BAB III

PELEMBAGAAN SISTEM INDUSTRIAL RANTAI PASOKAN DI INDONESIA

Sistem rantai pasokan beroperasi di Indonesia berkat peran pemerintah dalam pelembagaan perdagangan bebas internasional hingga turunannya dalam program ekonomi nasional. Dalam hubungannya dengan ekonomi internasional, Indonesia melakukan serangkaian kerjasama ekonomi di tingkatan internasional melalui forum ekonomi multilateral seperti WTO, kerjasama bilateral seperti *Economic Partnership Agreement* (EPA), dan juga forum ekonomi regional seperti *Free Trade Agreement* (FTA) dalam kerangka ASEAN. Terkait dengan ekonomi nasional, pemerintah juga turut aktif membentuk rangkaian program ekonomi nasional yang dibungkus dengan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) sebagai negasi atas kesepakan kerjasama ekonomi internasional.

Sebagai negara anggota ASEAN, Indonesia tidak terlepas dari kesepakatan-kesepakan yang telah dibentuk dalam ASEAN. Pada tahun 1992, dibentuk *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) sebagai kerangka dasar blok perdagangan bebas Asia Tenggara yang dilanjutkan dengan kesepakatan-kesepakatan ekonomi regional lainnya setelah terbentuk AFTA guna

Disamping itu, dalam perumusan pembangunan ekonomi nasionalnya, dicanangkan MP3EI yang dimulai pada tahun 2011 sebagai terobosan liberalisasi ekonomi yang bersifat komplementer dari kerangka Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN). MP3EI ditopang oleh kolaborasi pemerintah pusat, pemerintah daerah, BUMN, BUMD, dan yang terpenting ialah, pihak swasta.

Artinya, jejaring operasi rantai pasokan transnasional di Indonesia tidak dapat dipungkiri berkat pelembagaan formal di tingkatan regional (ASEAN) yang diiringi dengan pelembagaan di tingkat nasional hingga turunannya di tingkatan daerah/ lokalitas. Karena itu rantai pasokan trasnasional koeksistensi dengan *interconnection characterizes among political, economic, and sosial realities in South Asia.*

A. Liberalisasi Kasawan ASEAN

Kerjasama ekonomi kawasan Asia Tenggara diawali dengan dibentuknya AFTA[63] pada tahun 1992 yang dilanjutkan dengan pembentukan *Common Effective Preferential Tariff* (CEPT)[64]. Kemudian pada tahun 1995 ASEAN menyepakati memasukkan bidang jasa dalam kerjasamanya dengan ditandatanganinya *ASEAN Framework Agreement od Sercices* (AFAS)[65]. Selanjutnya pada tahun 1997 disepakati *Preferential Tariff Arrangement* (PTA) dan *ASEAN Vision 2020.* Lalu pada tahun 1998 disepakati juga kerjasama di

[63] AFTA adalah kawasan perdagangan bebas ASEAN dimana tidak ada hambatan tarif (bea masuk 0-5%) maupun hambatan non-tarif bagi negara-negara anggota ASEAN melalui skema CEPT.
[64] CEPT adalah program tahapan penurunan tarif dan penghapusan hambatan non-tarif yang disepakati bersama oleh negara-negara ASEAN.
[65] AFAS adalah kesepakatan untuk meningkatkan liberalisasi di 65 sub bidang jasa-jasa dengan

bidang investasi, *ASEAN Investment Area* (AIA). Berikutnya pada KTT ASEAN di Phnom Pen tahun 2002 dibentuk *ASEAN Economic Community* (AEC). Setahun kemudian, pada tahun 2003 bulan Oktober, forum KTT ASEAN di Bali mendeklarasikan bahwa AEC bertujuan integrasi ekonomi regional pada tahun 2020. Setelah itu pada tahun 2004 ASEAN memulai kerjasama dengan negara di luar ASEAN, yang pertama dengan Cina (ASEAN-China FTA) dalam sektor barang. Lanjut pada tahun 2005, semangat integrasi ditekankan dengan menyusun *Priority Integration Sectors* (PIS). Pada tahun selanjutnya, tahun 2006 disepakati ASEAN-Korea FTA di sektor barang. Dan pada tahun 2006 di Kuala Lumpur, Malaysia, pertemuan ke-38 Menteri Ekonomi ASEAN sepakat menyusun Cetak Biru untuk mempercepat pembentukan AEC. Disusul pada KTT ASEAN ke-12, para pemimpin ASEAN menegaskan komitmen mempercepat pembentukan AEC pada tahun 2015 dan mentransformasikan ASEAN menjadi suatu kondominium ekonomi liberal dengan membebaskan aliran barang, jasa, investasi, tenaga kerja, dan aliran modal sebebas-bebasnya. Pada tahun 2008 AEC *Blueprint* mulai diimplementasikan dan ASEAN Charter biberlakukan pada tahun 2008. Masih 2008, ASEAN-Japan CEP berlaku. Pada tahun 2009 ditandatangani *ASEAN Trade in Goods Agreement* (ATIGA); *ASEAN Comprehensive Investment Agreement* (ACIA), ASEAN-Australia-New Zaeland FTA, ASEAN-China FTA (*Investment*) dan *AEC Scorecard.*

Dalam AEC *Blueprint*, tegas dinyatakan bahwa AEC adalah suatu kawasan pasar tunggal dan basis produksi serta menjadikan ASEAN lebih dinamis dan kompetitif dengan langkah-langkah dan mekanisme baru untuk memperkuat

kawasan dalam sektor-sektor prioritas; mempermudah pergerakan para pelaku usaha tenaga kerja terampil dan berbakat dan memperkuat mekanisme institusi ASEAN.[66] AEC menekankan bahwa ASEAN harus menjadi kawasan perdagangan yang berdasarkan prinsip fundamentalisme pasar. Hal demikian terlihat dari prinsip-prinsip yang dicanangkan dalam AEC berupa *single market, production base, highly competitive economic region, region of equitable economic development*, dan *region that is fully integrated into global economy.*

Sebagai langkah awal, ASEAN mengimplementasikan *High Level Task Force* (HLTF) *on ASEAN Economic Integration* sebagaimana tertera dalam Bali Concord II, yang mencakup:[67]

- Integrasi jalur cepat dari 11 sektor prioritas.[68]
- *Faster customs clearance and simplified customs procedures* melalui implementasi penuh *Green Lane System* untuk semua produk CEPT di semua *entry points* negara-negara ASEAN.
- Eliminasi rintangan perdagangan, antara lain dengan pemberlakuan pendekatan *Single Window* termasuk pemrosesan dokumen perdagangan secara elektronis pada tingkat nasional dan regional.
- *Accelerated implementation of the Mutual Recognition Arrangement* (MRAs) *for key sectors* (seperti *electrical and electronic equipment, cosmetics, pharmaceuticals, and telecommunication equipment*).

