

Peran ASEAN dalam *Confidence Building Measures* pada Polemik Pembangunan Terusan Kra

Kamilia Putri Az-zahra¹, Fuji Ameilia², Prilla Marsingga³

¹²³Program Studi Hubungan Internasional FISIP Universitas Singaperbangsa Karawang

Email: ¹12110631260025@student.unsika.ac.id

²12110631260004@student.unsika.ac.id

³prilla.marsingga@fisip.unsika.ac.id

Abstract: This paper aims to analyze the Kra Canal construction project initiated by Thailand in collaboration with China has invited polemics among countries around the Malacca Strait who feel that the construction of the Kra Canal will have a negative impact on the country's economy. The Kra Canal construction project is also seen as a form of China's interest in controlling sea trade routes and can change world trade routes. The application of CBM to resolve this conflict so that it does not get too late is very necessary. This type of research is descriptive, using a qualitative approach method. The results of this research are that the construction of the Kra Canal will in fact have a significant impact on trade routes, countries around the Malacca Strait will experience losses due to changes in trade routes if the Kra Canal is opened. The security stability of the Southeast Asian region is also threatened because of China's interference in this project which is contrary to the principles of a peaceful, free and neutral region. In facing this polemic, ASEAN can take steps to carry out CBM to suppress this conflict.

Keywords: Kra Canal, ASEAN, CBM, Regional Stability

Abstrak: Proyek pembangunan terusan Kra (Kra Canal) yang diinisiasi oleh Thailand bekerjasama dengan China mengundang polemik bagi negara-negara sekitar Selat Malaka yang merasa pembangunan Terusan Kra ini akan memberikan dampak negatif bagi ekonomi negara tersebut. Proyek pembangunan Terusan Kra juga dinilai sebagai bentuk kepentingan China dalam upaya menguasai jalur laut perdagangan dan dapat merubah jalur perdagangan dunia. Penerapan CBM untuk mengatasi konflik ini agar tidak terlalu larut amat sangat diperlukan. Jenis penelitian ini merupakan deskriptif, dengan menggunakan metode pendekatan kualitatif. Hasil dari penelitian ini yaitu, Pembangunan Terusan Kra nyatanya akan membuat dampak yang signifikan bagi jalur perdagangan, negara-negara sekitar Selat Malaka akan mengalami kerugian karna adanya perubahan jalur perdagangan jika Terusan Kra dibuka. Stabilitas Keamanan kawasan Asia Tenggara juga terancam karena adanya ikut campur China dalam proyek ini yang bententangan dengan prinsip kawasan damai, bebas dan netral. Dalam menghadapi polemik ini ASEAN dapat mengambil langkah untuk melakukan CBM guna menekan konflik ini.

Kata kunci: Terusan Kra, ASEAN, CBM, Stabilitas Kawasan

PENDAHULUAN

Adanya perkembangan globalisasi ekonomi, pelayaran juga mengalami kemajuan yang signifikan sebagai cara terpenting untuk berinteraksi dengan perekonomian dunia (Fan & Gu, 2019). Di era pasca perang ini, pelayaran digunakan sebagai contoh sekaligus instrumen globalisasi (Petersson, Tenold, & Putih, 2019). Industri maritim, pada gilirannya mengalami dan memulai, merefleksikan dan memungkinkan perkembangan penting yang menuju pada perekonomian global saat ini (Petersson, Tenold, & Putih, 2019). Di perairan kepulauan, terusan merupakan bagian perairan pedalaman yang menyimpang dari garis pangkal biasanya. (Persada & Setyawanta, 2021). Oleh karena itu, terusan adalah kanal yang mempercepat pergerakan kapal, yang merupakan jalur air buatan sehingga dapat digunakan untuk mengalihkan dan menyalurkan air atau untuk mengangkut barang dan manusia (Persada & Setyawanta, 2021). Menurut cara kerjanya, terusan tersebut memperpendek transmisi atau jarak sehingga lebih efisien. (Persada & Setyawanta, 2021).

Dibukanya Terusan Suez sebagai penghubung antara Laut Tengah dan Laut Merah, jalurnya berlanjut ke negara-negara Teluk Persia/Teluk dengan jangkauan dari barat ke timur dan sebaliknya (Erasiah, 2019). Hadirnya Terusan Suez ini bisa menghemat perjalanan hingga 7.700 KM (Erasiah, 2019). Menurut sumber lain, Terusan Suez memperpendek jarak London/Eropa ke Timur/Mumbai dari 12.000 mil (19.800 km) menjadi 11.600 mil (8.200 km) ((Ruslin, 2013) dalam (Erasiah, 2019)). Terusan Suez merupakan terusan sukses yang menyadarkan seluruh dunia akan pentingnya mengurangi waktu pelayaran melalui terusan tersebut (Persada & Setyawanta, 2021). Oleh sebab itu, saat ini banyak negara-negara gencar ingin membuat terusan kapal, apalagi negara dengan perdagangan yang cukup besar yang menggunakan jalur pelayaran, demi menghemat waktu dan biaya operasional.

Komandan Kawasan Navigasi Tanjung Pinang Raymond Ivan mengatakan berdasarkan data pantauan Vessel Traffic System (VTS), lalu lintas di Selat Malaka mencapai 80.000 hingga 90.000 kapal per tahun, dengan ukuran maksimal 300.000 DWT dan 18.000 TEU, tidak termasuk kapal kelas kecil yang tidak teridentifikasi ((Hidayat, 2017) dalam (Kuncoro, Buana, & Mustakim, 2019)). Pendudukan jalur ini tentu saja menguntungkan negara-negara sekitarnya yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura, dimana ketiga negara berlomba-lomba membangun fasilitas untuk melayani kapal-kapal yang melintas seperti pelabuhan transit, fasilitas pemanduan dan bunkering (Kuncoro, Buana, & Mustakim, 2019).

