan trilateral difokuskan pada langkah-langkah untuk meningkatkan konektivitas melalui transportasi udara, laut, dan darat, serta upaya menciptakan destinasi baru bagi pariwisata di subregional dan mempromosikan pembangunan pelayanan laut dan udara di Timor Leste serta menghasilkan laporan hasil investigasi tentang “*tourism path*” antara Bali dan Darwin dengan mengeksplorasi Pulau Flores dan Timor. Pertemuan-pertemuan trilateral juga telah menghasilkan tiga kelompok kerja (*working groups*) di bidang investasi dan perdagangan, konektivitas, serta pariwisata sebagai langkah menuju integrasi. Beberapa area kerja sama, seperti pertanian, perikanan, pariwisata, manufaktur, dan pendidikan telah diidentifikasi sebagai penerima manfaat pembangunan subregional yang terintegrasi. Dalam hal ini, TIA-GT menjadi media untuk membentuk dan mendorong pembangunan ini serta memperluas kerja sama yang sejajar dan saling berbagi manfaat bersama.

Hasil studi dari Charles Darwin University, Australia, memberikan rekomendasi untuk area kolaborasi antara lain: 1) pemerintah melibatkan sektor swasta dalam perencanaan dan implementasi segitiga pertumbuhan; 2) pemerintah mendukung peningkatan *people to people links* melalui acara-acara olahraga dan budaya; 3) Australia dan Indonesia mendukung persiapan Timor Leste masuk keanggotaan ASEAN; 4) ketiga pemerintah berupaya meningkatkan lingkungan yang nyaman bagi sektor bisnis dan perdagangan serta fasilitas investasi; 5) ketiga pemerintah mengembangkan merek regional dan mendukung pertumbuhan industri potensial seperti budaya dan lingkungan pariwisata; dan produksi sapi; 6) Australia memperluas akses untuk pekerja migran dari Timor Leste dan NTT; serta 7) ketiga pemerintah membangun mekanisme untuk berbagi pengetahuan dalam manajemen perikanan dan *aquaculture* (Haywood 2018, 159).

## **1. Kepentingan Pemerintah Indonesia dalam Kerja Sama Subregional TIA-GT**

Sebagai negara yang berbatasan dengan Timor Leste dan Australia, Indonesia memandang penting untuk berpartisipasi dalam kerja sama subregional TIA-GT. Berdasarkan pada informasi dari KBRI Dili, terdapat beberapa kepentingan Indonesia terkait hal tersebut, yaitu, *Pertama*, Indonesia memiliki kepentingan untuk mengembangkan wilayah Indonesia timur sebagai poros tujuan wisata guna meningkatkan ekonomi masyarakat di kawasan tersebut dengan melakukan kegiatan *cross border event*, *cruise vocational skill on tourism* dan gastronomi. Dengan diselenggarakannya *event* di perbatasan menjadi sarana efektif sebagai pendorong kegiatan perekonomian di perbatasan sehingga mendorong hubungan *people to people contact* antara Indonesia, Timor Leste, dan Australia. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisata mancanegara ke Indonesia.

*Kedua*, Pemerintah Provinsi NTT berharap konsep Bali dan Nusa Tenggara (Bali-Nusra) sebagai kawasan pengembangan ekonomi berbasis pariwisata dapat diimplementasikan secara serius sebagai satu kesatuan paket. Tidak hanya dalam hal konektivitas, tetapi juga dalam hal koneksi paket pariwisata, seperti paket Bali-Lombok-Manggarai Barat-Kupang.

*Ketiga*, dalam bidang peternakan, kerja sama yang diharapkan dapat dikembangkan dengan Australia, antara lain dalam budi daya sapi ternak, yang tidak hanya ditujukan untuk meningkatkan kuantitas, tetapi juga kualitas dan kontinuitas dari hasil peternakan itu sendiri.

*Keempat*, potensi kerja sama perdagangan antara Indonesia dan Timor Leste masih terbuka lebar. Selain suplai bahan-bahan kebutuhan pokok seperti sembako, Indonesia dapat mengeksport komoditas yang tengah dibutuhkan oleh Timor Leste, yaitu bahan bangunan dan tenaga kerja profesional.

*Kelima*, menjadikan NTT tidak hanya akan menjadi pintu masuk utama investasi dan bisnis dengan Northern Territory Australia dan Timor Leste, tetapi juga menjadi pusat perdagangan, industri, pariwisata,

dan jasa internasional. Oleh karena itu, diharapkan pemerintah pusat memberikan kebijakan khusus terkait dengan kerja sama ini. Kebijakan khusus ini perlu diberikan bukan karena strategis lokasi, melainkan karena investor sendiri menyadari adanya posisi yang menguntungkan dari NTT dan menjadikan daerah ini sebagai gerbang perdagangan di selatan Indonesia yang akan meningkatkan pendapatan daerah.

Berdasarkan pada kepentingan-kepentingan tersebut, tampaknya pemerintah Indonesia harus memikirkan langkah implementatif, mengingat Provinsi NTT yang berbatasan langsung dengan Timor Leste dan bagian dari kawasan timur Indonesia masih tertinggal dalam hal pembangunan ekonomi dibandingkan provinsi-provinsi lainnya di Indonesia. Langkah pemerintah yang memfokuskan pada kerja sama bidang pariwisata, peternakan, perdagangan perlu ditindaklanjuti secara serius dengan melibatkan beberapa pihak terkait, termasuk pihak swasta, pemerintah provinsi, ataupun kabupaten. Hal ini mengingat kemajuan Provinsi NTT bukan hanya pekerjaan rumah pemerintah pusat, melainkan juga pemerintah daerah serta masyarakat lokal. Apalagi arus perdagangan ke Timor Leste selama ini tidak dikuasai oleh Provinsi NTT, melainkan oleh provinsi lain di Indonesia, yakni Jawa Timur (Surabaya) dan Sulawesi Selatan (Makassar), sehingga wilayah NTT belum memperoleh manfaat ekonomi secara maksimal dari kedekatan geografisnya dengan Timor Leste. Adapun faktor-faktor yang memengaruhinya, antara lain, *pertama*, infrastruktur yang masih kurang memadai; *kedua*, kondisi wilayah perbatasan yang masih tertinggal dan berpenduduk miskin; *ketiga*, perdagangan ekspor-impor dengan tata cara perdagangan lintas batas (*cross border trade*) belum dapat diimplementasikan, mengingat pihak Timor Leste belum siap; *keempat*, masih rendahnya pemahaman pelaku usaha mengenai kebijakan di bidang perdagangan lintas negara (ekspor dan impor); *kelima*, daerah perbatasan masih sangat rawan akan *illegal trade*; *keenam*, pasar perbatasan belum dimanfaatkan secara optimal; *ketujuh*, bantuan paket teknologi bagi industri kecil menengah belum dimanfaatkan secara optimal (Gana dkk. 2015).

## D. Pembangunan Konektivitas Kelembagaan dalam Kerja Sama Subregional TIA-GT

Merujuk pada tiga klasifikasi konektivitas ASEAN, yakni konektivitas fisik, kelembagaan, dan *people to people*, tulisan di bagian ini akan memfokuskan pada konektivitas kelembagaan, khususnya dalam konteks kerja sama subregional TIA-GT. Konektivitas kelembagaan yang dimaksud dalam kajian ini adalah perjanjian-perjanjian kerja sama, MoU yang telah dilakukan dalam kerja sama subregional ini. Berdasarkan pada data dari *interim report* untuk ADB, terdapat 52 MoU, perjanjian-perjanjian, *letters of intent*, serta deklarasi antara Indonesia dan Timor Leste terkait dengan kerja sama di koridor transportasi, produk dan pelayanan, perdagangan, dan lain-lain. Beberapa MoU yang terkait dengan kajian ini, termasuk MoU di bidang pertanian, pariwisata, dan transportasi lintas batas. Namun, MoU di bidang transportasi lintas batas belum terwujud pada saat kajian ini dilakukan.

MoU di bidang pertanian ditandatangani pada 2015 antara Pemerintah Timor Leste dan Indonesia dalam hal kerja sama pertanian memperbarui komitmen sebelumnya yang ditandatangani pada 2008, serta menentukan area kerja sama lintas batas yang terkait dengan pertanian. MoU ini akan berkontribusi pada pembangunan pertanian dan ekonomi dua negara. Target area kerja sama antara lain:

1. sapi ternak (*livestock*);
2. karantina (*quarantine*);
3. tanaman pangan (*food crops*);
4. tanaman industri (*industrial plants*);
5. kesehatan hewan (*animal health*);
6. spesies berbahaya (*endangered species*);
7. kualitas dan standar keselamatan pertanian dan produk hewan (*quality and safety standards of agricultural and animal produce*);
8. hortikultura; atau
9. area kerja sama lainnya yang disetujui bersama.

Bentuk kerja sama ini meliputi area terkait dengan kerja sama teknis dan ilmu pengetahuan, seperti kerja sama riset dan pengembangan teknologi; pembangunan kapasitas melalui program pelatihan; dan kerja sama promosi di bidang pemasaran komoditas pertanian di antara sektor swasta kedua negara. Adanya MoU dan perjanjian-perjanjian tersebut memberikan fondasi solid dan mandat bagi area kerja sama antarpemerintah.

Dalam konteks pembangunan konektivitas lintas batas Indonesia bagian timur telah dilakukan kerja sama bilateral Indonesia-Timor Leste. Saat penelitian ini dilakukan dan berdasarkan pada informasi dari KBRI Dili, Indonesia dan Timor Leste tengah membahas masalah konektivitas udara dan darat. Pihak Indonesia telah menyampaikan agar Timor Leste dapat melakukan penandatanganan MoU antara Indonesia dan Timor Leste di bawah perjanjian *air service* bilateral yang memuat hak angkut kelima (*fifth freedom*) untuk meningkatkan jumlah penerbangan antara Indonesia dan Timor Leste, yakni dari 21 slot (14+7) menjadi 28 slot (21+7).

Sementara itu, terkait konektivitas darat, Indonesia telah mendorong penandatanganan MoU tentang transportasi darat antara Indonesia dan Timor Leste sebagai payung hukum kerja sama transportasi darat. Saat ini, PT Damri Indonesia telah bersedia dan siap melayani transportasi perbatasan RI-Timor Leste. Oleh karena itu, pemerintah Timor Leste diharapkan akan mempersiapkan juga pembahasan terkait kesiapan akses jalan, asuransi, ataupun tarif pengangkutan.

Terkait dengan pengembangan konektivitas telekomunikasi di Timor Leste, pemerintah Indonesia telah menyampaikan kesiapan dengan menggunakan *submarine cable*. Terkait hal ini, Telkomcel, anak perusahaan Telkom (Indonesia) siap melakukan investasi dengan instalasi kabel bawah laut dari wilayah laut Indonesia langsung menuju Dili. Hal ini akan meningkatkan kecepatan/kualitas layanan jaringan komunikasi dan menurunkan harga layanan yang selama ini dianggap tinggi. Dalam hal konektivitas laut, pihak Timor Leste menginginkan pihak Pelni Indonesia membuka jalur transportasi laut Kupang-Dili dan Kupang-Oekusi.

Sementara itu, terkait perjanjian antara Indonesia dan Timor Leste tentang lintas batas tradisional dan pasar bersama (*regulated markets*) menyediakan kerangka kerja awal bagi perkembangan kerja sama dan perdagangan lintas batas. Perbatasan darat tempat perjanjian dilakukan terletak di Distrik Bobonaro, Covalima, dan Oekusi di pihak Timor Leste. Sementara itu, di pihak Indonesia terletak di wilayah Timor Barat, termasuk Kabupaten Belu, Timor Tengah Utara, Kupang, Malaka, dan batas Laut Alor. Pintu masuk dan keluar untuk keperluan tradisional atau perdagangan di pasar bersama hanya dibuka melalui wilayah lintas (*crossing points*) yang diatur di perbatasan ini. *Crossing points* yang dimaksudkan di sini antara lain Mota'ain-Batugade, Metamauk-Salele, Hekesak-Turiskain, Builalo-Memo, Napan-Bobomate, Haumusuu-Wini, Haumeniana-Passabe, Oipoli-Citrana, dan Laktutus-Belulik Leten. Barang-barang yang diperdagangkan dalam perjanjian ini meliputi produk-produk pertanian, barang-barang yang diproduksi di wilayah perbatasan, dan beragam barang-barang konsumsi rumah tangga. Nilai barang-barang yang diizinkan untuk dibawa melintasi perbatasan dibatasi sebesar US\$50 dan tidak terkena pajak. Barang-barang yang tidak sesuai dengan peraturan tersebut hanya diizinkan melalui pelabuhan masuk dan keluar yang ditunjuk (Haywood 2018, 160).

Salah satu fokus kerja sama subregional TIA-GT adalah sektor pariwisata. Terkait sektor tersebut akan dilakukan kerja sama kapal pesiar, mengingat akan adanya peningkatan penumpang dari tiga wilayah (Kupang-Dili-Darwin) karena Australia masih memperhitungkan Indonesia sebagai *selling point* dalam rute pelayanan kapal pesiar. Dalam hal ini, PT Pelnis siap membantu pengembangan pariwisata *cruise* dengan salah satu agen (operator) yang bekerja sama dengan agen dari Australia dan Timor Leste untuk merintis rute Darwin-Dili-Kupang (Labuan Bajo). Berdasarkan pada informasi dari Timor Express, sudah dilakukan kajian dari Virgin Air untuk membuka penerbangan dari Darwin-Kupang. Hal ini mengingat pariwisata di Bali sudah padat dan NTT dapat dijadikan *hook* pengembangan dari wilayah Pasifiknya (MB 2018).

Selain itu, Indonesia tertarik untuk bekerja sama dengan Australia dalam membuat paket wisata antara Indonesia, Australia, dan Papua Nugini (PNG). Kementerian Pariwisata RI juga memiliki kegiatan di perbatasan Papua-PNG berupa festival *cross border* di Jayapura, yakni Festival Danau Sentani, Skouw, Keerom, dan Merauke. Keberadaan festival ini juga dapat didukung dengan adanya pengembangan rute Darwin-Dili-Kupang yang dapat dilanjutkan ke Papua-PNG. Indonesia juga menyambut baik gagasan festival Gastronomi yang diusulkan oleh Timor Leste dalam rangka mengembangkan wisata kuliner yang berbasis makanan tradisional tiap negara.

Pemerintah Indonesia melalui Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) juga berupaya mengembangkan industri ternak di NTT. Indonesia menyediakan lahan seluas 500 hektare untuk pengembangan kerja sama produksi ternak petani kecil antara Australia, Indonesia, dan Timor Leste. Khusus dengan Timor Leste, Indonesia telah melakukan kerja sama inseminasi buatan pada 2015 (Sudiono 2015). Oleh karena itu, melalui kerangka trilateral TIA-GT, Australia diharapkan dapat mendukung melalui kerja sama *breeding industry* dan kerja sama teknis. Dalam kaitannya dengan konektivitas udara, pihak Indonesia, Australia, dan Timor Leste menyambut baik ketertarikan maskapai penerbangan Indonesia, yakni Sriwijaya Air dalam mengembangkan rute baru pulang-pergi antara Indonesia, Timor Leste, dan Australia (Kupang-Dili-Darwin). Pada saat kajian ini dilakukan, maskapai penerbangan Indonesia sedang mengajukan *air operation certificate* ke Dirjen Perhubungan Udara Australia.

Dalam kaitannya dengan pendidikan dan pelatihan, Sekolah Tinggi Pariwisata Nusa Dua Bali dan Dili Institute of Technology telah memiliki MoU kerja sama pendidikan bidang pariwisata yang ditandatangani pada 11 Agustus 2015. Dalam hal ini, Indonesia mendorong Timor Leste untuk mengoptimalkan implementasi dari MoU tersebut dalam rangka menciptakan tenaga andal di bidang vokasi pariwisata di kawasan dalam kerangka trilateral.



| No. | Bidang Kerja sama           | Perkembangan  | Tindak Lanjut  | Focal Point  |
|-----|-----------------------------|---|--|--|
| 2.  |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mendorong penandatanganan MoU tentang Transportasi Darat antara Indonesia dan Timor Leste sebagai payung hukum.</li> <li>PT DAMRI telah bersedia dan siap melayani transportasi perbatasan Indonesia dengan Timor Leste.</li> <li>Pemerintah Timor Leste tengah melakukan pembahasan terkait kesiapan akses jalan, asuransi dan tarif angkutan.</li> </ul> | <p>Terdapat 2 draf MoU yakni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Draf MoU tentang Angkutan penumpang</li> <li>Lintas Batas Negara sudah disampaikan kepada Dirjen Hukum dan Perjanjian Internasional, Kemlu RI;</li> <li>Internasional, Kemlu RI;</li> </ul> <p>Draf MoU tentang Angkutan Barang saat ini masih dalam proses internal di Kementerian RI.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dalam rangka mendukung kerja sama antara RI dan Timor Leste dalam lingkup internal Trilateral di wilayah perbatasan, pada 2018 Kementerian telah mengagendakan kegiatan pembangunan terminal di NTT, yakni: <ul style="list-style-type: none"> <li>Tiga buah terminal barang di Motain, Motamasin, dan Wini dengan pendanaan tiap proyek sebesar Rp3,5 miliar, termasuk di dalamnya adalah pembiayaan pengadaan lahan. Proyek ditargetkan selesai pada 2019.</li> <li>Satu buah terminal penumpang tipe A di Kupang dengan kebutuhan dana sebesar Rp3,5 miliar. Terminal ini akan dibangun di atas lahan hibah pemerintah daerah setempat. Target penyelesaian proyek bergantung pada ketersediaan dana.</li> </ul> </li> <li>Saat ini telah ada angkutan perintis DAMRI yang melayani rute Kupang-Dili. Setelah penandatanganan MoU mengenai Angkutan Darat, PT DAMRI akan menambah jumlah armada.</li> </ul> | <ol style="list-style-type: none"> <li>Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan.</li> <li>Ditjen Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri.</li> <li>PT DAMRI.</li> </ol> |
| 3.  |                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Indonesia siap mengembangkan konektivitas telekomunikasi di Timor Leste.</li> <li>PT Telkomsel siap melakukan investasi dengan wilayah laut Indonesia menuju Dili dengan tujuan meningkatkan kecepatan/kualitas layanan jaringan komunikasi dan menurunkan harga layanan yang selama ini dianggap tinggi.</li> </ul>                                       | <p>Kerja sama RI-Timor Leste</p>   | PT Telkomsel Indonesia   |
|     | Konektivitas Telekomunikasi |   |  |  |

Buku ini tidak diperjualbelikan.

| No. | Bidang Kerja sama | Perkembangan  | Tindak Lanjut   | Focal Point  |
|-----|-------------------|---|---|--|
| 4.  |                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dircanakan pada 2018, Labuan Bajo sebagai salah satu dari 10 destinasi prioritas wisata Indonesia sudah dapat menerima <i>cruiase</i> dengan penumpang sebanyak 5.000 orang.</li> <li>• Dalam rangka memperluas di sektor <i>cruiase</i>, Indonesia siap menyelaraskan kegiatan wisata <i>cruiase</i> Australia.</li> <li>• Mempertimbangkan Papua sebagai salah satu titik rute layar Indonesia.</li> <li>• PT Peline siap membantu pengembangan pariwisata <i>cruiase</i> dengan salah satu agen (<i>operator</i>) yang bekerja sama dengan agen dari Australia dan Timor Leste untuk merintis rute Kupang-Dili-Darwin (Labuan Bajo).</li> <li>• Australia menawarkan kegiatan PNG Study Tour of Onshore Tourism Service, dan Indonesia tertarik untuk turut serta bekerja sama membuat paket wisata antara Indonesia-Australia-PNG.</li> <li>• Kementerian Pariwisata Indonesia memiliki berbagai kegiatan di perbatasan Papua-PNG berupa Festival Cross Border di Jayapura, Festival Danau Sentani, Sekow, Kerom, dan Merauke. Hal ini dapat didukung dengan adanya pengembangan rute Darwin-Dili-Kupang yang dapat dilanjutkan ke Papua-PNG.</li> <li>• Berkaitan dengan MoU tentang kerja sama pendidikan bidang pariwisata yang ditandatangani pada 11 Agustus 2015 antara Sekolah Tinggi Pariwisata Nusa dua Bali (STPNB) dan Dili Institute of Technology (DIT), Indonesia mendorong Timor Leste untuk mengoptimalkan implementasi dari MoU tersebut dalam rangka menciptakan tenaga andal bidang vokasi pariwisata di kawasan trilateral.</li> <li>• Kegiatan pariwisata di perbatasan Indonesia-Timor Leste masih terkendala visa.</li> </ul> | <p>Asisten II Bidang Ekonomi Setda NTT:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pada April 2017, telah dilakukan peletakan batu pertama (<i>groundbreaking</i>) pembangunan pelabuhan Marina di kawasan Labuan Bajo, NTT.</li> <li>• Pembangunan pelabuhan Marina tersebut dilakukan oleh tiga konsorsium BUMN, yakni PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dengan PT Pembangunan Perumahan (PerseroA) Tbk dan PT Patra Jasa. Pembangunan dimulai pada 2018 dan ditargetkan selesai pada Agustus 2018.</li> </ul> <p>Proses pembangunan pelabuhan marina masih tertunda karena masih menunggu pemindahan tempat peladangan ikan (TPI).</p> <p>Garuda Indonesia Airlines sudah membuka jalur penerbangan langsung ke Labuan Bajo. Untuk meningkatkan jumlah wisatawan ke NTT, perlu mendorong pemerintah Australia untuk membuka jalur penerbangan langsung dari Sydney ke Labuan Bajo.</p> <p>Pada Oktober 2018, akan diselenggarakan Annual Meeting IMF-World Bank di Bali. Melalui kegiatan tersebut, jumlah wisatawan juga akan bertambah. Melalui momentum tersebut, kiranya pemerintah Indonesia dapat turut memopulerkan Labuan Bajo sebagai destinasi wisata.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deputi Pengembangan Kelembagaan pariwisata, Kementerian Pariwisata.</li> <li>2. Ditjen Imigrasi Kementerian Hukum dan HAM.</li> <li>3. PT Peline.</li> </ol> |

| No. | Bidang Kerja sama | Perkembangan   | Tindak Lanjut   | Focal Point   |
|-----|-------------------|--|---|---|
| 5.  | Bidang Kerja sama | <ul style="list-style-type: none"> <li>• BNPP telah menyampaikan proposal kerja sama peternakan sapi kepada Australia.</li> <li>• Dalam proposal tersebut, Indonesia menyediakan lahan seluas 500 ha untuk pengembangan kerja sama produksi ternak sapi bagi petani kecil antara Indonesia dan Australia.</li> <li>• Kementerian Pertanian siap melakukan ekspor ayam ke Timor Leste.</li> <li>• Keterangan: selama ini Timor Leste mengimpor sapi dan ayam dari negara lain, padahal secara geografis jarak Indonesia lebih dekat.</li> </ul> | <p>Indonesia masih menunggu tanggapan dari Australia. Pada akhir Januari 2018, ada pertemuan dengan Australian Centre for International Agricultural Research terkait kerja sama peternakan sapi.</p> <p>BNPP telah menyusun <i>business plan</i> dalam rangka mengembangkan lahan 500 ha. Selain itu, telah disusun program peternakan sapi yang akan ditawarkan kepada pihak Australia, yakni program penelitian, pembinaan, dan pemberdayaan petani kecil.</p> <p>Pemerintah Timor Leste mengirim tim untuk melakukan survei dan perijaksanaan impor ayam dan Indonesia.</p> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Deputi Lintas Batas Negara, BNPP.</li> <li>2. Deputi Potensi Darat, BNPP.</li> <li>3. Biro Perencanaan dan Kerja Sama Hukum, BNPP.</li> <li>4. Biro Kerja Sama Luar Negeri, Kementerian Pertanian.</li> </ol> |

Sumber: BCS 2018; KBRI Dili 2018.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Tabel 10 menunjukkan perkembangan kerja sama ekonomi trilateral antara Indonesia-Timor Leste- Australia. Dalam kerja sama tersebut, terdapat lima bidang kerja sama yang dijajaki ketiga negara, yakni konektivitas udara, konektivitas darat, konektivitas telekomunikasi, pariwisata, dan peternakan. Untuk konektivitas udara dan darat, Pemerintah Indonesia masih dalam tahap mendorong penandatanganan MoU dengan Pemerintah Timor Leste. Dalam hal ini, Pemerintah Indonesia harus bersabar, mengingat kondisi politik Timor Leste yang belum kondusif, yakni tidak berjalannya pemerintahan hasil pemilu pada Juli 2017 sebagai akibat mosi tidak percaya dari partai oposisi sehingga diadakan pemilu ulang pada 12 Mei 2018. Hal ini mengakibatkan pihak Timor Leste belum dapat melangkah dengan cepat dalam merespons inisiatif kerja sama dari pihak Indonesia. Sementara di bidang pariwisata dan peternakan, inisiasi kerja sama sudah melibatkan pihak Australia, meskipun masih dalam tahap pengajuan proposal dan belum sampai tahap implementatif.

## E. Evaluasi Capaian Kerja Sama Subregional TIA-GT

Mengingat kerja sama subregional TIA-GT masih relatif baru dibandingkan kerja sama subregional lainnya di Asia Tenggara, secara keseluruhan bisa dikatakan belum ada capaian signifikan dari kerja sama ini. Berdasarkan pada informasi dari pihak KBRI di Dili, pertemuan yang ada selama ini masih sebatas wacana, yakni membahas tentang rencana atau usulan kegiatan yang akan dilakukan antara Indonesia, Australia, dan Timor Leste.

Namun, ada capaian yang baru terjadi di bidang kerja sama peternakan antara Indonesia dan Timor Leste, yakni ekspor *day old chicken* (DOC) dan turunannya serta pakan ternak dari Indonesia ke Timor Leste pada 20 April 2018. Ekspor DOC ini dilakukan oleh PT Charoen Pokphand Jaya Farm, anak usaha PT Charoen Pokphand Indonesia Tbk, sebanyak 2.000 ekor. Ekspor perdana ini merupakan bagian dari rencana ekspor DOC sebanyak 10.000 ekor yang sudah disetujui pada 2018. Ekspor ke Timor Leste ini didukung pemerintah melalui kehadiran tim auditor Pemerintah Timor Leste untuk melaku-

kan serangkaian *import risk analysis* pada unit usaha PT Charoen Pokphand Indonesia Tbk yang menghasilkan produk unggas dan pakan berstandar ekspor.

Pertanyaannya kemudian mengapa kerja sama subregional TIA-GT ini masih belum memiliki capaian yang berarti? Untuk menjawab hal ini, dapat dilihat dari beberapa faktor penghambat.

*Pertama*, situasi politik di Timor Leste yang belum kondusif, yakni tidak berjalannya pemerintahan hasil pemilu pada Juli 2017 akibat adanya mosi tidak percaya dari partai oposisi. Akibatnya, diadakan pemilu ulang pada 12 Mei 2018.

*Kedua*, MoU untuk *air transport* antara Indonesia dan Timor Leste yang berisi penambahan slot penerbangan dari Indonesia ke Timor Leste dengan rute Kupang-Dili-Darwin, yang awalnya (14+7) menjadi (21+7) belum ditandatangani, karena masih menunggu persetujuan dari pihak Timor Leste. Dalam hal ini, draf MoU tersebut sudah dua tahun tertahan di Dewan Menteri Timor Leste. Terkait dengan hal tersebut, pihak Timor Leste akan menggunakan maskapai penerbangan Sriwijaya untuk rute Dili-Darwin, tetapi hingga kajian ini dilakukan persetujuan dari pihak Australia belum ada karena ada beberapa peraturan atau ketentuan yang harus dilengkapi oleh pihak Sriwijaya.

*Ketiga*, finalisasi usulan perjanjian transportasi darat yang akan menghubungkan Kupang-Dili juga belum ada penyelesaian dari pihak Timor Leste dengan alasan akan adanya perubahan pemerintahan. Dalam kaitannya dengan kerja sama transportasi darat, rencananya akan dilakukan uji coba pelayanan bus DAMRI dari Kupang ke Dili dalam waktu dekat dan KBRI Dili diminta untuk memfasilitasi.

*Keempat*, perjanjian perdagangan lintas batas belum dapat diimplementasikan, mengingat pihak Timor Leste belum menerbitkan pas lintas batas bagi penduduknya. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia perlu mendesak pihak Timor Leste untuk melakukan hal tersebut.

*Kelima*, di bidang pariwisata, delegasi Australia mengusulkan melaksanakan *workshop* di bidang pariwisata, sedangkan Indonesia mengusulkan untuk melakukan pelatihan *hospitality* di Sekolah Tinggi

Pariwisata Bali kepada Timor Leste. Selain itu, Indonesia mendorong Timor Leste dan Australia untuk ikut mempromosikan paket wisata ke Labuan Bajo.

*Keenam*, terkait visa ke Timor Leste dan Australia, Indonesia terus mendorong supaya WNI yang berkunjung ke kedua negara tersebut untuk tujuan wisata dapat diberi bebas visa, tetapi hingga kajian ini dilakukan belum mendapat tanggapan dari pihak Timor Leste.

## F. Penutup

Kerja sama subregional TIA-GT memberikan peluang besar bagi Indonesia dalam membangun wilayah perbatasan di Provinsi NTT, termasuk pembangunan konektivitas infrastruktur, kelembagaan, dan *people to people*. Dalam konteks Indonesia, kerja sama ini menjadi peluang dalam mengembangkan wilayah Indonesia bagian timur yang masih tertinggal dibandingkan wilayah lainnya di Indonesia. Khususnya bagi Provinsi NTT yang berbatasan langsung dengan wilayah negara Timor Leste, tentunya memberikan peluang bagi provinsi tersebut untuk meningkatkan aktivitas perdagangan dengan Timor Leste. Dalam hal ini, Timor Leste harus dipandang sebagai peluang pasar yang prospektif bagi produk nonmigas RI (NTT). Apalagi, perekonomian Timor Leste lebih banyak bergantung pada sektor migas maka Provinsi NTT diharapkan dapat mengambil peluang tersebut. Mengingat selama ini arus perdagangan ke Timor Leste dikuasai oleh perdagangan dari wilayah lain di Indonesia, seperti Surabaya dan Makassar, kota-kota terdekat dengan infrastruktur yang buruk tidak memperoleh manfaat sedikit pun meski jaraknya jauh lebih dekat. Oleh karena itu, peluang ekonomi ini sangat penting bagi pengembangan industri lokal di NTT.