---

[66] *Cetak Biru Komunitas ASEAN*, Direktorat Jenderal Kerjasama ASEAN & Departemen Luar Negeri RI, 2009, hal. 7.
[67] C. P. F. Luhulima, *Dinamika Asia Tenggara Menuju 2015*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2011, hal. 38-39.
[68] 11 sektor prioritas adalah: *electronics, e-ASEAN, healthcare, wood-based products, automotives,*

- Harmonisasi standard dan peraturan teknis.

Dalam AEC *Bluprint*, ASEAN sebagai pasar tunggal dan basis produksi memiliki lima elemen utama, yaitu: (i) *free flow of goods*, (ii) *free flow of services*, (iii) *free flow of investment*, (iv) *free flow of capital*, dan (v) *free flow of skilled labour*. Disamping itu, pasar tunggal berbasis produksi juga mencakup dua komponen penting lainnya, yaitu *Priority Integration Sectors* (PIS) dan kerjasama di bidang pangan, pertanian, dan kehutanan.[69]

Sebagaimana tujuan AEC, menciptakan pasar tunggal dan basis produksi kawasan, maka dengan adanya ATIGA, AFAS, dan ACIA, ASEAN telah mendorong fasilitasi rantai pasokan transnasional di ASEAN. Sistem industrial rantai pasokan memang baru dapat berjalan efektif ketika diwadahi oleh integrasi ekonomi kawasan dengan mendorong interkoneksi politik lokal yang kuat di kawasan. Karena sistem rantai pasokan dikelola guna menurunkan biaya produksi dengan mengalihdayakan bentuk-bentuk produksi tertentu hingga jangkauan distribusi yang meluas, sistem rantai pasokan *cross-organizational* yang melintasi batas negara tidak akan berjalan efektif tanpa adanya kerjasama ekonomi internasional semacam ATIGA, AFAS, dan ACIA, karena sulit untuk melaksanakan sistem distribusi *just in time* tanpa adanya traktat perdagangan semacam itu.

1. Liberalisasi Sektor Barang

Aliran bebas barang manufaktur merupakan salah satu sarana penting dalam rencana AEC mewujudkan pasar tunggal dan basis produksi. ASEAN

sebenarnya sudah mengusahakan hal tersebut dalam AFTA CEPT, namun di AEC ditekankan bukan hanya penghapusan tarif, melainkan penghapusan ringtangan non-tarif. Pasar tunggal untuk barang dan jasa akan mempermudah pengembangan jaringan produksi di kawasan dan meningkatkan kapasitas ASEAN sebagai pusat produksi global atau sebagai bagian dari mata rantai pasokan global.[70]

Implementasi menuju liberalisasi barang guna mencapai pasar tunggal dan basis produksi kawasan, pada tahun 2009 di Chaam, Thailand, negara-negara anggota ASEAN menyepakati *ASEAN Trade in Goods Agreement* (ATIGA) pada pertemuan KTT ASEAN ke-14. ATIGA merupakan kesepakatan komplementer skema CEPT dalam perdagangan barang secara komprehensif dan integratif yang disesuaikan dengan esesnsi AEC *Blueprint*.

ATIGA mencakup prinsip-prinsip umum perdagangan internasional, liberalisasi tarif, pengaturan non-tarif, ketentuan asal barang, fasilitasi perdagangan, kepabeanan, standar, regulasi teknis dan prosedur pemeriksaan penyesuaian, SPS (*Sanitary and Phytosanitary Measures*), dan kebijakan pemulihan perdagangan (*safeguards, anti-dumping, counter vailing measures*). Tujuan dari ATIGA meliputi:[71]

- Mewujudkan kawasan arus barang yang bebas sebagai salah satu prinsip untuk membentuk pasar tunggal dan basis produksi dalam *ASEAN Economic Community* (AEC) tahun 2015 yang dituangkan dalam AEC Blueprint;

[70] Dirjen Kerjsama ASEAN & Deplu RI, *ibid.*, hal. 8.

- Meminimalkan hambatan dan memperkuat kerjasama diantara negara-negara anggota ASEAN;
- Menurunkan biaya usaha;
- Meningkatkan perdagangan dan investasi dan efisiensi ekonomi;
- Menciptakan pasar yang lebih besar dengan kesempatan dan skala ekonomi yang lebih besar untuk para pengusaha di negara-negara anggota ASEAN; dan
- Menciptakan kawasan investasi yang kompetitif.

Untuk mencapai tujuannya, ATIGA membangun 9 komitmen, diantaranya: (1) penurunan dan penghapusan tarif, (2) *Rules of Origins* (ROO), (3) Penghapusan *Non-Tariff Barriers* (NTBs), (4) *Trade Facilitation*, (5) *Customs Integration*, (6) *ASEAN Single Window*, (7) *Standard, Technical Regulation and Conformity Assessment Procedures*, (8) *Sanitary and Phytosanitary Measures*, dan (9) *Trade Remedies*.

Dalam aliran barang, CEPT *Schemes Rules of Origin* (ROO) dibuat lebih transparan, lebih mudah diramalkan (*predictable*) dan terstandarisasi serta memerhatikan *best practices* dari *Regional Trading Agreements* (RTAs), termasuk dari WTO[72]. Sehingga mempermudah perdagangan dan investasi antar negara anggota ASEAN dan memperluas jejaring produksi kawasan.[73]

Untuk memfasilitasi perdagangan, biaya transaksi yang tinggi yang disertai bea-cukai yang tidak efisien dan standar yang tidak jelas, ditanggulangi dengan membangun proses, prosedur, dan arus informasi yang terkait dengan

---

[72] C. P. F. Luhulima, *op. cit.*, hal. 39.
[73] Direktorat Kerjasama ASEAN & Deplu RI, *op. cit.*, hal. 9.

perdagangan dan kepabeanan sehingga dapat menambah nilai perdagangan dan mempermudah integrasi ASEAN menuju pasar tunggal dan basis produksi untuk barang, jasa, dan investasi. Secara khusus, *the 2005-2010 Strategic of Customs Development* bertujuan untuk; (a) Mengintegrasikan struktur kepabeanan; (b) Memodernisasi serta membentuk ASEAN *e-Customs*; (c) Memperlancar pengeluaran barang; (d) memperkuat pengembangan SDM; dan (e) Meningkatkan kemitraan dengan organisasi internasional.[74]

Disamping *Strategic of Customs Development*, ASEAN juga membentuk *ASEAN Single Windows* (ASW)[75] sebagai suatu wadah bagi sepuluh *National Single Windows* (NSW). NSW bertujuan agar penyampaian dan pemrosesan data serta informasi dalam suatu proses pengambilan keputusan yang terpusat dan serentak untuk pengurusan kargo dengan tujuan mempersingkat pengeluaran barang, menurunkan biaya dan waktu transaksi, dan meningkatkan daya saing dan efisiensi perdagangan.[76] Saat ini seluruh negara anggota ASEAN telah melaksanakan NSW. Untuk Indonesia, operasionalisasi NSW dilakukan sejak tahun 2008 sesudah keluarnya Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor Kep-05/M.EKON/02/2007 tentang Tim Persiapan *National Single Window*.