Dalam arus perdagangan global, Selat Malaka merupakan bagian yang penting baik dari segi strategis hingga komersial. Selat Malaka mempunyai letak di tepi barat Laut Cina Selatan antara pantai timur Pulau Sumatera di Indonesia dan pantai barat Malaysia yang memiliki lebar 65-250 km dan panjang hingga 800 km (Zhang, 2023). Meskipun ukurannya relatif sempit, Selat Malaka merupakan salah satu selat lalu lintas laut tersibuk di dunia, baik China dan negara-negara Asia Tenggara, memainkan peran yang semakin penting dalam rantai pasokan global, maka hal ini mempunyai kepentingan ekonomi dan strategis yang mana Selat Malaka akan terus berkembang di tahun-tahun mendatang (Zhang, 2023).

Selat Malaka juga memiliki kepentingan strategis dengan seperempat dari seluruh minyak laut (lebih dari 15 juta barel per hari) melewati selat ini, dan negara-negara di Asia Timur Laut, seperti China dan Jepang, sangat bergantung pada minyak yang diimpor melalui selat tersebut. Memblokir selat tersebut tidak hanya akan mengakibatkan memutus sebagian besar pasokan

energi China di Timur Tengah, namun juga akan memutus pasokan bahan mentah dari Afrika, tempat dimana China telah menginvestasikan miliaran dolar dalam proyek pertambangan serta infrastruktur (Dryad Global, t.thn.).

Pemerintah Tiongkok Xi Jinping mempunyai visi untuk menghidupkan kembali konsep Jalur Sutra dalam agenda kebijakan luar negerinya untuk mencapai kepentingan nasionalnya. Jalur Sutra kemudian menjadi sesuatu yang dipromosikan sebagai slogan baru Tiongkok di beberapa forum internasional (Dewi & Akbar, 2017). Konsep Jalur Sutra bukanlah hal baru, namun merupakan konsep lama yang mengacu pada jalur perdagangan dan budaya antara Tiongkok dan Asia serta Eropa dan Timur Tengah. Para pemimpin Tiongkok kemudian menambahkan konsep lain yaitu Jalur Sutra Maritim Abad 21. Jalur Sutra Maritim dipandang sebagai upaya memperkuat hubungan dengan Asia Tenggara yang fokus pada keamanan perdagangan maritim. Satu jalur laut dimulai dari pantai Tiongkok melalui Laut Cina Selatan dan Samudera Hindia hingga Eropa, jalur lainnya dari Tiongkok hingga Samudera Pasifik Selatan. Jalur ini mencakup sekitar 4,4 miliar orang dan produk domestik bruto sebesar 2,1 triliun dolar AS, atau 63 persen populasi dunia dan 29 persen PDB global (Kartini, 2015).

Ide awal pembangunan Terusan Kra (Kra Isthmus Canal) diusulkan dan dibahas di kalangan pelaku industri pelayaran pada akhir abad ke-17 sebagai mega proyek yang akan menghubungkan Teluk Thailand langsung ke Teluk Benggala yang terletak di Samudera Hindia di Tanah Genting Kra, Thailand (Hung, 2022). Terusan Kra sendiri terletak di Thailand selatan dekat Malaysia dan diperkirakan membentang dari Provinsi Songkhla hingga Provinsi Satun, memotong jalur darat menjadi jalur air seperti Terusan Suez dan Terusan Panama, sekitar 44 kilometer (Harahap, 2019).

Rencana proyek pembangunan

Terusan Kra ini mengundang polemik bagi negara-negara yang terletak disekitar Selat Malaka, seperti yang diketahui Selat Malaka termasuk dalam jalur perdagangan global sehingga hal ini menguntungkan bagi negara-negara tersebut, sehingga jika Terusan Kra akan memberikan kerugian bagi negara sekitar Selat Malaka karena adanya perubahan terhadap jalur perdagangan global. Untuk menghindari konflik yang lebih lanjut maka diperlukan upaya untuk menengahi konflik ini, ASEAN sebagai organisasi regional di kawasan Asia Tenggara dapat menerapkan CBM (*Confidence Building Measures*). CBM merupakan bentuk penguatan *Trust Building* antar negara yang berkonflik untuk mencegah timbulnya konflik yang lebih parah, dalam penerapannya CBM memiliki 4 aspek utama yakni, Pertama, *communication measures* merujuk kepada pembangunan saluran-saluran komunikasi langsung (*hotline*) antar kedua/lebih negara yang terlibat dalam konflik serta komitmen untuk melaksanakan CBM melalui public statement kepala negara. Saluran komunikasi ini memungkinkan kepala negara masing-masing pihak untuk berkomunikasi secara langsung sehingga dapat meminimalisir mispersepsi; Kedua, *constraint measures* merujuk kepada aturan penggelaran kekuatan militer dalam rentang jarak yang disepakati bersama khususnya di sepanjang perbatasan negara-negara yang terlibat konflik termasuk pembuatan demilitarized zone. Tujuannya adalah untuk membuat basis-basis militer yang tetap netral selama pelaksanaan CBM berlangsung; Ketiga, *transparency measures* yang mengatur tentang usaha-usaha yang dilakukan untuk menjamin terciptanya transparansi militer antar kedua belah pihak, khususnya pada aspek *military capability* dan *military operation*; Keempat, adalah *verification measures* adalah suatu bentuk tindakan verifikasi

yang dilakukan oleh kedua belah pihak maupun pihak ketiga untuk memastikan unsur kepatuhan yang tertuang dalam skema CBM itu dijalankan. Bentuknya bisa berupa inspeksi kekuatan militer antar pihak yang tujuannya adalah untuk mengkonfirmasi dan memverifikasi informasi-informasi yang sudah didistribusikan dalam tahapan transparency measures sebelumnya (Pinatih, 2015).

Dengan adanya rencana pembangunan Terusan Kra ini akan memberikan dampak yang cukup signifikan bagi jalur pelayaran global khususnya wilayah Asia Tenggara, yang mana di Asia Tenggara sendiri memiliki jalur laut yang saling menghubungkan dan jalur pelayaran yang padat dan sibuk. Penelitian ini digunakan untuk mengetahui seberapa urgensi nya Terusan Kra dibangun dan dampak yang ditimbulkan bagi stabilitas kawasan Asia Tenggara serta bagaimana CBM dapat diterapkan dalam polemik ini dengan menjadikan ASEAN sebagai organisasi regional di kawasan Asia Tenggara menjadi mediator atau pihak ketiga dalam penengahan konflik proyek pembangunan Terusan Kra.