Dalam konteks pembangunan konektivitas kelembagaan, khususnya dalam kerja sama subregional TIA-GT yang menjadi fokus dari tulisan ini, telah ditandatangani beberapa MoU di bidang pertanian, pariwisata, sementara di bidang transportasi lintas batas masih belum ada kesepakatan kerja sama. Oleh karena itu, bisa dikatakan bahwa capaian dari kerja sama subregional ini masih minim. Capaian yang

baru diimplementasikan adalah kerja sama di bidang peternakan antara Indonesia dan Timor Leste berupa ekspor *day old chicken* dari Indonesia ke Timor Leste. Sementara itu, kerja sama yang melibatkan ketiga negara anggota TIA-GT, terutama yang melibatkan Australia belum terwujud dan masih dalam bentuk usulan kerja sama. Konteks kerja sama antara Indonesia dan Timor Leste masih bisa dirasakan. Hal ini dapat dilihat dari aktivitas setiap hari di wilayah perbatasan, khususnya di wilayah Mota'ain. Kita dapat melihat pergerakan orang, pergi-masuk, setiap hari, termasuk wisatawan yang melakukan aktivitas foto-foto, belanja, beli makan, dan lain-lain. Namun, pemandangan aktivitas ini tidak didapatkan dalam konteks kerja sama dengan Northern Territory, Australia di Darwin yang belum dirasakan sama sekali. Oleh karena itu, diperlukan komitmen kuat dari ketiga negara dalam mewujudkan usulan-usulan kerja sama menjadi kegiatan implementatif di berbagai sektor yang dapat memberikan manfaat bersama, terutama bagi wilayah Indonesia timur (Provinsi NTT).



## BAB V

# KERJA SAMA SUBREGIONAL TIMOR LESTE-INDONESIA-AUSTRALIA: DINAMIKA KONEKTIVITAS ANTAR- MASYARAKAT TIMOR LESTE-NTT INDONESIA

Awani Irewati

## A. Konektivitas Antarmasyarakat sebagai Penguat Kerja Sama TIA-GT

Di mata negara, batasan fisik secara tegas ini menjadi penting sebagai penanda keberadaan kekuasaan dan kedaulatan atas wilayahnya. Namun, sebaliknya, batasan tegas, formal itu tidak bermakna “harga mati” di tingkat masyarakat karena apa pun bentuk batasan fisik yang ditetapkan di perbatasan, mereka masih bisa melintas batas secara “longgar” di tempat tertentu untuk pemenuhan ekonomi dan aktivitas sosial mereka, bahkan di beberapa negara, hal semacam ini bisa ditoleransi demi pemenuhan kebutuhan sehari-hari.<sup>11</sup> Hanya, celah

<sup>11</sup> Berdasarkan pada observasi penulis yang tergabung dalam tim perbatasan P2P

demikian tidak menutup adanya kemungkinan penyalahgunaan oleh pihak-pihak tertentu.

Batas-batas wilayah perbatasan tidak menjadi penghalang masyarakat untuk bermobilitas ke negara tetangga, dan sebaliknya ikatan kerja sama dalam sendi sosial budaya lazim menjadi pengikat dalam menjaga hubungan di antara mereka. Hubungan demikian terus mengalir dan cenderung mengakar kuat meski bentuk relasi di level masyarakat ini dicoba untuk ditarik dalam bentuk kerja sama terlembaga (*institutionalized cooperation*), misalnya bentuk kerja sama dalam konteks BIMP-EAGA, IMT-GT, bahkan TIA-GT. Dalam bentuk kerja sama subkawasan seperti ini, telah ditetapkan satu di antara dua pilar konektivitas yang diperjuangkan di dalamnya adalah keterhubungan antarmasyarakat atau *people to people connectivity*.

Konteks keterhubungan (*connectivity*) yang diperjuangkan dalam TIA-GT juga searah dengan apa yang ditetapkan di MPAC. Gambar 15 menyajikan tentang keterhubungan mencakup tiga hal (infrastruktur, institusional, *people to people*), baik di ASEAN maupun di TIA-GT. Tulisan ini mengarahkan kajiannya pada keterhubungan antarmasyarakat di kedua negara, yaitu Indonesia dan Timor Leste, sedangkan keterhubungan kedua negara dengan Australia kurang mendapat penekanan karena hubungan antara masyarakat NTT dan Australia ataupun antara Timor Leste dan Australia tidak seerat hubungan masyarakat antara NTT dan Timor Leste. Tulisan ini tidak berfokus pada hubungan kerja sama infrastruktur ataupun kelembagaan yang diikat dengan kesepakatan politik ekonomi, melainkan lebih melihat pada kedekatan ataupun sifat kerja sama yang didasarkan pada ikatan sosial-budaya. Faktor usia kerja sama TIA-GT ini yang masih sangat relatif muda apabila dibandingkan bentuk-bentuk kerja sama yang lain, seperti IMT-GT, BIMP-EAGA, dan GMS (Greater Mekong Subregion) menjadi salah satu kondisi belum banyak terbangunnya hubungan konektivitas antarmasyarakat kedua negara

---

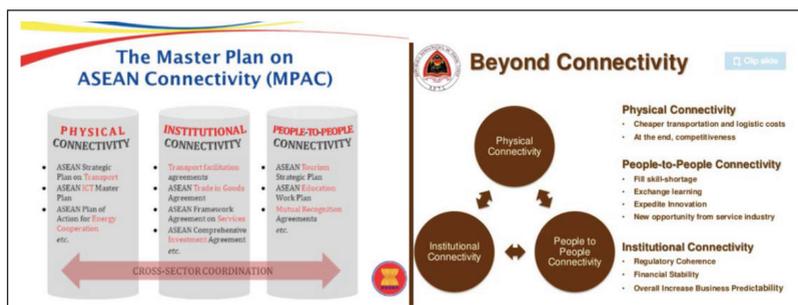
LIPi yang melakukan penelitian perbatasan antarnegara di negara ASEAN. Sebagai contoh, perbatasan Pengkalan Kubor (Kelantan di Malaysia)-Tak Bai (Songkhla di Thailand) (2012); perbatasan Laos-Thailand (2013); Malaysia-Indonesia (2016 dan 2017) serta Indonesia-Timor Leste (2018).

dengan Australia. Di samping itu, faktor geografis yang terhubung dengan laut ke Benua Australia, di samping konektivitas udara yang memiliki frekuensi dan *load* penerbangan masih tinggi tercurah antara rute Denpasar, Bali menuju kota-kota besar di Benua Australia tentu menjadi pertimbangan ekonomis bagi masyarakat NTT, misalnya untuk bepergian ke Australia.

Lalu, apa yang menjadi hal menarik (urgensi) dari sebuah keterhubungan antarmasyarakat antarnegara pada kerja sama pertumbuhan Timor Leste-Indonesia-Australia ini? Jawaban singkatnya adalah memotret dinamika dan hubungan antarmasyarakat, khususnya Timor Leste-Indonesia yang menjadi ukuran awal atas manfaat sebuah kerja sama semacam TIA-GT. Konektivitas antarmasyarakat sebenarnya menjadi dasar dari konektivitas yang lain (fisik dan kelembagaan), karena tujuan pembangunan sebuah konektivitas adalah kepentingan masyarakat itu sendiri.

Ada dua hal mendasar yang menjadi sasaran dalam tulisan ini, yaitu 1) bagaimana hubungan kerja sama ditingkat masyarakat antara Nusa Tenggara Timur dan Timor Leste; 2) faktor apa saja yang menjadi pendorong ataupun perintang dalam membangun konektivitas antarmasyarakat di kedua negara ini? Kajian ini mengarah pada dua hal bahwa upaya membangun konektivitas antara masyarakat Timor Leste dan NTT, khususnya masyarakat di perbatasan, relatif tidak mengalami kendala besar selama masalah yang muncul, misalnya terkait

**Gambar 15.** Tiga Hal tentang Konektivitas dalam MPAC dan TIA-GT



Sumber: Vieira (2014)

Buku ini tidak diperjualbelikan.

dengan penegasan wilayah perbatasan formal, bisa diatasi secara adat istiadat setempat. Relatif tidak mengalami kendala dalam konteks ini bisa dimaknai sebagai kondisi, ketika kedekatan adat, budaya, dan suku menjadi pengikat kuat bagi relasi masyarakat perbatasan, meski mereka secara yuridis menjadi terpisah, secara adat mereka tetap tersatukan.

Dalam menjawab dua pertanyaan mendasar itu, tulisan ini mengikuti alur mekanisme penulisan sebagai berikut: 1) Konektivitas Antarmasyarakat sebagai Penguat Kerja Sama TIA-GT 2) Perbatasan Dua Negara sebagai Bangunan Konektivitas Masyarakat; 3) Penutup.

## **B. Perbatasan Dua Negara sebagai Bangunan Konektivitas Masyarakat**

Batas garis darat antara dua negara, Indonesia dan Timor Leste, mencerminkan batas formal sebagaimana batas darat antara Indonesia dengan negara tetangga lainnya. Namun, apabila dibaca, riwayat penentuan batas wilayah di antara dua negara ini menjadi menarik karena fakta di lapangan menunjukkan bahwa batas wilayah ini memberi ruang bersama bagi keberlangsungan hubungan antarmasyarakat antarnegara. Makna hubungan keduanya sebagai “Dua Negara dalam ‘Satu’ Ikatan Perbatasan” mengarah pada penjelasan bahwa perselisihan lahan yang terjadi antarmasyarakat perbatasan antarnegara sejauh ini bisa diatasi dengan kesepakatan adat yang berlaku. Masalah penentuan wilayah perbatasan di segmen tertentu memang belum sepenuhnya selesai, tetapi masyarakat adat di antara dua negara memiliki kesepakatan sendiri dalam menyikapi penentuan batas wilayah.

Bagaimana gambaran segmen tertentu yang disepakati oleh mereka menjadi penting untuk disajikan dalam subbagian ini. *Pertama*, peta perbatasan (Wini, Mota'ain, Motamassin) memperlihatkan kondisi wilayah perbatasan Indonesia, termasuk dinamika yang terjadi di wilayah perbatasan sehingga memudahkan kita untuk mengikuti alur penjelasan. *Kedua*, dengan menyajikan peta perbatasan bisa membantu imajinasi atas posisi lapangan yang ada. *Ketiga*, gambaran simpul konektivitas sesungguhnya terdapat pada area pintu perbatasan.

Mengulas masalah perbatasan antara Indonesia dan Timor Leste ini tidak terlepas dari sejarah terbentuknya perbatasan itu sendiri. Dalam tulisan Hadiwinata, disebutkan bahwa masalah perbatasan di antara kedua negara ini sesungguhnya bermula dari pembagian wilayah Timor ini menjadi dua bagian, sesuai dengan masa kekuasaan koloni yang mendudukinya (Hadiwinata 2001, 68). Timor bagian barat dikuasai oleh Belanda, sedangkan Timor sebelah timur dikuasai oleh Portugis. Pembagian wilayah kekuasaan atas Pulau Timor dilakukan berdasarkan pada “Contract of Paravicini” (1755) (Hadiwinata 2001, 68). Persaingan dua negara kolonial atas Pulau Timor ini berakar pada penguasaan sumber alam kayu cendana yang sangat dikenal di Timor. Faktanya, mereka tidak menentukan batas-batas wilayah perbatasan secara detail, kecuali penentuan batas alam saja yang menjadi pemisahannya. Hal demikian lumrah terjadi pada negara-negara yang pernah dijajah negara asing, yang tidak pernah melakukan penetapan tapal batas secara detail, apalagi dilengkapi dengan titik-titik koordinat seperti sekarang. Maka, hal demikian sering meninggalkan permasalahan tapal batas antarnegara yang dahulunya dikuasai oleh dua negara penjajah yang berbeda.

Tulisan ini tidak akan mengkaji tentang masalah tapal batas antara Indonesia dan Timor Leste saat ini, melainkan mengkaji bagaimana dinamika masyarakat perbatasan di antara dua negara ini dalam kehidupan mereka, terutama dalam menjalani kehidupan disimpul konektivitas yaitu di sekitar pintu-pintu perbatasan yang sudah dibangun bagus di era pemerintahan Joko Widodo.

### **1. Simpul Konektivitas Perbatasan Wini (NTT)-Oekusi (RDTL)**

Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Wini terletak di Kecamatan Insana Utara, Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU), berbatasan dengan wilayah Timor Leste di Distrik Oekusi. PLBN Wini menjadi salah satu pintu perbatasan dari PLBN lainnya (PLBN Motamasin, PLBN Mota'ain) bersama dengan Bendungan Raknamo (Kabupaten Kupang) di NTT yang telah diresmikan oleh Presiden Jokowi pada 9 Januari 2018.

Sebagian besar perbatasan NTT dengan Timor Leste berbatasan dengan sungai (Aplal, Malibaka, Baukama, Motamasin), termasuk perbatasan Wini. Untuk wilayah NTT Indonesia yang berbatasan langsung dengan Distrik Oekusi (Gambar 16) ini meliputi dua kabupaten, yaitu Kabupaten Timor Tengah Utara/TTU (Kecamatan Insana Utara, Miomaffo Timur, Miomaffo Barat), dan Kabupaten Kupang (Kecamatan Amfoang Utara). Panjang wilayah perbatasannya mencapai 115 km, yang terbagi sepanjang 104,5 km dengan Kabupaten TTU dan 10,5 km dengan Kabupaten Kupang. Masyarakat di perbatasan antarnegara mengandalkan sungai-sungai yang memisahkan mereka.

PLBN Wini menjadi kebanggaan masyarakat NTT khususnya, dan warga Indonesia pada umumnya. Secara fisik, bangunan adat bernama “lopo” menghiasi halaman masuk pintu PLBN, dan ini mencerminkan rumah adat dari masyarakat TTU. Dengan luas lahan PLBN 4,42 hektare dan luas bangunan 5.025 m<sup>2</sup> mengesankan besarnya kemandirian masyarakat perbatasan yang salah satunya diwujudkan dalam penyediaan material bangunan yang sebagian menggunakan bata merah, yang banyak terdapat di Kecamatan Insana Utara. Bangunan yang kental dengan ornamen lokal ini sekaligus menjadi lokasi tujuan wisata bagi turis domestik ataupun asing terlebih dari Timor Leste.

Pelintas batas pada PLBN ini rata-rata 20–50 orang per hari, tetapi jumlah pelintas bisa melonjak ketika menjelang hari Natal. Diharapkan pada 2024 PLBN ini mampu menampung 460 pelintas per hari (Lensa Production 2017).<sup>12</sup> Harapan ini bisa terwujud, mengingat PLBN Wini sering menjadi tujuan wisata asing dari Timor Leste lantaran tampilan bangunan yang menarik dan megah daripada PLBN milik negara tetangga.

Tipe dari PLBN Wini ini jelas dikategorikan sebagai “Jalur A”, yaitu jalur lintas batas negara yang sudah modern dan dilengkapi dengan semua unsur pengawasan CIQS (*custom, imigration, quarantines, dan securities*) (Deputi Bidang Pengelolaan Batas Wilayah Negara BNPP 2018).

<sup>12</sup> Pengamatan juga dilakukan melalui kunjungan langsung oleh penulis pada Mei 2018.



Keterangan: (A) pintu gerbang menghadap wilayah Distrik Oekusi, RDTL, gerbang depan PLBN Wini, diambil pada Mei 2018, (B) Pos Lintas Batas Negara Wini-Distrik Oekusi, RDTL, (C) Peta sebelah kanan diambil dari Google Earth menunjukkan posisi PLBN Wini, 2018.

Sumber: Awani Irewati (2018); Google Maps (2018)

**Gambar 16.** Pintu Gerbang PLBN Wini yang Berbatasan dengan Distrik Oekusi

Dengan adanya PLBN sebagai simpul konektivitas bagi mobilitas orang, barang, dan jasa di antara kedua masyarakat antarnegara akan makin meningkatkan intensitas kerja sama mereka sehingga bisa memberikan nilai positif bagi pembangunan masyarakat perbatasan di masa mendatang.

Lalu, dengan adanya wajah baru PLBN di sisi Timor Tengah Utara (TTU) sebagai simpul konektivitas antara Indonesia dan Timor Leste dalam konteks kerja sama TIA GT ini, peluang apa saja yang bisa diambil atau dimanfaatkan? Dalam konteks perbatasan di TTU-Distrik Oekusi, penting dikemukakan kondisi geografis yang ada. Bahwa masyarakat di Perbatasan Oekusi di RDTL ini berdiam di wilayah *enclave*, yang terpisah dari Pulau Timor sebelah timur. Dengan begitu, jalur mobilitas darat mereka yang akan keluar dari Distrik Oekusi untuk sampai ke Pulau Timor Timur, wilayah bagian induk dari RDTL, harus melalui wilayah Timor Tengah Utara, NTT, Indonesia terlebih dahulu untuk kemudian lanjut ke Kabupaten Belu melalui PLBN Mota'ain untuk masuk ke PLBN Batugade, RDTL.

Dalam konteks lintasan ini, ada tiga keuntungan bagi pelintas batas yang bisa digambarkan dalam subbagian ini, yaitu, *pertama*, warga Distrik Oekusi, Timor Leste, yang berurusan ke Dili, Timor

Leste, melalui wilayah Indonesia. Lintasan demikian tentu menjadi peluang ekonomi bagi wilayah NTT, sekurangnya bagi usaha bisnis *travel* perjalanan, warung makan yang didirikan di beberapa titik lokasi peristirahatan kendaraan antarkabupaten dan antarnegara ataupun usaha-usaha jasa pengantaran barang dan sebagainya.

*Kedua*, simpul konektivitas dengan kemudahan melintas serta pembangunan infrastruktur lainnya jelas memberi peluang (keuntungan) bisnis bagi pengusaha bermodal kuat, baik yang ada di kota Kupang maupun di luar NTT. Konektivitas yang ada memang memberi kemudahan mobilitas dalam dunia bisnis. Sebagai contoh, banyak pengusaha, baik dari Kupang maupun di luar NTT, terutama dari Jawa Timur, yang merambah peluang bisnisnya ke wilayah Kupang, bahkan hingga ke Dili.<sup>13</sup>

*Ketiga*, kemudahan yang dimunculkan dari adanya simpul konektivitas ini mempermudah warga Wini di Kecamatan Insana Utara untuk berkunjung ke Distrik Oekusi dengan ragam kepentingan, seperti agama, ritual panen raya, dan urusan upacara adat. Dalam konteks kepentingan tradisional ini sebenarnya tidak bergantung pada ada-tidaknya pembangunan simpul konektivitas antarnegara. Jauh sebelum batas demarkasi ditentukan berdasarkan pada ukuran batas modern, ikatan kerabat antarnegara ini sudah terjalin kuat. Namun, karena jalur lintas yang dipakai adalah “jalur A” PLBN, tentu segala aktivitas lintas harus melalui prosedur formal. Sebagai contoh warga Desa Mopu sebagai bagian dari Distrik Oekusi sejatinya tak bisa dipisahkan dengan tapal batas resmi.<sup>14</sup> Maka, tak mengherankan jika warga di Desa Mopu ini juga memiliki tempat tinggal di Wini, dan sebaliknya.

Kembali pada pokok pertanyaan tentang apakah bentuk simpul konektivitas dalam konteks TIA GT ini bisa memberi pencerahan bagi

<sup>13</sup> Penulis bersama tim Perbatasan P2P LIPI berkesempatan datang pada acara *gathering* malam hari atas undangan Bapak Dubes RI untuk Timor Leste, Sahat Sitorus, di Dili bersama dengan IWAPI dan lainnya, yang melakukan *exhibition* di Kota Dili selama tiga hari pada 26 April 2018.

<sup>14</sup> Sebagaimana dijelaskan pula dalam wawancara Tim Perbatasan P2P LIPI dengan beberapa narasumber di kampus FISIP-UNDANA, Kupang, pada 19 April 2018.

masyarakat perbatasan adalah pertanyaan mendasar untuk mencari sisi lain dari implikasi kerja sama subkawasan ini. Sebelumnya, perlu dikemukakan kembali bahwa pilar *people to people connectivity* dalam kerja sama TIA GT terbagi dalam beberapa faktor, yaitu 1) *fill skill shortage*, 2) *exchange learning*, 3) *expedite innovation*, dan 4) *new opportunity from service industry*. Faktor-faktor ini lebih diarahkan untuk kelompok masyarakat/pelaku ekonomi/bisnis yang memiliki modal, tingkat pendidikan yang relatif bisa dikondisikan dengan mudah karena kekuatan finansial yang dimiliki bisa menjangkau kebutuhan itu. Bagaimana dengan warga masyarakat di perbatasan yang kondisi hidupnya masih relatif di bawah masyarakat kelompok dimaksud?

Terkait dengan pertanyaan ini, dan untuk menjelaskan kondisi masyarakat di perbatasan, acuan ukuran yang sering digunakan oleh negara-negara dalam melihat kondisi masyarakatnya adalah ukuran Indeks Pembangunan Manusia (IPM) atau Human Development Index (HDI) yang sering dipakai oleh UNDP. IPM ini mengacu pada tiga kriteria mendasar yang dipakai, yaitu pendidikan, kesehatan, dan ekonomi sosial. Badan Pusat Statistik Indonesia telah meluncurkan hasil penghitungan IPM Indonesia untuk 2017. Secara umum, IPM nasional mencapai angka 70,81, meningkat dibandingkan pada 2016, yang mencapai 70,18 (Badan Pusat Statistik 2018a). Untuk NTT mencapai angka 63,73, termasuk kategori rendah di Indonesia meski di atas Papua Barat (62,99) dan Papua (59,09) (Tabel 11).

IPM di NTT menunjukkan peningkatan meski kecil. Pada Tabel 11, data IPM NTT meningkat dari 59,21 pada 2010, 60,24 pada 2011, 62,26 pada 2014, 62,27 pada 2015, dan akhirnya 63,73 pada 2017. Kalau dihitung kenaikan per tahun lalu, selisih kenaikan itu dijumlahkan, lalu dibagi jumlah tahun (delapan tahun) akan diperoleh angka rata-rata kenaikan sebesar 0,565 per tahun. NTT memang mengalami peningkatan dalam IPM, tetapi peningkatannya lambat. Hal yang sama bisa dilihat pada Papua Barat ataupun Papua. Tidak berlebihan apabila ada pandangan bahwa NTT akan membutuhkan waktu lebih dari 10 tahun untuk mencapai tingkat rata-rata IPM Nasional pada saat ini.

**Tabel 11.** Indeks Pembangunan Manusia Menurut Provinsi 2010–2017

| Provinsi            | Indeks Pembangunan Manusia [Metode Baru] |              |             |              |             |              |              |              |
|---------------------|--|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
|                     | 2010                                     | 2011         | 2012        | 2013         | 2014        | 2015         | 2016         | 2017         |
| Nusa Tenggara Barat | 61,16                                    | 62,14        | 62,98       | 63,76        | 64,31       | 65,19        | 65,81        | 66,58        |
| Nusa Tenggara Timur | 59,21                                    | 60,24        | 60,81       | 61,68        | 62,26       | 62,67        | 63,13        | 63,73        |
| Maluku              | 64,27                                    | 64,75        | 65,43       | 66,09        | 66,74       | 67,05        | 67,6         | 68,19        |
| Maluku Utara        | 62,79                                    | 63,19        | 63,93       | 64,78        | 65,18       | 65,91        | 66,63        | 67,2         |
| Papua Barat         | 59,6                                     | 59,9         | 60,3        | 60,91        | 61,28       | 61,73        | 62,21        | 62,99        |
| Papua               | 54,45                                    | 55,01        | 55,55       | 56,25        | 56,75       | 57,25        | 58,05        | 59,09        |
| <b>Indonesia</b>    | <b>66,53</b>                             | <b>67,09</b> | <b>67,7</b> | <b>68,31</b> | <b>68,9</b> | <b>69,55</b> | <b>70,18</b> | <b>70,18</b> |

Sumber: Badan Pusat Statistik (2018a)

**Tabel 12.** Persentase Penduduk Miskin di NTT Menurut Provinsi 2007–2018 (Perkotaan + Pedesaan)

| Provinsi            | 2015         |              | 2016         |             | 2017         |              | 2018        |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
|                     | Semester     | Semester     | Semester     | Semester    | Semester     | Semester     | Semester    |
|                     | 1            | 2            | 1            | 2           | 1            | 2            | 1           |
| Nusa Tenggara Barat | 17,1         | 16,54        | 16,48        | 16,02       | 16,07        | 15,05        | 14,75       |
| Nusa Tenggara Timur | 22,61        | 22,58        | 22,19        | 22,01       | 21,85        | 21,38        | 21,35       |
| Maluku              | 19,51        | 19,36        | 19,18        | 19,26       | 18,45        | 18,29        | 18,12       |
| Maluku Utara        | 6,84         | 6,22         | 6,33         | 6,41        | 6,35         | 6,44         | 6,64        |
| Papua Barat         | 25,82        | 25,73        | 25,43        | 24,88       | 25,1         | 23,12        | 23,01       |
| Papua               | 28,17        | 28,4         | 28,54        | 28,4        | 27,62        | 27,76        | 27,74       |
| <b>Indonesia</b>    | <b>11,22</b> | <b>11,13</b> | <b>10,86</b> | <b>10,7</b> | <b>10,64</b> | <b>10,12</b> | <b>9,82</b> |

Sumber: Badan Pusat Statistik (2018b)

Kenyataan daerah-daerah Indonesia di sebelah timur rekat dengan kemiskinan, data BPS menunjukkan tingkat kemiskinan di NTT di semester II (September) 2017 sebesar 21,38 persen, dan menurun tipis di semester I pada 2018 (lihat Tabel 12).

Kalau melihat data pada tingkat kabupaten/kota untuk kategori yang sama, terlihat sebagian kabupaten NTT, yaitu Ende, Lembata, Manggarai Timur, Rote Ndao, Sumba Barat, TTS, SBD, Sumba Timur, Sabu Raijua, dan Sumba Tengah, terbilang dalam kelompok 50 kabupaten termiskin di Indonesia (Tabel 13).

**Tabel 13.** Persentase Penduduk Miskin Menurut Kabupaten/Kota di NTT 2015–2017<sup>1</sup>

| Wilayah                    | Persentase Penduduk Miskin Menurut Kabupaten/Kota |              |              |
|----------------------------|---|--------------|--------------|
|                            | 2015  | 2016         | 2017         |
| Sumba Barat                | 30,56   | 29,34        | 29,28        |
| Sumba Timur                | 31,74   | 31,43        | 31,03        |
| Kupang                     | 23,37   | 23,43        | 22,91        |
| Timor Tengah Selatan       | 31,12   | 29,89        | 29,44        |
| Timor Tengah Utara         | 25,2  | 24,07        | 23,52        |
| Belu                       | 16,81   | 15,82        | 15,95        |
| Alor                       | 11,22   | 22,35        | 21,67        |
| Lembata                    | 27,13   | 26,26        | 26,48        |
| Flores Timur               | 9,66  | 10,31        | 10,75        |
| Sikka                      | 14,28   | 14,33        | 14,2         |
| Ende                       | 23,49   | 23,89        | 23,95        |
| Ngada                      | 12,81   | 12,69        | 12,77        |
| Manggarai                  | 23,18   | 22,5         | 21,91        |
| Rote Ndao                  | 30,49   | 29,6         | 28,81        |
| Manggarai Barat            | 20,12   | 19,35        | 18,86        |
| Sumba Tengah               | 36,22   | 36,55        | 36,01        |
| Sumba Barat Daya           | 30,01   | 30,63        | 30,13        |
| Nagekeo                    | 14,38   | 13,61        | 13,48        |
| Manggarai Timur            | 28,64   | 27,71        | 26,8         |
| Sabu Raijua                | 33,17   | 32,44        | 31,07        |
| Malaka                     | 17,28   | 16,66        | 16,52        |
| Kota Kupang                | 10,21   | 9,97         | 9,81         |
| <b>Nusa Tenggara Timur</b> | <b>22,61</b>                                      | <b>22,19</b> | <b>21,85</b> |

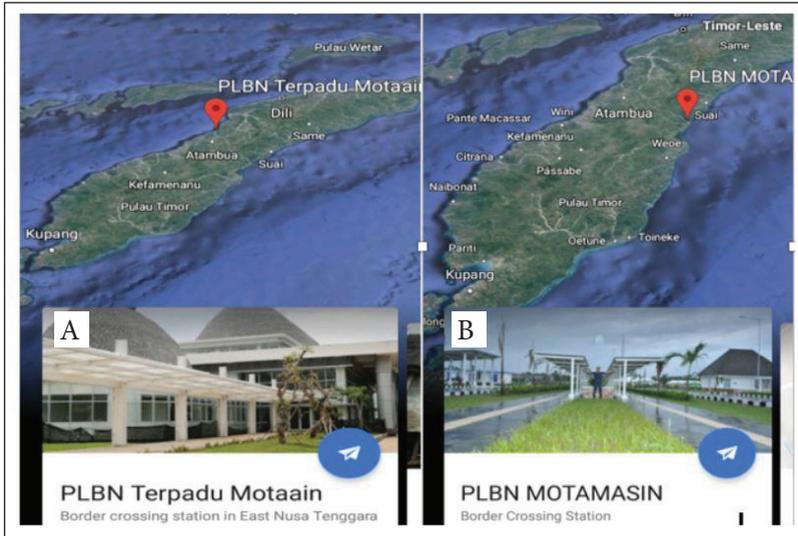
Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi NTT (2018)

<sup>1</sup> Persentase kemiskinan yang ada di NTT tak lepas dari kondisi rendahnya PDRB per kapita yang berakibat pada rendahnya daya beli masyarakat. Dalam dimensi ekonomi, rata-rata pengeluaran per kapita penduduk NTT pada 2017 tercatat hanya Rp681.484 per bulan, sedangkan rata-rata nasional sudah mencapai Rp1.036.497 per bulan.

Hal yang paling mudah untuk melihat kondisi di desa, terutama di desa perbatasan, adalah fakta di lapangan yang memang kehidupan ekonomi masyarakatnya masih jauh dari kondisi di kota-kota, apalagi Kota Kupang. Dan ini menjadi tantangan bagi NTT untuk terus mengejar pengurangan ketimpangan antara desa dan kota. Kembali pada pertanyaan yang diajukan sebelumnya, yaitu apakah masyarakat perbatasan yang kebanyakan adalah pedesaan bisa menikmati dari pembangunan simpul konektivitas TIA-GT, penulis berpendapat bahwa mereka, setidaknya untuk saat ini, belum menikmati hasil dari kerja sama itu, kecuali hanya menikmati wisata kunjungan ke PLBN yang megah. Dalam pilar *people to people connectivity* dalam kerja sama TIA-GT, tercantum empat faktor (*fill skill shortage, exchange learning, expedite innovation, new opportunity from service industry*). Dalam konteks perbatasan Wini-Distrik Oekusi, hanya faktor pertama dan yang kedua yang mungkin lebih awal bisa diakomodasi setidaknya melalui inisiatif awal dari pihak Indonesia. Di perbatasan Wini, masyarakat perbatasan di Kecamatan Insana Utara dan di Kecamatan Naibeno di Timor Tengah Utara (TTU) memiliki kesamaan satu suku dan satu keluarga dengan masyarakat perbatasan yang ada di Ceve Cuku Sakato di Distrik Oekusi, Timor Leste (Timor Express 2016). Hal ini terkait dengan pembagian satu mata air Maubelon yang berlokasi persis di garis batas di antara kedua negara tersebut. Melalui kearifan lokal, potensi konflik antarsuku antarnegara ini bisa dimediasi. Dengan pemasangan teknologi pipa pengaliran air bersih dari sumber air itu, masyarakat antarperbatasan berpeluang memenuhi *fill skill shortage* sekaligus *exchange learning* dari kerja sama yang dibangun di perbatasan. Dan kondisi ini masih berproses terus dan harus berkelanjutan di samping adanya pendampingan ke mereka.