Untuk mencapai ASW, maka implementasinya adalah penyampaian dan penyederhanaan, penyelarasan, dan standardisasi proses dan prosedur kepabeanan

---

[74] Dirjen Kerjsama ASEAN & Deplu RI, ibid., *hal.* 11.

dan perdagangan, serta penerapan Teknologi Informasi dan Komunikasi di semua bidang yang terkait dengan fasilitasi perdagangan di setiap negara anggota.

Tabel 1. Jadwal Penghapusan Tarif Produk *Inclusion List* (IL) Negara ASEAN

Negara ASEAN	**Tahun Penghapusan Tarif**		
	60% Pos Tarif	**80% Pos Tarif**	**100% Pos Tarif**
ASEAN-6	2003	2007	2010
Vietnam	2006	2010	2015
Laos dan Myanmar	2008	2012	2015
Kamboja	2010	-	2015*

Catatan: *Fleksibilitas hingga 2018.
Sumber: Departemen Perdagangan Republik Indonesia.

Sampai tahun 2014 ini, negara-negara anggota ASEAN telah melaksanakan beberapa peraturan terkait dengan liberalisasi sektor barang. Penghapusan bea masuk produk *Priority Integration Sectors* (PIS) dan juga penetapan tarif 0-5% bagi produk-produk dalam kategori *Sensitive List* sudah mulai diterapkan (kecuali Kamboja yang baru mulai pada tahun 2017). Disamping itu, ASEAN-6 (Brunei, Indonesia, Malaysia, Singapura, Filipina, Thailand) telah menghapuskan seluruh hambatan non-tarif sebelum 2013, sementara ASEAN-4 (Komboja, Laos, Myanmar, Vietnam) akan memulainya pada tahun 2015-2018. Untuk NSW, seluruh negara ASEAN pada saat ini telah mengoperasikannya,

2. Liberalisasi Sektor Jasa

Percepatan integrasi sektor jasa dalam rangka liberalisasi oleh HLTF diupayakan 4 sektor jasa yang diprioritaskan, yaitu e-ASEAN, jasa kesehatan, transportasi udara dan sektor pariwisata. Dalam rangka pembangunan landasan produksi tunggal, ASEAN juga mendorong *low cost high quality services* yang mengarahkan ASEAN kepada suatu kawasan *outsorcing* produksi global.

Liberalisasi sektor jasa dirundingkan dalam beberapa putaran negosiasi, khususnya melalui ASEAN *Coordinating Committee on Services* (CCS). Negosiasi untuk sektor tertentu seperti jasa keuangan dan transportasi negara dilaksanakan melalui kementrian terkait. Dalam meliberalisasi sektor jasa tidak diperkenankan untuk menarik kembali komitmen dan fleksibilitas yang disepakati oleh seluruh negara anggota ASEAN.[77]

Liberalisasi jasa ASEAN diatur melalui mekanisme yang telah disepakati dalam *ASEAN Framework Agreement on Services* (AFAS). Dalam AFAS, liberalisasi jasa dilakukan dengan pengurangan atau penghapusan hambatan dalam 4 *modes of supply*, baik untuk *Horizontal Commitment* maupun *National Treatment*, sebagai berikut:[78]

- Mode 1 (*cross-border supply*): jasa yang diberikan oleh penyedia jasa luar negeri kepada pengguna jasa dalam negeri;

[77] Dirjen Kerjsama ASEAN & Deplu RI, ibid., hal. 13.
[78] Departemen Perdagangan RI, *op. cit.*, hal. 30.

- Mode 2 (*consumption abroad*): jasa yang diberikan oleh penyedia jasa luar negeri kepada konsumen domestik yang sedang berada di negara penyedia jasa;
- Mode 3 (*commercial presence*): jasa yang diberikan oleh penyedia jasa luar negeri kepada konsumen di negara konsumen;
- Mode 4 (*movement of individual survive providers*): tenaga kerja asing yang menyediakan keahlian tertentu dan datang ke negara konsumen.

Penghapusan hambatan dalam 4 *mode of supply* tersebut jelas menyatakan bahwa negara-negara ASEAN ambisius untuk membuka akses pasar (*market access*) dan menerapkan perlakuan nasional (*national treatment*) untuk setiap *mode of supply*. Adapun hambatan-hambatan dalam perdagangan jasa yang akan di hapus meliputi pembatasan dalam jumlah penyedia jasa, volume transaksi, jumlah operator, jumlah tenaga kerja, bentuk hukum dan kepemilikan modal asing. Sedangkan hambatan-hambatan dalam perlakuan nasional diantaranya terkait dengan diskrimimansi persyaratan pajak, kewarganegaraan, jangka waktu menetap, perizinan, standardisasi dan kualifikasi, kewajiban pendaftaran serta batasan kepemilikan properti dan lahan.[79]

Sampai saat ini, sudah banyak tindakan-tindakan yang telah dan akan dilakukan oleh negara-negara anggota ASEAN:[80]

- Menghilangkan secara nyata hambatan perdagangan jasa untuk 4 sektor jasa prioritas, yaitu transportasi udara, e-ASEAN, kesehatan dan

[79] Depdag RI, *ibid.*, hal. 31.
[80] Dirjen Kerjasama ASEAN & Depdag RI, op. cit., hal. 13-15.

pariwisata (2010), jasa logistik (2013), dan seluruh sektor jasa lainnya akan dilakukan pada 2015;

- Melaksanakan liberalisasi di setiap putaran perundingan (2008, 2010, 2012, 2014, dan 2015);
- Meliberalisasikan sub-sektor baru (2008, 10 sub-sektor; 2010, 15 sub-sektor; 2012, 20 sub-sektor; 2014, 20 sub-sektor; 2015, 7 sub-sektor);
- Menerapkan paket-paket komitmen dengan parameter sebagai berikut:
  i. Untuk moda 1 dan 2 tidak ada pembatasan,
  ii. Mengijinkan partisipasi modal asing,
  iii. Menghilangkan pembatasan pada akses pasar untuk moda 3 pada tahun 2015,
  iv. Mengimplementasikan Nota Saling Pengakuan (*Mutual Recognition Arrangement*/ MRA) untuk jasa arsitektur, akutansi, kualifikasi survey, praktisi medis (2008), dan praktisis gigi (2009).