TINJAUAN PUSTAKA

Jurnal “Perubahan Jalur Pelayaran Terhadap Peta Perekonomian Asia Tenggara Dampak Pembangunan Terusan Kra Thailand” yang ditulis oleh Aninditya Gita Kireina Persada dan Lazarus Tri Setyawanta membahas tentang dampak Pembangunan terusan kra yang akan memberikan kerugian besar terhadap terusan Malaka yang terlebih dahulu dibuat, selain itu dampak Pembangunan terusan kra juga akan mempengaruhi perubahan jalur pelayaran dan peta perekonomian di Asia Tenggara. Jurnal ini juga menyatakan Adanya terusan Kra akan merubah neraca ekspor dan impor secara signifikan serta akan memberikan perubahan besar ke beberapa negara-negara di Asia Pasifik.

Jurnal dengan judul “Economic

Impacts of the Kra Canal: An Application of the Automatic Calculation of Sea Distances by a GIS” yang ditulis oleh Ching-mu Chen dan Satoru Kumagai ini membahas mengenai dampak yang dirasakan oleh banyak negara melalui pembangunan Terusan Kra baik dampak positif maupun dampak negatif. Dalam penelitiannya pun Chen dan Kumagai menjelaskan melalui beberapa tahap yang kemudian menghasilkan tiga skenario dengan dampak yang berbeda-beda.

Jurnal “Stagnansi Confidence Building Measures Sebagai Salah Satu Instrumen Penyelesaian Konflik di Asia Tenggara Tahun 1994-2014” yang ditulis oleh Ni Komang Desy Arya Pinatih ini membahas tentang penerapan CBM pada konflik-konflik yang pernah terjadi sebelumnya di Asia Tenggara. Jurnal ini juga menyatakan pelaksanaan CBM di kawasan Asia Tenggara belum maksimal karena implementasi terhenti pada level langkah-langkah komunikasi, langkah-langkah kendala dan langkah-langkah transparansi, sementara langkah-langkah verifikasi yang dilakukan sangat minim.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan desain penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan fenomena yang ada, baik alam maupun buatan manusia. Suatu fenomena dapat terjadi antara satu fenomena dengan fenomena lainnya baik dari segi bentuk, fungsi, sifat, perubahan, keterkaitan, kesamaan dan perbedaan. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan dan menginterpretasikan sesuatu, seperti kondisi atau hubungan yang ada, pembentukan pendapat, proses yang sedang berlangsung, konsekuensi atau efek yang muncul, atau kecenderungan yang sedang berlangsung. Fenomena

disajikan apa adanya, sedangkan hasil penelitian disajikan secara jelas tanpa rekayasa (Sukmadinata, 2011 (dalam Syarif & Yunus, 2013, hlm. 65)). Penelitian deskriptif digunakan oleh peneliti untuk memfokuskan secara detail pada rencana pembangunan Terusan Kra bagi stabilitas kawasan Asia Tenggara. Dalam metodenya sendiri, menggunakan metode kepustakaan, yaitu mengumpulkan dan menganalisis informasi, mengamati hasil tertulis yang berkaitan dengan masalah yang diselidiki dari data-data yang relevan yaitu buku, jurnal, artikel, serta dari berbagai sumber online lainnya.

Dalam penelitian kualitatif, analisis data dilakukan sebagai alat analisis tanpa perhitungan matematis (Maulidya, 2022). Penelitian ini menggunakan model analisis data Miles dan Huberman. Keduanya menetapkan tiga langkah yang harus diikuti dalam analisis data, yaitu (a) langkah reduksi data. Pada titik ini pemilahan, pengabstraksian dan penulisan perlu difokuskan pada hal-hal yang penting. Penulis berfokus pada penyederhanaan data “mentah” yang ditemukan untuk menggambarkan Problematika Pembangunan Terusan Kra bagi Stabilitas Kawasan Asia Tenggara; (b) Tahap penyajian data. Tahap kedua ini berisi penyajian data, yaitu kumpulan data yang terurut. Informasi yang dikumpulkan sebelumnya disajikan sebagai teks naratif. Penyajian data dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai grafik, bagan, dll. Dalam penelitian ini, penulis menyajikan data sebagai teks naratif; (c) Langkah kesimpulan. Selama penelitian, data yang valid diperiksa, di mana kesimpulan sementara terus berkembang. Hadirnya berbagai penemuan baru memaksa penulis untuk membuktikan kebenarannya (Silalah, 2009) (dalam Maulidya, 2022, hlm. 10)). Kajian ini membahas wacana terkait Pembangunan Terusan Kra bagi Stabilitas Kawasan Asia Tenggara dan bagaimana ASEAN dapat menerapkan CBM untuk menekan adanya perpecahan dari konflik ini dari tulisan-tulisan dalam konteks sosial yang diteliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Asia Tenggara merupakan Kawasan yang letaknya strategis diantara China, India, Australia dan Samudera Pasifik. Asia Tenggara sendiri dikenal sebagai Kawasan regional yang stabil diantara Kawasan lainnya, hal ini karna ASEAN sendiri menganut system non-intervensi untuk negara-negara anggota ASEAN. Selain itu, ASEAN juga memiliki satu perjanjian yang menetapkan kawasan damai, bebas, dan netral di ASEAN adalah ZOPFAN (Zone of Peace, Freedom, and Neutrality). Perjanjian ini bertujuan untuk menciptakan keamanan dan stabilitas di kawasan Asia Tenggara. Perjanjian ini dibuat sebagai respon terhadap adanya perang dingin yang terjadi pasca perang dunia dua, bertujuan untuk menjaga netralitas dan stabilitas di Kawasan Asia Tenggara. Langkah geopolitik dan geostrategi yang dilakukan oleh ASEAN tentu tidak jauh pada dasar ‘perdamaian’, namun seiring dengan perkembangan dunia dan meningkatnya persaingan antar negara menyebabkan perubahan geopolitik global yang sangat cepat, kini harus dihadapi. Ketegangan antara Amerika Serikat (AS) dan China, Korea Selatan dan Korea Utara di Semenanjung Korea, sangat mempengaruhi stabilitas ASEAN sebagai wilayah netral. Asia Tenggara sering sekali menjadi tempat untuk negara-negara adidaya tersebut melakukan kepentingannya dalam persaingan global, terlebih lagi China yang memiliki banyak Kerjasama dengan negara Asia Tenggara yang secara tidak langsung merupakan salah satu cara mereka dalam menjalankan kepentingan nasionalnya. China sering melakukan aksi yang bisa mengancam kedamaian Kawasan Asia Tenggara, sebagai contoh China dengan propagandanya ‘nine dish line’nya yang merugikan negara-negara Kawasan Asia Tenggara yang termasuk dalam wilayah Laut China Selatan. China juga melakukan Kerjasama dalam

Pembangunan terusan kra di Thailand, rencana Pembangunan ini tentu mengundang polemic bagi negara-negara Asia Tenggara lainnya terutama negara yang merasa akan dirugikan jika terusan ini dibangun nantinya. Terusan Kra juga dinilai merusak peta perekonomian di Asia Tenggara.