## **2. Simpul Konektivitas di Perbatasan Motamasin (Malaka)-Suai (Timor Leste) dan Mota'ain (Atambua)-Batugade (Timor Leste) untuk Mobilitas Masyarakat**

Dua jalur PLBN Mota'ain dan Motamasin terbilang "Jalur A", yang menjadi lintas batas resmi terpadu, lengkap dengan CIQS (*custom,*



Ket.: (A) menunjukkan lokasi PLBN Mota'ain, (B) menunjukkan lokasi PLBN Motamasin di NTT.

Sumber: Google Maps (2020)

**Gambar 5.3** Peta PLBN Mota'ain dan PLBN Motamasin di NTT

*immigration, quarantine, security*). Dua PLBN, yaitu Mota'ain terletak di Atambua, Kabupaten Belu, berbatasan Batugade di Distrik Bobonaro, Timor Leste, sedangkan Motamasin terletak di Kabupaten Malaka berbatasan dengan Distrik Suai, Timor Leste. Melihat pada Gambar 17, ada jalan paralel perbatasan yang menghubungkan PLBN Mota'ain dengan PLBN Motamasin. Jalan paralel ini memudahkan warga dari Kabupaten Belu ke Kabupaten Malaka, dari Mota'ain menuju Motamasin yang memiliki panjang 177,9 km melintas kota-kota Motaain, Salore-Haliwen, Sadi, Asumanu, Haekesak, Laktutus, hingga ke Motamasin.<sup>15</sup>

Dimulai pagi hari dari Kota Kupang menyusuri sebagian “sabuk merah” walau tidak seluruhnya untuk kemudian menuju PLBN

<sup>15</sup> Berdasarkan pada perjalanan penulis dan tim Perbatasan P2P LIPI dari Motamasin menuju Atambua pada 22 April 2018, yang esok harinya menuju PLBN Mota'ain. Perjalanan ini mencapai lebih-kurang tiga jam perjalanan.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Motamasin memakan waktu hampir 10 jam, termasuk beberapa kali istirahat di lokasi yang indah, seperti Pantai Colbano. Jalan strategis ini melewati jalur selatan dimulai dari Kota Kupang melewati Batu Putih, Colbano, Wanibesak, Besikama, Betun, dan Motamasin. Meski kondisi jalanan saat itu masih ada beberapa yang hancur, secara umum kondisi jalan dalam keadaan cukup bagus. Ditunjang dengan kondisi pantai yang sangat indah, jalur selatan ini berpotensi menjadi tujuan wisata yang menjanjikan. Namun, di sepanjang jalan ini masih terbatas ketersediaan tempat-tempat peristirahatan (tempat makan, kios-kios penjual suvenir khas NTT, dan sebagainya). Dengan pantai yang bergradasi tiga warna sebetulnya ini bisa menjadi lebih dari sekadar tempat wisata biasa. Dengan batu-batu pantai yang warna-warni, yang konon tidak pernah berkurang meski sering kali diambil, menambah daya tarik tersendiri bagi wisatawan yang berkunjung.

Jalan yang dibangun negara serta sudah terbangunnya simpul konektivitas yang diwakili dengan keberadaan PLBN yang bagus menjadi pendorong untuk berjalannya roda-roda ekonomi dan turunannya dalam artian bisa memberi kesempatan berkembang bagi ekonomi masyarakat yang dilewati oleh jalan negara ini. Namun, keinginan seperti itu belum banyak dikondisikan, dan ini menjadi peluang yang harus segera dimanfaatkan oleh pemda setempat. Terkait dengan hal ini, ada kajian menarik dari Lay dan Wahyono (2018) yang mengutip R. Prud'homme dengan menuliskan,

“Infrastruktur telah lama memainkan peran penting dalam mengintegrasikan aktivitas perdagangan lintas negara. Perwujudan konektivitas dan aksesibilitas yang baik merupakan faktor penting dalam pengembangan kawasan perbatasan. Salah satu dampak dari pembangunan infrastruktur di kawasan perbatasan adalah dapat menunjang segala bentuk aktivitas, termasuk aktivitas lintas batas dan perdagangan.” Peluang sudah diberikan, kini tinggal upaya pemberdayaan masyarakat lokal yang harus diperjuangkan di bawah bimbingan dan pendampingan dari pemda, swasta, ataupun masyarakat itu sendiri.

Bangunan fisik PLBN ini begitu megah dan menjadi cermin bagi kondisi masyarakat di dalamnya. Sama halnya dengan PLBN Wini, PLBN Mota'ain juga menjadi tempat tujuan wisata, walau hanya sekadar berswafoto. Warga dari Timor Leste makin banyak juga yang melintas ke PLBN Indonesia meski hanya untuk tujuan wisata di PLBN. Dengan adanya simpul konektivitas yang diwujudkan bangunan baru PLBN ini, semua prosedur terpadu bagi lintas orang ataupun barang menjadi lebih cepat, dan ini berimplikasi pada kebutuhan waktu yang lebih singkat. Lintas orang ataupun barang yang mengikuti prosedur baku bisa berimbas pada pengurangan biaya untuk urusan perdagangan pada khususnya, dan urusan lain pada umumnya.

Terkait dengan konektivitas antarmasyarakat di Mota'ain, Kabupaten Belu, kawasan ini menjadi lintas barang dan orang yang ramai dari dan ke Timor Leste. Bahkan, lebih ramai dari PLBN Motamasin di Kabupaten Malaka.<sup>16</sup> Berbagai kepentingan dalam keseharian membuat lintas PLBN di Mota'ain tidak pernah sepi. Segala fasilitas sebuah PLBN sudah disediakan dan semua orang ataupun barang yang melintas menjadi tertib mengikuti prosedur standar (CIQS) yang ada. Yang unik dari PLBN Mota'ain adalah terdapat “domain bersama” di antara dua negara yang dipisahkan jembatan perbatasan, yang mana domain ini masih diizinkan bagi masyarakat dari Timor Leste untuk bekerja sebagai penyedia jasa angkut dari pos imigrasi Timor Leste hingga batas akhir sebelum masuk pos imigrasi Indonesia. Ada aturan tak tertulis antara porter Timor Leste dan porter Indonesia, yang masing-masing akan berestafet atas barang yang diangkut hingga batas jembatan (bisa lihat di Gambar 18).

Upah yang diperoleh dari jasa angkut barang orang cukup menguntungkan, apalagi upah yang diterima dalam bentuk dolar AS, tetapi bisa juga upah ini diberikan dalam bentuk rupiah. Bagi masyarakat Timor Leste yang tinggal di Batugade, jasa mengangkut barang yang berjarak 500 m (dari pos Timor Leste menuju jembatan perbatasan) bisa mendapatkan upah US\$2–3, dan rata-rata per hari

<sup>16</sup> Hal ini bisa dimungkinkan karena Kabupaten Malaka merupakan pemekaran dari Kabupaten Belu pada menjelang akhir 2012.



Keterangan: (A) Arah masuk ke Imigrasi Indonesia, gambar sebelah kanan adalah jembatan perbatasan yang berwarna “merah-putih” adalah jembatan perbatasan Indonesia, (B) jembatan perbatasan Timor Leste.

Sumber: Dokumentasi Tim Perbatasan P2P LIPI (2018)

**Gambar 5.4** Aktivitas Lintas Batas di PLBN Mota’ain

mereka bisa mengangkut 10–15 pelintas. Sebaliknya, bagi masyarakat di Mota’ain, tak kalah ramai pula mereka menawarkan jasa mengangkut barang dari para penumpang yang turun dari kendaraan roda empat untuk berjalan menuju pos imigrasi.<sup>17</sup> Upah yang diberikan juga bervariasi, yaitu Rp15.000–30.000, dan sebagaimana pengalaman kami bahwa pengangkut barang adakalanya tidak melakukan estafet hingga jembatan perbatasan yang seharusnya mereka berhenti, tetapi pengangkut barang ini berjalan terus hingga pos imigrasi di Timor Leste. Hal ini menjadi biasa dan bisa dipahami oleh jasa pengangkut barang di kedua belah pihak. Berdasarkan pada pengamatan kami, hal ini terjadi karena saat itu tepat pukul 12.00 adalah waktu istirahat bagi petugas Imigrasi, menyebabkan tiada jasa pengangkut barang yang ada di jembatan perbatasan.

Tidak hanya itu, turunan ekonomi lain di bidang jasa juga dihidupkan dari adanya pengangkut orang dan barang dengan sepeda motor dari pos imigrasi Mota’ain ke Atambua (ibu kota Kabupaten

<sup>17</sup> Berdasarkan pada apa yang dialami oleh penulis ketika hendak masuk ke wilayah Timor Leste di PLBN Mota’ain, 25 April 2018. Beberapa hari sebelumnya, penulis juga melakukan observasi di PLBN Mota’ain dan menggali informasi dari koordinator keamanan di PLBN serta dari pengangkut barang di pos imigrasi Timor Leste.

Belu). Sehubungan pelintas perbatasan dari kedua belah pihak tidak boleh membawa sepeda motor maka di setiap perbatasan, baik di Batugade maupun di Mota'ain, banyak sekali muncul rumah-rumah yang menawarkan jasa penitipan sepeda motor, dengan biaya lebih kurang US\$5 untuk lama penitipan 2–3 hari. Turunan ekonomi lainnya bisa makin meningkat bagi usaha masyarakat perbatasan, seperti makin ramainya pembukaan kios makanan minuman, penjual pulsa ataupun *sim card*, serta toko penjual kebutuhan harian dan sebagainya.

Untuk lintas orang terdiri atas berbagai macam kepentingan, tetapi secara umum bisa dikategorikan dalam tiga urusan, yaitu bisnis, keluarga, dan konsumsi pribadi. Untuk urusan bisnis, sebagaimana pengakuan masyarakat yang ada di PLBN bahwa mereka melintas untuk urusan pengambilan barang dagangan (baju, elektronik), yang kini marak, seperti bisnis berbasis daring (*online shop*), yang kebanyakan didatangkan dari Jakarta atau Surabaya dikirim ke Kota Kupang, dan dari Kota Kupang dikirim melalui *travel* ke Atambua. Mereka yang dari Dili ada yang mengambil paket langsung ke Kupang, atau di Kota Atambua (Kabupaten Belu). Selain itu, urusan bisnis antarnegara, yaitu antara kota Kupang dan Kota Dili, makin deras, karena Kupang telah menjadi sebuah kota dengan pembangunan yang lebih pesat daripada sebelumnya.<sup>18</sup>

Sementara itu, untuk urusan keluarga, banyak juga yang melintas perbatasan untuk beranjangsana dengan kerabat/keluarga yang terpisah tempat tinggal. Ini terkait dengan urusan pernikahan, urusan adat istiadat, kematian, dan sebagainya. Untuk urusan pribadi bisa berlatar kepentingan sekolah, belanja untuk kebutuhan komoditas sehari-hari untuk jangka waktu sebulan, mencari nafkah, dan sebagainya. Komoditas kita yang masuk ke Timor Leste berupa sembilan bahan pokok, dari mi instan hingga air kemasan/galon. Untuk

<sup>18</sup> Keadaan ini bisa dilihat secara kasatmata pada ketersediaan bangunan mal-mal serta beberapa hotel berbintang yang marak di sepanjang pantai di dalam Kota Kupang, seperti Hotel Sortis, Hotel Aston dan Swiss-Belinn Kristal Kupang, berdasarkan pada pantauan penulis, April 2018. Wawancara kecil juga dilakukan dengan pelaku bisnis wanita yang datang dari Jawa Timur, khususnya Surabaya, yang menjadi salah satu peserta dalam acara *exhibition* di Timor Leste, April 2018.

kebutuhan air minum kemasan ini memang sangat dibutuhkan oleh masyarakat sekitar perbatasan, khususnya di Batugade, Timor Leste (Damarjati 2017). Karena kondisi ekonomi di sisi Indonesia masih lebih baik daripada Timor Leste, tak pelak banyak warga Timor Leste yang datang ke kita dengan macam urusan.

Rata-rata jumlah arus orang yang melintasi PLBN Mota'ain berkisar 400 orang per hari. Jumlah yang datang dari Timor Leste dan yang berangkat dari Indonesia relatif seimbang. Namun, jumlah pelintas berkurang pada Minggu dan Senin, mengingat Minggu menjadi hari ibadah bagi mayoritas masyarakat yang beragama Nasrani, sedangkan Senin dimanfaatkan sebagai hari untuk beraktivitas di wilayah kediaman mereka (Damarjati 2017). Diakui pula oleh supervisor di PLBN Mota'ain bahwa peluang ekspor dari Belu ke Timor Leste belum terlalu banyak karena kondisi iklim dan topografi juga tak jauh beda antara Belu dan Batugade (Damarjati 2017). Paling banyak ekspor dari Kota Kupang dan/atau juga warga Timor Leste pada akhir pekan banyak yang berbelanja ke sini, sebagaimana dituturkan oleh jurnalis *Timor Express* sebagai berikut:

“Jadi, sebenarnya kalau saya lihat dari data itu memang ekonomi kita itu Timor Leste sangat bergantung pada kita karena suplai bahan pokok ini dari sini semua karena yang pertama harga murah, nanti mungkin bapak-ibu bisa 1–2 hari ini kalau belum pulang bisa jalan-jalan ke mal atau lihat itu mobil-mobil yang pelat putih itu dari Timor Leste, mereka belanja langsung di sini. Jadi mereka biasa akhir pekan di Kupang. Makanya banyak, .... kenapa orang bangun mal” (MB 2018).

Apa yang telah dideskripsikan tentang dinamika di lintas batas di atas menjadi penting untuk melihat keterkaitannya dengan pilar *people to people connectivity* dalam kerja sama TIA-GT yang terbagi dalam beberapa faktor, yaitu 1) *fill skill shortage*, 2) *exchange learning*, 3) *expedite innovation*, dan 4) *new opportunity from service industry*. Ini menjadi tantangan tersendiri karena sebenarnya tidak bisa dipisah secara jelas mana yang menjadi ulasan dalam konteks perbatasan, dan mana yang menjadi ulasan konteks *people to people connectivity* dalam

kerangka kerja sama TIA-GT. Empat pilar ini menjadi program dalam TIA-GT sebagaimana bisa dilihat pada Gambar 15. Dan empat pilar ini sedang diimplementasikan, khususnya antara Kupang dan Dili. Universitas Cendana banyak menerima mahasiswa dari Timor Leste, demikian pula sebaliknya, beberapa dosen di Universitas Cendana mengajar di Universidade Timor Leste.<sup>19</sup> Selain itu, pertandingan sepak bola antara masyarakat NTT dan masyarakat Timor Leste sering diadakan sebagai perwujudan kedekatan di antara mereka.<sup>20</sup> Selain itu, banyak mahasiswa dari Timor Leste yang studi di Universitas Timor (Unimor), di Kefamenanu, Kabupaten Timor Tengah Utara (Adrianus 2017). Yang jelas, kaitan kedua ulasan ini adalah dinamika masyarakat di perbatasan dan dinamika masyarakat dalam kepentingan kerja sama Timor Leste-Indonesia, khususnya menjadi satu kesatuan dan saling mendukung.

*Faktor pertama*, untuk mengisi keterbatasan kemampuan (*fill skill shortage*) masyarakat di perbatasan (baik untuk sisi Indonesia maupun Timor Leste) secara umum terlihat sisi Timor Leste yang banyak bergantung pada sisi Indonesia (NTT). Didorong dengan adanya infrastruktur yang digalakkan pemerintah Indonesia, diharapkan bisa menstimulasi tumbuhnya aktivitas ekonomi skala mikro yang lebih profesional<sup>21</sup> (sebagaimana sudah disebutkan sebelumnya, seperti muncul jasa penitipan sepeda motor, toko kelontong, kios-kios makanan-minuman, dan jasa pengangkutan barang dan orang) di sisi Indonesia. Dari sini diharapkan bisa menjadi pusat pertumbuhan ekonomi bagi warga Batugade di Timor Leste untuk secara perlahan mampu menangkap peluang ekonomi dari sisi Indonesia. Di samping itu, Indonesia dipacu terus untuk meningkatkan pertumbuhan

<sup>19</sup> Sesuai dengan penjelasan dari narasumber Tim Perbatasan di Universitas Cendana (Undana), April 2018.

<sup>20</sup> Sebagaimana dikemukakan oleh wartawan senior di *Timor Express*, Kupang, kepada Tim Perbatasan yang menerima kami di kantor harian *Timor Express*, April 2018

<sup>21</sup> Dikatakan lebih profesional karena sebagai tuntutan ke depan agar usaha mikro lebih tampil dalam manajemen, kemasan, dan tata kelola yang teratur dan rapi. Jika melihat kondisi sekarang, usaha-usaha semacam ini masih diupaya secara sendiri-sendiri.

ekonomi di NTT, terutama peningkatan ekonomi mikronya melalui UKM, khususnya beberapa produk makanan dan minuman yang berpotensi mendunia, seperti kue rambut (khas NTT), kopi Bajawa, dan kopi Flores.<sup>22</sup>

*Faktor kedua*, kedua masyarakat perbatasan diharapkan bisa terdukung melalui proses saling belajar (*exchange learning*). Dan nyatanya memang banyak warga Timor Leste yang belajar di Indonesia ataupun mendatangkan bantuan tenaga dari Indonesia. Salah satunya melalui cara mendatangkan guru-guru ke Dili, mengirim banyak siswa untuk mengenyam pendidikan di Indonesia, khususnya ke Jawa Timur (sesuai dengan penjelasan dari bapak Dubes di KBRI Dili 2018). Ketika berbicara masalah ini, fokus sasaran adalah masyarakat berpunya di Timor Leste ataupun Indonesia. Namun, ketika berbicara masalah masyarakat perbatasan, khususnya warga pedesaan di kawasan perbatasan, merekalah yang seharusnya menjadi kelompok yang paling dapat menangkap peluang dari keterhubungan fisik dalam TIA-GT, misalnya peluang untuk menjadi pelaku UMKM. Dampak dari pembangunan infrastruktur di perbatasan sangat diharapkan bisa memberi kesempatan mereka untuk berusaha, tetapi juga harus disertai pendampingan dan dukungan pemda. Jika tidak, warga pedesaan hanya berpeluang sebagai pengisi sektor jasa informal, seperti tukang pengangkut barang dan orang di perbatasan, dan penjaja minuman kemasan yang diambil dari Mota'ain. Dengan kata lain, dikaitkan dengan proses *exchange learning* bagi dua kawasan perbatasan ini masih membutuhkan keterlibatan semua segmen masyarakat (*state dan nonstate actors*) dan butuh proses yang tak singkat.

*Faktor ketiga*, terkait dengan percepatan inovasi (*expedite innovation*) untuk kawasan perbatasan akan terpacu lebih cepat apabila sudah tersedia konektivitas udara antara Atambua (Kabupaten Belu) menuju Dili atau bahkan ke Darwin. Jalur yang tersedia adalah dari Kota Kupang ke Atambua. Beberapa narasumber yang kami temui

<sup>22</sup> Kemasan makanan dan minuman khas NTT seperti ini bisa dijual di gerai yang ada di samping Imigrasi Batugade, Timor Leste. Pengamatan kami di gerai itu, tersedia pula produk-produk dari Indonesia, seperti teh, mi instan, dan kopi. Kenapa tidak produk NTT dijual juga di gerai itu?

saat itu berharap setidaknya jalur dari Kota Kupang ke Dili dibuka untuk mengurangi jalur padat dari Denpasar (Bali) menuju Dili atau Denpasar menuju Darwin. Ternyata pada 14 Juni 2019 telah dibuka rute penerbangan perdana dari Kupang ke Dili dengan jasa penerbangan TransNusa. Lalu kehadiran Telkomsel di daerah perbatasan sudah sangat membantu warga dalam memasuki “jendela dunia”. Di Timor Leste, kehadiran Telkomcel (bukan Telkomsel) juga menjadi salah satu bukti program percepatan inovasi dalam konteks TIA-GT, di samping kehadiran Bank Mandiri, dan sejumlah BUMN kita di Timor Leste. Isi pidato Presiden Joko Widodo ketika menerima kunjungan Presiden Timor Leste, Fransisco Guterres, di Istana Bogor (28 Juni 2018), ada 9 BUMN Indonesia dan 400 perusahaan swasta milik WNI yang berada di Timor Leste, dengan jumlah investasi lebih dari US\$ 595 juta (Praselia 2018). Diharapkan apa yang sedang dibangun ini bisa memberi kesejahteraan pula bagi masyarakat pedesaan perbatasan di kedua negara, yang menjadi penghuni garda terdepan dalam simpul konektivitas PLBN.

*Faktor keempat*, bisa tercipta kesempatan baru dari adanya industri jasa (*new opportunity from service industry*). Industri jasa akan cepat berkembang pesat apabila sudah ada pusat-pusat wisata yang dikemas secara menarik. Potensi lokasi-lokasi wisata banyak di NTT, khususnya di Pulau Flores. Kenyataannya banyak paket wisata yang tertarik dengan keindahan di Pulau Flores. Di Pulau Timor sendiri sedang bergiat untuk mengemas paket-paket wisata yang ada. Sebagai contoh, “Flobamor Tour”, yang berlokasi di Kupang sudah berkiprah giat dalam pengembangan lokasi-lokasi wisata ataupun yang masih berpotensi untuk dikembangkan dalam paket wisata. Usaha semacam ini tentunya juga tidak bergerak tunggal, melainkan menggait juga penggiat ekonomi lainnya, seperti *travel* perjalanan serta hotel-hotel, restoran, dan daerah wisata itu sendiri. Mengembangkan usaha di sektor ini penting sebagai pintu untuk mengundang calon-calon wisatawan domestik ataupun mancanegara sehingga arus kunjungan yang hadir makin meningkat. Karena dengan satu pintu ini akan menggiring pula dibenahinya sektor-sektor turunan dari wisata agar

mengemas penggiat ekonomi lainnya untuk menjadi lebih menarik dan nyaman dikunjungi. Industri makanan dan minuman juga akan bergerak dan semua ini pada akhirnya akan meningkatkan pendapat asli daerah (PAD) bagi NTT. Untuk mendukung pelaku mikro juga bisa dibimbing dalam hal cara mengemas produk-produk unggulan dengan indah dan menarik sesuai dengan standar, seperti kue rambut, kopi Bajawa, dan kopi Flores sehingga memiliki nilai lebih untuk disatukan dalam paket wisata. Pemerintahan NTT sedang berkemas ke arah itu karena konektivitas ke Timor Leste sudah dibangun dan tampaknya Pulau Timor barat ini menjadi pusat bagi kegiatan dan kepentingan ekonomi Timor Leste.

### ***3. Pintu Lintas Batas Turiscain dan Dilomil sebagai Media People to People Connectivity antara Indonesia dan Timor Leste***

Jenis dua simpul konektivitas ini bersifat Pos Lintas Batas (PLB), yaitu PLB Turiscain dilengkapi dengan pos imigrasi sederhana dan Pamtas, sedangkan PLB Dilomil hanya dilengkapi dengan Pamtas saja. PLB Turiscain termasuk “jalur B”, yaitu jalur lintas negara resmi, tetapi bersifat tradisional hanya dilengkapi pos imigrasi dan pos bantu Pelayanan Bea dan Cukai serta bangunan yang sederhana. Sementara itu, PLB Dilomil termasuk “jalur C”, yaitu jalur lintas tradisional dengan kondisi sederhana, yang belum ada fasilitas CIQS, kecuali petugas pengamanan perbatasan (pamtas) (Gambar 19B).

Pos Lintas Batas Turiscain ada di Kabupaten Belu berbatasan dengan daerah Maliana, Distrik Bobonaro, Timor Leste, ini dipisahkan Sungai Malibaka. Daerah perbatasan kita ini lebih banyak didatangi oleh warga Timor Leste, khususnya mendatangi Pasar Turiscain yang hanya ada pada hari Jumat. Berbagai bahan pokok, sayur mayur hingga barang elektronik, ada di pasar ini. Warga Timor Leste dari Maliana yang berjalan kaki dengan memakai Pas Lintas Batas maupun paspor bisa masuk ke wilayah kita.

Sama halnya dengan pos lintas di Dilomil, terlihat lokasinya lebih jauh ke dalam dengan kondisi jalan yang melewati sungai kecil



Keterangan: (A) PLB Turiscain, (B) PLB Dilomil, (C) Sungai Malibaka pemisah kedua negara.  
 Sumber: Dokumentasi Tim Perbatasan P2P LIPI (2018)

**Gambar 19.** Pos Lintas Batas Turiscain dan Dilomil

yang cukup curam.<sup>23</sup> Di lintas ini juga banyak lintas orang ataupun kendaraan dengan tujuan masing-masing. Namun, secara umum, kunjungan antarwarga perbatasan ini lebih banyak untuk kunjungan upacara adat, pernikahan, kunjungan kerabat, sakit, bekerja di kebun seberang dan sebagainya. Jalur ini memang tidak seketat seperti jalur lintas Pos Lintas Batas Negara, seperti Motamasin, Motaain, dan Wini. Jalur ini adalah lintas batas antarnegara yang masyarakat antarperbatasannya masih memiliki hubungan kekerabatan, kesukuan yang sama, dan memanfaatkan jalur-jalur lintas batas yang bersifat tradisional. Meskipun demikian, jalur seperti ini mendapatkan penjagaan 24 jam oleh pasukan pengamanan perbatasan untuk menjaga wilayah tapal batas Indonesia dari segala tindak ilegal.

Apabila kita mengaitkan kedua bentuk pos lintas batas ini dengan makna simpul konektivitas dalam kerja sama TIA-GT sebenarnya tidaklah berkaitan secara langsung. Dalam subbagian ini, penyebutan konektivitas tradisional mungkin lebih sesuai, dan ini menjadi bagian penting karena memahami kehidupan masyarakat/warga secara nyata di perbatasan. Mereka adalah warga desa yang jauh dari fasilitas infrastruktur, tetapi mereka harus hidup saling berbagi. Sebagaimana pengakuan narasumber di Desa Asumanu, yang kebetulan dia sebagai petugas kesehatan di puskesmas perbatasan bahwa banyak juga warga dari Timor Leste yang pergi berobat ke puskesmas tempat dia bertugas.

<sup>23</sup> Kunjungan langsung penulis ke lokasi kedua Pos Lintas Batas, yaitu PLB Turiscain dan PLB Dilomil, April 2018.

Biasanya warga Timor Leste yang tak punya kartu berobat, mereka bisa membayar dengan Rp5.000 saja, sebaliknya warga sendiri jika memiliki kartu berobat, mereka tidak perlu membayar. Kehidupan warga di pedalaman dan berbatasan dengan Timor Leste mungkin masih lebih baik daripada kehidupan warga perbatasan di sisi Timor Leste. Dan di sinilah sesungguhnya makna saling keterhubungan antarmasyarakat di perbatasan menjadi sangat penting bagi mereka, yang mungkin tidak terjangkau dari makna konektivitas versi negara, apalagi dalam konteks TIA-GT. Akan tetapi, inilah gambaran yang sesungguhnya, keterhubungan antarmasyarakat perbatasan di simpul perbatasan “jalur C” tetap menjadi sesi keterhubungan yang tingkatannya di bawah keterhubungan “jalur A” ataupun “jalur B” apalagi dalam konteks kerja sama subkawasan TIA-GT.

Terlepas dari konektivitas di unit masyarakat terkecil di perbatasan di atas, hubungan antarmasyarakat Indonesia dengan Timor Leste juga terbangun meski dalam frekuensi yang bisa dihitung, seperti saling kunjungan dalam proses magang /belajar yang dilakukan antara media *Timor Express* dan media massa di Timor Leste. Sebagaimana diungkap oleh narasumber di *Timor Express* bahwa para jurnalis Timor Leste melakukan magang di kantor media *Timor Express* di Kupang. Sebaliknya, para jurnalis *Timor Express* juga kerap diminta datang ke Timor Leste untuk memberi semacam pelatihan ataupun berbagi ilmu terkait pemberitaan. Contoh lain, sudah terbina hubungan kerja sama beberapa universitas di Indonesia dengan beberapa universitas di Timor Leste serta Darwin, Australia. Pihak Indonesia melibatkan Universitas Gadjah Mada, Universitas Kristen Satya Wacana, Universitas Nusa Cendana, Universitas Udayana, Universitas Mataram. Sementara itu, dengan Timor Leste adalah Dili Institute of Technology, Universidade Oriental, Universidade Dili, Institute of Business Timor Lorosaê. Adapun dengan Australia hanya Charles Darwin University. Kerja sama ini tergabung dalam “Roundtable University” antara tiga negara ini, yang diadakan pada 4–6 Mei 2014. Pada dasarnya ditujukan untuk saling mendukung dan saling membangun kapasitas sumber daya manusia dengan segala daya pendukungnya. Namun, kerja

sama semacam ini seharusnya dilakukan berkelanjutan sehingga bisa diamati seberapa jauh perkembangan yang dihasilkan. Di samping itu, tim perbatasan kami sudah mengusulkan kepada salah satu lembaga pendidikan di Northern Territory-Darwin (ketika bertemu dan bincang dengan kami di KBRI Darwin pada Juni 2019) agar lebih banyak menawarkan program-programnya ke wilayah NTT sehingga ini bisa membuka dan menguatkan konektivitas antara NTT dan Darwin.

Namun, di masa pandemi Covid-19 ini, bisa dipahami bahwa semua aktivitas di semua lini, apalagi perbatasan, menjadi lambat, bahkan terhenti lantaran semuanya memang dibatasi. Harapan atas segera berakhirnya situasi pandemic bisa membuka kembali dinamika konektivitas antara masyarakat Timor Leste dan NTT, Indonesia.