Untuk Indonesia, liberalisasi jasa telah dilakukan sejak tahun 2009 sesuai dengan persyaratan *thresholds*[81] dengan menargetkan liberalisasi di 83 sub-sektor jasa yang meliputi jasa bisnis, jasa komunikasi, jasa konstruksi, jasa pendidikan, jasa kesehatan, jasa lingkungan hidup, jasa pariwisata, dan jasa transportasi. Liberalisasi jasa yang dilakukan Indonesia meliputi jasa Mode 1 dan 2 dengan kepemilikan asing sebesar 51% untuk sektor prioritas dan 49% untuk sektor non-

[81] *Thresholds*, yakni: (i) kepemilikan asing (*foreign equity participation*/FEP) untuk sektor prioritas dibuka sampai 51% dan sektor non-prioritas sampai 49%, (ii) tidak ada hambatan pada Mode 1 dan 2, (iii) maksimal 2 jenis hambatan non-equity MA untuk 29 sub-sektor prioritas, (iv) maksimal 3 jenis hambatan non-equity MA untuk 9 sub-sektor logistik, dan (v) maksimal 3 jenis hambatan non-equity MA untuk 12 sub-sektor lainnya.

prioritas, khusus untuk konstruksi dibuka kepemilikan asing hingga 55%. Maka dari itu, perdagangan jasa di Indonesia sudah demikian liberal.

3. Liberalisasi Investasi

Dalam rangka meneguhkan kembali semangat liberalisasi perdagangan secara menyeluruh di kawasan Asia Tenggara yang termaktub dalam tujuan didirikkannya AEC, maka aspek investasi mutlak akan digotong kedalam pembahasan forum ekonomi ASEAN. Pada tahun 1998 sebenarnya telah disepakati *the Framework on the ASEAN Investment Area* (AIA) guna mengintensifkan investasi dari dalam dan luar kawasan ASEAN, tetapi karena peraturan dan kesepakatan didalam AIA sendiri belum dirasa efektif, maka dibentuk lagi suatu peraturan yang lebih radikal di bidang investasi, yakni *ASEAN Comprehensive Investment Area* (ACIA) yang ditandatangani pada tahun 2009 di Cha-am, Thailand.

ACIA sebenarnya difusi antara AIA dengan *Investment Guarantee Agreement* (IGA) sehingga jangkauannya lebih luas dan komprehensif. Dapat dilihat dari *action plan* Blueprint AEC yang mencanangkan 4 pilar ACIA:[82]

a. Perlindungan Investasi: Memberikan perlindungan yang baik bagi investor beserta investasi yang akan dicakup dalam persetujuan yang komprehensif;
b. Fasilitasi dan Kerjasama: Prosedur, kebijakan, regulasi, peraturan investasi yang lebih transparan, konsisten dan dapat diprediksi;

[82] Dirjen Kerjasama ASEAN & Deplu RI, *op.cit.*, hal. 16-18.

c. Promosi dan Kepedulian: Mendorong kawsan ASEAN menjadi kawasan investasi dan jaringan produksi yang terintegrasi;

d. Liberalisasi: Meliberalisasi secara progresif tata aturan investasi negara-negara anggota ASEAN untuk mencapai iklim investasi yang bebas terbuka pada 2015.

Dalam rangka mengamankan sensitifitasnya terhadap arus bebas investasi. Negara anggota ASEAN sepakat mengidentifikasi dan menetapkan daftar reservasinya (*reservation list*) masing-masing dengan mengacu pada *Temporary Exclusion List* (TEL) dan *Sensitive List* (SL yang disepakati pada *Framework Agreement on AIA*). Dengan begitu, maka masing-masing negara anggota dapat melakukan reservasi terhadap ketentuan-ketentuan domestik (*domestik measures*) terkait penanaman modal.[83]

Indonesia sendiri sudah melakukan ancang-ancang dalam pertarungan berebut investasi dari negara ekstra ASEAN dengan adanya kebijakan UU No. 27/2007 tentang Penanaman Modal yang menjamin diterapkannya (i) perlakuan yang sama, (ii) tanpa persyaratan modal minimum, (iii) bebas pengembalian keuntungan, (iv) jaminan hukum, (v) penyelesaian sengketa, dan (vi) pelayanan investasi.

4. Liberalisasi Modal

Liberalisasi modal didorong untuk menciptakan kondisi pasar modal yang

internasional. Disamping itu, liberalisasi modal antar negara merupakan indikator adanya transaksi perdagangan yang dilakukan pemodal antar negara.

Liberalisasi modal yang dimaksud dalam konteks ASEAN adalah suatu proses menghilangkan peraturan yang bersifat menghambat arus modal (kontrol modal) dalam berbagai bentuk.[84] Dalam AEC *Blueprint*, dalam rangka meliberalisasi modal maka dikelompokkan dua inisiatif utama, yaitu:[85]

a. Memperkuat pengembangan dan integrasi pasar modal ASEAN. Berikut programnya:
   i. Harmonisasi dalam hal standar pasar modal ASEAN di bidang ketentuan penawaran surat hutang, ketentuan *disclousure* dan aturan distribusi;
   ii. Fasilitasi pengaturan atau saling pengakuan (MRA) atas kualifikasi, pendidikan, dan pengalaman para pekerja profesi di pasar modal;
   iii. Fleksibilitas yang lebih longgar dalam ketentuan bahasa dan hukum untuk penerbitan sekuritas;
   iv. Memperkuat struktur *withholding tax*, apabila dimungkinkan, untuk memperluas basis investasi bagi penerbit surat hutang di ASEAN; dan
   v. Fasilitasi *market-driven* untuk membentuk jaringan antar pasar saham dan obligasi, termasuk penghimpunan modal lintas batas.
b. Mengizinkan mobilitas modal yang lebih tinggi: Liberalisasi pergerakan modal berpedoman pada prinsip-prinsip sebagai berikut:

---

[84] Dirjen Kerjasama ASEAN & Deplu RI, *op.cit.*, hal. 38.

i. Liberalisasi *capital account* yang teratur sejalan dengan agenda nasional dan kesiapan ekonomi negara anggota;

ii. Mengizinkan adanya perlindungan yang memadai dalam menghadapi potensi instabilitas ekonomi makro dan resiko sistemik akibat proses liberalisasi, termasuk hak untuk mengambil keputusan guna menjamin stabilitas ekonomi makro; dan

iii. Memastikan manfaat liberalisasi dapat dinikmati oleh seluruh negara anggota ASEAN.

Untuk liberalisasi *caiptal account*, dibuat *Working Committee on Capital Account Liberalization* (WC-CAL) yang menyusun tahapan liberalisasi dalam *Foreign Direct Investment* (FDI), *portofolio investment*, dan perdagangan modal lainnya seperti pinjaman dan hutang. Tiga tahapan tersebut adalah (i) assessment dan identifikasi atas aturan liberalisasi, (ii) liberalisasi atas aturan-aturan atas aturan-aturan yang teridentifikasi, dan (iii) radikalisasi liberalisasi. Hasil assessment dan identifikasi aturan-aturan terkait dengan FDI yang telah dilakukan oleh negara-negara ASEAN menunjukkan bahwa negara-negara ASEAN sudah liberal dalam *capital account* untuk FDI.

5. Liberalisasi Tenaga Kerja

Skema liberalisasi tenaga kerja dalam kerjasama ekonomi ASEAN yang dikerangkai oleh AEC bertujuan untuk meningkatkan mobilitas tenaga kerja dari satu negara ke negara lainnya tanpa adanya rintangan berarti yang menghalangi. Pembahasan tenaga kerja dalam AEC terbatas pada tenaga kerja terampil (*skilled*

Karena untuk *unskilled labour*, ASEAN merumuskan perencanannya dalam Komunitas Sosial-Budaya ASEAN.