Bentuk Kepentingan dalam Pembangunan Terusan Kra

Adanya adidaya China dalam mempengaruhi dan memperkuat perekonomian dalam beberapa tahun terakhir telah memainkan peran penting dalam perekonomian Asia Tenggara yang bergantung pada ekspor sebagai pasar atau sumber investasi produk dan bahan baku. China juga membangun jalan dan jaringan transportasi di Myanmar, Kamboja, dan Laos yang akan menghubungkan China bagian selatan dengan sumber daya alam di Asia Tenggara (Er, 2018). Peran China dalam perekonomian Asia Tenggara telah menjadi sangat penting, baik melalui permintaan konsumen, investasi langsung asing, pembangunan infrastruktur, maupun inisiatif seperti Belt and Road Initiative. Hal ini telah membantu memperkuat hubungan ekonomi antara China dan Asia Tenggara, serta memberikan dampak yang signifikan bagi pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

Diplomasi komersial China di kawasan ASEAN semakin meningkat. China membantu negara-negara di kawasan Asia Tenggara yang memiliki beberapa kepentingan politik dan ekonomi yang ingin dicapai China sesuai dengan kemajuan negaranya sendiri. Beberapa keuntungan tersebut adalah, pertama, negara-negara ASEAN bergantung secara ekonomi pada China. Kedua, China memiliki kekuatan hegemonik, menjadikan negara-negara Asia Tenggara sebagai wilayah sumber daya alam untuk meningkatkan kekuatan ekonominya. Ketiga, China bermaksud mengurangi pengaruh Barat di kawasan ASEAN, sehingga dapat mengontrol dan

menjalankan pengaruhnya tanpa pengaruh negara lain (SD, 2020). Diplomasi komersial China di ASEAN tidak hanya bertujuan untuk memperkuat hubungan ekonomi, tetapi juga untuk memperoleh keuntungan politik dan strategis yang lebih besar di wilayah tersebut. Hal ini mencerminkan ambisi China untuk menjadi pemain utama dalam geopolitik regional dan global.

Sebagai negara yang menyanggah predikat negara adidaya baru dalam struktur politik global, China mempunyai keinginan besar untuk mendominasi perdagangan dunia dan memperkuat pengaruhnya di Asia Tenggara (Ramadhan, 2018). Setelah satu dekade terakhir, China berhasil tampil sebagai aktor penentu dalam politik dan mampu mewujudkan usulan permanen Kra di abad ke-21. Mereka mempunyai uang, teknologi, dan kepemimpinan politik yang kuat untuk mendukung proyek tersebut jika mereka menginginkannya (The Independent, 2016). Terusan Kra adalah ide yang digagas oleh China menggunakan strategi One Belt One Road, China ingin mentransformasi benua Eurasia secara bertahap namun dengan visi besar yaitu Jalur Sutra Baru dengan membangun Terusan Kra di selatan. Thailand yang bertujuan menjadi jalur air yang dapat menghubungkan Laut Andaman dan Teluk Thailand di garis lintang Tanah Genting Kra yang terletak di bagian selatan Thailand di Semenanjung Malaya (Malaka, 2017). Terusan Kra merupakan bagian dari strategi yang lebih luas bagi China untuk meningkatkan pengaruhnya di Asia Tenggara dan memperkuat posisinya sebagai pemain utama dalam perdagangan dan politik global. Hal ini mencerminkan ambisi besar China untuk menjadi kekuatan dominan dalam politik dan ekonomi global pada abad ke-21.

Proyek terusan baru Thailand terdiri dari dua bagian. Bagian pertama

dipandang kontras dengan sebutan Dilema Malaka. Terusan ini akan menghubungkan laut China Selatan dengan Laut Andaman, menghubungkan pula Samudera Pasifik dan Hindia, sehingga mengurangi waktu transit menjadi lebih efisien di jalur pelayaran tersebut. Ketertarikan perusahaan-perusahaan dari China menjadikan proyek ini bisa dipercepat karena lebih dari 80 persen impor minyak China mengalir melalui Selat Malaka. Bagian kedua adalah pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Zona baru ini memiliki kota-kota dan pulau-pulau buatan yang menciptakan industri dan infrastruktur baru di wilayah tersebut. Hal ini menjadikan Thailand sebagai pusat logistik dan menjadikan Thailand terhubung dengan negara-negara di seluruh dunia (Menon, 2018). Pengoperasian terusan tersebut kemungkinan besar akan meningkatkan potensi Thailand sebagai pusat mobilisasi dan berbagai industri logistik di Asia Tenggara (Monika, Baiquni, & Hadi, 2020). Oleh karena itu, Dengan demikian, proyek terusan baru Thailand tidak hanya akan membawa manfaat ekonomi bagi Thailand sendiri, tetapi juga memiliki potensi untuk meningkatkan konektivitas regional dan perdagangan internasional di kawasan Asia Tenggara secara keseluruhan. Hal ini menandakan peran penting Thailand dalam memperkuat posisinya sebagai pusat logistik dan industri di kawasan tersebut.