### C. Penutup

Konteks konektivitas antarmasyarakat (*people to people connectivity*) yang terjadi antara Indonesia dan Timor Leste menyajikan adanya dua karakteristik tersendiri. *Pertama*, konektivitas yang terjadi pada simpul perbatasan antarnegara (jalur A) melibatkan banyak tingkatan masyarakat dengan segala kepentingan dalam melintas perbatasan, dan menciptakan pula peluang di sektor ekonomi skala kecil yang lebih banyak di sekitar perbatasan. Di lintas ini bisa dikatakan konektivitas antar masyarakat dalam konteks kerja sama TIA-GT sedikit bisa dirasakan oleh mereka. *Kedua*, konektivitas yang terjadi pada simpul perbatasan antarnegara (jalur B) justru menyertakan kepentingan masyarakat pedesaan yang agak jauh dari sentuhan konteks kerja sama TIA-GT. Yang terjadi, mobilitas mereka masih berkisar pada dorongan kepentingan mendasar, seperti urusan adat, upacara agama, pernikahan, dan berobat. Peluang yang diperoleh mereka dari adanya kerja sama subkawasan (TIA GT) pun belum menyentuh masyarakat pedesaan-perbatasan.

Sementara untuk keterhubungan di simpul perbatasan yang lebih besar, peluang itu terbuka lebih lebar meski masih dalam skala ekonomi kecil serta masih dibutuhkannya upaya-upaya pendampingan dari pihak pemerintah lokal ataupun dari sektor swasta. Ketika

berbicara masalah konektivitas antarmasyarakat dalam kerangka kerja sama subkawasan ini, justru seharusnya juga banyak mengangkat kehidupan masyarakat perbatasan itu sendiri. Dengan Timor Leste, pihak Indonesia menjadi daya penarik bagi datangnya masyarakat Timor Leste untuk memenuhi kepentingan ekonominya, serta menjadi daya pendorong karena memang berperan sebagai negara tetangga terdekat yang masyarakatnya memiliki ikatan kuat secara sosial dan budaya. *P to P* di wilayah perbatasan RI-TL dapat dikatakan telah berjalan relatif cair dengan adanya hubungan kekerabatan sosial dan sejarah masyarakat kedua negara ada atau tidak ada TIA-GT. Namun, di masa pandemi Covid-19 ini, semuanya berjalan lambat, bahkan terkesan statis, karena dampak penutupan perbatasan tak pelak juga mengerem laju aktivitas lintas batas. Demikian pula di dalam negeri sendiri, terjadi pembatasan aktivitas yang dampaknya juga sangat dirasakan semua segmen kegiatan. Harapan atas berlalunya pandemi Covid-19 dengan segera bisa membuka dan menghidupkan kembali arus lintas yang mengisi dinamika konektivitas antarnegara.



## BAB VI

# TANTANGAN KEAMANAN TERHADAP KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL DI KAWASAN TIMUR INDONESIA

Tri Nuke Pudjiastuti dan Sandy Nur Ikfal Raharjo

## A. Aspek Keamanan dalam Kerja Sama Ekonomi Subregional

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Indonesia 2005–2025, salah satu dari delapan misi pembangunan nasional adalah “Mewujudkan Pemerataan Pembangunan dan Berkeadilan” (Lampiran UU No. 17/2007, 40). Dalam konteks yang lebih spesifik, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015–2019 menetapkan agenda pembangunan nasional berupa “membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan”, dengan salah satu poin penting yang hendak dicapai adalah “pemerataan pembangunan antarwilayah terutama kawasan timur Indonesia” (Perpres No. 2/2015, iv). Hal ini penting dilakukan, mengingat ketimpangan merupakan salah satu tantangan besar dalam pembangunan Indonesia. Selama 30 tahun (1982–2012), kawasan timur Indonesia hanya

Buku ini tidak diperjualbelikan.

memberikan kontribusi sebesar 20% terhadap produk domestik bruto, sementara 80% sisanya disumbang oleh kawasan barat Indonesia yang mencakup Sumatra, Jawa, dan Bali (Perpres No. 2/2015, 2–15). Kerja sama ekonomi subregional merupakan salah satu wadah yang digunakan oleh negara untuk mempercepat pembangunan di kawasan timur Indonesia. Di dalam Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 2001, dikatakan bahwa kerja sama ekonomi subregional yang telah dan akan dikembangkan perlu terus didorong agar dapat lebih memacu pembangunan ekonomi di daerah-daerah tersebut (Keppres No. 13/2001). Indonesia sendiri secara sadar bergabung dalam BIMP-EAGA, MSG, dan TIA-GT, yang wilayah cakupannya meliputi provinsi-provinsi di bagian timur.

Pada penelitian sebelumnya tentang BIMP-EAGA, salah satu temuan pentingnya adalah pembangunan ekonomi BIMP-EAGA tidak dapat berjalan secara optimal karena hambatan keamanan di sebagian wilayah cakupan kerja sama, yaitu maraknya kasus penculikan anak buah kapal (ABK) di perairan Sulu yang dekat dengan perbatasan Malaysia-Indonesia-Filipina (Raharjo dkk. 2017, 4). Wilayah ini ramai diperbincangkan pada Maret 2016 ketika terjadi penculikan 10 ABK Tugboat Brahma 12 oleh kelompok Abu Sayyaf di perairan antara Sabah dan Sulu. Kapal tersebut menarik kapal tongkang Anand 12 bermuatan sekitar 7.500 metrik ton batu bara curah dari Pelabuhan Trisakti di Kalimantan Selatan, Indonesia, menuju Pelabuhan Batangas di Luzon, Filipina (Sumedi 2016). Penelitian tersebut kemudian merekomendasikan agar BIMP-EAGA tidak hanya berfokus pada aspek ekonomi, tetapi juga perlu memikirkan secara serius tantangan keamanan subregional (Raharjo dkk. 2017, 4). Hal ini penting karena pembangunan ekonomi tidak dapat berjalan tanpa adanya situasi keamanan yang kondusif.

Menindaklanjuti pembelajaran dari penelitian BIMP-EAGA di atas, tulisan ini akan mengeksplorasi tantangan keamanan dalam pembangunan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia melalui kerja sama TIA-GT. Tantangan keamanan tersebut tentu tidak dapat lepas dari konteks kawasan timur Indonesia yang berbatasan dengan

beberapa negara, seperti Australia dan Timor Leste. Tantangan yang akan diulas meliputi tantangan keamanan tradisional dan tantangan keamanan non-tradisional. Pada akhir tulisan, akan dipaparkan alternatif solusi untuk mengatasi tantangan tersebut sehingga kawasan timur Indonesia kondusif bagi pelaksanaan pembangunan konektivitas melalui kerja sama subregional.

## **B. Profil Perbatasan di Kawasan Timur Indonesia**

Indonesia adalah salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 secara khusus mengatur negara kepulauan di dalam bab IV. Pasal 46(a) konvensi tersebut mendefinisikan negara kepulauan sebagai “suatu negara yang seluruhnya terdiri atas satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain”. Dengan dasar status ini, Indonesia dapat mengklaim wilayah maritim yang lebih luas dibandingkan berdasarkan pada *Ordonnantie* 1939. Status sebagai negara kepulauan menjadikan wilayah maritim Indonesia bertambah sekitar 3 juta km<sup>2</sup> (Forbes 2014), atau menurut versi BNPP 3,1 juta km<sup>2</sup>, dengan komposisi penambahan 0,3 juta km<sup>2</sup> laut teritorial dan 2,8 juta km<sup>2</sup> perairan laut nusantara (BNPP 2011). Indonesia memiliki kedaulatan penuh pada perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial. Selain itu, Indonesia memiliki yuridiksi tertentu pada Zona Tambahan serta hak berdaulat pada Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen (Pasal 7 UU No. 32/2014).

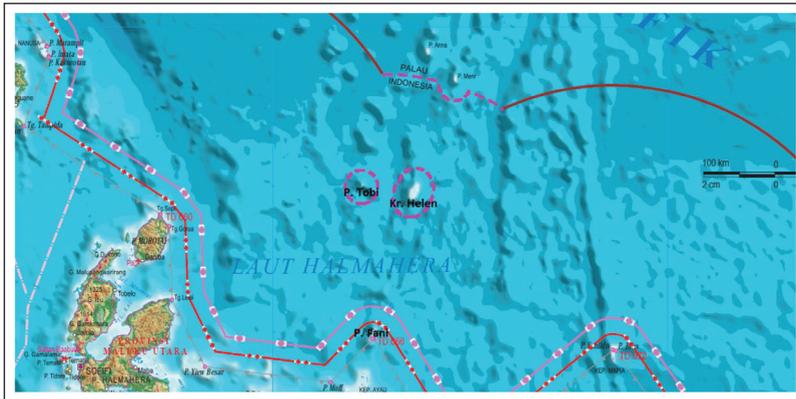
Mengacu pada aturan di atas, Indonesia kemudian menetapkan batas wilayah negara yang berbatasan dengan empat negara, yaitu Malaysia, Singapura, Papua Nugini, dan Timor Leste (Pasal 6(1) UU No. 43/2008). Adapun untuk batas wilayah yurisdiksi, Indonesia berbatasan dengan sembilan negara, yaitu India, Malaysia, Thailand, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Australia, dan Timor Leste (Pasal 8(1) UU No. 43/2008). Dalam konteks kawasan timur Indonesia yang menjadi fokus pada tulisan ini, ada dua negara yang wilayahnya berbatasan dengan provinsi-provinsi di Indonesia bagian timur, yaitu

Palau, Papua Nugini, Australia, dan Timor Leste. Namun, dalam konteks kerja sama TIA-GT, hanya ada dua perbatasan yang akan diulas secara lebih mendalam, yaitu perbatasan dengan Australia dan Timor Leste.

### 1. Perbatasan Indonesia-Palau

Untuk perbatasan dengan Palau, Indonesia tidak memiliki batas wilayah kedaulatan secara langsung dengan negara yang luas permukaannya 459 km<sup>2</sup> ini (United Nations, tanpa tahun). Namun, Indonesia memiliki batas wilayah yurisdiksi, yaitu pada Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Landas Kontinen (Lampiran Peraturan BNPP No. 1/2015). Pulau Indonesia yang terdekat dengan republik berpenduduk sekitar 22.000 jiwa ini adalah Pulau Fani, Papua Barat (United Nations, tanpa tahun). Sebelumnya, ada potensi tumpang-tindih klaim ZEE yang luas antara Indonesia dan Palau, yaitu Palau berpotensi menarik ZEE berdasarkan pada titik dasar Pulau Tobi dan karang Helen.

Namun, keputusan Permanent Court of Arbitration (2016) terkait Sengketa Laut China Selatan antara Filipina-Tiongkok patut menjadi rujukan. Keputusan tersebut menyatakan bahwa “*the use of archipelagic baselines (a baseline surrounding an archipelago as a whole) is strictly*



Sumber: Badan Informasi Geospasial (2017)

**Gambar 20.** Peta Perbatasan Laut Indonesia-Palau

*controlled by the Convention, where Article 47(1) limits their use to “archipelagic states”.* Artinya, hanya negara-negara yang berstatus sebagai negara kepulauan yang punya hak untuk menetapkan garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic baselines*) sebagai dasar untuk menetapkan ZEE-nya. Dengan dasar arbitrase di atas, pemerintah Indonesia mengklaim bahwa wilayah yurisdiksinya yang berbatasan dengan Palau bertambah sekitar 100 mil (Jyestha 2017)(Gambar 20). Dalam dokumen pengajuan terbaru dari Palau kepada PBB tentang batas Landas Kontinennya, Palau baru mengajukan klaimnya terhadap perbatasan dengan Filipina, Jepang, dan Mikronesia, sementara untuk klaim perbatasannya dengan Indonesia tidak ditemukan dalam dokumen tersebut (Republic of Palau 2017).

## **2. Perbatasan Indonesia-Papua Nugini**

Perbatasan darat antara Indonesia dan Papua Nugini membentang sepanjang 820 km, dari Skouw (Jayapura) di bagian utara hingga muara Sungai Bensbach (Merauke) di bagian selatan. Ada lima kabupaten/kota di Indonesia yang berbatasan langsung dengan Papua Nugini, yaitu Kota Jayapura, Pegunungan Bintang, Boven Digoel, Keerom, dan Merauke (Raharjo 2015a). Di Kabupaten Pegunungan Bintang, ada kasus menarik, yaitu daerah bernama Wasasmoll dan Marantikin, yang berdasarkan pada perjanjian garis batas kedua negara sebenarnya masuk wilayah Indonesia. Namun, dalam urusan administrasi pemerintahan, dua daerah ini justru ikut wilayah Papua Nugini. Selain itu, ada kasus ketika suku-suku dari Papua Nugini yang mengklaim kepemilikan atas tanah hak ulayat yang letaknya ada di wilayah kedaulatan Indonesia, seperti di Muara Tami dan Sota (Lampiran Peraturan BNPP No.1/2015, 31–43).

Untuk perbatasan laut Indonesia-Papua Nugini, ada dua segmen batas Landas Kontinen yang disepakati oleh kedua negara pada 1971 (saat Papua Nugini masih di bawah perwalian Australia) dan 1980. Segmen pertama ialah di bagian utara Pulau Papua yang menghadap Samudra Pasifik, yaitu sepanjang 200 mil laut yang sekaligus menjadi batas untuk ZEE dan zona penangkapan perikanan. Pada segmen ini,

kedua negara sepakat untuk mengakui hak tradisional warga kedua negara untuk menangkap ikan di perairan negara tetangga. Segmen kedua terletak di bagian selatan Pulau Papua di Laut Arafura, yaitu sepanjang 528 mil laut (Raharjo 2015, 232).

### **3. Perbatasan Indonesia-Australia**

Indonesia tidak mempunyai batas laut teritorial dengan Australia, tetapi memiliki batas wilayah yurisdiksi pada ZEE ataupun Landas Kontinen. Untuk batas landas kontinen, ada dua segmen yang sudah disepakati oleh kedua negara. Pertama, segmen di Laut Arafura sepanjang 530 mil laut. Kedua, segmen di Laut Timor yang melewati wilayah Timor Leste dan Timor Gap yang kaya minyak. Seiring dengan kemerdekaan Timor Leste pada 2002, kedua negara sudah membahas batas landas kontinen yang baru antara Pulau Christmas-Australia dan Pulau Jawa-Indonesia, serta batas ZEE antara kepulauan bagian selatan Indonesia dan Australia sepanjang 1.500 mil laut, dan perpanjangan batas landas kontinen (Forbes 2014, 49–50). Namun, hingga Desember 2013, perjanjian tersebut belum diratifikasi karena pihak Indonesia berkeberatan atas penggunaan metode garis median dalam menentukan batas antara Pulau Jawa dan Pulau Christmas (Forbes 2014, 51).

### **4. Perbatasan Indonesia-Timor Leste**

Perbatasan darat Indonesia-Timor Leste membentang sepanjang 268,8 km yang terdiri atas dua segmen. Segmen pertama ialah di bagian barat sepanjang 149,1 km antara Kabupaten Kupang dan Kabupaten Timor Tengah Utara di sisi Indonesia dengan Enclave Oekusi di sisi Timor Leste. Segmen kedua terletak di bagian timur sepanjang 119,7 km antara Kabupaten Belu dan Kabupaten Malaka di sisi Indonesia dengan Distrik Covalima dan Distrik Bobonaro di sisi Timor Leste (Wuryandari, tanpa tahun). Total ada sekitar 96% batas darat yang sudah disepakati, sementara sisanya masih tergolong sebagai *unsurveyed segments*, yaitu segmen-segmen yang sebenarnya sudah disepakati oleh kedua negara, tetapi survei dan demarkasi belum selesai dilakukan. Salah satu faktornya adalah penolakan warga lokal atas kesepakatan

**Tabel 14.** Status Penyelesaian Perbatasan Laut di Indonesia Bagian Timur

| No. | Negara   | Batas Laut Teritorial | Batas Zona Ekonomi Eksklusif                     | Batas Landas Kontinen |
|-----|--|-----------------------|--|-----------------------|
| 1.  | Indonesia-Palau di Samudera Pasifik                    | -                     | Dalam proses pembahasan                          | Belum                 |
| 2.  | Indonesia-PNG di:                                      |                       |  |                       |
|     | a. Samudra Pasifik                                     | Selesai               | Belum  | Selesai               |
|     | b. Laut Arafura  | Selesai               | Belum  | Selesai               |
| 3.  | Indonesia-Timor Leste di:                              |                       |  |                       |
|     | a. Selat Ombai dan Selat Leti                          | Belum                 | Belum  | Belum                 |
|     | b. Laut Timor  | Belum                 | Belum  | Belum                 |
| 4.  | Indonesia-Australia:                                   |                       |  |                       |
|     | Sebagian Samudra Pasifik, Laut Timor, dan Laut Arafura | -                     | Sebagian perjanjian belum diratifikasi Indonesia |                       |

Sumber: Lampiran Peraturan BNPP No. 1/2015, 32–35.

garis batas tersebut. Ada beberapa segmen yang masuk kelompok ini, yaitu Subina, Pistana, Tububanat, dan Haumeni Ana (Peraturan BNPP No. 1/2015, 44–47; Raharjo 2014).

Untuk perbatasan laut antara Indonesia dan Timor Leste, kedua negara tersebut hingga saat ini belum menyepakati seluruh batas maritim mereka, baik untuk laut teritorial, Landas Kontinen, maupun ZEE (Tabel 14). Hal ini disebabkan oleh belum selesainya delineasi dan demarkasi batas wilayah darat di antara kedua negara sehingga garis pangkal pantai (*coastal lines*) dan garis pangkal lurus kepulauan (*archipeagic baselines*) belum dapat ditentukan.

### C. Tantangan Keamanan Tradisional di Kawasan Timur Indonesia

Belum selesainya delimitasi/delineasi dan demarkasi beberapa segmen batas darat dan laut antara Indonesia dan negara-negara tetangganya di bagian timur menimbulkan beberapa potensi ancaman keamanan tradisional (Wuryandari 2009, 114). Dari sisi negara, sengketa batas menimbulkan potensi ketegangan politik dan militer karena

masuknya kapal militer maupun kapal sipil dari negara tetangga dapat dianggap sebagai pelanggaran kedaulatan. Sementara dari sisi masyarakat, mereka berpotensi kesulitan dalam mengakses sumber daya yang ada di wilayah sengketa. Padahal, Deklarasi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hak-hak Penduduk Asli (*indigenous people*) pasal 36 menyebutkan bahwa penduduk asli yang dipisahkan oleh batas internasional mempunyai hak untuk menjaga dan memajukan kontak hubungan dan kerja sama, termasuk dalam kegiatan spiritual, budaya, politik, ekonomi, dan sosial (United Nations 2007). Dalam skala yang lebih eskalatif, dapat pula terjadi perebutan sumber daya alam antara penduduk Indonesia dan penduduk negara tetangga yang dapat berujung pada konflik komunal.

Dalam konteks kawasan timur Indonesia secara umum, untuk perbatasan Indonesia-Palau, hingga saat ini belum ditemukan berita mengenai konflik batas antarnegara, baik antarmiliter maupun antar-masyarakat. Sementara untuk perbatasan Indonesia-Papua Nugini, kasus yang pernah terjadi adalah insiden pada 7 Agustus 2015. Di hari tersebut, dilaporkan bahwa satu regu tentara (14 orang) Papua Nugini mendatangi Desa Yakyu di Kabupaten Merauke. Di desa tersebut, warga mengibarkan bendera Indonesia, yaitu Merah Putih. Tentara Papua Nugini merasa bahwa wilayah tersebut merupakan zona netral sehingga mereka meminta warga juga mengibarkan bendera Papua Nugini (BBC Indonesia 2015). Namun, berita yang berkembang adalah tentara Papua Nugini meminta warga menurunkan bendera Merah Putih (Muhaimin 2015). Sebagai reaksi atas kejadian tersebut, Tentara Nasional Indonesia kemudian membangun Pos dengan 20 prajurit di Rawabiru, dekat Desa Yakyu (BBC Indonesia 2015).

Kemudian, dalam konteks wilayah kerja sama TIA-GT, untuk perbatasan Indonesia-Australia, pemerintah Australia pada Januari 2014 mengakui dan meminta maaf atas insiden kapal-kapal angkatan laut mereka yang melanggar teritorial Indonesia saat operasi penghalauan kapal-kapal pengangkut para pencari suaka agar tidak memasuki wilayah Australia. Menyusul insiden ini, Tentara Nasional Indonesia (TNI) mengerahkan sejumlah kapal fregat, kapal cepat bertorpedo,

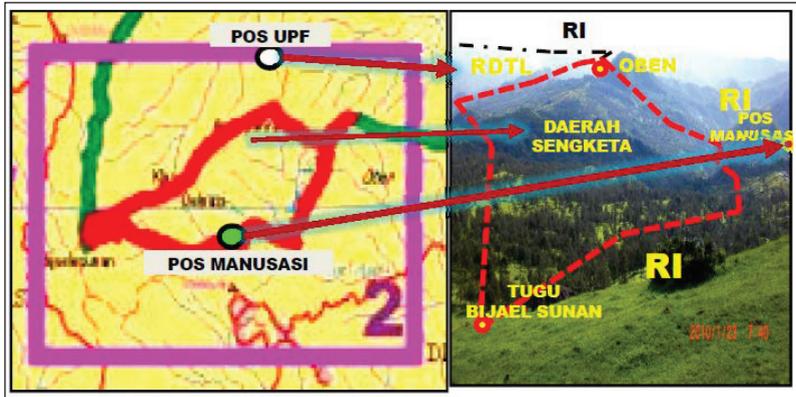
kapal cepat rudal, dan korvet ke dekat perbatasan Indonesia dengan Australia, serta empat radar pertahanan udara juga sudah diprogram untuk memonitor wilayah perbatasan tersebut (Deutsche Welle 2014).

Untuk perbatasan Indonesia-Timor Leste, kasus yang menonjol adalah konflik komunal yang terjadi antara warga Timor Tengah Utara, Indonesia dengan warga Oekusi, Timor Leste. Setidaknya ada empat insiden konflik komunal yang pernah terjadi di daerah perbatasan tersebut.

### ***1. Insiden Miomaffo-Passabe pada September-Oktober 2005***

Insiden ini berawal dari kedatangan tim survei gabungan Indonesia-Timor Leste yang akan melakukan deliniasi garis batas di dekat segmen Bijael Sunan-Oben (Gambar 21). Tim survei tersebut ditolak, baik oleh warga Indonesia maupun warga Timor Leste. Bagi warga Desa Sunkaen, Kecamatan Miomaffo Timur (sekarang menjadi bagian Kecamatan Bikomi Nilulat pasca-pemekaran), mereka khawatir survei tersebut akan merugikan pihak Indonesia karena tim survei hanya melibatkan perwakilan adat dari Timor Leste (Raharjo 2016). Di sisi lain, beberapa warga Timor Leste di Passabe juga mengatakan bahwa tim survei telah salah dalam memetakan garis batas (International Crisis Group 2016). Kedatangan tim survei tersebut bertepatan dengan awal proses pembersihan lahan kebun untuk persiapan musim tanam saat musim hujan tiba sehingga suasana ketegangan semakin meruncing. Ketika warga Passabe dari Timor Leste memasuki lahan sengketa untuk membersihkan lahan, warga dari Sunkaen-Indonesia menentanginya sehingga terjadi aksi saling lempar senjata. Bentrokan pun tak terhindarkan pada September 2005. Warga saling lempar batu dan tembakan senapan angin. Selain itu, dilaporkan adanya aksi pembakaran terhadap pondok milik warga.

Bentrokan di Miomaffo-Passabe kemudian memicu insiden di beberapa titik perbatasan lain, seperti di Haumeni Ana, Pistana, Nilulat, Tubu, Cruz, dan Quibiselo (Raharjo 2015b, 58). Pasca-insiden-insiden tersebut, aktivitas lintas batas tradisional berhenti sementara.



Sumber: Badan Pengelola Perbatasan Daerah Timor Tengah Utara (2014)

**Gambar 21.** Peta Lokasi Segmen Batas Bijael Sunan-Oben

Sapi-sapi yang biasanya dibiarkan merumput hingga ke wilayah negara tetangga pun diikat oleh pemiliknya (Raharjo 2015b, 58). Untuk mengakhiri konflik, TNI dan Polisi Batas Timor Leste (Unidade de Patrulhamento de Fronteiras/UPF) pada 25 Oktober 2005 menandatangani kesepakatan untuk menjaga daerah yang disengketakan tetap steril, melaksanakan patroli bersama, dan tidak menembakkan senjata mereka di wilayah sengketa tersebut (International Crisis Group 2006). Ketegangan baru mereka pada November 2005 saat musim hujan dan musim tanam tiba. Hal ini ada kemungkinan terjadi karena perhatian warga teralihkan untuk berfokus menggarap lahan masing-masing karena musim hujan telah tiba.

## **2. Insiden Haumeni Ana-Cruz pada Oktober 2009**

Insiden ini berawal dari proses pembangunan Pos UPF di Cruz pada Oktober 2009. Lokasinya sekitar 10 km dari Passabe, yang merupakan lokasi bentrokan pada September–Oktober 2005. Haumeni Ana-Cruz merupakan salah satu dari beberapa *unsurveyed segment* di perbatasan darat Indonesia-Timor Leste. Bagi warga Indonesia, status *unsurveyed segment* berarti daerah tersebut harus steril dari berbagai kegiatan kedua belah pihak. Sementara bagi warga Timor Leste, *unsurveyed*

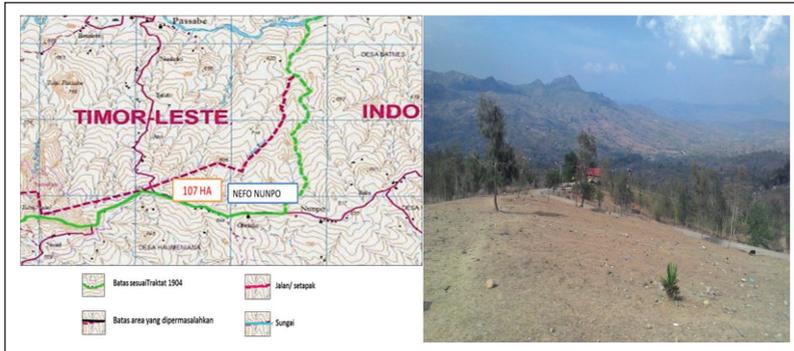
*segment* berarti sebenarnya lahan tersebut masuk wilayah Timor Leste, hanya belum disurvei dan didemarkasi. Perbedaan pemahaman mengenai status tersebut menjadi alasan bagi warga Indonesia untuk melakukan aksi protes terhadap pembangunan pos yang menurut mereka berada di lahan sengketa yang seharusnya steril.

Pada 11 Oktober 2009, beberapa orang dari pihak Indonesia yang terdiri atas prajurit TNI, hansip, dan setidaknya satu warga sipil memasuki area konstruksi dan merampas bahan-bahan bangunan yang ada. Dua hari kemudian, aksi balasan dilakukan oleh sekitar 100 warga Timor Leste yang membawa batu-batu dari sungai terdekat untuk ditambahkan sebagai bahan pembangunan pos UPF. Sebelum bentrokan benar-benar terjadi, UN Military Liaison Group memfasilitasi kedua belah pihak untuk melakukan perundingan. Akhirnya disepakati bahwa pembangunan Pos UPF harus dipindahkan sejauh 50 meter ke dalam wilayah Timor Leste. Sebagai dampak insiden tersebut, patroli bersama antara TNI dan UPF terhenti sementara, demikian pula aktivitas lintas batas tradisional warga perbatasan (Raharjo 2015b, 59–60).

### **3. Insiden Haumeni Ana-Passabe pada Juli 2012**

Masih di sekitar wilayah sengketa (*unsurveyed segment*) Haumeni Ana, pihak Timor Leste kembali membangun kantor pelayanan bea-cukai, imigrasi, dan karantina (*custom, immigration, quarantine/CIQ*). Menurut pihak Timor Leste, kantor tersebut dibangun sejauh 120 meter ke dalam wilayah Timor Leste dari garis perbatasan yang disepakati kedua negara. Sementara menurut warga Desa Haumeni Ana, tanah tersebut merupakan zona netral sehingga tidak boleh ada aktivitas apa pun oleh kedua belah pihak. Setelah sempat tertunda karena diprotes pihak Indonesia, pada 31 Juli 2012, pihak Timor Leste kembali menurunkan ekskavator untuk melakukan penggusuran tanah di wilayah sengketa Nefo Nunpo yang dikawal oleh tentara UPF dan warga Passabe (Gambar 22)(Bupati Timor Tengah Utara 2012).

Menanggapi pembangunan pos UPF tersebut, masyarakat Haumeni Ana yang dikawal oleh Satgas Pamantas mendatangi lokasi



Sumber: Badan Pengelola Perbatasan Daerah Timor Tengah Utara (2014) (kiri); Sandy Nur Ikfal Raharjo (2014) (kanan)

**Gambar 22.** Peta Lokasi Daerah Sengketa Nefo Nunpo

pembangunan. Setelah terjadi saling ejek, bentrokan pun tidak terhindarkan. Mereka saling lempar batu dan beda keras lainnya. Beberapa warga juga terlihat membawa parang, katapel, dan tongkat kayu. Aksi saling serang ini terjadi sekitar dua setengah jam sebelum TNI dan UPF dapat mengendalikan situasi. Pascainsiden tersebut, aktivitas lintas batas tradisional kembali terhenti sementara (Raharjo 2015b, 60–62). Padahal, di Haumeni Ana, ada pasar perbatasan yang beroperasi tiap Sabtu.

#### **4. Insiden Sunsea-Costa pada Oktober 2013**

Pada September 2013, warga Kampung Leolbatan, Suco (Desa) Costa, Subdistrik Pante Macassar, Timor Leste, membangun jalan sepanjang 1,5 km dan lebar 7 m di dekat perbatasan Indonesia-Timor Leste. Jalan tersebut akan menghubungkan Kampung Leolbatan dengan Kampung Hale di Suco Costa. Bagi warga Leolbatan, jalan tersebut dibangun di atas wilayah Timor Leste. Sementara bagi warga Kampung Nelu, Desa Sunsea, Kecamatan Naibenu, Indonesia, jalan tersebut menyerobot wilayah Indonesia dan merusak sembilan makam milik orang-orang tua warga Nelu (Gambar 23)(Raharjo 2015b, 63–67).