Sebenarnya pembahasan tenaga kerja sudah dicakup dalam pembahasan AFAS dalam rangka mendukung kegiatan perdagangan barang dan jasa serta investasi yang dikerangkai MRA. Tetapi ASEAN memberikan perhatian khusus terkait mobilitas tenaga kerja dengan membentuk peraturan-peraturan guna memfasilitasi tujuan tersebut, diantaranya diterbitkan *employment pass* bagi *skilled labour*.

Disamping *skilled labour* yang sudah matang, ASEAN juga menyiapkan calon-calon buruh terampil sedini mungkin dengan mempererat kerja sama antar universitas di ASEAN (*ASEAN University Network*/ AUN) untuk meningkatkan mobilitas mahasiswa dan para pengajar di kawasan. Lebih jauh, untuk mengembangkan kompetensi tenaga kerja dan para calon tenaga kerja, ASEAN merumuskan kualifikasi pekerjaan dan mengupayakan pelatihan keterampilan yang dibutuhkan dalam sektor jasa prioritas sejak tahun 2009 dan sektor lainnya 2010 hingga 2015. Dismaping itu, dengan memanfaatkan *digital network*, ASEAN mengembangkan jaringan informasi pasar tenaga kerja di kawasan ASEAN.

Persoalan yang menimpa buruh Indonesia dalam liberalisasi buruh se-Asia Tenggara ini ialah mengenai keterampilan buruh Indonesia sendiri. Dari data BPS pada bulan Pebruari 2013 terlihat bahwa dari jumlah angkatan kerja sebanyak 121,19 juta sebagian besar didominasi lulusan SD kebawah sebanyak 56,67 juta (46,7%), SMP 22,1 juta (18,25%), SLTA 11,03 juta (9,10%), Diploma 3,41 juta

(2,81%) dan lulusan universitas 8,36 juta (6,90%). Dengan adanya liberalisasi pasar tenaga kerja, angkatan buruh Indonesia yang sebagian besar tidak terampil ini niscaya akan tersingkir dari arena pasar kerja yang mengharuskan adanya kompetensi keterampilan.

6. Liberalisasi Sektor Prioritas Integrasi

Pada tanggal 8 Desember 2006 di Cebu, Filipina, AEM menyepakati 12 sektor dijadikan prioritas logistik. Dalam meliberalisasikan seluruh sektor dalam *Priority Integration Sectors* (PIS) tersebut, disepakati agar semua negara anggota ASEAN bertindak sebagai koordinator untuk kedua belas PIS.

Tabel 2. Koordinator PIS

Daftar PIS		Negara Koordinator	Daftar PIS		Negara Koordinator
1	Agro-based products	Myanmar	7	Healthcare	Singapura
2	Air travel	Thailand	8	Rubber-based product	Malaysia
3	Automotives	Indonesia	9	Textile & Apparels	Malaysia
4	e-ASEAN	Singapura	10	Tourism	Thailand
5	Electronics	Filipina	11	Wood-based products	Indonesia
6	Fisheries	Myanmar	12	Logistics	Vietnam

Sumber: Departemen Perdagangan RI.

Langkah-langkah dalam PIS sesuai dengan garis ATIGA yang meliputi: barang, jasa, investasi, ketentuan asal barang, kepabeanan, standard dan kesesuaian, fasilitasi perjalanan di ASEAN, perpindahan pelaku usaha,

penanaman modal intra ASEAN, hak kekayaan intelektual, tenaga kerja kontrak dan industri pelengkap.[86]

Sejak ditandatanganinya *ASEAN Framework for the Integration of Priority Sectors* di Vientiane pada tanggal 29 Nopember 2004, negara-negara koordinator PIS harus menindaklanjuti *framework agreement* yang didalamnya terdapat langkah umum dan langkah khusus sesuai dengan *roadmap* masing-masing sektor PIS. Salah satu langkah penting dalam *framework* tersebut adalah meratifikasi dan memberlakukan secara efektif *framework agreement* tersebut.

Indonesia sebagai koordinator sektor *automotoive* dan *wood-based* telah melakukan ratifikasi *framework* tersebut sesuai dengan roadmap masing-masing sektor dengan diterbitkannya Peraturan Presiden No. 25 Tahun 2009 tanggal 11 Juni 2009. Untuk sektor otomotif, Indonesia telah mengimplementasikan kegiatan standar dan kesesuaian (*standard and conformance*).

Perdagangan sektor otomotif di ASEAN memang mengalami perkembangan yang pesat jika dibanding dengan sektor lainnya. Untuk memfasilitasi perdagangan sektor otomotif tersebut, dibuat *ASEAN Industrial Cooperation* (AICO). Sudah banyak perusahaan otomotif yang menikmati fasilitas AICO, misalnya Toyota dan Hino asal Indonesia bekerjasama dengan perusahaan otomotif lainnya yang berasal dari Thailand dan Malaysia. Dengan AICO, perusahaan tersebut menikmati tarif bea masuk 0% untuk produk yang terdaftar dalam sertifikat AICO.

---

[86] Lebih jelasnya, lihat Direktorat Kerjasama ASEAN & Deplu RI, *ibid.*, hal. 21-23, dan juga Dendag

Untuk mendinamisir PIS di Indonesia, Departemen Perdagangan selaku koordinator PIS melakukan koordinasi dan melaksanakan monitoring berkala dengan *focal point* masing-masing sektor. *Focal point* tersebut adalah: Departemen Pertanian untuk agrikultur; Departemen Prindustrian untuk elektronik, *rubber-based*, tekstil dan *apparels*; Departemen Perhubungan untuk transportasi udara, darat, dan laut; Departemen Kesehatan & BPOM untuk farmasi; Departemen Kelautan dan Perikanan untuk perikanan; Departemen KOMINFO untuk e-ASEAN, telekomunikasi, per-pos-an, dan kurir; Departemen Kebudayaan dan Pariwisata untuk pariwisata (*tourism*); MENKO Perekonomian untuk logistik (secara depatemental)[87]; Departemen Keuangan untuk kepabeanan, asuransi, dan perbankan; Kementrian Negara BUMN untuk pengelola infrastruktur logistik dan penyedia jasa logistik; dan BKPM untuk investasi dan penanaman modal.

B. Masterplan Percepatan & Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI)

Kesigapan pemerintah Indonesia dalam meliberalisasi ekonomi bukan hanya dilakukan dalam partisipasi aktif di tingkatan forum regional semata, namun dalam konteks nasionalitas telah disiapkan pula strategi penunjang liberalisasi ekonomi. Liberalisasi ekonomi di tingkat nasional sudah dirumuskan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) dan untuk mendukung rencana liberalisasi tersebut, pemerintah melakukan *break-down* RPJPN sebagai terobosan sistematis, berupa MP3EI.