Dari segi geopolitik, pembangunan Terusan Kra merupakan salah satu upaya China untuk menyelesaikan Jalur Sutra Maritim yang dirancang untuk meningkatkan perekonomian China. Hal ini ditunjukkan dengan rencana China untuk melanjutkan pinjaman keuangan dan bantuan teknologi kepada pemerintah Thailand untuk pembangunan Terusan Kra. China berupaya memperkuat eksistensinya sebagai pemilik Laut Cina Selatan dan negara terkuat di Asia (Malaka, 2017). The Silk Road Economic Belt yang diprakarsai China nantinya akan menghubungkan China dengan Asia

Tengah, Rusia, dan Eropa, dimana rencana jalur tersebut juga akan menghubungkan China dengan Asia Tenggara, Asia Selatan dengan Samudera Hindia, dan terakhir ke Eropa melalui Laut Cina Selatan dan Selatan Wilayah Pasifik (Rahmadani, Kusmanto, & Warjio, 2019).

Terusan Kra merupakan jalur laut terpendek antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Pada jalur ini, sebuah kapal dapat menghemat sekitar 700 mil laut dibandingkan melintasi Selat Malaka (Rahmadani, Kusmanto, & Warjio, 2019). Selain adanya pembangunan terusan, China juga membangun fasilitas pelabuhan, gudang dan seluruh infrastruktur pendukungnya di Thailand, dan pada akhirnya hegemoni China di Asia Tenggara semakin besar. Negeri Tirai Bambu ini bekerja sangat serius dan melaksanakan ide pembangunan Terusan Kra karena bermanfaat dari sudut pandang geopolitik dan geoekonomi China. Thailand juga mendapat pengaruh positif dari gagasan pembangunan Terusan Kra dengan mengubah peran Singapura dan Indonesia (SD, 2020). Dengan demikian, pembangunan Terusan Kra dapat dipandang sebagai bagian dari upaya China untuk mengamankan jalur perdagangan dan sumber daya yang vital untuk pertumbuhan ekonomi dan pengaruhnya di seluruh dunia. Hal ini menunjukkan bahwa proyek infrastruktur seperti Terusan Kra tidak hanya memiliki dampak ekonomi, tetapi juga memiliki implikasi geopolitik yang signifikan.

Dampak Pembangunan Terusan Kra bagi Stabilitas Kawasan Asia Tenggara

Thailand memiliki perekonomian yang sangat bergantung pada perdagangan internasional, dan sistem transportasi yang dikembangkan sepenuhnya sangat penting. Hampir seluruh wilayah Thailand memiliki pelabuhan, bandara, jalan raya, dan

layanan kereta api yang berkembang dengan baik untuk memenuhi kebutuhannya. Karena sebagian besar ekspor Thailand adalah produk pertanian dalam jumlah besar dan murah, lebih dari 90 persen ekspor Thailand dikirimkan melalui laut. Hanya produk industri ringan dan bahan makanan seperti buah-buahan, bunga, dan makanan, yang diekspor Thailand dalam jumlah besar, yang melakukan perjalanan melalui udara ke tujuan pasar Thailand (Pedroson, 2021).

Pembangunan proyek Terusan Kra akan menjadi pukulan telak bagi sisa-sisa kerajaan maritim Inggris yang pos terdepannya masih di Singapura dan Selat Malaka (Pedroson, 2021). Dampak yang dirasakan oleh negara-negara di sekitar Selat Malaka, seperti Indonesia, Malaysia, Singapura dan negara-negara Asia Tenggara lainnya, yang dapat menimbulkan dampak negatif dan positif akibat pembangunan proyek tersebut (Farida, 2017). Dan juga mempengaruhi dinamika geopolitik kawasan Asia Tenggara (SD, 2020).

Terusan Kra menimbulkan kerugian atau keuntungan bagi negara-negara Asia Tenggara selama pembangunannya. Myanmar, Kamboja, dan Vietnam akan mendapat manfaat besar dari pembangunan terusan ini. Negara ini memiliki Koridor Ekonomi Selatan (Southern Economic Corridor) yang dapat mengembangkan wilayah pesisirnya untuk meningkatkan industri dan pariwisata di pantai timur Thailand (Persada & Setyawanta, 2021).

Pada tahun 2016, Organisasi Perdagangan Eksternal Jepang untuk Pembangunan Ekonomi atau Institute of Developing Economics-Japan External Trade Organization (IDE JETRO), sebuah organisasi think tank Jepang, menerbitkan artikel tentang penghitungan dampak ekonomi Terusan Kra terhadap negara-negara sekitar, terutama negara-negara yang terkena dampak negatif karena berkurangnya pengiriman melewati Selat Malaka (Chen & Kumagai, 2016).

Skenario yang dibuat oleh IDE-

JETRO, antara lain Skenario 1, pembangunan Terusan Kra dan Selat Malaka, masih dalam proses. Berdasarkan skenario tersebut, penggalian kanal antara Songkhla dan Satun diperkirakan selesai pada tahun 2025. Di tengah kanal terdapat pelabuhan untuk bongkar muat barang. Seluruh jalur laut yang melalui Selat Malaka telah tersedia dan beroperasi seperti semula. Berdasarkan kombinasi asal dan tujuan, maka jalur terpendek, baik Terusan Kra maupun Selat Malaka, dipilih sebagai jalur yang paling optimal dari segi biaya transportasi (Chen & Kumagai, 2016).

Selanjutnya dalam skenario 2, hanya Terusan Kra yang berfungsi. Berdasarkan skenario tersebut, penggalian terusan antara Songkhla dan Satun diperkirakan selesai pada tahun 2025. Terdapat pelabuhan bongkar muat di tengah kanal. Seluruh jalur laut yang melalui Selat Malaka akan ditutup dan tidak beroperasi lagi, sebaliknya feeder Terusan Kra dan Singapura akan dibuka (Chen & Kumagai, 2016).