Sumber: Dokumentasi Badan Pengelola Perbatasan Daerah TTU (2013)

**Gambar 23.** Jalan dan Kuburan yang menjadi Pemicu Konflik di Sunsea-Costa 2013

Ketegangan memuncak pada 12 Oktober 2013, ketika terjadi saling serang antarwarga dengan batu, parang, tombak, panah, dan senjata api. Pada hari berikutnya, terjadi mobilisasi massa dari pihak Timor Leste sebanyak tiga truk. Mereka merusak makam orang tua camat Naibenu dan bangunan Pos TNI di Kampung Nelu. Mobilisasi tandingan kemudian dilakukan oleh warga Indonesia dengan mobilisasi massa dari Desa Bakitolas, Desa Benus, dan Desa Manamas. Puncaknya, pada Senin, 28 Oktober 2013, warga Desa Sunsea melakukan penyerangan ke Kampung Leolbatan dengan membakar tiga rumah penduduk dan merusak bak penampung air bersih (Raharjo 2015b, 63–67).

Empat insiden di atas menunjukkan bahwa delimitasi dan demarkasi batas yang belum selesai antara Indonesia dan negara tetangga ternyata dapat memicu terjadinya konflik komunal. Bahkan, konflik komunal di beberapa lokasi terjadi berulang. Konflik-konflik tersebut berdampak pada terhambatnya aktivitas lintas batas tradisional, termasuk operasionalisasi kerja sama pasar perbatasan di antara kedua negara. Padahal, aktivitas lintas batas inilah yang menjadi tulang punggung bagi pembangunan konektivitas antarmasyarakat dalam kerja sama Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Area.

Selain insiden-insiden di atas, wilayah perbatasan Indonesia-Timor Leste sempat beberapa kali memanas. Misalnya, pada Januari

2015, yang dipicu oleh ketegangan politik domestik di Timor Leste sehingga terjadi penambahan jumlah prajurit yang ditempatkan di pos-pos satgas pamtas Indonesia (Hayon 2015). Kemudian, pada September 2018, situasi juga sempat memanas, dipicu oleh pernyataan salah satu anggota parlemen Timor Leste yang menuduh petani Indonesia merebut dan mengolah lahan pertanian di tanah yang masih disengketakan. Namun, pihak Satgas Pamtas RI membantah terjadinya penyerobotan lahan tersebut, baik di wilayah *unresolved segment* Manusasi maupun Oepoli. Walaupun situasi sempat memanas, tidak ditemukan berita terjadi bentrokan antarwarga maupun antaraparatus keamanan (Satgas Pamtas TNI versus UPPF). Pada Juli 2019, kedua negara kemudian berhasil menyepakati dua *unresolved segments*, yaitu Bijael Sunan-Oben dan Noel Besi-Citrana. Namun, perhatian tetap harus diberikan karena, belajar dari pengalaman kasus-kasus di atas, bentrokan antarwarga perbatasan tetap terjadi di wilayah *unsurveyed segments*, walaupun pemerintah pusat kedua negara sudah menyepakati delimitasinya.

#### **D. Tantangan Keamanan Non-tradisional di Perbatasan Indonesia-Timor Leste-Australia**

Kedaulatan wilayah perbatasan Indonesia ternyata sampai hari ini belum menemui titik temu secara baik. Kasus Noel Besi-Citrana (Kabupaten Kupang) dan Bijael Sunan-Oben (Kabupaten Timor Tengah Utara) salah satu yang menunjukkan bahwa sejarah panjang perubahan lingkungan dan kekosongan wilayah telah memengaruhi perkembangan politik perbatasan. Sementara itu, wilayah perbatasan juga merupakan pintu masuk dan keluar arus sumber daya (barang dan jasa, serta manusia), termasuk rawan terhadap berbagai aktivitas kejahatan transnasional, seperti perdagangan ilegal atau penyelundupan (*illegal trading*), pencurian kayu (*illegal logging*), perdagangan manusia (*human trafficking*), dan tempat persembunyian kelompok separatis.

Tantangan atas isu keamanan non-tradisional di perbatasan pada kenyataannya sejalan dengan isu-isu ketidaksetaraan global (*global*

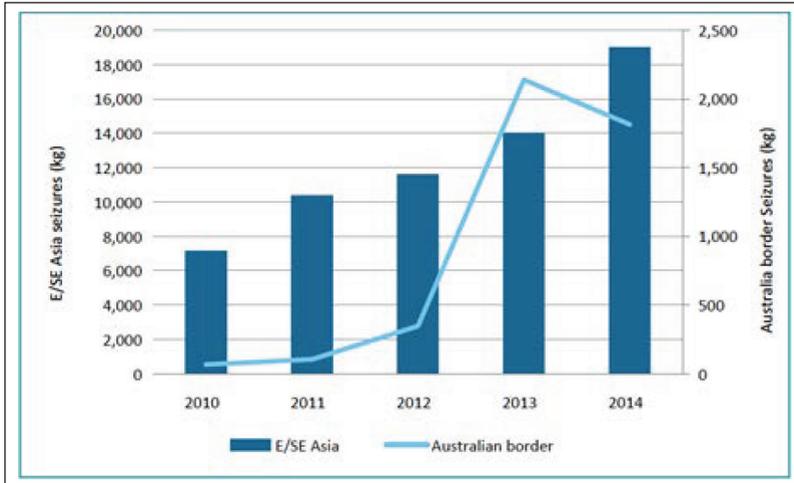
*inequality*), kemiskinan, permasalahan lingkungan, hak asasi manusia, hak-hak kaum minoritas, demokrasi, serta keamanan individu dan sosial. Oleh karena itu, keamanan dan kedaulatan bagi suatu negara masih menjadi perhatian besar, tanpa terkecuali mendapatkan tantangan tersendiri dalam pembangunan konektivitas Indonesia, Timor Leste, dan Australia.

Kejahatan transnasional yang berkembang di wilayah perbatasan memiliki karakteristik yang berbeda satu sama lain. Persoalan Indonesia-Australia dengan Indonesia-Timor Leste ada beberapa isu yang berbeda, yang sedikit banyak dipengaruhi perjalanan panjang aliran manusia sejak dulu. Terkait persoalan kejahatan transnasional yang menjadi salah satu fokus keamanan non-tradisional, pihak yang paling memberikan perhatian sebenarnya Australia. Data kejahatan transnasional yang terjadi di Australia diperkirakan sekitar 70% sangat dipengaruhi dinamika internasional dan regional (Australian Government 2017, 72–73). Oleh karena itu, stabilitas dan keamanan regional akan berdampak besar bagi Australia. Hal itu menjadi perhatian besar Australia yang ditunjukkan dengan upayanya untuk tetap memimpin di masa sekarang dan datang terkait dengan pemberantasan kejahatan transnasional (Australian Government 2017, 72–73).

### **1. Perdagangan Gelap Narkoba**

Data United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) tahun 2016 menunjukkan persoalan terberat yang dihadapi kejahatan transnasional dalam kawasan itu adalah yang terkait dengan narkoba (United Nations Office on Drugs and Crime 2016, 25–26). Perdagangan gelap narkoba (*drug trafficking*) telah menjadi kecenderungan tertinggi dalam aliran lintas batas di ketiga negara tersebut. Kecenderungannya terlihat meningkat dari sisi jumlah, meskipun di lingkungan perbatasan Australia kecenderungannya menurun. Asia Timur dan Asia Tenggara serta negara-negara Pasifik merupakan pasar yang tumbuh besar untuk jenis pil *methamphetamine*. Gambar 24 menunjukkan bahwa meskipun ada penurunan, kecenderungan aliran narkoba jenis tertentu tetap meningkat tinggi.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Drug Abuse Information Network for Asia and the Pacific and Australia (2015)

**Gambar 24.** Jumlah Penyitaan Narkoba Jenis Crystalline Methamphetamine di Perbatasan Australia Tahun 2010–2014

Aliran narkoba umumnya masuk melalui wisata dan penerbangan langsung dari Asia, tetapi perdagangan dan penyelundupan narkoba yang terjadi di wilayah-wilayah perbatasan menjadi magnet tersendiri. Hasil laporan United Nations Population Fund (UNFPA) tahun 2012, yang terlihat dalam Tabel 15, menunjukkan beberapa jenis narkoba ternyata asalnya tidak hanya dari wilayah lokal Timor Leste, tetapi juga dari Indonesia dan Australia.

Bila dibanding dengan data yang dikeluarkan oleh UNODC dalam World Drug Report 2016, terlihat konsistensi permasalahan jenis dan penggunaannya, bahkan kanabis merupakan prevalensi yang terbesar, hingga 10% lebih, sedangkan yang lainnya di bawah 3% (United Nations Office on Drugs and Crime 2016).

Sementara itu, Australia merupakan wilayah yang sangat kompleks dalam perdagangan gelap narkoba. Pasar obat terlarang Australia menjadi bagian yang menggiurkan dalam pasar global. Penggunaan internet telah memungkinkan tersebarnya informasi, akses, dan perluasan pasar obat global secara cepat. Setidaknya, hasil penelitian

di Australia menunjukkan bagaimana Amerika Serikat merupakan pasar yang paling mirip dengan pasar Australia, yang sekarang sangat cepat direplikasi di Australia (Australian Criminal Intelligence Commission 2018, 16–17). Penggunaan Fentanyl, misalnya, sebagai hal yang baru di luar negeri, secara cepat menjadi bagian yang merebak di Australia. Peningkatan suplai dan penggunaan kokain di Amerika Serikat diprediksi dan mungkin memiliki efek mengalir di Australia (Australian Criminal Intelligence Commission 2018, 17–20). Ganja tetap merupakan obat terlarang yang paling sering digunakan di Australia. Sejak penurunan penggunaan heroin pada awal 2000-an, pasar obat Australia pada umumnya menjadi poli-obat, stimulan berbasis. Hal ini telah terbukti dalam beberapa tahun terakhir, dengan meningkatnya penggunaan *methylamphetamine*, terutama *methylamphetamine* kristal (es). China, Kanada, dan Asia Tenggara menjadi titik embarkasi utama untuk mengimpor *methylamphetamine* ke Australia (Australian Criminal Intelligence Commission 2018, 17–20).

**Tabel 15.** Keberadaan dan Aliran Narkoba di Indonesia-Australia

| No. | Jenis Narkoba  | Prevalensi  | Asal   |
|-----|--|---|--|
| 1.  | Ganja: umumnya mariyuana dan <i>hashish</i>                            | Mudah didapat melalui jaringan dan sering digunakan oleh kelompok tertentu  | Mariyuana tumbuhan lokal dan <i>hashish</i> dari Indonesia |
| 2.  | Jamur dan “korneta”  | Mudah didapat dari jaringan, tetapi jarang disebut                          | Tumbuhan lokal   |
| 3.  | Pil ATS, yang umumnya MDMA (ekstasi), dan juga <i>methamphetamines</i> | Mudah tersedia melalui jaringan dan umumnya anak muda yang menjadi pengguna | Terbesar dari Indonesia dan Australia                      |
| 4.  | Kokain   | Tersedia melalui jaringan   | Terbesar dari Australia dan Indonesia                      |
| 5.  | Heroin   | Tersedia melalui jaringan   | Australia dan Indonesia                                    |

Sumber: UNFPA Timor Leste (2012)

Bila dibandingkan Indonesia, negeri ini awalnya merupakan negara tujuan narkoba dan transit, tetapi sekarang sekaligus negara asal untuk hampir semua jenis narkoba. Data Badan Anti-Narkotika Nasional (2014) menunjukkan bahwa ganja adalah jenis yang paling banyak digunakan di negara ini, terutama di kalangan pekerja dan siswa. Pada 2015, sebuah laporan dari badan ahli independen dan semi-yudisial Badan Pengawas Narkotika Internasional menemukan sekitar 29 ton ganja disita di seluruh Indonesia—lebih dari tiga kali lipat 8,7 ton narkoba yang disita di China tahun itu. Laporan itu juga menyebutkan bahwa tahun lalu perkebunan ganja terbuka terbesar di Asia Tenggara ditemukan oleh pihak berwenang dengan luas 122 hektare.

Indonesia mengambil sikap keras pada penggunaan ganja bahwa antara 2009 dan 2012, sekitar 37.000 orang Indonesia dijatuhi hukuman penjara karena menggunakan narkoba. Pada 2011 saja, laporan itu menemukan, dari sekitar 3,7 juta hingga 4,7 juta pengguna narkoba di Indonesia, 2,8 juta adalah perokok ganja. Namun, terungkap bahwa perdagangan narkoba diatur dari balik jeruji penjara di Indonesia.

## ***2. Penyelundupan dan Perdagangan Orang***

Penyelundupan dan perdagangan orang menjadi bagian yang sering kali menyatu satu dengan yang lain, bahkan bersama kejahatan transnasional lainnya. Dalam hal ini, posisi Indonesia dengan Timor Leste dan Australia berbeda. Secara umum Australia menjadi target negara tujuan, sedangkan Indonesia dan Timor Leste menjadi negara transit dan asal, meskipun dalam banyak kasus perdagangan orang untuk menjadi penghibur, Indonesia telah menjadi negara tujuan. Ketika dikaitkan dengan Australia dan Timor Leste, Indonesia merupakan negara transit dengan masalah yang serius atas isu pengungsi yang jatuh ke tangan penyelundupan migran dan perdagangan orang. Di satu sisi, Indonesia telah memberikan komitmen untuk memberantas kejahatan transnasional dengan keseriusannya ditunjukkan yaitu meratifikasi Konvensi dan Protokol Kejahatan Transnasional. Di sisi lain, dengan didasarkan pada upaya menjunjung tinggi hak asasi manusia

meskipun bukan sebagai negara pihak yang meratifikasi Konvensi PBB tentang Pengungsi, Indonesia memberikan komitmennya didasarkan pada kemanusiaan.

Sikap Indonesia sebenarnya menyambut baik komitmen Australia untuk memberikan dukungan ke Indonesia dan Timor Leste terkait dengan persoalan pengungsi yang transit di Indonesia ataupun yang berasal dari Timor Leste atau sebaliknya dari Indonesia ke Timor Leste. Namun, bila diperhatikan, kebijakan Australia kepada Indonesia tersebut lebih menempatkan bahwa para pengungsi yang umumnya jatuh ke tangan penyelundupan migran tersebut perlu ditahan di Indonesia, agar tidak sampai di Australia. Bahkan, Australia berusaha mendorong keberhasilan kebijakan Pacific Solution jilid kedua untuk Indonesia dan Timor Leste, tetapi tidak membuahkan hasil secara baik.

### **3. Kejahatan Transnasional Lainnya**

Beragam kejahatan transnasional telah menempatkan ketiga negara dengan karakteristik masing-masing, seperti Australia terlalu sibuk dengan isu pencucian uang dari berbagai negara, khususnya Indonesia, sedangkan Indonesia berusaha keras memberantas *illegal unreported and unregulated (IUU) fishing* dan korupsi yang terus berkembang. Pada dekade sebelumnya (sekitar 2005–2006), isu IUU *fishing* di perbatasan Indonesia-Australia masih marak terjadi. Pada periode tersebut, tercatat sekitar 350 kapal asing melakukan pelanggaran dengan masuk wilayah perairan Australia per tahun. Selain karena menangkap ikan, sebagian lagi diduga menyelundupkan para pencari suaka yang ingin masuk wilayah Australia. Namun, sejak pemerintahan Australia di bawah Partai Liberal melarang pendatang kapal untuk bermukim di Australia, jumlah kasus menurun drastis. Pada Januari–April 2019, hanya tercatat tiga kapal asing yang masuk wilayah Australia tanpa izin, salah satunya adalah kapal nelayan Indonesia yang terdiri atas 14 ABK (Okezone 2019). Walaupun berkurang, potensi kasus ini terjadi lagi masih sangat besar sehingga tetap perlu mendapat perhatian.

## **E. Upaya Mengatasi Tantangan Keamanan Perbatasan Tiga Negara di Kawasan Timur Indonesia**

Meskipun ketiganya mempunyai lingkaran negara terpenting masing-masing, ketiganya terkoneksi satu sama lain. Lingkaran pertama Indonesia adalah kawasan ASEAN, sedangkan Australia dengan Inggris, dan Timor Leste dengan Indonesia dan Australia (Strating 2018). Namun, bukan hanya bagi Timor Leste, tetapi juga bagi kedua negara lainnya membangun hubungan baik dan bekerja sama menjadi prioritas. Bila diperhatikan, baik dalam perkembangan kerja sama maupun upaya menjaga keamanan wilayah, Australia dan Indonesia sama-sama menempatkan pentingnya terkoneksi satu dengan lainnya.

Setidaknya, hal itu telah ditandai dengan adanya TIA-GT yang didirikan berdasarkan pada Resolusi Pemerintah No. 20/2013, pada 11 September 2013, dengan tujuan bernegosiasi dan membangun platform untuk pembangunan ekonomi terpadu secara regional antara Timor-Leste, Indonesia, dan Australia. Inisiatif konektivitas trilateral ini menghadapi tantangan yang tinggi mengingat ketiganya dalam tingkat pertumbuhan sosial ekonomi dan politik yang berbeda. TIA-GT memang memprioritaskan pada pembangunan ekonomi, tetapi salah satu prioritas inisiatifnya adalah demarkasi dan manajemen perbatasan dan batas negara yang tidak hanya ditujukan adanya standar yang sama bagi pelintas batas dan aturan perbatasan, tetapi di dalamnya terkandung kerja sama pengamanan dan keamanan perbatasan.

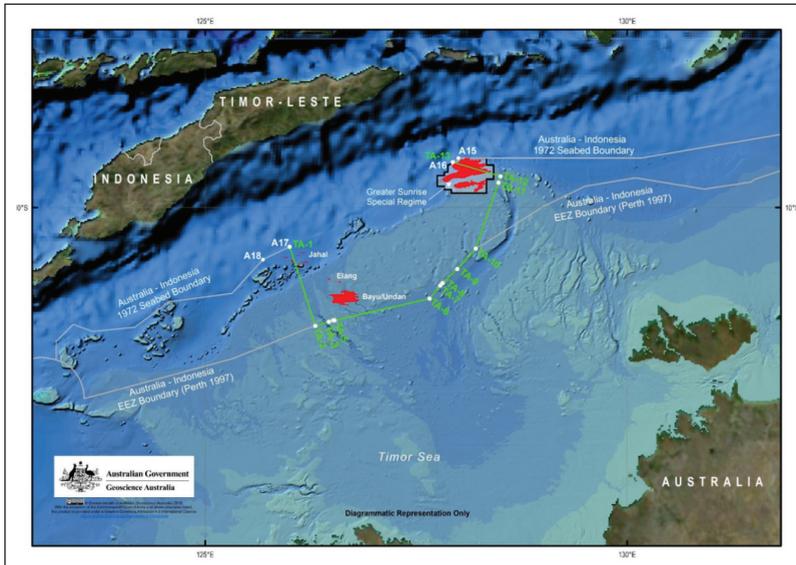
Bila dilihat dari kepentingan antara Indonesia dan Timor Leste, akan tampak upaya peningkatan dan perbaikan kerja sama di bidang kesehatan, manajemen lingkungan, pertanian, keamanan, pertahanan, dan pembangunan energi minyak. Pengelolaan perbatasan yang efisien dapat membantu memfasilitasi kelancaran arus barang dan orang antarnegara. Hal ini berkaitan erat, mengingat hubungan historis dan budaya yang erat, pemisahan fisik Oekusi-Ambeno dari seluruh Timor Leste, serta potensi untuk memperoleh keuntungan

signifikan dari perdagangan. Pos perbatasan resmi telah didirikan di Batugade, Saleni, Sacato, dan Boboneto, serta dalam beberapa tahun terakhir masuknya warga negara asing melalui perbatasan darat ini telah sebanding dengan total kedatangan internasional dengan pesawat terbang. Pos perbatasan di Batugade, saat ini menyumbang sebagian besar arus barang dan orang yang dicatat meskipun proporsi total perdagangan bilateral yang disalurkan melalui perbatasan darat tidak jelas. Prioritas untuk manajemen perbatasan, termasuk penyelesaian demarkasi perbatasan; peningkatan protokol untuk komunikasi antara pemerintah dan pejabat keamanan yang terlibat dalam manajemen perbatasan; pengenalan sistem pas perbatasan bagi warga kedua negara yang tinggal di dekat perbatasan; serta harmonisasi pengaturan untuk pengurusan bea-cukai dan karantina. Upaya tersebut sedikit-banyak diharapkan dapat mengurangi persoalan-persoalan kejahatan transnasional dari dan ke Indonesia-Timor Leste.

Sementara itu, Timor Leste dan Australia berbagi perbatasan maritim di Laut Timor yang telah memiliki pengaturan pengelolaan daerah perbatasan yang ditetapkan melalui Perjanjian Laut Timor (The Timor Sea Treaty) pada 2002. Namun, persoalan perbatasan tetap terjadi, yaitu TST mendemarkasi Wilayah Pengembangan Minyak Bersama (JPDA) dan mendefinisikan rezim hukum dan peraturan untuk mengatur produksi minyak dalam JPDA. Pada 2006, Australia dan Timor Leste menandatangani Perjanjian tentang Pengaturan Maritim Tertentu di Laut Timor (CMATS) pada 2006. CMATS memiliki durasi yang disepakati 50 tahun dan tanda tangannya juga memperpanjang keabsahan TST sehingga akan tetap berlaku sampai CMATS berakhir. Berdasarkan pada CMATS, bagian prospektif Timor Leste dari pendapatan dari ladang gas Greater Sunrise yang belum dikembangkan naik dari 20,1% menjadi 50%. Namun, CMATS juga termasuk moratorium pada pengejaran hak kedaulatan atau kontrol yurisdiksi batas-batas maritim. Telah ada ketidaksepakatan yang berkepanjangan dan rumit terkait dengan cara CMATS dirundingkan dan implikasi yang akan ditimbulkan oleh perjanjian itu untuk pengembangan sumber daya minyak dan distribusi manfaatnya. Pada 2013, Timor Leste memulai

proses hukum di Mahkamah Internasional agar Perjanjian CMATS dicabut. Selain itu, Timor Leste mempertahankan dialog bilateral dengan Australia mengenai masalah ini. Pada 2015, Timor Leste membentuk Dewan Maritim yang diketuai oleh perdana menteri untuk mengejar penggambaran final batas-batas maritimnya dengan Australia. Resolusi perselisihan saat ini akan membuka jalan bagi pengembangan ladang minyak dan gas Greater Sunrise.

Pada 6 Maret 2018, Menteri Luar Negeri Australia, Hon Julie Bishop MP, dan Menteri Timor Leste di kantor Perdana Menteri untuk Delimitasi Perbatasan dan Agen dalam Konsiliasi, Hermenegildo Pereira, bersepakat dan menandatangani "Treaty between Australia and the Democratic Republic of Timor Leste Establishing their Maritime Boundaries in the Timor Sea". Perjanjian itu ditandatangani di New York di Markas Besar PBB di hadapan Sekretaris Jenderal PBB dan Ketua Komisi Konsiliasi (Department of Foreign Affairs and



Sumber: Department of Foreign Affairs and Trade-Australia (2018)

**Gambar 25.** Kesepakatan Batas dan Pengelolaan Perbatasan Australia-Timor Leste 2018

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Trade-Australia 2018)(Gambar 25). Perjanjian Batas Maritim diharapkan dapat menyelesaikan perselisihan jangka panjang, membatasi batas-batas maritim kedua negara di bawah prosedur penyelesaian sengketa UNCLOS.

Indonesia melihat persoalan kejahatan transnasional, khususnya penyelundupan dan perdagangan orang berpegang pada dua prinsip. Prinsip pertama ialah *burden sharing* di mana negara-negara harus bersama-sama mencari pemecahan masalah migrasi ireguler dan menghindari pengalihan beban ke negara lain. Prinsip kedua adalah *shared responsibility* di mana terdapat tanggung jawab bersama antara negara asal, transit, dan tujuan dalam menangani migrasi ireguler. Indonesia juga mengedepankan pendekatan komprehensif dan berimbang antara penegakan hukum dan kemanusiaan, berdasarkan pilar pencegahan, deteksi dini, perlindungan korban, dan penindakan terhadap pelaku kejahatan. Selain itu, tujuan membina kerja sama antarnegara adalah mendapatkan solusi yang tuntas dan berkesinambungan.

Komitmen Indonesia diperkuat dengan adanya Jakarta Declaration pada 27–28 November 2015 di Jakarta. Pertemuan berupaya mencari bidang-bidang kerja sama konkret dalam penanggulangan akar permasalahan tersebut melalui dialog konstruktif di antara negara-negara yang terkena dampak. Indonesia juga berperan aktif dalam forum-forum internasional dan regional, seperti Conference of State Parties dari United Nations Convention against Transnational Organized Crime (UNTOC), berbagai *working group* di bawah UNTOC, Global Forum on Migration and Development, ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC), dan Bali Process on People Smuggling, Trafficking in Person and Related Transnational Crimes (Bali Process).

Salah satu forum penting lainnya bagi politik luar negeri Indonesia terkait dengan migrasi ireguler adalah Bali Process on People Smuggling, Trafficking in Person and Related Transnational Crimes (Bali Process). Indonesia dan Australia merupakan pendiri dan sekaligus *co-chair* dari Bali Process. Sejak pendiriannya pada 2002 hingga

sekarang, Bali Process telah menjadi *regional consultative process* tertua dan terbesar di kawasan. Dalam kerangka Bali Process, Indonesia telah mengadakan berbagai inisiatif yang mengumpulkan pihak berwenang, praktisi, dan para ahli di kawasan untuk meningkatkan kerja sama dalam penanganan migrasi ireguler melalui manajemen perbatasan yang lebih baik, pengadopsian pendekatan yang berpusat pada korban, dan pemajuan saluran-saluran migrasi yang aman. Mekanisme pengambilan keputusan utama Bali Process adalah pertemuan tingkat menteri yang diketuai bersama oleh Menteri Luar Negeri Indonesia dan Australia yang diadakan setiap dua atau tiga tahun.

## F. Penutup

Salah satu agenda Indonesia saat ini dan ke depan adalah pemerataan pembangunan, terutama untuk kawasan timur Indonesia yang tertinggal dibanding kawasan barat. Agenda tersebut dapat difasilitasi salah satunya melalui keikutsertaan Indonesia dalam kerja sama ekonomi subregional TIA-GT. Di dalam kerja sama ini, salah satu program yang menjadi prioritas adalah pembangunan konektivitas di antara tiga negara anggotanya, yaitu Timor Leste, Indonesia, dan Australia. Program pembangunan fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat sudah digagas oleh ketiga negara, baik dalam konteks kerja sama bilateral maupun trilateral.

Namun, berbagai tantangan keamanan konvensional dan nonkonvensional menghantui jalannya pembangunan konektivitas dan program-program lain. Dari sisi keamanan konvensional, sengketa perbatasan telah memicu ketegangan diplomatik dan militer antarnegara. Bahkan, pada kasus perbatasan Indonesia-Timor Leste, sengketa perbatasan telah berkembang menjadi konflik komunal yang melibatkan warga perbatasan dari kedua negara, seperti yang terjadi di segmen *unsurveyed segment* Haumeni Ana pada 2009 dan 2012. Konflik-konflik di atas berdampak pada berhentinya aktivitas lintas batas tradisional untuk sementara. Padahal, aktivitas lintas batas ini menjadi tulang punggung pembangunan konektivitas antarmasyarakat.

Kemudian, untuk tantangan keamanan nonkonvensional, perdagangan gelap narkoba serta penyelundupan dan perdagangan orang menjadi masalah utama yang dihadapi oleh tiga negara anggota TIA-GT. Masalah tersebut makin menantang karena perbatasan tiga negara tersebut didominasi oleh perbatasan laut sehingga lebih sulit dalam pengawasannya.

Untuk mengatasi hal-hal di atas, berbagai upaya sudah dilakukan, baik secara unilateral maupun secara multilateral, seperti Bali Process. Sayangnya, dalam kerja sama TIA-GT sendiri, belum terlihat inisiatif kuat dari TIA-GT untuk memperhatikan aspek keamanan ini dalam program kerja sama mereka. Hal ini mengingat TIA-GT memang merupakan kerja sama segitiga pertumbuhan yang lebih berdimensi ekonomi. Namun, tantangan keamanan konvensional dan nonkonvensional di atas tentu tidak dapat diabaikan begitu saja, karena terbukti menghambat program kerja sama TIA-GT. Oleh karena itu, sudah saatnya bagi ketiga negara anggota TIA-GT untuk secara serius membicarakan tantangan keamanan ini dalam pertemuan-pertemuan trilateral mereka.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



## BAB VII

# Epilog Pembangunan Kawasan Timur Indonesia melalui Kerja Sama Ekonomi Subregional: Capaian, Tantangan, dan Langkah ke Depan

Sandy Nur Ikfal Raharjo

## A. Kepentingan Indonesia, Timor Leste, dan Australia dalam Kerja Sama Subregional

Pembangunan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia merupakan isu strategis bagi Indonesia. *Pertama*, dari sisi sebagai salah satu negara anggota ASEAN, Indonesia berkepentingan untuk mewujudkan konektivitas lintas batas yang tidak hanya berfokus pada pembangunan infrastruktur fisik, tetapi juga konektivitas kelembagaan dan antarmasyarakat. *Kedua*, dari sisi sebagai negara yang sedang mempercepat pembangunan, Indonesia masih dihadapkan pada masalah ketimpangan antara kawasan barat dan timurnya. Selama 30 tahun (1982–2012), kawasan timur Indonesia hanya memberikan kontribusi sebesar 20% terhadap produk domestik bruto, sementara 80% sisanya disumbang oleh kawasan barat Indonesia (Perpres No. 2/2015,

Buku ini tidak diperjualbelikan.

2–15). *Ketiga*, dari sisi sebagai negara yang bercita-cita sebagai Poros Maritim Dunia, Indonesia telah menetapkan tujuh pilar Kebijakan Kelautan Indonesia, yang salah satu strateginya adalah pengembangan sistem konektivitas transportasi laut nasional serta pengembangan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan laut (Lampiran I Perpres No. 16/2017, 26–28).

Untuk mengakomodasi tiga hal di atas, salah satu wadah yang dapat digunakan dalam pembangunan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia adalah kerja sama ekonomi subregional Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle (TIA-GT). Dalam konteks regional, kerja sama subregional diakui berpotensi mengatasi kesenjangan konektivitas di wilayah Asia Tenggara (ASEAN 2010, 29), walaupun dalam kasus TIA-GT, Timor Leste masih dalam proses pengajuan sebagai anggota ke-11 ASEAN. Sementara dalam konteks nasional Indonesia, kerja sama ekonomi subregional merupakan salah satu wadah yang digunakan oleh negara untuk mempercepat pembangunan di kawasan timur Indonesia seperti tertuang dalam Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 2001.