---

[87] Kantor [illegible] liberalisasi [illegible] Departemen Perdagangan

Untuk mencapai liberalisasi terencana tersebut, dalam kata sambutan dokumen MP3EI, SBY telah mengabarkan,

> "Telah ditetapkan 8 program utama dan 22 kegiatan ekonomi utama. Selain itu, juga telah ditetapkan 6 (enam) koridor ekonomi sebagai pusat-pusat pertumbuhan yang diharapkan dapat mendorong perkembangan ekonomi di seluruh wilayah Nusantara. Dengan demikian, para pelaku ekonomi (baca: pemodal) dapat memilih bidang usahanya secara jelas sesuai dengan minat maupun keunggulan potensi wilayahnya."[88]

Aktor-aktor kunci dalam suksesi MP3EI sekaligus pemangku kepentingan utama dalam program ini tidak lain dan tidak bukan adalah pemerintah dan swasta. Sebagaimana yang tertera dalam dokumen MP3EI,

> Pihak swasta akan diberikan peran utama dan peran penting dalam pembangunan ekonomi terutama dalam peningkatan investasi,... sedangkan pihak pemerintah akan berfungsi sebagai regulator, fasilitator dan katalisator. Dari sisi regulasi, pemerintah akan melakukan deregulasi (*dobottlenecking*) terhadap regulasi yang menghambat pelaksanaan investasi. Fasilitasi dan katalisasi akan diberikan pemerintah melalui penyediaan infrastruktur maupun pemberian insentif fiskal dan non-fiskal.[89]

Dari sana tampak jelas bahwa pembangunan ekonomi Indonesia dikendalikan oleh rezim korporatokrasi, yakni kolaborasi antara negara dan pemodal (korporat). Keduanya bagaikan kerbau dan burung pemakan kutu, simbiosa mutualistik. Persiapan untuk melanggengkan pasar bebas terpusat tersebut telah difasilitasi oleh perencanaan strategis MP3EI, dengan mengintegrasikan 3 elemen utama, yakni: (1) perencanaan wilayah untuk dijadikan ruang ekspansi kapital yang terkapling dalam enam koridor ekonomi: Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi,

---

[88] Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian, *Masterplan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia*, Jakarta, 2011, hal. 9.

[89] Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian, *ibid.*, hal. 10.

Bali-NTB, dan Papua-Kep. Maluku. (2) memperkuat konektivitas nasional yang terintegrasi secara lokal dan terhubung secara global (*locally integrated, globally connected*); (3) memperkuat SDM dan IPTEK nasional untuk mendukung pengembangan akumulasi kapital di setiap koridor.

Sebagaimana dibahas di bab sebelumnya, bahwa sistem industrial saat ini bertumpu pada efektifitas mekanisme rantai pasokan. Dalam MP3EI, untuk mendukung kegiatan bisnis kapitalistik di setiap koridor, jelas bahwa konektivitas nasional atau integrasi lokal menjadi penting, karena kegiatan usaha di setiap koridor tidak terisolir dengan lokalitas lain, melainkan saling berhubungan. Silogismenya, MP3EI memfasilitasi efektifitas kegiatan industri, sistem industrial kontemporer bertumpu pada mekanisme rantai pasokan, maka MP3EI dapat dikatakan sebagai pelembagaan sistem industrial rantai pasokan.

1. Fasilitasi Liberalisasi Kekayaan Bangsa

Proyek besar MP3EI menetapkan mencanangkan 8 program utama yang akan menjadi objek eksploitasi dan liberalisasi, yang meliputi: pertanian, pertambangan, energy, industri, kelautan, pariwisata, dan telematika, serta pengembangan kawasan strategis. Kedelapan program utama tersebut terdiri dari 22 kegiatan ekonomi utama, yaitu: perkapalan, tekstil, makanan & minuman, besi & baja, alutsista, kelapa sawit, karet, kakao, peternakan, perkayuan, minyak & gas, batu bara, nikel, tembaga, bauksit, perikanan, pariwisata, pertanian & pangan, JABODETABEK Area, Selat Sunda, peralatan transportasi, dan telematika.[90]

---

[90] Salim, Kuntoro, Kuncoro, Didiek, Pembangunan ibukota, hal. 22

Untuk mendukung rantai pasokan transnasional yang mencakup seluruh program ekonomi tersebut, pemerintah berperan menciptakan konektivitas antar wilayah dalam bentuk:[91]

- Merealisasikan sistem yang terintegrasi antara logistik nasional, sistem transportasi nasional, pengembangan wilayah, dan sistem informasi dan komunikasi;
- Identifikasi simpul-simpul transportasi (*transportation hubs*) dan *distribution centre* untuk memfasilitasi kebutuhan logistik bagi komoditi utama dan penunjang;
- Penguatan konektivitas intra dan antar koridor dan konektivitas internasional (*global connectivity*);
- Peningkatan jaringan komunikasi dan teknologi informasi untuk memfasilitasi seluruh aktifitas ekonomi, aktifitas pemerintahan, dan sektor pendidikan nasional.

Diluar daripada koridor ekonomi Indonesia yang tersebar dari Sumatera hingga Papua, pemerintah Indonesia juga telah mengembangkan wilayah-wilayah tertentu untuk dikelola sebebas-bebasnya oleh pihak swasta dalam jangka panjang. Wilayah-wilayah tersebut oleh pemerintah dikategorikan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Secara keseluruhan, antara Koridor Ekonomi dan KEK tidak ada bedanya, namun ada penekanan lebih untuk KEK, yakni kebijakan perpajakan dan kepabeanan peraturan perburuhan yang lebih longgar, dan perijinan sesuai kesepakatan dengan dunia usaha.

---

[91] [illegible] *ibid*, hal 29-30.

Lebih lanjut, berikut sajian MP3EI untuk para investor berdasarkan tiap-tiap koridor:[92]

a. Koridor Sumatera: Kelapa sawit, karet, batu bara, perkapalan, besi dan baja, dan kawasan strategis nasional (KSN) Selat Sunda;
b. Koridor Jawa: Makanan-minuman, tekstil, peralatan transportasi, perkapalan, telematika, alutsista, dan JABODETABEK Area;
c. Koridor Kalimantan: Minyak dan gas, batu bara, kelapa sawit, besi dan baja, bauksit, dan perkayuan;
d. Koridor Sulawesi: Pertanian dan pangan (padi, jagung, kedelai dan ubi kayu), kakao, perikanan, nikel, minyak dan gas bumi;
e. Koridor Bali – Nusa Tenggara Barat: Pariwisata, perikanan, peternakan;
f. Koridor Papua – Kepulauan Maluku: Pertanian, pangan & MIFEE, tembaga, nikel, minyak dan gas bumi, dan perikanan.

Para investor tak perlu khawatir terkait peraturan dan perizinan di tingkatan pusat maupun daerah, pemerintah melayani semaksimal mungkin. Dari tingkatan pusat hingga daerah, pemerintah sepakat untuk menciptakan regulasi dan perizinan guna memudahkan arus modal yang masuk. Sebagai contoh, untuk mengatasi permasalahan pembebasan lahan, diberlakukan UU Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepenrtingan Umum.