Skenario 3, Kanal Kra dan Zona Ekonomi Khusus atau Kawasan Ekonomi Khusus (ZEK/KEK) di Thailand selatan. Berdasarkan skenario tersebut, penggalian saluran antara Songkhla dan Satun diperkirakan selesai pada tahun 2025. Di tengah saluran terdapat pelabuhan untuk bongkar muat barang yang diperbolehkan untuk ekspor dan impor ke Thailand. Seluruh jalur laut yang melalui Selat Malaka telah tersedia dan beroperasi seperti semula (Chen & Kumagai, 2016). Jarak arus yang melalui terusan ini merupakan pergantian jalur dengan jalan pintas sebagai pendekatan alternatif. Efisiensi transit yang maksimal dapat menguntungkan tujuan pelabuhan dari Eropa hingga Laut Cina Selatan (dan sebaliknya), jaraknya dapat diperpendek sebesar 808 mil. Bagian selanjutnya adalah peralihan dari Eropa dan Laut Andaman ke Asia

Timur (sebaliknya) yang dapat ditempuh dalam jarak yang lebih pendek yaitu 560 mil. Terakhir, waktu tempuh kapal dapat dikurangi hingga 700 mil ke kawasan Manila, Laut Andaman, dan Eropa. Sementara itu, ada atau tidaknya alur tersebut, tidak mempengaruhi utopia sistem pelayaran Indonesia dalam hal efisiensi waktu dan jarak (Chen & Kumagai, 2016).

	Skenario 1 (juta USD) (% dari PDB)	Skenario 2 (juta USD) (% dari PDB)	Skenario 3 (juta USD) (% dari PDB)
Indonesia	-98 (0,00%)	-11.660 (-0,33%)	-83 (0,00%)
Malaysia	-130 (-0,01%)	-2.029 (-0,21%)	-85 (-0,01%)
Singapura	-371 (-0,04%)	-7.027 (-0,83%)	-353 (-0,04%)
Thailand	2.703 (0,18%)	2.742 (0,18%)	4.244 (0,28%)
Filipina	382 (0,04%)	359 (0,03%)	389 (0,04%)
Brunei	-9 (-0,04%)	-111 (-0,51%)	-8 (-0,04%)
Kamboja	8 (0,02%)	9 (0,02%)	9 (0,02%)
Laos	2 (0,01%)	2 (0,01%)	2 (0,01%)
Myanmar	9 (0,01%)	9 (0,01%)	9 (0,01%)
Vietnam	484 (0,09%)	486 (0,09%)	491 (0,09%)
ASEAN	2.980 (0,03%)	-17.221 (-0,20%)	4.615 (0,05%)

Sumber: Chen & Kumagai, 2016

Dalam analisis skenario tersebut, dapat dilihat bahwa pembangunan Terusan Kra memiliki potensi untuk memberikan dampak yang signifikan, baik positif maupun negatif, tergantung pada bagaimana proyek tersebut diimplementasikan dan dikelola serta bagaimana negara-negara di kawasan tersebut bereaksi terhadapnya.

Dampak yang banyak dirasakan oleh negara-negara di Asia Tenggara termasuk Indonesia. Patut dicatat, jika Terusan Kra berhasil maka dunia internasional tidak lagi membutuhkan Indonesia. Jadi multiplier effect dari dibangunnya proyek ini adalah semakin

sedikitnya kapal kargo yang singgah di Indonesia, yang pada akhirnya menurunkan pendapatan Indonesia. Dan dapat mematikan industri komoditas Indonesia seperti Tanjung Priuk, Tanjung Perak, Belawan, Makassar dan lain-lain (SD, 2020).

Pembangunan Terusan Kra yang memberikan dampak yang besar terhadap perekonomian Indonesia (SD, 2020). Mengingat pembangunan Terusan Kra bertentangan dengan visi Poros Maritim Dunia yang disebutkan Presiden Joko Widodo, yaitu Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, mandiri, maju dan mampu memberikan kontribusi positif bagi kawasan dan dunia. keamanan dan perdamaian demi kepentingan nasional Indonesia (Harahap, 2019).

Dengan adanya perkembangan geopolitik, Indonesia merupakan negara yang cukup rentan. Hal ini karena letak geostrategisnya. Kebangkitan Tiongkok dan penyeimbangan kembali strategis Amerika Serikat telah menjadi isu yang dominan di kawasan Asia Timur (Pedrosos, 2021). Meskipun terdapat volume perdagangan bilateral yang signifikan, pemerintah Indonesia tetap menyadari potensi implikasi keamanan regional dari meningkatnya persaingan dengan China dan Amerika Serikat. Oleh karena itu, peta situasi terkait Terusan Kra harus menjadi prioritas Indonesia untuk menghindari gesekan politik yang dapat menimbulkan ketegangan. Oleh karena itu, merupakan keuntungan penting bagi Indonesia untuk memahami situasi perkembangan topik ini, karena motivasi ekonomi Thailand sangat baik. Di sisi lain, arah diplomasi pertahanan Indonesia harus tetap mengedepankan berbagai celah perjanjian seperti patroli militer, perjanjian industri pertahanan peralatan kekuatan angkatan laut, dan mendorong berbagai perjanjian geopolitik di tingkat regional jika Terusan Kra berhasil serta bersama-sama merumuskan kebijakan untuk

memerangi terorisme dan pembajakan (Sartono, Prakoso, & Suseto, 2019). Tidak menentunya pembangunan Terusan Kra atau bahkan belum disepakati, maka diplomasi pertahanan Indonesia harus tetap mengutamakan pelaksanaan kebijakan diplomasi pertahanan yang sudah dimulai, seperti patroli militer dengan negara-negara ASEAN. Selat Malaka, khususnya dengan Singapura dan Malaysia (Pedrosan, 2021). Dengan mengutamakan pelaksanaan kebijakan diplomasi pertahanan yang telah dimulai, Indonesia dapat memperkuat kerjasama militer dengan negara-negara ASEAN, khususnya Singapura dan Malaysia, untuk menjaga keamanan dan stabilitas di Selat Malaka serta di kawasan Asia Tenggara secara keseluruhan.