Namun, setidaknya masih ada tiga isu yang perlu mendapat perhatian serius terkait dengan kerja sama TIA-GT ini, yaitu perbedaan kepentingan masing-masing negara anggota dalam bingkai hubungan yang terkesan asimetris, realisasi dari kerja sama subregional TIA-GT selama ini yang belum terlalu tampak, serta peran TIA-GT dalam membangun konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia. Bab ini akan menjabarkan ketiga isu tersebut sebagai hasil elaborasi terhadap bab-bab sebelumnya di dalam buku ini. Bab ini akan diakhiri dengan rekomendasi kepada para pemangku kepentingan terkait TIA-GT.

## **1. Kepentingan Indonesia**

Untuk konteks internasional, Indonesia di bawah pemerintahan Joko Widodo telah menyampaikan visi untuk menjadi Poros Maritim Dunia pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2015. Hal ini sebagai bagian

dari respons Indonesia terhadap pergeseran geo-ekonomi dan geopolitik yang bergerak dari negara-negara Barat ke negara-negara Asia Timur. Selain itu, Indonesia turut mengembangkan konsep Indo-Pasifik (Chako & Willis 2018), dengan salah satu lokasi pertemuan dua samudra tersebut ada di sekitar perbatasan Indonesia dengan Australia dan Timor Leste. Untuk mewujudkannya, telah ditetapkan Kebijakan Kelautan Indonesia dengan tujuh pilarnya, salah satunya adalah “Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan”. Strateginya antara lain pengembangan sistem konektivitas transportasi laut nasional serta pengembangan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan laut (Lampiran I Perpres No. 16/2017, 26–28). Untuk sisi Indonesia bagian barat, Indonesia telah bergabung dengan IMT-GT yang membangun konektivitas, termasuk maritim di dekat Samudra Hindia. Untuk Indonesia bagian utara, Indonesia juga telah berpartisipasi dalam kerja sama BIMP-EAGA yang juga membangun konektivitas maritim, terutama di Provinsi Sulawesi Utara yang menghadap langsung Samudra Pasifik. Sementara di sisi bagian timur dan selatan, pembangunan konektivitas lintas batas yang menghadap Samudra Hindia dan Samudra Pasifik bagian barat dapat dilakukan melalui TIA-GT.

Untuk konteks nasional, dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005–2025, salah satu dari delapan misi pembangunan nasional Indonesia adalah “Mewujudkan Pemerataan Pembangunan dan Berkeadilan” (Lampiran UU No. 17/2007, 40). Dalam konteks yang lebih spesifik, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015–2019 menetapkan agenda pembangunan nasional berupa “membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan”, dengan salah satu poin penting yang hendak dicapai adalah “pemerataan pembangunan antarwilayah, terutama kawasan timur Indonesia” (Perpres No. 2/2015, iv). Hal ini penting dilakukan, mengingat ketimpangan merupakan salah satu tantangan besar dalam pembangunan Indonesia. Selama 30 tahun (1982–2012), kawasan timur Indonesia hanya memberikan kontribusi sebesar 20% terha-

dap produk domestik bruto, sementara 80% sisanya disumbangkan oleh kawasan barat Indonesia yang mencakup Sumatra, Jawa, dan Bali (Perpres No. 2/2015, 2–15). Kerja sama ekonomi subregional merupakan salah satu wadah untuk mempercepat pembangunan di kawasan timur Indonesia. Dalam Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 2001, dikatakan bahwa kerja sama ekonomi subregional yang telah dan akan dikembangkan perlu terus didorong agar dapat lebih memacu pembangunan ekonomi di daerah-daerah tersebut (Keppres No. 13/2001), salah satunya adalah kerja sama subregional TIA-GT yang sedang dan terus dibangun.

Dalam konteks pembangunan kawasan perbatasan, kerja sama subregional ini diharapkan dapat menjadi peluang untuk membangun wilayah perbatasan antara Indonesia, khususnya NTT, dan Timor Leste dalam kerangka pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas lintas batas. Hal ini bertujuan memfasilitasi kepentingan penduduk di perbatasan kedua negara yang memiliki ikatan kekeluargaan yang kuat. Banyak warga Indonesia di NTT yang memiliki keluarga di Timor Leste, demikian juga sebaliknya. Apalagi, Timor Leste juga pernah menjadi provinsi ke-27 Indonesia. Kemudian, dari sisi pengembangan ekonomi, hubungan perdagangan Indonesia-Timor Leste sampai saat ini masih lebih banyak melalui jalur Surabaya langsung ke Dili, sementara wilayah NTT dilewati. Padahal, NTT juga memiliki banyak potensi sumber daya alam, termasuk di perbatasan. Kerja sama ekonomi yang dibangun melalui kerja sama subregional dapat menjadi langkah untuk meningkatkan kesejahteraan mereka. Misalnya, NTT dapat mengembangkan peternakan ayam untuk dapat diekspor ke Timor Leste yang saat ini justru lebih banyak didatangkan dari Brasil. Selain itu, NTT memiliki potensi wisata alam yang sangat kaya, terutama wisata bahari yang dapat menyasar warga Australia sebagai target pasarnya.

Kepentingan pembangunan di atas sudah mulai difasilitasi dengan Instruksi Presiden No. 6 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan 7 PLBN Terpadu. Kemudian, ada pula Peraturan Presiden (Perpres) No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Na-

sional yang ditetapkan pada 8 Januari 2016. Adapun beberapa proyek strategis nasional di NTT adalah revitalisasi bandara Labuan Bajo (sebagai daerah wisata); pengembangan Pelabuhan Kupang (dengan harapan dapat melakukan ekspor langsung); Pos Lintas Batas Negara (PLBN) dan Sarana Penunjang Mota'ain di Kabupaten Belu; PLBN dan sarana penunjang Motamassin di Kabupaten Malaka; PLBN dan sarana penunjang Wini di Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU); serta percepatan infrastruktur transportasi, listrik, dan air bersih untuk 10 kawasan strategis pariwisata nasional (Lampiran Perpres No. 3/2016).

## **2. Kepentingan Timor Leste**

Untuk konteks internasional, Timor Leste di dalam rancangan pembangunan strategisnya menargetkan integrasi regional untuk mempromosikan perdagangan, investasi, dan *labor market linkages* untuk mendukung diversifikasi ekonomi. Upaya utama yang ditempuh untuk mencapai tujuan tersebut adalah menjadi negara anggota ASEAN, yang dimulai dengan menjadi pengamat pada 2002 dan dilanjutkan dengan mendaftarkan diri secara resmi untuk menjadi anggota ke-11 ASEAN pada 2011 (Hunt 2018). Namun, pendaftaran Timor Leste hingga 2018 ini masih mendapat tantangan. Singapura kerap disebut sebagai salah satu pihak yang menolak keanggotaan Timor Leste karena alasan ekonomi (Gnanasagaran 2018) karena khawatir Timor Leste akan menjadi beban bagi negara-negara anggota lain. Oleh karena itu, Timor Leste membutuhkan cara-cara pendekatan kepada negara anggota ASEAN lain serta menunjukkan bahwa ia dapat berkembang secara ekonomi, salah satunya dapat terlihat dari kinerjanya dalam kerja sama ekonomi subregional seperti TIA-GT.

Untuk konteks nasional, Timor Leste merupakan negara yang berstatus sebagai *lower-middle income* yang menurut Bank Dunia memiliki pendapatan per kapita (*gross national income/GNI*) berkisar antara US\$1.006 dan US\$3.955. Ia menduduki peringkat sebagai negara dengan ekonomi terkecil ke-28 di dunia (Haywood dkk. 2018, 16–17). Tiga perempat ekonomi Timor Leste didominasi oleh sektor minyak dan gas yang banyak dikelola oleh perusahaan dan personel

dari Australia (Haywood dkk. 2018, 17). Hal ini berimbas pada tingkat kesejahteraan masyarakatnya. Sekitar 40,1% penduduk Timor Leste hidup di bawah garis kemiskinan dan menjadikan Timor Leste sebagai negara dengan tingkat kemiskinan tertinggi di Asia Tenggara. Distrik Oekusi merupakan wilayah paling miskin di Timor Leste. Tingkat kemiskinan di wilayah tersebut mencapai 63% pada 2015. Hampir 92% penduduk berprofesi sebagai petani, tetapi kurang dari 1% yang difokuskan untuk dijual (Haywood dkk. 2018, 17). Untuk mengatasi tantangan di atas, Timor Leste telah merancang Strategic Development Plan 2011–2030. Di dalam dokumen tersebut, salah satunya adalah Kawasan Ekonomi Khusus sebagai media pendukung pembangunan ekonomi dan sosial. Distrik-distrik pedesaan yang berbatasan dengan Timor Barat Indonesia, yakni Bobonaro dan Cova Lima, diprioritaskan sebagai kawasan yang memiliki potensi peningkatan aktivitas ekonomi melalui perluasan pertanian bagi produk panen baru, wilayah peternakan baru, dan kawasan tujuan wisata (Haywood dkk. 2018, 21).

Selain dua kepentingan utama di atas, menurut KBRI di Dili, ada tujuh kepentingan lain yang dimiliki Timor Leste dalam TIA-GT tersebut. *Pertama*, kepentingan untuk meningkatkan kapasitas sumber daya manusia. *Kedua*, kepentingan untuk memunculkan daerah-daerah wisata baru di Timor Leste guna meningkatkan perekonomian masyarakat. *Ketiga*, kepentingan untuk menciptakan lapangan pekerjaan baru di wilayah wisata Timor Leste. *Keempat*, kepentingan untuk memudahkan warga Timor Leste untuk melanjutkan pendidikan di Indonesia dan Australia. *Kelima*, kepentingan untuk menambah pengetahuan bagi Timor Leste di bidang *aqua-culture* dan perikanan melalui kerja sama di antara institusi yang relevan menangani masalah pertanian, perikanan, dan industri. *Keenam*, kepentingan untuk memperlerat hubungan sosial budaya dan perdagangan dengan Indonesia serta hubungan di bidang finansial dan bantuan pembangunan dengan Australia. *Ketujuh*, kepentingan untuk mengembangkan kawasan di Oekusi dan Suai melalui pembangunan bandara, pelabuhan laut, dan pembangkit listrik tenaga diesel di Oekusi yang dapat dijual ke wilayah Indonesia.

### **3. Kepentingan Australia**

Australia berkepentingan untuk mewujudkan “Darwin on the Top” sebagai pintu gerbang Australia menuju Asia. Untuk mendukung kepentingan tersebut, Australia telah melakukan pembangunan progresif di wilayah utaranya, termasuk dalam hal konektivitas. Pemerintah Australia secara intensif mempromosikan Darwin dan wilayah sekitarnya, termasuk *marine industry park*. Pelabuhan Darwin telah diperluas untuk dapat memuat mega kapal pesiar, dan telah disewakan kepada sebuah perusahaan Tiongkok (Ip & Yip 2018, 210).

TIA-GT menjadi salah satu media untuk mewujudkan kepentingan di atas. Bagi Australia, ia perlu menghubungkan rantai industri wilayah utaranya dengan Indonesia dan Timor Leste. Australia bagian utara, yang kaya akan sumber daya alam, perlu dihubungkan dengan Asia Tenggara yang kaya akan industri berbasis *foreign direct investment* dari Jepang, Korea, dan negara-negara maju Asia lainnya. Hal tersebut memungkinkan karena jika industri Australia dapat terhubung dengan Indonesia, ia juga dapat menjangkau negara-negara Asia Tenggara lainnya. Hal ini dapat terjadi karena Indonesia sudah memiliki konektivitas/koridor ekonomi dengan Thailand dan Malaysia bagian barat melalui wadah IMT-GT dan dengan Brunei, Malaysia bagian timur, dan Filipina melalui kerja sama BIMP-EAGA (Ip & Yip 2018, 210).

## **B. Capaian Kerja Sama Subregional TIA-GT**

Sejak diinisiasi pada 2012–2018, berikut ini adalah capaian yang sudah dilakukan oleh tiga negara dalam TIA-GT.

Data pada Tabel 16 seolah-olah menunjukkan sudah banyak capaian dalam kerja sama TIA-GT. Namun, sebagian capaian di atas masih dalam sebatas rencana, belum dalam tahap implementasi di lapangan. Capaian yang sudah terlaksana ialah ekspor ayam ke Timor Leste, yaitu melalui perusahaan Charoen Pokphand Jaya Farm, yang pengiriman perdananya dilakukan pada 20 April 2018 sebanyak 2.000 ekspor (KBRI Dili 2018).

**Tabel 16.** Capaian Umum Kerja Sama Subregional TIA-GT

| Bidang Kerja Sama  | Capaian   |
|--------------------|---|
| Konektivitas Udara | Pembukaan rute penerbangan Kupang-Dili oleh maskapai TransNusa dan Air Timor (2019).  |
| Konektivitas Darat | Rencana pembukaan jalur transportasi darat langsung Kupang-Dili, PT DAMRI telah bersedia menjadi operatornya. Namun, hingga 2018, rencana tersebut belum terealisasi. Penumpang dari Kupang yang melewati pos lintas batas harus pindah ke kendaraan berpelat Timor Leste untuk melanjutkan perjalanan dari Pos Lintas Batas ke Dili. |
| Konektivitas Laut  | Tidak ada rencana karena perbatasan laut Indonesia-Timor Leste belum disepakati.  |
| Pariwisata         | Rencana pembukaan rute kapal pesiar Labuan Bajo-Kupang-Dili-Darwin. Pada kenyataannya, rute yang sudah ditawarkan oleh operator kapal pesiar (Windstar) adalah rute Australia (termasuk Darwin)-Kupang (NTT)-Benoa (Bali). Paket tersebut akan mulai dilayari pada Februari 2020.   |
| Perdagangan        | Rencana ekspor ayam dari Indonesia ke Timor Leste yang selama ini disuplai dari Brasil.   |

Sumber: Diolah oleh penulis dari berbagai sumber

Dalam konteks yang lebih spesifik ke kawasan timur Indonesia, berikut ini capaian TIA-GT dalam pembangunan konektivitas lintas-batas dalam dimensi fisik, kelembagaan, dan antarmasyarakat.

### **1. Konektivitas Fisik**

Seperti penjelasan sebelumnya, banyak kerja sama yang sudah disepakati di dalam TIA-GT belum diimplementasikan. Misalnya, layanan transportasi umum lintas batas antara Kupang dan Dili, yang rencananya menggunakan bus DAMRI, hingga saat penelitian lapangan dilakukan belum juga terwujud. Demikian pula rencana jalur penerbangan Kupang-Dili-Darwin dengan maskapai Sriwijaya Air. Namun, hal tersebut bukan berarti tidak ada konektivitas fisik sama sekali. Konektivitas fisik tetap hadir melalui kerja sama bilateral

dan dirasakan manfaatnya oleh masyarakat perbatasan, terutama di wilayah Indonesia dan Timor Leste.

Secara bilateral, Indonesia dan Timor Leste telah membuka tiga Pos Lintas Batas resmi, yaitu Mota'ain, Motamasin, dan Wini. Selain itu, ada beberapa pos lintas batas yang fungsinya terbatas dan tradisional, seperti di Napan, Haumeni Ana, dan Turiscain. Untuk PLBN Mota'ain, misalnya, kantornya dibangun di atas lahan seluas 8,03 hektare dengan anggaran sebesar Rp82 miliar. Bangunan PLBN Mota'ain meliputi zona inti yang terdiri atas bangunan utama PLBN, gedung pemeriksaan kendaraan dan *power house*, asrama pegawai, wisma Indonesia, *car wash*, *X-ray mobile*, pasar perbatasan, lapangan olahraga, pos Pamtas TNI, dan pos Polri (Aditiasari 2016). Adapun kondisi jalan darat, pada saat penelitian dilakukan, sudah dalam kondisi bagus untuk jalur Kupang-PLBN Mota'ain dan Motamasin, sementara jalur Mota'ain sampai ke Dili masih memiliki banyak segmen jalan yang rusak dan sedang diperbaiki.

Sementara itu, untuk konektivitas antara NTT dan Northern Territory, saat ini belum ada penerbangan langsung. Warga Kupang yang hendak ke Darwin harus pergi ke Bali terlebih dahulu untuk kemudian naik pesawat dan transit di Singapura atau Sydney sebelum ke tujuan akhir. Adapun untuk konektivitas Dili-Darwin, sudah ada penerbangan langsung yang dilayani oleh maskapai North Air.

## **2. Konektivitas Kelembagaan**

Dalam konektivitas kelembagaan, usulan pembebasan visa yang diajukan Indonesia untuk WNI yang hendak pergi ke Timor Leste dan Australia sampai saat ini belum mendapatkan persetujuan dari kedua negara. Padahal, pada posisi sebaliknya, warga negara Timor Leste dan Australia yang hendak pergi ke wilayah Indonesia sudah diberi bebas visa.

Kemudian, Indonesia dan Timor Leste juga sudah mengadakan perjanjian lintas batas tradisional, yaitu *Arrangement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste on Traditional Border Crossings*

and Regulated Markets, 11 Juni 2003. Perjanjian ini memfasilitasi warga perbatasan lokal untuk melakukan aktivitas lintas batas tradisional, seperti kunjungan keluarga, ziarah ke makam keluarga, dan menghadiri pernikahan. Mereka difasilitasi dengan pas lintas batas yang dapat berfungsi sebagai pengganti paspor. Selain itu, perjanjian ini memfasilitasi warga lokal perbatasan untuk membeli barang di negara tetangga tanpa dikenai cukai, asal nilainya di bawah US\$50 per orang per hari. Adapun untuk Indonesia-Timor Leste, tidak ada perjanjian lintas batas tradisional semacam itu.

### **3. Konektivitas Antarmasyarakat**

Konektivitas fisik dan kelembagaan sejatinya bertujuan membangun konektivitas antarmasyarakat. Dengan terciptanya konektivitas fisik dan kelembagaan, pergerakan orang, barang, dan modal pun akan makin mudah. Namun, karena TIA-GT dalam pembangunan konektivitas fisik dan kelembagaan juga belum optimal, hal ini berdampak pada konektivitas antarmasyarakat yang juga belum optimal.

Walaupun demikian, berdasarkan pada perjanjian bilateral pembukaan pos lintas batas Indonesia-Timor Leste, aktivitas keluar-masuk perbatasan untuk WNI dan WN Timor Leste sebenarnya juga sudah berjalan seperti terlihat dalam tabel di bawah ini.

Data pada Tabel 17 menunjukkan bahwa konektivitas antar-masyarakat Indonesia dan Timor Leste sudah terbangun dengan cukup baik. Kecenderungannya adalah jumlah pelintas batas WNI dari tahun ke tahun mengalami penurunan, sedangkan pelintas batas WNA (Timor Leste) justru mengalami peningkatan. Data di atas juga menunjukkan bahwa warga perbatasan lokal sudah memanfaatkan pas lintas batas sebagai pengganti paspor, walaupun kecenderungannya terus menurun. Adapun untuk konektivitas NTT dengan Timor Leste, peneliti tidak mendapatkan data jumlah wisatawan Australia yang datang ke NTT, demikian pula sebaliknya.

Selain pelintas batas, konektivitas seharusnya dapat meningkatkan arus ekspor-impor Provinsi Nusa Tenggara Timur dengan Timor Leste dan Australia. Berikut ini data perdagangan luar negeri NTT selama periode 2017–2019.

**Tabel 17.** Data Jumlah Pelintas Batas WNI dan WNA di Perbatasan Indonesia-Timor Leste Periode 2015–2017

| Tahun | WNI    |       |           |       |         | WNA    |        |           |        |         |
|-------|--------|-------|-----------|-------|---------|--------|--------|-----------|--------|---------|
|       | Datang |       | Berangkat |       | Total   | Datang |        | Berangkat |        | Total   |
|       | Paspor | PLB   | Paspor    | PLB   |         | Paspor | PLB    | Paspor    | PLB    |         |
| 2015  | 47.877 | 6.115 | 52.838    | 7.005 | 113.835 | 25.790 | 12.260 | 27.049    | 11.363 | 76.462  |
| 2016  | 28.685 | 5.379 | 51.576    | 7.222 | 92.862  | 40.914 | 9.595  | 42.536    | 10.473 | 103.518 |
| 2017  | 30.292 | 5.055 | 43.916    | 5.665 | 84.928  | 48.063 | 7.031  | 50.299    | 6.102  | 111.495 |

Sumber: Kantor Imigrasi Kelas II-Atambua (2018)

**Tabel 18.** Ekspor-Impor Provinsi Nusa Tenggara Timur Periode 2017–2019

|                           | Timor Leste |          |          | Australia |          |        |
|---------------------------|-------------|----------|----------|-----------|----------|--------|
|                           | 2017        | 2018     | 2019     | 2017      | 2018     | 2019   |
| Volume (ton)              |             |          |          |           |          |        |
| ekspor                    | 93122,82    | 68378,98 | 68320,92 | 1461,48   | 1703,05  | 783,45 |
| import                    | 2068,13     | 0,04     | 3444,85  | 0         | 93,85    | 0      |
| Neraca<br>(ekspor-import) | 91054,69    | 68378,94 | 64876,07 | 1461,48   | 1609,2   | 783,45 |
| Nilai (ribu US\$)         |             |          |          |           |          |        |
| ekspor                    | 21818,93    | 17428,14 | 16044,35 | 457,50    | 312,02   | 863,43 |
| import                    | 649,78      | 0,69     | 1401,55  | 0         | 3203,23  | 0      |
| Neraca<br>(ekspor-import) | 21169,15    | 17427,45 | 14642,8  | 457,50    | -2891,21 | 863,43 |

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur (2018, 369–372); Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur (2020, 451–454).

Data pada Tabel 19 menunjukkan bahwa ekspor NTT ke Timor Leste mengalami penurunan pada periode 2017–2019. Sementara itu, impor NTT dari Timor Leste mengalami fluktuasi, yaitu penurunan tajam pada 2018 dari tahun sebelumnya, tetapi kemudian meningkat tajam kembali pada 2019. Pola seperti di atas membuat neraca perdagangan NTT terhadap Timor Leste justru mengalami penurunan rata-rata 15,01% selama periode tersebut. Sementara itu, nilai ekspor ke Australia turun sedikit pada 2018, tetapi naik secara signifikan pada 2019. Adapun nilai impor NTT dari Australia tercatat hanya pada 2018. Nilai impor yang besar ini sempat membuat neraca perdagangan NTT dengan Australia mengalami defisit.

Data perdagangan di atas menunjukkan bahwa kerja sama sub-regional TIA-GT belum dapat menaikkan neraca perdagangan luar negeri NTT dengan Timor Leste dan Australia. Dengan kata lain, TIA-GT belum dapat meningkatkan pendapatan NTT dari unsur perdagangan sehingga belum berkontribusi positif pada PDRB Provinsi NTT.

Penjelasan terhadap tiga jenis konektivitas di atas menunjukkan bahwa peran TIA-GT dalam membangun konektivitas di kawasan timur Indonesia masih minimal. Konektivitas justru lebih banyak dibangun berdasarkan pada kerja sama bilateral antarnegara anggota TIA-GT. Peran TIA-GT tersebut dapat ditingkatkan melalui pelaksanaan MoU-MoU yang sudah disepakati terkait dengan konektivitas, yang saat ini masih banyak dalam bentuk rencana.

### C. Peluang dan Tantangan

Ada beberapa faktor pendorong dalam kerja sama TIA-GT sehingga sudah banyak MoU yang disepakati. Pertama, *political willingness* dari pemerintah Timor Leste yang sangat kuat untuk memajukan kerja sama subregional ini. Mereka bahkan membentuk Mission Unit TIA-GT di tingkat pemerintah pusatnya untuk memfasilitasi kerja sama tersebut. Di dalam Mission Unit ini, mereka menggunakan jasa konsultan berkebangsaan Portugal. Dari sisi Indonesia, pemerintahan Presiden Joko Widodo juga sedang giat memperhatikan dan membangun kawasan perbatasan di NTT yang menjadi cakupan wilayah kerja sama TIA-GT. Kemudian, dari sisi Australia, negara ini juga secara intensif mempromosikan wilayah utaranya, yaitu Northern Territory untuk melibatkan diri secara mendalam dan terkoneksi dengan Asia Tenggara, salah satunya melalui kerja sama TIA-GT. Hal ini sesuai dengan pendapat Thao bahwa kehendak politik yang kuat merupakan salah satu kunci keberhasilan kerja sama lintas batas (Thao 1999).

Faktor kedua pendorong kerja sama TIA-GT adalah tingkat kestrategisan wilayah kerja samanya. Bagi Timor Leste, wilayah perbatasannya dengan Indonesia merupakan salah satu pintu gerbang bagi kehidupan perekonomian penduduknya. Mereka banyak

menggantungkan suplai barang dari perbatasan NTT ataupun dari wilayah Indonesia lainnya seperti Surabaya. Kemudian, bagi Indonesia, kawasan perbatasan darat Indonesia-Timor Leste juga mendapatkan prioritas pembangunan, seperti proyek pembangunan PLBN Mota'ain, Motamasin, dan Wini, yang menjadi Proyek Strategis Nasional berdasarkan pada Peraturan Presiden (Perpres) No. 3 Tahun 2016 (Lampiran Perpres No. 3/2016), serta pembangunan jalan paralel perbatasan "Sabuk Merah". Adapun untuk Australia, Northern Territory, yang menjadi bagian dari kerja sama TIA-GT merupakan wilayah yang diproyeksikan menjadi gerbang Australia menuju Asia sehingga menjadi daerah strategis bagi upaya integrasi ekonomi Australia ke Asia. Hal ini sesuai dengan pendapat dari Starr dan Thomas bahwa tingkat kestrategisan wilayah berpengaruh terhadap berhasil tidaknya kerja sama lintas batas (Starr dan Thomas 2005).

Namun, harus diakui pula bahwa sebagian besar MoU di atas masih sebatas rencana yang belum diimplementasikan. Menurut KBRI di Dili, ada beberapa tantangan yang menghambat implementasi tersebut. *Pertama*, situasi politik di Timor Leste yang belum kondusif, yakni tidak berjalannya pemerintahan hasil pemilu pada Juli 2017 akibat adanya mosi tidak percaya dari partai oposisi sehingga diadakan pemilu ulang pada 12 Mei 2018. *Kedua*, belum ditandatanganinya naskah MoU penambahan slot penerbangan dari Indonesia ke Timor Leste dengan rute Kupang-Dili-Darwin, yang awalnya (14+7) menjadi (21+7), karena masih menunggu persetujuan dari pihak Timor Leste. Naskah MoU tersebut sudah tertahan selama dua tahun di Dewan Menteri Timor Leste. *Ketiga*, finalisasi usulan perjanjian transportasi darat yang akan menghubungkan Kupang-Dili dengan bus DAMRI juga masih tertunda karena pihak Timor Leste beralasan menunggu dinamika perubahan pemerintahan hasil Pemilu Mei 2018. *Keempat*, terkait dengan usulan Indonesia agar WNI yang berkunjung ke tujuan wisata di Timor Leste dan Australia dapat diberi bebas visa, pihak Timor Leste belum memberikan tanggapan. Hal ini mungkin terjadi karena visa merupakan salah satu pendapatan yang penting bagi Timor Leste di saat sektor-sektor yang lain masih belum dapat diandalkan.

Selain tantangan terkait dengan aspek ekonomi di atas, kerja sama TIA-GT harus menghadapi tantangan keamanan konvensional dan nonkonvensional. Untuk keamanan konvensional, sengketa perbatasan sempit memicu ketegangan diplomatik antarpemerintah dan konflik komunal antarmasyarakat perbatasan, seperti yang terjadi di *Unsurveyed Segment* Haumeni Ana pada 2009 dan 2012. Konflik-konflik di atas berdampak pada berhentinya aktivitas lintas batas tradisional sementara. Adapun tantangan keamanan nonkonvensional berupa perdagangan gelap narkoba serta penyelundupan dan perdagangan orang. Masalah tersebut makin menantang karena perbatasan tiga negara tersebut didominasi oleh perbatasan laut sehingga lebih sulit dalam pengawasan. Tantangan keamanan tersebut harus dihadapi dalam kerja sama TIA-GT walaupun bidang kerja samanya adalah ekonomi.

## D. Langkah ke Depan

Kerja sama subregional TIA-GT yang diinisiasi pada 2012 telah memiliki beberapa capaian, terutama berupa kesepakatan-kesepakatan di antara tiga negara anggotanya. Namun, kesepakatan tersebut masih banyak yang belum diimplementasikan di lapangan. Oleh karena itu, dalam rangka optimalisasi kerja sama TIA-GT, ada beberapa hal yang dapat dilakukan.

*Pertama*, TIA-GT perlu membentuk sekretariat tingkat subregional, seperti dalam kerja sama subregional IMT-GT yang mempunyai Centre for IMT-GT Subregional Cooperation dan kerja sama subregional BIMP-EAGA yang mempunyai BIMP Facilitation Center. Sekretariat ini akan membantu menyusun agenda-agenda pertemuan tingkat subregional.

*Kedua*, TIA-GT perlu membentuk kelompok-kelompok kerja (*working groups*) berdasarkan pada bidang kerja sama, misalnya kelompok kerja untuk bidang konektivitas, kelompok kerja untuk perdagangan dan investasi, dan kelompok kerja untuk bidang sosial-budaya.

*Ketiga*, TIA-GT perlu melibatkan peran swasta secara lebih aktif, misalnya melalui pembentukan TIA-GT Business Council, yang anggota-anggotanya dapat diwakili oleh kamar dagang dan industri (kadin) di tiap provinsi/pemerintah subnasional di tiap negara anggota.

*Keempat*, TIA-GT perlu membentuk jaringan kelompok masyarakat sipil, misalnya jaringan wartawan TIA-GT, jaringan operator wisata TIA-GT, dan jaringan universitas TIA-GT. Hal ini akan mempercepat konektivitas antarmasyarakat.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



## **DAFTAR PUSTAKA**

- Aditiasari, Dana. 2016. “Megahnya Pos Lintas Batas Negara Mota’ain yang akan diresmikan Jokowi.” *detikFinance*, 27 Desember 2016. Diakses pada 2 April 2017. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3381080/megahnya-pos-lintas-batas-negara-motaain-yang-akan-diresmikan-jokowi>.
- Agreement Establishing the Melanesian Spearhead Group. 23 Maret 2007. [https://www.msgsec.info/wp-content/uploads/msghistoricaldocuments/UN-Depository\\_-\\_Agreement-Establishng-the-MSG-2007.pdf](https://www.msgsec.info/wp-content/uploads/msghistoricaldocuments/UN-Depository_-_Agreement-Establishng-the-MSG-2007.pdf).
- Alisjahbana, Armida S. 2014. “Arah Kebijakan dan Strategi Percepatan Pengembangan Kawasan Timur Indonesia.” Diakses pada 14 Agustus 2017. <https://www.bi.go.id/id/publikasi/lain/kertas-kerja/Documents/Bappenas.pdf>.
- Aliya, Angga. 2016. “Dua Rute Tol Laut Diubah.” *detikFinance*, 19 Oktober 2016. Diakses pada 23 Oktober 2018. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3324286/dua-rute-tol-laut-diubah>.
- Andika, Muhammad Tri. 2017. “Indonesia Border Diplomacy Under the Global Maritime Fulcrum.” *Ritsumeikan International Affairs* (15): 45–66.