Yang demikian dapat terlihat dalam program MIFEE (*Merauke Integrated Food and Energy Estate)* sebagai salah satu program dalam koridor Papua dimana pemerintah melalui program lumbung pangan dan energi menyiapkan lahan seluas

[92] Lebih lanjut lihat Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, *ibid*, hal. 51-175

1,2 juta ha yang bisa diperluas menjadi 2,5 juta ha, melalui konsesi yang diberikan oleh Bupati Merauke. Alasan pemerintah membuka lahan seluas 2,5 juta ha tersebut karena lahan tersebut sebagai lahan tidur dan tidak produktif. Padahal, lahan tersebut merupakan tanah harapan suku Malind yang hidup dengan mengelola tanah tersebut. Wajar saja pada praktik pembebasan lahan tersebut banyak persoalan yang mencuat, mulai dari kompensasi kayu, kompensasi lahan, konflik tanah, dan sebagainya.[93] Padahal, dalam UU No. 2/2012 dinyatakan bahwa, "kepastian dan keadilan baik proses pengadaan tanahnya maupun ganti rugi yang diberikan kepada masyarakat ditetapkan oleh appraisal (penilaian) independen."[94]

Sejak diluncurkan pada tanggal 27 Mei 2011, total nilai investasi MP3EI hingga Juli 2013 mencapai Rp 647,462 triliun, ini merupakan peningkatan dari tahun sebelumnya yang hanya berjumlah Rp 500 triliun. Total nilai investasi 2013 tersebut di *groundbreaking* kedalam 240 proyek, dimana 94 proyek dengan nilai investasi sebesar Rp 364,458 triliun berasal dari sektor riil dan 146 proyek dengan nilai investasi sebesar Rp 283,004 triliun. Dalam sektor riil tersebut, dari 94 proyek dengan total Rp 364,458 triliun, 61 proyek adalah sumbangsih pihak swasta dengan total investasi Rp 217,815 triliun.[95] Dana investasi tahun 2013 akan tersebar di koridor Sumatera sebanyak Rp 62, 533 triliun, koridor Jawa sebanyak Rp 115,774 triliun, koridor Kalimantan sebanyak Rp 108,878 triliun,

---

[93] Indonesian Human Rights Committeefor Sosial Justice (IHCS), *Ancaman MIFEE dan MP3EI*, http://en.ihcs.or.id/?p=296, diakses pada tanggal 27 Pebruari 2014.

[94] Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, *Investasi MP3EI 2014 Capai Rp 2.000 Triliun, BPN Siap Lakukan Terobosan*, http://setkab.go.id/mp3ei-8557-investasi-mp3ei-2014-capai-rp-2000-triliun-bpn-siap-lakukan-terobosan.html, diakses pada tanggal 22 Maret 2014.

[95] Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, Hingga *Juli 2013, Investasi MP3EI Capai Rp 647 Triliun*, http://setkab.go.id/mp3ei-10118-hingga-juli-2013-investasi-mp3ei-capai-rp-647-

koridor Sulawesi sebanyak Rp 10,738 triliun, koridor Bali dan NTT sebanyak Rp 43,273 triliun, dan koridor Papua-Kepulauan Maluku sebanyak Rp 204,56 triliun.[96]

2. Fasilitasi Rantai Pasokan Intra dan Inter Nasional

Tidak memadainya sarana dan pra-sarana rantai pasokan di Indonesia merupakan kesalahan fatal bagi pemerintah Indonesia dalam menyukseskan wacana liberalisasi kekayaan bangsa. Konsekuensi dari lemahnya infrastruktur tersebut sudah pasti akan melemahkan produktivitas industri dari hulu hingga hilir dan akan memengaruhi derajat pertumbuhan ekonomi nasional. Maka dari itu, koneksi inter dan intra lokalitas menjadi perlu ditingkatkan, dan juga koneksi inter-nasional menjadi perlu untuk menghubungkan Indonesia dengan pasar dunia.

Atas pembacaan tersebut, pemerintah Indonesia menyusun alur konektivitas nasional sebagai penyelesaian masalah. Adapun konektivitas nasional tersebut terdiri dari 4 komponen: Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan Wilayah (RPJMN/ RTRWN), dan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK).

Maksud dan tujuan konektivitas nasional sebagaimana termaktub dalam MP3EI salah satunya ialah, "menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama untuk memaksimalkan pertumbuhan berdasarkan prinsip keterpaduan, bukan keseragaman, melalui *inter-modal supply chains sistem.*"[97] Sistem rantai

---

[96] Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, *2013, Pembangunan MP3EI Fokus di Luar Pulau Jawa*, http://setkab.go.id/mp3ei-6919-2013-pembangunan-mp3ei-fokus-di-luar-pulau-jawa.html, diakses pada tanggal 22 Maret 2014.

pasokan antar modal tersebut diperkuat dengan mengintegrasikan keempat komponen konektivitas nasional tersebut. Berikut pengelompokannya:

Tabel 3. .Komponen Konektivitas

Komponen Pembentuk Postur Konektivitas Nasional

SISLOGNAS	SISTRANAS	PENGEMBANGAN WILAYAH (RPJMN dan RTRWN)	ICT
1. Penentuan *Key Commodities*	1. Keselamatan Transportasi	1. Peningkatan Ekonomi Lokal	1. Migrasi Menuju Konvergensi
2. Penguatan Jasa Logistik	2. Pengusahaan Transportasi	2. Peningkatan Kapasitas SDM	2. Pemerataan Akses dan Layanan
3. Jaringan Infrastruktur	3. Jaringan Transportasi	3. Pengembangan Infrastruktur	3. Pengembangan Jaringan *Broadband*
4. Peningkatan Kapasitas SDM	4. Peningkatan SDM dan Iptek	4. Peningkatan Kapasitas Kelembagaan	4. Peningkatan Keamanan Jaringan & Sistem Informasi
5. Peningkatan ICT	5. Pemeliharaan Kualitas Lingkungan Hidup	5. Peningkatan Akses Modal Kerja	5. Integrasi Infrastruktur, Aplikasi & Data Nasional
6. Harmonisasi Regulasi	6. Penyediaan Dana Pembangunan	6. Peningkatan Fasilitas Sosial Dasar	6. Peningkatan e-Literasi, Kemandirian Industri ICT Domestik dan SDM ICT Siap Pakai
7. Perlu Dewan Logistik Nasional	7. Peningkatan Administrasi Negara		7. Peningkatan Kemandirian Industri ICT Dalam Negeri

Penguatan Konektivitas Nasional Dilakukan dengan Mengintegrasikan dan Mensinergikan Rencana Sislognas, Sistranas, Pengembangan Wilayah dan ICT

Sumber: MP3EI, Kemetrian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011.