ASEAN sebagai CBMs

Confidence Building-Measure (CBM) berdasarkan United Nations Office of Disarmament Affairs (UNODA) didefinisikan sebagai prosedur terencana untuk mencegah terjadinya perselisihan, mencegah terjadinya eskalasi, mengurangi ketegangan militer, serta membangun rasa percaya di antara negara-negara (UNODA). CBM (Confidence Building Measures) merupakan suatu tindakan yang digunakan untuk mengatasi, mencegah atau menyelesaikan permasalahan antar negara. CBM mengedepankan Trust Building dalam menyelesaikan konflik, sehingga dapat disimpulkan jika Confidence Building Measures merupakan rangkaian tindakan yang dapat dinegosiasikan, disetujui, diimplementasikan, pihak-pihak yang berkonflik untuk membangun kepercayaan. Tindakan ini dilakukan guna mendapatkan komitmen positive untuk mencegah peningkatan konflik yang lebih lanjut. CBM dapat bersifat formal atau informal, unilateral, bilateral, atau multilateral, militer atau politik, negara atau non-pemerintah. oleh karena itu, dalam polemik terusan Kra ASEAN sebagai organsisai regional kawasan Asia Tenggara dapat menggunakan CBM untuk mencegah adanya konflik yang berkelanjutan antara negara, Thailand

sebagai negara yang membangun terusan kra dengan negara-negara sekitar selat malaka yang merasa akan dirugikan terhadap pembangunan terusan kra ini. dalam sejarahnya ASEAN sudah pernah melakukan CBM untuk beberapa konflik di kawasan Asia Tenggara. CBM pertama kali diperkenalkan dalam First Meeting ASEAN Regional Forum (ARF) yang diselenggarakan di Bangkok pada bulan Juli 1994 (Pinatih, 2015). ARF sendiri bertujuan untuk menjadi forum dialog dalam mendiskusikan dan menyatukan perspektif bersama khususnya di bidang keamanan, sehingga terbentuk rasa saling percaya dan kepentingan bersama tentang masalah keamanan regional di Asia Pasifik. hal ini menjadi dasar ASEAN sebagai kawasan yang mengutamakan kedamaian. ARF memiliki 3 pilar utama yang juga menjadi dasar dalam penyelesaian beberapa konflik di Asia Tenggara yakni, CBM, preventive diplomacy, dan conflict resolution (KEMLU, 2019).

Pada polemik pembangunan terusan kra ini CBM dapat digunakan dalam penyelesaian 'konflik dingin' antar negara ASEAN dalam konteks ini Thailand dan negara sekitar selat malaka yang merasa dirugikan. adanya ikut campur China dalam proyek pembangunan terusan kra ini pun dinilai akan membuat konflik semakin memanas, karena adanya indikasi kepentingan China untuk menguasai perairan di asia tenggara serta jalur perdagangan, yang tentu akan menimbulkan dampak bagi negara-negara Asia Tenggara, terlebih lagi konflik laut China Selatan yang tak kunjung menemukan titik terang. Oleh karena itu, kenapa CBM diperlukan untuk memberikan titik tengah dalam polemik pembangunan terusan kra, karena dalam CBM sendiri Trust Building adalah hasil yang diharapkan untuk mencegah peningkatan konflik yang lebih lanjut, mengingat ASEAN sendiri berkomitmen untuk menjadi kawasan yang damai, bebas dan netral

guna menjaga stabilitas kawasan melalui perjanjian ZOPFAN (Zone of Peace, Freedom, and Neutrality). Tentu perjanjian ini dapat pula menjadi landasan mengapa diperlukan CBM dalam polemik terusan kra ini.

Dalam polemik pembangunan Terusan Kra, ASEAN dapat memanfaatkan Confidence Building Measures (CBM) sebagai pendekatan untuk mengurangi ketegangan dan membangun kepercayaan di antara negara-negara anggotanya serta memfasilitasi penyelesaian konflik dengan cara yang damai dan diplomatis. ASEAN dalam konteks ini dapat melaksanakan 4 aspek CBM yakni komunikasi (*Communication measures*), pembatasan (*Constraint measures*), transparansi (*Transparency measures*), verifikasi (*Verification measures*).

Communication measures, merupakan aspek utama dalam CBM, melalui *communication measures* ASEAN dapat mempertemukan kepala negara yang terlibat dalam polemik proyek pembangunan terusan kra. Karena, kunci utama yang menjadi ciri khas CBM ialah menghadirkan sumber kunci atau aktor utama dalam hal ini kepala negara. Aspek *communication* ini sebenarnya telah sangat berhasil diterapkan di kawasan Asia Tenggara, mutual trust yang terjalin antar negara kawasan Asia Tenggara sudah berjalan efektif. Meskipun demikian dalam penyelesaian konflik tetap saja diperlukan *communication*.

ASEAN dapat memfasilitasi dialog antara Thailand dan negara-negara sekitar Selat Malaka yang terlibat dalam polemik pembangunan Terusan Kra. Dengan menyediakan platform untuk berkomunikasi dan berdiskusi, ASEAN dapat membantu membangun pemahaman bersama dan mencari solusi yang dapat diterima oleh semua pihak.

Constraint measures, dalam aspek ini diperlukan jika dalam polemik ini nantinya justru menimbulkan ketegangan antar negara yang melibatkan militer, guna mengatasi hal tersebut jika terjadi maka ASEAN perlu

mengatur batas-batas wilayah demiliterisasi untuk mencegah terjadinya peperangan atau perpecahan. Untuk mencegah eskalasi konflik dan ketegangan militer, ASEAN dapat mengusulkan pembatasan yang jelas terhadap aktivitas yang dapat memicu konfrontasi di sekitar area pembangunan Terusan Kra. Hal ini dapat mencakup pengaturan batas wilayah demiliterisasi dan kesepakatan untuk menghindari provokasi militer.

Transparency measures, aspek transparansi menjadi aspek utama dalam polemik pembangunan terusan kra, Thailand sebagai negara yang memiliki proyek ini perlu melakukan transparansi terkait rancangan pembangunan serta memaparkan pula bentuk kerjasama yang dijalin dengan China, untuk menghindari kesalahpahaman pada prinsip netralitas yang dianut oleh ASEAN. Selain itu, negara-negara yang akan terdampak dengan pembukaan terusan kra juga perlu untuk memaparkan datanya terakut dampak apa yang akan mereka rasa jika terusan kra dibuka. Sehingga setiap negara yang terlibat saling mengetahui bagaimana pandangan tiap negara. ASEAN dapat mendorong transparansi dalam proses pembangunan Terusan Kra. Thailand dan China, sebagai pihak yang terlibat langsung dalam proyek ini, perlu membagikan informasi secara terbuka tentang rencana pembangunan, dampak lingkungan, dan manfaat ekonomi yang diharapkan. Hal ini akan membantu menghindari kesalahpahaman dan membangun kepercayaan di antara negara-negara ASEAN.