- Andilas, Devi Destiani, dan Liana Angelia Yanggana. 2017. "Pelaksanaan Program Tol Laut PT Pelayaran Nasional Indonesia." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* Vol. 4/1 (Maret): 1–8.
- Arrangement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste on Traditional Border Crossings and Regulated Markets, 11 Juni 2003.
- ASEAN. 2010. *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat. Diakses pada 20 September 2018. [https://www.asean.org/storage/images/ASEAN\\_RTK\\_2014/4\\_Master\\_Plan\\_on\\_ASEAN\\_Connectivity.pdf](https://www.asean.org/storage/images/ASEAN_RTK_2014/4_Master_Plan_on_ASEAN_Connectivity.pdf).
- ASEAN. 2016. *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*. Jakarta: ASEAN Secretariat. Diakses pada 20 September 2018. <https://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>.
- Asian Development Bank. 2009. *ADB Report and Recommendation of the President to the Boards of Directors - Proposed Loan and Technical Assistance PNG: Pilot Border Trade and Investment Development Project*. Mandaluyong City: Asian Development Bank.
- Aufiya, Mohd Agoes. 2017. "Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Contribution in the Indo-Pacific Region." *Andalas Journal of Internatinal Studies* 6, no. 2 (November): 143–159.
- Australia-Indonesia Ministerial Forum and Australia-Indonesia Development Area Ministerial Meeting - Joint Ministerial Statement, 18 Maret 2005. Diakses pada 30 Agustus 2018. <https://reliefweb.int/report/indonesia/australia-indonesia-ministerial-forum-and-australia-indonesia-development-area>.
- Australian Criminal Intelligence Commission. 2018. *Organised Crime in Australia 2017*. Canberra: Australian Criminal Intelligence Commission.
- Australian Government. 2017. *2017 Foreign Policy White Paper*. Barton: Department of Foreign Affairs and Trade.
- Badan Informasi Geospasial. 2017. *Peta Negara Kesatuan Republik Indonesia*. Cibinong: Badan Informasi Geospasial.
- Badan Nasional Pengelola Perbatasan. 2011. *Desain Besar (Grand Design) Pengelolaan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan Tahun 2011–2025*. Jakarta: Badan Nasional Pengelola Perbatasan.

- Badan Pengelola Perbatasan Daerah Timor Tengah Utara. 2014. *Laporan Rapat Koordinasi dan Dialog Penyelesaian Batas Negara RI - RDTL 9 Agustus 2014*. Kefamenanu: BPPD TTU.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2009. “Kebijakan Pengembangan Kawasan Strategis Ekonomi Indonesia.” *Bulletin Kawasan* 24 (2009): 1–3.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Gorontalo. 2018. *Provinsi Gorontalo dalam Angka 2018*. Gorontalo: Badan Pusat Statistik Provinsi Gorontalo.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Gorontalo. 2020. *Provinsi Gorontalo dalam Angka 2020*. Gorontalo: Badan Pusat Statistik Provinsi Gorontalo.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku Utara. 2018. *Provinsi Maluku Utara dalam Angka 2018*. Ternate: Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku Utara.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku Utara. 2020. *Provinsi Maluku Utara dalam Angka 2020*. Ternate: Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku Utara.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku. 2018. *Provinsi Maluku dalam Angka 2018*. Ambon: Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku. 2020. *Provinsi Maluku dalam Angka 2020*. Ambon: Badan Pusat Statistik Provinsi Maluku.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur. 2017. “Persentase Penduduk Miskin Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Nusa Tenggara Timur, 2015–2017.” Diakses pada 1 November 2018. <https://ntt.bps.go.id/dynamictable/2017/08/31/451/persentase-penduduk-miskin-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-nusa-tenggara-timur-2015-2016.html>.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur. 2018. *Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka 2018*. Kupang: Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur. 2020. *Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka 2020*. Kupang: Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat. 2018. *Provinsi Papua Barat dalam Angka 2018*. Manokwari: Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat.

- Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat. 2020. *Provinsi Papua Barat dalam Angka 2020*. Manokwari: Badan Pusat Statistik Provinsi Papua Barat.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Papua. 2018. *Provinsi Papua dalam Angka 2018*. Jayapura: Badan Pusat Statistik Provinsi Papua.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Papua. 2020. *Provinsi Papua dalam Angka 2020*. Jayapura: Badan Pusat Statistik Provinsi Papua.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Barat. 2018. *Provinsi Sulawesi Barat dalam Angka 2018*. Mamuju: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Barat.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Barat. 2020. *Provinsi Sulawesi Barat dalam Angka 2020*. Mamuju: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Barat.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan. 2018. *Provinsi Sulawesi Selatan dalam Angka 2018*. Makassar: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan. 2020. *Provinsi Sulawesi Selatan dalam Angka 2020*. Makassar: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tengah. 2018. *Provinsi Sulawesi Tengah dalam Angka 2018*. Palu: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tengah.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tengah. 2020. *Provinsi Sulawesi Tengah dalam Angka 2020*. Palu: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tengah.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara. 2018. *Provinsi Sulawesi Tenggara dalam Angka 2018*. Kendari: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara. 2020. *Provinsi Sulawesi Tenggara dalam Angka 2020*. Kendari: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Utara. 2018. *Provinsi Sulawesi Utara dalam Angka 2018*. Manado: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Utara.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Utara. 2020. *Provinsi Sulawesi Utara dalam Angka 2020*. Manado: Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Utara.

- Badan Pusat Statistik. 2018a. "Indeks Pembangunan Manusia menurut Provinsi, 2010-2017 (Metode Baru)." Diakses pada 1 November 2018. <https://www.bps.go.id/indicator/26/494/1/-metode-baru-indeks-pembangunan-manusia-menurut-provinsi.html>.
- Badan Pusat Statistik. 2018b. "Persentase Penduduk Miskin Menurut Provinsi 2007–2018." Diakses pada 1 November 2018. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1219>.
- BBC Indonesia. 2015. "TNI Tempatkan Prajurit Dekat Perbatasan Papua Nugini." Diakses pada 28 Oktober 2018. [https://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2015/08/150814\\_indonesia\\_perbatasan\\_png](https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/08/150814_indonesia_perbatasan_png).
- BCS. 2018. FGD oleh Tim Perbatasan P2P LIPI di Jakarta, 9 April 2018.
- Bupati Timor Tengah Utara. 2012. *Laporan Tertulis Kronologis Aksi Saling Lempar Batu antara Masyarakat Kec. Pasabe, Distric Oecusi – RDTL dengan Masyarakat Desa Haumeni Ana Kec. Bikomi Nilulat – Kabupaten TTU pada Tanggal 31 Juli 2012*. Kefamenanu, 13 Agustus 2012.
- Chako, Priya, dan David Willis. 2018. "Pivoting to Indo-Pacific? The Limit of India and Indonesia Integration." *East Asia* 35, no. 2 (Juni): 133–148.
- Dachlan, Djunaidi, A. Madjid Sallatu, dan Agussalim. 2014. "Kinerja dan Tantangan Pembangunan Kawasan Timur Indonesia (KTI)." Dalam *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia dalam Konteks Kekinian Indonesia*, diedit oleh Djunaidi Dachlan dan Sultan Suhab, 13–29. Makassar: P3KM Unhas Press.
- Dachlan, Djunaidi, dan Sultan Suhab, eds. 2014. *Pembangunan Kawasan Timur Indonesia: Dalam Konteks Kekinian Indonesia*. Makassar: Puslitbang Kebijakan dan Manajemen LPPM Universitas Hasanudin-Kementerian PPN/Bappenas.
- Damarjati, Danu. 2017. "Peluang Ekonomi Warga Perbatasan di Balik Kemegahan PLBN Motaain." *detikNews*, 7 April 2017. Diakses pada 20 September 2018. <https://news.detik.com/berita/d-3468443/peluang-ekonomi-warga-perbatasan-di-balik-kemegahan-plbn-motaain>.
- Databoks. 2017. "Pulau Jawa Sumbang 58% PDB Nasional 2016." Diakses pada 12 Agustus 2018. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/02/08/pulau-jawa-sumbang-58-persen-pdb-nasional-2016>.

- Dent, Christopher M., dan Peter Richer. 2011. "Sub-regional Cooperation and Development Regionalism: The Case of BIMP-EAGA." *Contemporary Southeast Asia* 33, no. 1 (Januari): 29–55. <https://doi.org/10.1353/csa.2011.0123>.
- Deny, Septian. 2018. "Jokowi Incar Pasar Ekspor di Negara Pasifik Selatan." *Liputan 6*, 4 Mei 2018. Diakses pada 30 Agustus 2018. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3502438/jokowi-incar-pasar-ekspor-di-negara-pasifik-selatan>.
- Department of Foreign Affairs and Trade, Australian Government. 2020. "Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement." Diakses pada 23 November 2020. <https://www.dfat.gov.au/trade/agreements/in-force/iacepa/Pages/indonesia-australia-comprehensive-economic-partnership-agreement>.
- Department of Foreign Affairs and Trade, Australian Government. 2010. "Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement." Diakses pada 18 Februari 2018. <http://dfat.gov.au/trade/agreements/iacepa/pages/indonesia-australia-comprehensive-economic-partnership-agreement.aspx>.
- Department of Foreign Affairs and Trade-Australia. 2018. "Australia's Maritime Arrangements with Timor-Leste." Diakses pada 2 Oktober 2018. <https://dfat.gov.au/geo/timor-leste/Pages/australias-maritime-arrangements-with-timor-leste.aspx>.
- Deputi Bidang Pengelolaan Batas Wilayah Negara BNPP. 2018. Informasi Umum tentang Pos Lintas Batas Negara (PLBN). Jakarta: BNPP.
- Deutsche Welle. 2014. "RI Siagakan Kapal Perang dan Sukhoi ke Dekat Australia." DW, 23 Januari 2014. Diakses pada 28 Oktober 2018. <https://www.dw.com/id/ri-siagakan-kapal-perang-dan-sukhoi-ke-dekat-australia/a-17382167>.
- Dewi, Rosita. 2017. "Adat Recognition in Merauke Integrated Food and Energy Estate." Doctoral Dissertation, Kyoto University, Japan.
- Direktur Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal Bappenas. 2013. "Arah Kebijakan dan Strategi Revitalisasi KAPET." Dalam *FGD Kebijakan dan Arah Pengembangan Kawasan Ekonomi Terpadu (KAPET) dalam Mendukung Implementasi Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia*, 26 November 2013.
- Drug Abuse Information Network for Asia and the Pacific and Australia. 2015. *Illicit Drug Data Report*. Adelaide: Australian Crime Commission.

- Elmslie, Jim. 2015. "Indonesian Diplomatic Maneuvering in Melanesia: Challenges and Opportunity." Dalam *Regionalism, Security, and Cooperation in Oceania*, diedit oleh R. Azizian dan C. Cramer, 96–109. Honolulu: APCSS Publisher.
- Firman, Tony. 2016. "Ribuan Tahun Orang Melanesia di Indonesia." Diakses pada 18 Februari 2018. <https://tirto.id/ribuan-tahun-orang-melanesia-di-indonesia-bEYN>.
- Forbes, Vivian Louis. 2014. *Indonesia's Delimited Maritime Boundaries*. Heidelberg: Springer.
- Gana, Frans. 2015. *Strategi Pembangunan di Wilayah Perbatasan RI-RDTL Ditinjau dari Perspektif Sosial Ekonomi*. Kupang: FISIP Universitas Cendana.
- Gnanasagaran, Angaindrankumar. 2018. "Admitting ASEAN's 11th Member." Diakses pada 2 November 2018. <https://theaseanpost.com/article/admitting-aseans-11th-member>.
- Google Maps. 2018. "PLBN Terpadu Motaain dan PLBN Motamasin." Diakses pada 11 Agustus 2020. <https://www.google.com/maps/dir/PLBN+MOTAMASIN,+Alas+Selatan,+Malaka+Regency,+East+Nusa+Tenggara/PLBN+Terpadu+Motaain,+Jalan+Raya+Lintas+Batas,+Silawan,+East+Tasifeto,+Belu+Regency,+East+Nusa+Tenggara/@-9.2337964,124.6936545,110029m/data=!3m2!1e3!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x2cff04e11ede0b23:0xda8c92f862ed23e1!2m2!1d125.0853243!2d-9.451362!1m5!1m1!1s0x2cffc4000872ac81:0x37446906754e5aae!2m2!1d124.9507492!2d-8.9608369!3e2>.
- Google Maps. 2018. "PLBN Wini." Diakses pada 18 September 2018. <https://www.google.com/maps/place/PLBN+Wini/@-9.2903221,124.1619225,295965m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x2c55623961daf169:0x880d240567f68828!8m2!3d-9.1768989!4d124.4792051>
- Hadiwijoyo, Surya Sakti. 2009. *Batas Wilayah Negara: "Dimensi, Permasalahan, dan Strategi Penanganan" (Sebuah Tinjauan Empiris dan Yuridis)*. Yogyakarta: Gava Media.
- Hadiwinata, Bob Sugeng. 2001. "Sejarah Perbatasan Indonesia-Timor Leste." Dalam *Keamanan di Perbatasan Indonesia-Timor Leste*,

*Sumber Ancaman dan Kebijakan Pengelolaannya*, diedit oleh Ganewati Wuryandari. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

- Hakim, Rakhmat Nur. 2019. "Indonesia dan Timor Leste Sepakati Penyelesaian Sengketa Perbatasan Darat." *Kompas.com*, 22 Juli 2019. Diakses pada 5 Oktober 2020. <https://nasional.kompas.com/read/2019/07/22/19233951/indonesia-dan-timor-leste-sepakati-penyelesaian-sengketa-perbatasan-darat>.
- Hayon, Edy. 2015. "Timor Leste Memanas, Aparat TNI Siaga di Perbatasan." Diakses pada 22 Januari 2021. *Tribunnews*, 29 Januari 2015. <https://m.tribunnews.com/regional/2015/01/29/timor-leste-memanas-aparat-tni-siaga-di-perbatasan>.
- Haywood, R., Tai, B., Wood, G. Steenwyk, M., Mulik, M., Sourdin, P., dan Semone, P. 2018. "Facilitating Regional Cooperation and Integration between Indonesia and Timor Leste through Enhanced Cross-Border Cooperation." *Interim Report, Produced for Asian Development Bank*. Mandaluyong City: Asian Development Bank.
- Heripoerwanto, E. D. 2004. "Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu: Harapan dan Kenyataan." Diakses pada 1 November 2018. [http://www.rudyc.com/PPS702-ipb/08234/e\\_d\\_heripoerwanto.pdf](http://www.rudyc.com/PPS702-ipb/08234/e_d_heripoerwanto.pdf).
- Hunt, Luke. 2018. "Why Timor-Leste Is Still a Model for ASEAN." Diakses pada 2 November 2018. <https://thediplomat.com/2018/02/why-timor-leste-is-still-a-model-for-asean/>.
- International Crisis Group. 2006. *Managing tensions on the Timor-Leste/Indonesia border: Asia Briefing No. 50*. Jakarta/Brussel: International Crisis Group. <https://d2071andvip0wj.cloudfront.net/b50-managing-tensions-on-the-timor-leste-indonesia-border.pdf>.
- Ip, Anthony K.C., dan Thomas Yip. 2018. "The Sino-Southeast Asian-Australasian Necklace: Critical Junctures, Branding Cities, and Entrepreneurial Leadership." Dalam *Metropolitan Governance in Asia and the Pacific Rim: Borders, Challenges, Futures*, diedit oleh Bligh Grant, Cathy Yang Liu, dan Lin Ye, 193–221. Singapore: Springer.
- Irewati, Awani, ed. 2020. *Kerja Sama Perbatasan Indonesia-Malaysia-Thailand: Prospek Pembangunan Keterhubungan Maritim*. Surabaya: JP Books.
- Ishida, Masami, ed. 2013. *Border Economies in the Greater Mekong Subregion*, New York: Palgravemacmillan.

- Ismanto, Hendriyo W., dan Karina I. Irawan. 2018. "Kemiskinan di Timur Tinggi." *Kompas*, 19 Juli 2018.
- Jetin, Bruno, dan Mia Mekic, eds. 2016. *ASEAN Economic Community: A Model for Asia-wide Regional Integration?* New York, Palgravemacmillan.
- Joint Press Statement on the Launch of the Australia-Indonesia Development Area*. 24 April 1997. [https://foreignminister.gov.au/releases/1997/ambon\\_97.html](https://foreignminister.gov.au/releases/1997/ambon_97.html).
- Jubi. 2016. "Pejabat RI-PNG Bertemu di Port Moresby, 18 Agenda Dibahas." *Tabloid Jubi*, 7 November 2016.
- Jyestha, Vincentius. "Perubahan Luas Wilayah Hanya di Sekitar Batas Laut dengan Palau." *Tribunnews*, 14 Juli 2017. Diakses pada 26 Oktober 2018. <http://www.tribunnews.com/nasional/2017/07/14/perubahan-luas-wilayah-hanya-di-sekitar-batas-laut-dengan-palau>.
- Kantor Imigrasi Kelas II-Atambua. 2018. *Surat kepada Kepala Pusat penelitian Politik LIPI Nomor W22.IMI.IMI.1.UM.04.02-516 perihal Data Statistik Lalu Lintas WNI dan WNA Wilayah Kerja Kanim Atambua 2015-2017*. Atambua, 24 April 2018.
- KBRI di Port Moresby, Papua Nugini. 2018. "Hubungan Bilateral". Diakses pada 10 Agustus 2020. [https://kemlu.go.id/portmoresby/id/pages/papua\\_nugini/559/etc-menu](https://kemlu.go.id/portmoresby/id/pages/papua_nugini/559/etc-menu).
- KBRI Dili. 2016. "Pererat Kerja sama Tiga Negara: Indonesia, Timor-Leste, dan Australia Gelar Pertemuan Trilateral." Diakses pada 18 Februari 2018. <https://www.kemlu.go.id/dili/id/berita-agenda/berita-perwakilan/Pages/Indonesia,-Timor-Leste-dan-Australia-Gelar-Pertemuan-Trilateral.aspx>.
- KBRI Dili. 2018. Wawancara oleh Tim Perbatasan P2P LIPI di Dili, 26 April 2018.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2014. *Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 18/Permen-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia*.
- Kementerian Keuangan RI. 2017. "Papua's Infrastructure Development Keep Encouraged." Diakses pada 25 Agustus 2018. <https://www.kemenkeu.go.id/en/publications/news/papua-s-infrastructure-development-keep-encouraged/>.
- Kementerian Keuangan RI. 2007. *Peraturan Menteri Keuangan Nomor 24/PMK.01/2007 tentang Tata Laksana Impor Barang dari Northern Territory Australia ke Daerah Pabean Indonesia Selain Pulau Jawa dan Sumatera*.

- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI. 2014. “Workshop Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (Kapet) 2014.” Diakses pada 1 November 2018. <https://www.ekon.go.id/berita/view/workshop-kawasan-pengembangan.702.html>
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI. 2005. *Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 29/M.EKON/06/2005 tentang Sekretariat Nasional kerja Sama Ekonomi Sub Regional.*
- Kementerian Luar Negeri RI. 2019. “Melanesian Spearhead Group.” Diakses pada 9 Agustus 2020. <https://kemlu.go.id/portal/id/read/128/view/melanesian-spearhead-group-msg>.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI. 2016. “Kementerian PUPR Bangun Infrastruktur di Perbatasan Papua dengan PNG melalui Program Wilayah Pengembangan Strategis.” Diakses pada 25 Agustus 2018. <http://bpiw.pu.go.id/article/detail/kementerian-pupr-bangun-infrastruktur-di-perbatasan-papua-dengan-papua-new-guinea-melalui-program-wilayah-pengembangan-strategis>.
- Kementerian Perhubungan RI. 2018. “Dorong Pertumbuhan Perekonomian NTT, Pemerintah Sediakan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut Yang Andal.” Diakses pada 24 September 2018. <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/DORONG-PERTUMBUHAN-PEREKONOMIAN-NTT,-PEMERINTAH-SEDIAKAN-SARANA-DAN-PRASANA-TRANSPORTASI-LAUT-YANG-ANDAL.aspx>.
- Keputusan Presiden Nomor 184 Tahun 1998 tentang Tim Koordinasi dan Sub Tim Koordinasi Kerja Sama Ekonomi Sub Regional.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2001 tentang Tim Koordinasi Kerja Sama Ekonomi Sub Regional.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 184 Tahun 1998 tentang Tim Koordinasi dan Sub Tim Koordinasi Kerja Sama Ekonomi Sub Regional.*
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar.*
- Koswara, Asep. 2015. “Kerja sama Trilateral TIA-GT, Indonesia Timur Diuntungkan.” Diakses pada 10 Agustus 2020. <https://indonesiatimur.co/2015/01/15/kerjasama-trilateral-tia-gt-indonesia-timur-diuntungkan/#:~:text=%E2%80%9CTujuan%20kami%20mengunjungi%20Indonesia%20adalah,ekonomi%20antara%20ketiga%20negara%20tersebut>.

- Kunjana, Gora. 2018. "Tol Laut." Diakses pada 17 November 2018. <https://investor.id/archive/tol-laut>.
- Kusumadewi, Anggi. 2016. "Pesan Luhut ke Pasifik Selatan: Papua Milik Indonesia." Diakses pada 30 Agustus 2018. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20160404073157-20-121435/pesan-luhut-ke-pasifik-selatan-papua-milik-indonesia>.
- Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia: Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia.*
- Lampiran II Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia: Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2016–2019.*
- Lampiran Peraturan Badan Nasional Pengelola Perbatasan Nomor 1 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara Tahun 2015–2019.*
- Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.*
- Lampiran Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005–2025.*
- Lay, John R. B. Bara, dan Hadi Wahyono. 2018. "Dampak Pengembangan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Motaain pada Kawasan Perbatasan RI-RD'TL di Kabupaten Belu Provinsi Nusa Tenggara Timur." *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota* 14, no. 1 (Maret): 29–39. <https://doi.org/10.14710/pwk.v14i1.18246>
- Lensa Production. 2017. "Menuju Titik Batas di Timur Indonesia Wini." Video 9 Juli 2017. Diakses pada 17 September 2018. [https://www.youtube.com/watch?v=dR1NXLIpZ\\_I](https://www.youtube.com/watch?v=dR1NXLIpZ_I).
- Luhulima, C. P. F. "Rasionale BIMP-EAGA: Motivasi Kerja Sama Antar-Wilayah Lintas Batas." Dalam *Membangun Konektivitas di Perbatasan: Kerja Sama Subregional Indonesia, Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina*, diedit oleh Sandy Nur Ikfal Raharjo, 15–34. Jakarta: LIPI Press.
- Mammilianus, Servatinus. 2017. "6 Kota di NTT yang Disinggahi Kapal Pengangkut Peti Kemas Milik PT MSP." *Pos Kupang*. 27 Oktober 2017. Diakses pada <https://kupang.tribunnews.com/2017/10/27/6-kota-di-ntt-yang-disinggahi-kapal-pengangkut-peti-kemas-milik-pt-msp>

- Manning, Chris, dan Michael Rumbiak. 1989. *Economic Development, Migrant Labour and Indigenous Welfare in Irian Jaya 1970–84*. Canberra: National Centre for Development Studies, The Australian National University.
- May, R. J. 2004. *State and Society in PNG: The First Twenty Five Years*. Adelaide: ANU Press.
- May, R. J., ed. 1979. *The Indonesia – PNG Border: Irianese Nationalism and Small State Diplomacy: Working Paper 2*. Canberra: Department of Political and Social Change Research School of Pacific Studies, Australian National University.
- MB. 2018. Wawancara oleh Tim Perbatasan P2P LIPI di Kupang, 20 April 2018.
- Melanesian Spearhead Group Secretariat. 2018. “Melanesian Spearhead Group.” Diakses pada 18 Februari 2018. <http://www.msgsec.info/index.php/members/brief-about-msg>.
- Muhaimin. 2015. “Papua Nugini Sangkal Serbu Wilayah RI dan Turunkan Merah Putih.” Diakses pada 28 Oktober 2018. <https://international.sindonews.com/read/1033259/40/papua-nugini-sangkal-serbu-wilayah-ri-dan-turunkan-merah-putih-1439601411>.
- Muni, S. D., dan Rahul Mishra. 2019. *India’s Eastward Engagement: From Antiquity to Act East Policy*. New Delhi: Sage Publication.
- Napitupulu, Firman. 2011. “Tinjau Ulang Peran Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Dalam Ikut Mendorong Percepatan Penembangan Wilayah.” *Bulletin Tata Ruang* 4, no. 2 (Maret–April): 22–27.
- Natalegawa, Marty M. 2013. “An Indonesian Perspective on the Indo-Pacific”. *Keynote Address at the CSIS Conference on Indonesia*. Washington, D.C.: CSIS. May 16.
- Okezone. 2019. “14 Nelayan Indonesia Ditangkap di Perairan Australia, Kapalnya Kemungkinan Akan Dibakar.” Diakses pada 22 Januari 2021. <https://news.okezone.com/read/2019/05/02/18/2050740/14-nelayan-indonesia-ditangkap-di-perairan-australia-kapalnya-kemungkinan-akan-dibakar>.
- Papua News. 2016. “Indonesia’s Contribution For The Melanesian Spearhead Group Cooperation.” Diakses pada 31 Desember 2017. <http://papuanews.org/indonesias-contribution-for-melanesian-spearhead-group/>.

- Patmasari, Tri, Eko Artanto, dan Astrit Rimayanti. 2016. "Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia dengan Negara Tetangga." *Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI*, 3–21. Cibinong: Badan Informasi Geospasial. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015–2019: Buku I Agenda Pembangunan Nasional*.
- Permanent Court of Arbitration. 2016. *PCA Case N° 2013–19 in the Matter of the South China Sea Arbitration Before an Arbitral Tribunal Constituted under Annex VII to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea Between the Republic of the Philippines and the People's Republic of China, 12 July 2016*. <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/PH-CN%20-%2020160712%20-%20Award.pdf>.
- Prakoso, Fauzi Firmansyah. n.d. "Keberpihakan Fiji kepada Tiongkok sebagai Respon atas Pembekuan Keanggotaan Fiji dalam Pacific Islands Forum (2009–2014)." Diakses pada 15 Oktober 2020. [http://repository.unair.ac.id/76218/3/JURNAL\\_Fis.HI.69%2018%20Pra%20k.pdf](http://repository.unair.ac.id/76218/3/JURNAL_Fis.HI.69%2018%20Pra%20k.pdf)
- Prasetya, Andhika. 2018. "Jokowi: 9 BUMN dan 400 Perusahaan Milik WNI Ada di Timor Leste." Diakses pada 25 September 2018. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4087780/jokowi-9-bumndan-400-perusahaan-milik-wni-ada-di-timor-leste>.
- Pujayanti, Adirini. 2015. "Kerja Sama Selatan-selatan dan Manfaatnya Bagi Indonesia." *Politika* 6 (1): 64–85.
- Pukan, Bonne. 2018. "Tujuh Isu Strategis Menjadi Perhatian Victory-Joss." Diakses pada 9 Juni 2018. <https://www.ntsatu.com/tujuh-isu-strategis-menjadi-perhatian-victory-joss/>.
- Puput. 2018. "Majukan Peluang Kerja Sama dengan Negara-negara Pasifik Selatan." Diakses pada 10 Agustus 2020. <https://www.suarajabarsatu.com/majukan-peluang-kerja-sama-dengan-negara-negara-pasifik-selatan/>.
- Raharjo, Sandy N. I., Awani Irewati, Agus R. Rahman, C. P. F. Luhulima, Indriana Kartini, dan Tri Nuke Pudjiastuti. 2017. *Enhancing BIMP-EAGA Economic Corridors to Support ASEAN Connectivity: Evaluation and Recommendation (Policy Brief)*. Jakarta: Center for Political Studies-Indonesian Institute of Sciences.
- Raharjo, Sandy Nur Ikfal, Awani Irewati, Agus R. Rahman, Tri Nuke Pudjiastuti, C.P.F. Luhulima, & Hayati Nufus. 2017. "Peran Kerja Sama IMT-GT dalam Pembangunan Konektivitas ASEAN." *Jurnal Penelitian Politik* 14, no. 1 (Juni): 71–85.

- Raharjo, Sandy Nur Ikfal, ed. 2019. *Membangun Konektivitas di Perbatasan: Kerja Sama Subregional Indonesia, Brunei Darussalam, Malaysia, dan Filipina*. Jakarta: LIPI Press.
- Raharjo, Sandy Nur Ikfal. 2014. "Analisis dan Upaya Penyelesaian Konflik antara Warga Perbatasan Timor Tengah Utara, Indonesia dengan Warga Distrik Oekusi, Timor Leste pada 2012-2013." *Jurnal Pertahanan* 4, no. 1 (Maret): 155–174.
- Raharjo, Sandy Nur Ikfal. 2015a. "Menegosiasikan Batas Wilayah Maritim Indonesia dalam Bingkai Negara Kepulauan." *Jurnal Masyarakat Indonesia* 41, no. 2 (Desember): 227–236.
- Raharjo, Sandy Nur Ikfal. 2015b. "Kerja Sama Perbatasan Indonesia-Timor Leste Dalam Pengelolaan Konflik di Kabupaten Timor Tengah Utara Provinsi Nusa Tenggara Timur." Tesis Master, Universitas Pertahanan Indonesia.
- Raharjo, Sandy Nur Ikfal. 2016. "Managing Conflict through Cross-Border Cooperation: A Study at the Indonesia-Timor Leste Border." *Journal of Indonesian Social Sciences and Humanities* 6, no. 1 (Juni): 71–80.
- Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2005–2025*.
- Republic of Palau. 2017. "Executive Summary: Partial Amended Submission to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in Respect of the North Area, Pursuant to Article 76 of the United Nations Convention on the Law of the Sea By the Republic of Palau, October 12, 2017." Diakses pada 28 Oktober 2018. [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/plw41\\_09/plw2017executivesummary.pdf](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/plw41_09/plw2017executivesummary.pdf).
- Rianghepat, Adi. 2018. "Perbatasan RI-Timor Leste Memanas, Petani Indonesia Disebut Langgar Batas Wilayah?" Diakses pada 22 Januari 2021. <https://news.okezone.com/read/2018/09/14/340/1950288/perbatasan-ri-timor-leste-memanas-petani-indonesia-disebut-langgar-batas-wilayah>.
- Roen, Yeheskial A. 2015. *Laporan Akhir Seminar Nasional "Strategi Pembangunan di Wilayah Perbatasan RI-RDTL: Tinjauan dari Perspektif Ekonomi dan Sosial"*. Kupang: FISIP Universitas Cendana.
- Sandee, Henry. 2016. "Improving Connectivity in Indonesia: The Challenges of Better Infrastructure, Better Regulations, and Better Coordination." *Asian Economic Policy Review* 11 (2): 222–238. <https://doi.org/10.1111/aep.12138>.