Efektivitas dan efisiensi sistem konektivitas nasional dan keterhubungannya dengan konektivitas global adalah tujuan utama untuk mencapai visi tersebut, *Locally Integrated, Globally Integrated.* Konektivitas nasional yang dicanangkan pemerintah sebenarnya merupakan turunan dari proyek integrasi kawasan yang disepakati di tingkatan regional dan juga kesepakatan perdagangan internasional lainnya. Sebagaimana yang tertera dalam MP3EI,

> Optimalisasi pengoperasian sistem *Nasional Single Window* (NSW) di pelabuhan dan bandara yang berfungsi sebagai 'hub' internasional melalui peningkatan pelayanan Teknologi Informasi dan Komunikasi dalam rangka penerapan *Customs Advanced Trade Sistem* (CATS) dan NSW serta terkoneksinya sistem jaringan logistik nasional (*national supply chain*) dengan

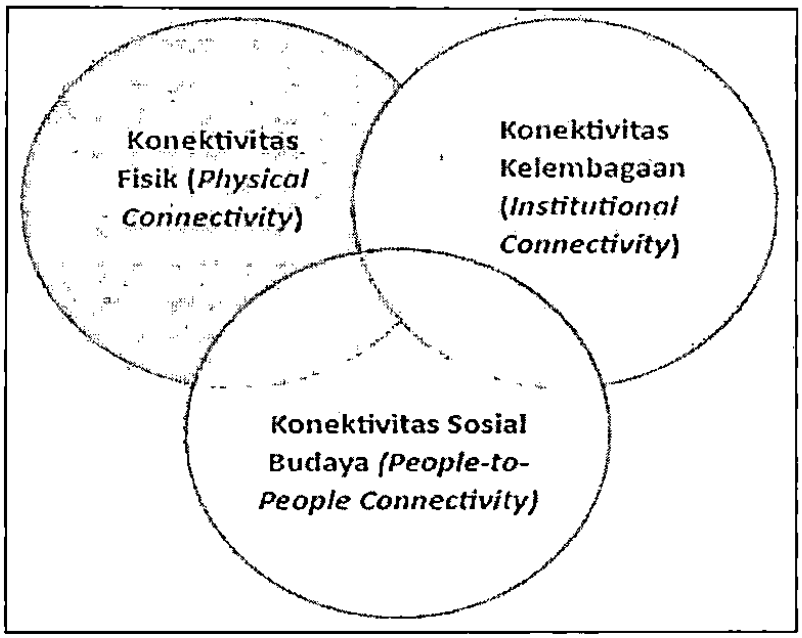
logistik global (*global supply chain*) pada pelabuhan dan bandara internasional.[98]

Penguatan konektivitas nasional dengan konektivitas ASEAN dan konektivitas global diupayakan melalui peningkatan jaringan infrastruktur, komunikasi, dan pergerakan komoditas (barang, jasa, informasi) secara efektif dan efisien. Elemen-elemen penguatan konektivitas nasional hingga global tersebut terdiri dari:

a. Konektivitas Fisik (*Physical Connectivity*):
   - Transportasi
   - Teknologi, Informasi dan Komunikasi
   - Energi
b. Konektivitas Kelembagaan (*Institutional Connectivity*):
   - Fasilitasi dan liberalisasi perdagangan
   - Fasilitasi dan liberalisasi perdagangan investasi dan jasa
   - Kerjasama yang saling menguntungkan
   - Kerjasama transportasi regional
   - Prosedur lintas perbatasan
   - Program pemberdayaan kapasitas
c. Konektivitas Sosial Budaya (People-to-People Connectivity):
   - Pendidikan dan budaya
   - Pariwisata

[98] Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, *ibid*, hal. 38

Gambar 9. Elemen Utama Penguatan Konektivitas ASEAN



Pada tahun 2011, alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur sebesar Rp 126 triliun.[99] Proyek tersebut mencakup:

a. Preservasi jalan nasional sepanjang 35.058.,94 km;
b. Preservasi jembatan sepanjang 121.026,71 km;
c. Pembentukan *Jabodetabek Transportation Authority* (JTA);
d. Peningkatan kapasitas jalan tol sepanjang 120,35 km (RPJMN 2010-2014);
e. Penyelesaian pengadaan tanah dan konstruksi untuk tol Trans Jawa;
f. Revisi dan pemutakhiran master plan untuk transportasi Jabodetabek;
g. Pembangunan konstruksi jalur MRT Lebak Bulus-Hotel Indonesia;
h. Penuntasan pembiayaan KA monorel dan melakukan tender kepada investor;

[99] Viva News, Daftar Proyek Besar Infrastruktur Tahun Ini, dalam API Online,

i. Pembangunan sisa segmen Prupuk-Purwokerto, pelaksanaan konstruksi segmen Cirebon-Prupu dan Purwokerto-Kroya dan pelaksanaan konstruksi proyek Kutoarjo-Kroya untuk proyek kereta api *double track*;

j. Pengembangan bandara Ahmad Yani (Semarang), Bandara Samarinda Baru, Bandara Internasional Ngurah Rai, Bandara Sorong, serta Bandara untuk angkutan perintis di Kepulauan Maluku dan Papua;

k. Penyelesaian Bandara Tampa Padang (Mamuju) dan Bandara Internasional Lombok.

Sudah pasti proyek-proyek besar tersebut pada tahun selanjutnya akan memakan anggaran yang lebih besar, ditambah persoalan keuangan berupa pelemahan nilai tukar rupiah terhadap dolar AS yang melanda Indonesia pada akhir tahun 2013 yang berdampak pada kenaikan harga material. Misalnya, harga aspal meningkat 15-20%, karena sekitar 900.000 ton/tahun dari total kebutuhan aspal 1,6 juta ton/tahun masih impor. Dengan begitu, ancaman PHK massal pada tahun berikutnya tidak bisa terelakkan. Adapun jumlah anggota Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional (LPJKN) sampai akhir tahun 2013 mencapai 180.000 badan usaha dengan total tenaga kerja sebanyak 6,3 juta orang, termasuk tenaga ahli 6.635 orang.[100]

Terang sudah jika pemerintah paham betul bagaimana merespon tuntutan sistem industrial rantai pasokan. Pelembagaan rantai pasokan transnasional oleh pemerintah Indonesia ditadbirkan melalui partisipasi aktif kerjasama ekonomi ASEAN dengan turut serta mengimplemmentasikan nilai-nilai perdagangan

---

[100] Investor Daily, Darurat Pasar Kondisi Pasar Konstruksi Nasional, http://www.investor.co.id/home/darurat-kondisi-pasar-konstruksi-

liberal ke tataran kebijakan nasional. Lebih jauh lagi, pelaksanaan liberalisasi ekonomi di tingkatan nasional ditanggapi dengan ambisius oleh pemerintah dengan mengeluarkan rencana besar yang dibungkus secara sistematis dan terorganisir dari tingkatan pusat sampai ke kelurahan dalam maha karya ekonomi-politik neoliberal, MP3EI.