Verification measures, dalam aspek ini ASEAN sebagai penengah konflik ini perlu memastikan jika negara-negara terlibat melakukan 3 aspek sebelumnya. Secara sederhana dapat dimaknai sebagai suatu bentuk tindakan verifikasi yang dilakukan oleh kedua belah pihak maupun pihak ketiga untuk memastikan unsur

kepatuhan yang tertuang dalam skema CBM itu dijalankan (Pinatih, 2015).

ASEAN dapat memainkan peran sebagai penengah dan pengawas untuk memastikan kepatuhan semua pihak terhadap langkah-langkah CBM yang telah disepakati. Dengan memfasilitasi mekanisme verifikasi dan monitoring, ASEAN dapat memastikan implementasi yang tepat dan menjamin kepercayaan di antara negara-negara yang terlibat.

Dengan menerapkan langkah-langkah CBM ini, ASEAN dapat berperan sebagai mediator yang efektif dalam menyelesaikan polemik pembangunan Terusan Kra dengan cara yang mengedepankan dialog, kerjasama, dan perdamaian di kawasan Asia Tenggara.

KESIMPULAN

Polemik pembangunan Terusan Kra akan menimbulkan konflik antara negara-negara kawasan Asia Tenggara jika tidak dilakukan penengahan lebih dulu. Adanya kepentingan dan ikut campur tangan China dalam proyek pembangunan Terusan Kra membuat pertanyaan akan komitmen negara ASEAN terhadap perjanjian ZOPFAN (Zone of Peace, Freedom, and Neutrality) yang menyatakan jika kawasan Asia Tenggara merupakan negara yang damai, bebas dan netral. Keikutsertaan China dalam proyek ini dinilai sebagai bentuk keberpihakan dan bentuk ancaman pula bagi stabilitas kawasan Asia Tenggara. Negara-negara sekitar selat Malaka juga akan mengalami kerugian akibat perubahan jalur perdagangan global, sehingga akan menimbulkan ketidakstabilan negara-negara kawasan Asia Tenggara. ASEAN sebagai organisasi regional diharapkan dapat menekan atau mencegah adanya konflik yang lebih lanjut antar negara Asia Tenggara, maka diajukanlah menerapkan CBM (*Confidence Building Measures*) sebagai tahapan untuk mencegah konflik yang lebih lanjut, karena CBM bertujuan untuk membangun komitmen positive guna mencegah peningkatan konflik. Dengan kata lain ASEAN perlu untuk

melakukan langkah lebih awal dalam merespon konflik ini sebelum terjadi hal yang lebih merugikan lagi bagi stabilitas kawasan Asia Tenggara.

DAFTAR PUSTAKA

- Chen, C.-m., & Kumagai, S. (2016). *Economic Impacts of the Kra Canal: An Application of the Automatic Calculation of Sea Distances by a GIS*. Institute of Developing Economies.
- Dewi, N., & Akbar, H. (2017). KEBIJAKAN THE NEW SILK ROAD CINA DI BAWAH PEMERINTAHAN XI JINPING. *Jurnal Studi Diplomasi dan Keamanan*, 9(1), 1-19.
- Farida, K. (2017, Maret 20). *5 Fakta Kanal Kra, Terusan yang 'Ancam' Kejayaan Selat Malaka*. Retrieved from Liputan6: <https://www.liputan6.com/global/read/2893074/5-Fakta-kanal-Kra-terusan-yang-ancam-kejayaan-selat-malaka>
- Harahap, n. H. (2019). Dampak Pembangunan Terusan Kra di Thailand Terhadap Ekonomi Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 4(1), 81-89.
- Kartini, I. (2015). KEBIJAKAN JALUR SUTRA BARU CINA DAN IMPLIKASINYA BAGI AMERIKA SERIKAT. *Jurnal Kajian Wilayah*, 6(1), 131-147.
- KEMLU. (2019, April 8). *Forum Regional ASEAN (ARF)*. Retrieved from kemlu.go.id: https://kemlu.go.id/portal/id/read/126/halaman_list_lainnya/forum-regional-asean-arf#!#:~:text=Pendekatan%2oyang%2odianut%2ooleh%2oARF%2obersifat%2oevolusioner%2o dan,melalui%2okonsultasi%2oyang%2omendalam%2oantar%2opara%2opeserta%2oARF.
- Malaka, T. (2017, November 30). *Terusan Kra Thailand Bakal Mengguncang Dunia Maritim*

- Indonesia dan Singapura*. Retrieved from BANGKAPOS.com: <https://bangka.tribunnews.com/2017/11/30/terusan-kra-thailand-bakal-mengguncang-dunia-maritim-indonesia-dan-singapura?page=all>
- Menon, R. (2018, April 6). *Thailand's Kra Canal: China's Way Around the Malacca Strait*. Retrieved from The Diplomat: <https://thediplomat.com/2018/04/thailands-kra-canal-chinas-way-around-the-malacca-strait/>
- Monika, F., Baiquni, M., & Hadi, M. (2020). Indonesia's maritime strategy facing The Kra Isthmus Canal agenda. *Jurnal Pendidikan Geografi*, 25(1), 39-53.
- Pedroson, R. (2021). Peran Diplomasi Pertahanan Indonesia terhadap Pembangunan Kanal Kra Untuk Menjaga Stabilitas Keamanan ASEAN. *Jurnal Sains Sosio Humaniora*, 5(1), 603-612.
- Persada, A. G., & Setyawanta, L. T. (2021). Perubahan Jalur Pelayaran Terhadap Peta Perekonomian Asia Tenggara Dampak Pembangunan Terusan Kra Thailand. *Journal of Marine Research*, 10(1), 131-137.
- Pinatih, N. K. (2015). Stagnasi Confidence Building Measure Sebagai Salah Satu Instrumen. *Jurnal Transformasi Global*, 16-35.
- Rahmadani, S., Kusmanto, H., & Warjio. (2019). Strategi Cina menghadapi "Malacca Dilemma" dalam Rangka Pengamanan Jalur Energy Cina di Selat Malaka. *JUPIIS: Jurnal Pendidikan Ilmu-ilmu Sosial*, 11(1), 141-148.
- SD, H. A. (2020). Dampak Geostrategi China Melalui Pembangunan Thai Kra Canal Terhadap Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Asia Tenggara. *JSTOR*, 107-121.