- Sarma, Atul, dan Saswati Choudhury. 2018. *Mainstreaming the Northeast in India's Look East and Act East Policy*. Singapore: Springer Singapore.
- Sekretariat Presiden RI. 2015. "Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia." Diakses pada 10 September 2018. <http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>.
- Sihombing, Martin. 2016. "Tol Laut: Kementerian Perhubungan Revisi Rute." Diakses pada 23 Oktober 2018. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20160907/98/582135/tol-laut-kementerian-perhubungan-revisi-rute>.
- Simanjuntak, Johnson. 2014. "Kawasan Timur Perlu 100 Tahun Mengejar Ketertinggalan." *Tribunnews*, 13 September 2014. Diakses pada 27 Maret 2018. <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/11/13/kawasan-timur-perlu-100-tahun-mengejar-ketertinggalan>.
- Simorangkir, Eduardo. 2017. "RI-Australia Kebut Perjanjian Dagang IA-CEPA." *detikFinance*, 10 November 2017. Diakses pada 18 Februari 2018. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3721137/ri-australia-kebut-perjanjian-dagang-ia-cepa>.
- Sinaga, Yuni. 2018. "Indonesia-Papua Nugini Sepakat Perkuat Kerja Sama Perbatasan." *Antara News*, 26 April 2016. Diakses pada 10 Agustus 2020. <https://www.antaranews.com/berita/704915/indonesia-png-sepakat-perkuat-kerja-sama-perbatasan>.
- Sindo. 2015. "Trayek Tol Laut." *Koran Sindo*, 5 November 2015. Diakses pada 23 Oktober 2018. <https://nasional.sindonews.com/read/1058973/16/trayek-tol-laut-1446652961>.
- Sotyati. 2017. "Presiden: NTT Fokus Tiga Aspek Pembangunan Strategis." Diakses pada 9 Juni 2018. <http://www.satuharapan.com/read-detail/read/presiden-ntt-fokus-tiga-aspek-pembangunan-strategis>.
- Starr, Harvey, dan G. Dale Thomas. 2005. "The Nature of Borders and International Conflict: Revisiting Hypotheses on Territory." *International Studies Quarterly* 49, no. 1 (Maret): 123–139.
- Strating, Rebecca. 2018. *Small state and security alliances in the Asia-Pacific: Balancing bandwagoning or hedging?: Policy Brief no. 26*. Reykjavík: University of Iceland.
- Sudiono, Aries. 2015. "Empat Negara Ikut Pelatihan Inseminasi Buatan di Malang." *Berita Satu*, 30 Maret 2015. Diakses pada 20 November 2020. <https://www.beritasatu.com/mutia-nugraheni/nasional/261308/empat-negara-ikuti-pelatihan-inseminasi-buatan-di-malang>.

- Sumedi, Diananta P. 2016. "Diduga Disandera Abu Sayyaf, Ini Nama Awak Kapal Brahma 12." *Tempo.co*, 29 Maret 2016. Diakses pada 20 September 2018. <https://nasional.tempo.co/read/757804/diduga-disandera-abu-sayyaf-ini-nama-awak-kapal-brahma-12/full&view=ok>.
- Sundaram, Jomo K, ed. 2003. *Southeast Asian Paper Tigers? From Miracle to Debacle and Beyond*. London: RoutledgeCurzon.Surbakti, Tesa Oktiana. 2018. "Indonesia Perkuat Kerja Sama Maritim dengan Kawasan Pasifik." *Media Indonesia*, Diakses pada 4 September 2018. <https://mediaindonesia.com/read/detail/182441-indonesia-perkuat-kerja-sama-maritim-dengan-kawasan-pasifik>.
- Syamsiah. 2014. "Mengenal Pembangunan (Infrastruktur) Indonesia Melalui MP3EI." Diakses pada 29 Agustus 2018. [https://www.kompasiana.com/sam\\_me/54f6df8da33311b5408b476b/mengenal-pembangunan-infrastruktur-indonesia-melalui-mp3ei](https://www.kompasiana.com/sam_me/54f6df8da33311b5408b476b/mengenal-pembangunan-infrastruktur-indonesia-melalui-mp3ei).
- Tarahita, Dikanaya, dan Muhammad Zulfikar Rakhmat. 2017. "Solving Indonesia's Infrastructure Gap." Diakses pada 31 Maret 2018. <https://thediplomat.com/2017/05/solving-indonesias-infrastructure-gap/>.
- Tarte, Sandra. 2014. "Regionalism and Changing Regional Order in the Pacific Islands." *Asia and the Pacific Policy Studies* 1 (2): 312–324. <https://doi.org/10.1002/app5.27>.
- Thao, Nguyen Hong. 1999. "Joint development in the gulf of Thailand." *IBRU Boundary and Security Bulletin* (Autumn): 79–88.
- The Northern Institute. 2015. *Opportunities for Trilateral Economic Cooperation between the Indonesian, Timor-Leste, and Australian Governments in Their Shared Sub-region: Final Report*. Darwin: Charles Darwin University.
- Timor Express. "Mata Air Menjadi Perekat Indonesia-Timor Leste." Timor Express, 6 Desember 2016.
- Treaty between Australia dan the Democratic Republic of Timor Leste Establishing Their Maritime Boundaries in the Timor Sea, 6 March 2018*. <https://dfat.gov.au/geo/timor-leste/Documents/treaty-maritime-arrangements-australia-timor-leste.pdf>.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan*.
- UNFPA Timor Leste. 2012. *Drug Use in Timor-Leste*. Dili: UNFPA Timor Leste.

- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.*
- United Nations Office on Drugs and Crime. 2016. *Transnational Organized Crime in Pacific: A Threat Assessment*. Bangkok: UNODC.
- United Nations. 2007. "United Nations Declaration on the Rights of Indigenous People 2007." Diakses pada 28 September 2018. [http://www.un.org/esa/socdev/unpfi/documents/DRIPS\\_en.pdf](http://www.un.org/esa/socdev/unpfi/documents/DRIPS_en.pdf).
- United Nations. Tanpa Tahun. "Palau." Diakses pada 28 Oktober 2018. [http://data.un.org/CountryProfile.aspx/\\_Images/CountryProfile.aspx?crName=Palau](http://data.un.org/CountryProfile.aspx/_Images/CountryProfile.aspx?crName=Palau).
- Utami, Ranny. 2015. "Kemlu RI: Keanggotaan MSG Dorong Pembangunan Indonesia Timur." Diakses pada 18 Februari 2018. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20150702163906-106-63932/kemlu-ri-keanggotaan-msg-dorong-pembangunan-indonesia-timur>.
- Vieira, Paulo. 2014. "T.I.A GROWTH TRIANGLE Sub Regional Economic Integrated Development Timor-Leste, Indonesia and Northern Territory of Australia." Diakses pada 10 Agustus 2020. <https://www.slideshare.net/PauloSilvaVieira/tia-gt-201405upld>.
- Wuryandari, Ganewati, ed. 2009. *Keamanan di Perbatasan Indonesia-Timor Leste: Sumber Ancaman dan Kebijakan Pengelolaannya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Wuryandari, Ganewati. Tanpa Tahun. "Merajut Hubungan RI-Timor Leste dengan Perjanjian Perbatasan." Diakses pada 28 Oktober 2018. <http://www.politik.lipi.go.id/in/kolom/politik-internasional/633-merajut-hubungan-ri-timor-leste-dengan-perjanjian-perbatasan.html>.
- Zaman, M. B., Iwan Vanany, dan Duha Awaluddin. 2015. "Connectivity Analysis of port in Eastern Indonesia." *Procedia Earth and Planetary Science* (14): 118–127.
- Zatnika, Iis. 2016. "Kolaborasi di Timur Indonesia." Diakses pada 20 Oktober 2017. <http://www.sementonasa.co.id/dokumen/opini/tja5/Kolaborasi%20Di%20Timur%20Indonesia.pdf>

Buku ini tidak diperjualbelikan.



## DAFTAR SINGKATAN

|           |  |
|-----------|--|
| ABK       | Anak Buah Kapal  |
| ADB       | Asian Development Bank                                       |
| AIDA      | Australia-Indonesia Development Area                         |
| AMMTC     | ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime             |
| AS        | Amerika Serikat  |
| ASEAN     | Association of Southeast Asian Nations                       |
| Bappenas  | Badan Perencanaan Pembangunan Nasional                       |
| BDF       | Bali Democracy Forum   |
| BIMP-EAGA | Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area |
| BLM       | Border Liaison Meeting                                       |
| BLOM      | Border Liaison Officer Meeting                               |
| BNPP      | Badan Nasional Pengelola Perbatasan                          |
| BP        | Badan Pengelola  |
| CIQS      | Custom, Immigration, Quarantines, and Securities             |
| CMATS     | Certain Maritime Arrangements in the Timor Sea               |

|         |   |
|---------|---|
| DFAT    | Department of Foreign Affairs and Trade                           |
| DOC     | Day Old Chicken   |
| FGD     | Focus Group Discussion  |
| FLNKS   | Front de Liberation Nationale Kanak et Socialiste                 |
| GDP     | Gross Domestic Product  |
| GMS     | Greater Mekong Subregion  |
| GNI     | Gross National Income   |
| GRP     | Gross Regional Product  |
| IA-CEPA | Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership            |
| IMT-GT  | Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle                       |
| IPM     | Indeks Pembangunan Manusia  |
| JBC     | Joint Border Committee  |
| JPDA    | Joint Petroleum Development Area                                  |
| KAPET   | Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu                              |
| KBI     | Kawasan Barat Indonesia   |
| KBRI    | Kedutaan Besar Republik Indonesia                                 |
| KEK     | Kawasan Ekonomi Khusus  |
| Keppres | Keputusan Presiden  |
| KKI     | Kebijakan Kelautan Indonesia                                      |
| KPBPB   | Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas                     |
| KTI     | Kawasan Timur Indonesia   |
| KTT     | Konferensi Tingkat Tinggi   |
| MoU     | Memorandum of Understanding                                       |
| MPAC    | Master Plan on ASEAN Connectivity                                 |
| MP3EI   | Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia |
| MSG     | Melanesian Spearhead Group  |
| NKRI    | Negara Kesatuan Republik Indonesia                                |
| NTB     | Nusa Tenggara Barat   |
| NTT     | Nusa Tenggara Timur   |

|          |   |
|----------|---|
| PDB      | Produk Domestik Bruto   |
| PDIF     | Pacific Islands Development Forum                               |
| Perpres  | Peraturan Presiden  |
| PIF      | Pacific Islands Forum   |
| PLB      | Pos Lintas Batas  |
| PLBN     | Pos Lintas Batas Negara   |
| PMD      | Poros Maritim Dunia   |
| PNG      | Papua Nugini  |
| PPKT     | Pulau-pulau Kecil Terluar                                       |
| P2P-LIPI | Pusat Penelitian Politik-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia     |
| RDTL     | Republik Demokratik Timor Leste                                 |
| RI       | Republik Indonesia  |
| RPJMN    | Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional                    |
| RPJP     | Rencana Pembangunan Jangka Panjang                              |
| TIA-GT   | Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Area                     |
| TNI      | Tentara Nasional Indonesia                                      |
| TTS      | Timor Tengah Selatan  |
| TTU      | Timor Tengah Utara  |
| ULMWP    | United Liberation Movement for West Papua                       |
| UNCLOS   | United Nations Convention on the Law of the Sea                 |
| UNFPA    | United Nations Population Fund                                  |
| UNODC    | United Nations Office on Drugs and Crime                        |
| UNTOC    | United Nations Convention against Transnational Organized Crime |
| UPF      | Unidade de Patrulhamento de Fronteiras                          |
| UU       | Undang-Undang   |
| WNA      | Warga Negara Asing  |
| WNI      | Warga Negara Indonesia  |
| ZEE      | Zona Ekonomi Eksklusif  |

Buku ini tidak diperjualbelikan.



# INDEKS

- ADB, 55, 63–6, 85, 166, 183  
AIDA, 5, 6, 8, 22, 33, 48, 49, 183  
AMMTC, 145, 183  
ASEAN, 1–3, 5, 33, 35, 36, 49, 69,  
70, 82, 85, 98, 142, 145, 149,  
150, 153, 166, 171–73, 177,  
183, 184, 194, 195  
Atambua, 47, 108, 109, 112, 113,  
116, 159, 173  
Australia, 2, 3, 5–7, 9–13, 31, 32,  
40, 42, 44, 46–53, 62, 67,  
70, 74, 75, 78, 80–3, 87,  
88, 89, 91–6, 98, 99, 120,  
125–31, 135–46, 149, 151,  
152, 154–61, 166, 170, 173,  
176, 179, 180, 181, 183–85,  
193–95  
Bali Process, 145–47  
Bappenas, 18–22, 25–7, 29, 78, 165,  
169, 170, 183  
Batugade, 87, 103, 108, 109, 111,  
113–16, 143  
BDF, 81, 183  
Belu, 30, 48, 71, 80, 87, 103, 107,  
109, 111, 113, 114, 116, 118,  
128, 153, 171, 175  
bendungan, 31, 32, 80  
bilateral, 6, 43, 48, 50–2, 54, 56, 63,  
64, 67, 81, 86, 143, 144, 146,  
156–58, 160  
BIMP-EAGA, 2, 3, 9, 18, 22, 33, 34,  
36–9, 70, 124, 151, 155, 162,  
170, 175, 177, 183, 194

BLM, 63, 65, 183  
 BLOM, 63, 183  
 BNPP, 88, 92, 102, 125–27, 129,  
     170, 183  
 BP, 22, 183  
  
 CIQS, 102, 108, 111, 118, 183  
 CMATS, 143, 144, 183  
  
 DAMRI, 90, 94, 156, 161  
 Darwin, 5, 10, 11, 49, 82, 87–9, 91,  
     94, 96, 116, 117, 120, 121,  
     155–57, 161, 180  
 DFAT, 81, 184  
 Dili, 8, 46, 50, 83, 86–94, 103,  
     104, 113, 115–17, 120, 152,  
     154–57, 161, 173, 180  
 Dilomil, 118, 119  
 DOC, 93, 184  
  
 FGD, 25, 169, 170, 184  
 FLNKS, 7, 184  
  
 GDP, 74, 75, 184  
 GMS, 2, 36, 98, 184  
 GNI, 73, 74, 153, 184  
 GRP, 76, 184  
  
 Hindia, 2, 3, 39, 40, 42, 43, 151  
  
 IA-CEPA, 6, 49, 179, 184  
  
 IMT-GT, 2, 22, 33, 36, 37, 98, 151,  
     155, 162, 177, 184  
 Indo-Pasifik, 43, 151  
 Infrastruktur, 2, 16, 17, 19, 20,  
     28–32, 34, 35, 40–2, 47,  
     54–6, 58–65, 67, 75, 79, 80,  
     84, 95, 98, 104, 110, 115,  
     116, 119, 149, 150–53, 174,  
     180  
 Insana Utara, 101, 102, 104, 108  
 Investasi, 16, 17, 20–2, 30, 33, 37,  
     40, 50, 51, 54, 58, 64, 69, 78,  
     80–3, 86, 90, 117, 153, 162  
 IPM, 70, 76, 105, 184  
  
 Jalur A, 104, 120, 121  
 JBC, 63, 184  
 Joko Widodo, 8, 12, 30, 34, 40, 41,  
     44, 46, 50, 59, 77, 79, 101,  
     117, 150, 160  
 JPDA, 143, 184  
 Julia Gillard, 7, 50, 81  
  
 Kapet, 12, 20–30, 33, 34, 174  
 Kawasan Strategis Nasional, 20, 33  
 KBI, 15, 17, 37, 184  
 KBRI, 8, 50, 64, 83, 86, 92–4, 116,  
     121, 154, 155, 161, 173, 184  
 Kebijakan Kelautan Indonesia, 2,  
     41, 43, 150, 151, 175, 184  
 Kejahatan transnasional, 136, 137,

- 140, 141, 143, 145
- KEK, 25, 28, 29, 34, 184
- Keppres, 6, 22, 33, 49, 124, 152, 184
- Kerja sama subregional, 6–11, 13,  
31, 36, 38, 50, 56, 67, 68, 70,  
71, 81, 83, 85, 87, 93–5, 125,  
150, 152, 160, 162
- Kesenjangan, 2, 15, 17, 18, 20, 22,  
30, 37, 150
- KKI, 41, 43, 184
- Konektivitas, 2, 3, 6, 8–13, 15–7,  
24, 26, 28, 31, 35, 36, 39–44,  
46–8, 50, 53, 54, 58, 61,  
64–71, 77, 78, 81–3, 85, 86,  
88, 90, 93, 95, 98–101, 103,  
104, 108, 110, 111, 116–22,  
124, 125, 135, 137, 142, 146,  
149, 150–52, 155–58, 160,  
162, 163, 194
- KPBPB, 25, 26, 34, 184
- KTI, 15–8, 20–2, 24, 29–34, 36–40,  
42–5, 47, 50, 54–6, 59, 67,  
68, 70, 169, 184
- KTT, 150, 184
- Kupang, 11, 31, 45–7, 71, 78, 80,  
83, 86–91, 94, 101, 102, 104,  
107–10, 113–17, 120, 128,  
136, 153, 156, 157, 161, 167,  
171, 175, 176, 178
- Labuan Bajo, 80, 87, 91, 95, 153,  
156
- Landas kontinen, 128
- Logistik, 17, 29, 40, 41, 45, 47
- Malaka, 30, 48, 71, 80, 87, 107–09,  
111, 128, 153, 171
- Maluku, 3–5, 7, 9–11, 15, 16, 22, 23,  
28, 30, 33, 36–9, 49, 58, 61,  
70, 106, 167
- Melanesia, 7, 52, 171
- Mission Unit, 9, 81, 160
- Mota'ain, 48, 80, 87, 90, 96, 100,  
101, 103, 108, 109, 111–14,  
116, 153, 157, 161, 165
- Motamasin, 30, 48, 80, 90, 101, 102,  
108–11, 119, 157, 161, 171
- MoU, 65, 85, 86, 88–91, 93–5, 160,  
161, 184
- MP3EI, 12, 24–9, 58, 180, 184
- MPAC, 35, 36, 98, 99, 184
- MSG, 5–8, 12, 40, 46, 51–6, 67, 124,  
165, 181, 184
- NKRI, 17, 36, 44, 79, 177, 184
- Northern Territory, 5–7, 9, 12, 32,  
46, 48–50, 96, 121, 157, 160,  
161, 173, 181
- NTB, 22, 23, 36, 38–40, 184
- NTT, 9, 22, 23, 30–2, 36, 38–40,  
42, 44–8, 50, 51, 67, 68, 71,  
76–81, 83, 84, 87, 88, 90, 91,  
95–9, 101–10, 115–18, 121,

- 152, 153, 156–61, 174, 175,  
179, 184
- Oekussi, 71, 72, 75, 86, 87, 101, 102,  
103, 104, 108, 128, 131, 142,  
154, 178
- P2P-LIPI, 2, 185
- Pamtas, 118, 133, 136, 157
- Papua, 3, 4, 6, 7, 9–11, 15, 16, 28,  
30, 33, 36–40, 42, 46, 51, 52,  
54–67, 70, 77, 88, 91, 105,  
106, 125–28, 130, 167–69,  
173–76, 179, 185, 195
- Pasar bersama, 87
- Pasifik, 2–4, 7, 32, 39, 40, 42, 43, 46,  
52–6, 67, 127, 129, 137, 151,  
170, 175, 177, 180
- PDB, 18, 169, 185
- PDIF, 53, 185
- Perbatasan, 1, 4, 9, 10, 12, 30, 31,  
43–8, 54–65, 68, 70–3,  
77–80, 83, 84, 86–8, 90, 91,  
95–103, 105, 108–22, 124,  
126, 127, 129–38, 141–43,  
146, 147, 151, 152, 156–58,  
160–62, 169, 172, 174, 178,  
179, 181, 193, 194, 195
- Perpres, 2, 41, 42, 80, 123, 124,  
149–53, 161, 185
- PIF, 32, 52, 53, 185
- PLB, 63, 80, 118, 119, 159, 185
- PLBN, 30, 56, 64, 80, 101–04,  
108–14, 117, 152, 153, 157,  
161, 169–71, 175, 185
- PMD, 40–2, 48, 185
- PNG, 40, 43, 46, 54–7, 59–67, 88,  
91, 129, 166, 173, 174, 176,  
185
- PPKT, 4, 185
- RDTL, 71, 101, 103, 167, 169, 171,  
175, 178, 185
- RPJMN, 77, 123, 177, 185
- RPJP, 77, 185
- Sabuk merah, 109
- Sapi, 82, 83, 85, 92, 132
- Skouw, 56, 59, 61, 63, 64, 88, 127
- Susilo Bambang Yudhoyono, 7, 12,  
48, 50, 52, 58, 81
- TIA-GT, 5, 7–10, 12, 13, 40, 46, 47,  
50, 51, 67, 69–71, 80–3, 85,  
87, 88, 93–8, 100, 115–17,  
119–22, 124, 126, 130, 142,  
146, 147, 149, 150–56, 158,  
16063, 174, 185
- Timor Leste, 4, 5, 7–13, 31, 32, 40,  
42–4, 46–8, 50, 51, 67, 68,  
70–5, 76–8, 80–96, 98–104,  
108, 109, 111–22, 125,

126, 128, 129, 131–44, 146,  
149–61, 171, 172, 177, 178,  
180, 181, 185, 194

Tiongkok, 10, 11, 36, 39, 41, 53,  
126, 155, 177

TNI, 130, 132–36, 157, 169, 172,  
185

Tol laut, 34, 39, 41, 44–7, 60, 78

Transmigrasi, 63

Transportasi, 2, 18, 44, 46, 47, 54,  
64, 65, 69, 79, 80, 82, 85, 86,  
90, 94, 95, 150, 151, 153,  
156, 161

Trilateral, 10, 51, 80–2, 88, 91, 93,  
142, 146, 147, 174

TTS, 107, 185

TTU, 71, 80, 101–03, 108, 135, 153,  
167, 169, 185

Turiscain, 118, 119, 157

ULMWP, 52, 56, 185

UNCLOS, 43, 125, 145, 185

UNFPA, 138, 139, 180, 185

UNODC, 137, 138, 181, 185

UNTOC, 145, 185

UPF, 132–34, 136, 185

UU, 20, 28, 45, 123, 125, 151, 185

Wini, 30, 48, 80, 87, 90, 100,  
101–04, 108, 111, 119, 153,  
157, 161, 171, 175

Xanana Gusmao, 7, 48, 50, 81

ZEE, 126, 127, 128, 129, 185

Buku ini tidak diperjualbelikan.



## BIOGRAFI PENULIS

*Agus R. Rahman* merupakan peneliti pada Pusat Penelitian Politik (P2P) LIPI sejak 1988 hingga sekarang. Pendidikan S1 ditempuh di Jurusan HI, FISIP UGM, pada tahun 1987. Pada tahun 2002, menyelesaikan pendidikan S2 Ilmu Ekonomi pada FE Universitas Indonesia. Kompetensinya terfokus pada bidang Hubungan Internasional/regional untuk kawasan Eropa, Afrika, Asia, dan studi perbatasan, seperti perbatasan Thailand dengan negara-negara tetangga. Selain menjadi peneliti, ia juga menjadi dosen tidak tetap di Universitas Prof. Dr. Moestopo (Beragama) dan President University. Saat ini ia juga sedang menempuh jenjang pendidikan Doktorat di Universitas Diponegoro.

*Awani Irewati* adalah peneliti di bidang Perkembangan Politik Internasional, Pusat Penelitian Politik LIPI. S1 Ilmu Hubungan Internasional diselesaikan di FISIP Universitas Airlangga, Surabaya, 1987. Gelar S2 diperoleh dari *Asia and International Studies* di Griffith University, Brisbane, Australia, 1994. Ia menekuni kajian utama

Buku ini tidak diperjualbelikan.

tentang perbatasan antarnegara, khususnya perbatasan laut Indonesia dengan negara tetangga, seperti Malaysia dan Singapura. Dalam lima tahun terakhir, ia bersama tim peneliti sudah melakukan kajian perbatasan antara Thailand dan negara-negara tetangganya, seperti Myanmar, Kamboja, Laos, dan Malaysia. Menulis dalam beberapa jurnal nasional dan seminar internasional. Ia bersama tim peneliti mengkaji pendekatan konsep konektivitas di wilayah Sungai Mekong (2015), segitiga pertumbuhan Indonesia-Malaysia-Thailand (2016), subregional BIMP-EAGA (2017), dan segitiga pertumbuhan Timor Leste-Indonesia-Australia (2018).

*C. P. F. Luhulima* merupakan peneliti senior yang dikenal luas sebagai ahli ASEAN dan studi Eropa. Sejumlah karya, baik buku maupun artikel di jurnal nasional dan internasional yang ditulisnya menjadi acuan bagi dunia penelitian dan akademik di Indonesia dan luar negeri. Beliau aktif sebagai narasumber di Pusat Penelitian Politik LIPI, khususnya dalam penelitian-penelitian tentang ASEAN dan Perbatasan. Selain itu, ia aktif mengajar di Program Studi Kajian Wilayah Eropa Universitas Indonesia.

*Indriana Kartini* menjadi peneliti pada Pusat Penelitian Politik LIPI sejak tahun 2003. Ia menyelesaikan pendidikan S1 Jurusan Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran pada tahun 2002. Studi S2 ia selesaikan pada tahun 2008 di University of Melbourne, Australia dan mendapat gelar Master of International Politics. Penulis juga aktif dalam Indonesian Society for Middle East Studies (ISMES). Sejak tahun 2019, ia menempuh pendidikan S3 di Departemen Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

*Rosita Dewi* merupakan peneliti pada Pusat Penelitian Politik LIPI sejak tahun 2005. Ia menyelesaikan pendidikan S1 Ilmu Hubungan Internasional di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, sedangkan S2 ditempuh di Universitas Gadjah Mada. Pendidikan S3

diselesaikan pada Graduate School of Asian and African Areas Studies, Kyoto University, Jepang. Peneliti kelahiran Yogyakarta ini menekuni studi tentang Papua.

*Sandy Nur Ikfal Raharjo* adalah peneliti pada Pusat Penelitian Politik LIPI. Pendidikan sarjana ia selesaikan pada program studi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Indonesia tahun 2010, dilanjutkan dengan gelar master pada Program Studi Perdamaian dan Resolusi Konflik, Universitas Pertahanan tahun 2015. Sejak 2011, ia banyak melakukan penelitian terkait dengan isu-isu perbatasan yang diterbitkan di beberapa jurnal nasional serta seminar internasional, mulai dari kajian sengketa dan konflik hingga studi pembangunan kawasan perbatasan. Karya bukunya antara lain *Ketahanan Sosial Pulau-Pulau Kecil Terluar: Studi Kepulauan Marore dan Pulau Sebatik* (editor) yang memperoleh penghargaan sebagai Buku Terbaik LIPI Press 2018.

*Tri Nuke Pudjiastuti* adalah seorang Profesor Riset pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2P LIPI) di Jakarta, Indonesia. Lulus sebagai Master of Arts (MA) dari Geography and Environmental Studies, Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Adelaide, Adelaide Australia Selatan dengan fokus pada Migrasi Internasional, dan menyelesaikan program S3 (Doktor) di Departemen Kriminologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia, dengan disertasi berfokus pada penyelundupan manusia dari Indonesia ke Australia. Dalam kurun waktu lebih dari sepuluh tahun ia telah banyak melakukan penelitian dan menulis makalah tentang pekerja migran dan *forced migration* (perdagangan manusia dan penyelundupan migran) untuk seminar-seminar, baik nasional maupun Internasional. Selain aktif menjadi peneliti pada kajian ASEAN dan Perbatasan, beliau juga kini menjadi Deputy Ilmu Pengetahuan Sosial dan Kemanusiaan LIPI sejak akhir 2015 hingga 2020.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

# MEMBANGUN KAWASAN TIMUR INDONESIA MELALUI KERJA SAMA EKONOMI SUBREGIONAL

## Segitiga Pertumbuhan Timor Leste, Indonesia, dan Australia

Indonesia memiliki kepentingan untuk mewujudkan konektivitas lintas batas yang tidak hanya berfokus pada pembangunan infrastruktur fisik, tetapi juga konektivitas kelembagaan dan antarmasyarakat. Sebagai negara yang sedang mempercepat pembangunan, Indonesia masih dihadapkan pada masalah ketimpangan antara kawasan Indonesia bagian barat dan bagian timur, kawasan timur Indonesia hanya memberikan kontribusi sebesar 20% terhadap produk domestik bruto, sementara 80% sisanya disumbang oleh kawasan barat Indonesia.

Salah satu wadah yang dapat digunakan dalam pembangunan konektivitas lintas batas di kawasan timur Indonesia adalah kerja sama ekonomi subregional Timor Leste-Indonesia-Australia Growth Triangle (TIA-GT). Dalam konteks regional, kerja sama ini diakui berpotensi mengatasi kesenjangan konektivitas di wilayah Asia Tenggara.

Buku ini selain menghadirkan sebuah analisis yang mendalam mengenai beragam capaian yang telah diraih dari kerja sama TIA-GT selama ini, juga memperlihatkan pengaruh dan peran TIA-GT dalam membangun konektivitas lintas batas Indonesia. Dengan hadirnya buku ini, diharapkan dapat menjadi referensi bagi pemerintah yang memiliki kepentingan besar untuk menciptakan akselerasi pembangunan demi kesejahteraan masyarakat, khususnya di bagian timur Indonesia.

Selamat membaca!



**Diterbitkan oleh:**

LIPI Press, anggota Ikapi  
Gedung PDDI LIPI Lt. 6  
Jln. Jend. Gatot Subroto 10, Jakarta Selatan 12710  
Telp.: (021) 573 3465 | Whatsapp 0812 2228 485  
E-mail: [press@mail.lipi.go.id](mailto:press@mail.lipi.go.id)  
Website: [lipipress.lipi.go.id](http://lipipress.lipi.go.id) | [penerbit.lipi.go.id](http://penerbit.lipi.go.id)

DOI 10.14203/press.229



ISBN 978-602-496-261-6



9 786024 962616

Buku ini tidak diperjualbelikan