

**EFEKTIVITAS PENDEKATAN JARINGAN
BAGI SISTEM INTEGRASI KAWASAN:
Kajian terhadap Trans-European Network**

RESUME SKRIPSI



Oleh:

TRI BUDI PRAMONO

151080109

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN" YOGYAKARTA
YOGYAKARTA**

2012

EFEKTIVITAS PENDEKATAN JARINGAN BAGI SISTEM INTEGRASI KAWASAN: Kajian terhadap Trans-European Network

ABSTRACT

The purpose of this research is to identify the determinant factors of the effectiveness of the network approach applied in European Union regional integration system based on the form of concatenated theory of variables of influence introduced by Raja Kali and Javier Reyes (2007) in their studies “The Architecture of Globalization: a Network Approach to International Economic Integration”.

Objects that are studied in this research are implementation of Trans-European Network which consists on Trans-European Transportation Network (TEN-T), Trans-European Energi Network (TEN-E), and Trans-European Telecommunication Network (e-TEN) in Europe between the end priod of the 1980s to 2011.

The research result showed that the existence of geographical area, financial income, and legal origin of European Union provide support for the effectiveness of implementation of the Trans-European Network.

Key Word: Network Approach, Trans-European Network, Connectivity, Regional Integration, European Union

PENDAHULUAN

Kehadiran Era Globalisasi saat ini memberi implikasi kepada semakin dipercayakannya sistem integrasi kawasan untuk mengiringi perjalanan hubungan antar negara di Dunia. Seiring dengan itu pendekatan jaringan (*network approach*) hadir melengkapi keberadaan pendekatan hambatan (*barriers approach*) yang dianggap tidak cukup mampu menjawab persoalan kompleksnya syarat yang ingin dihadirkan oleh sebuah tahapan integrasi *single market*.

Pendekatan jaringan berakar pada asumsi bahwa hubungan sebuah sistem integrasi merupakan gambaran dari sebuah jaringan (*network*). Sebuah jaringan dalam strukturnya akan terdiri atas berbagai simpul (*nodes*) dan berbagai titik (*edges*). *Nodes* dimaknai sebagai bentuk hubungan yang terdapat di dalam sistem integrasi, yakni visi bersama untuk mewujudkan cita-cita tahapan integrasi, dan *edges* dimaknai sebagai berbagai negara yang terlibat di dalam sistem, sehingga penyelesaian persoalan dalam perwujudan cita-cita tahapan integrasi akan memperhatikan kebutuhan yang dimiliki oleh sebuah negara.

Konsep *Trans-European Network* merupakan konsep yang berasal dari penerapan pendekatan jaringan. Konsep ini dimunculkan pada sistem integrasi kawasan Uni Eropa pada akhir tahun 1980-an, yang mana pada saat ini perjalanannya berlangsung lebih kurang selama 25 tahun.

Trans-European Network dalam perjalanannya berhasil menunjukkan keefektivitasan sebuah pendekatan jaringan bagi percepatan integrasi di Eropa. *Trans-European Network* berhasil menunjukkan berbagai kemajuan pada sektor transportasi, energi, dan telekomunikasi pada hubungan lintas negara anggota Uni Eropa. Keefektivitasan tersebut menjadikannya penting untuk dikaji bagi penerapan pendekatan yang serupa pada berbagai sistem integrasi kawasan lainnya, salah satunya bagi konsep *ASEAN Connectivity* pada sistem integrasi kawasan Asia Tenggara.

URAIAN TEORI DAN DATA EFEKTIVITAS

Efektivitas dimaknai pada kajian ini yaitu ketepatan pemilihan pendekatan jaringan sebagai alat dalam mewujudkan tahapan integrasi *single market*. Keefektivitasan tersebut berdasarkan kajian Raja Kali dan Javier Reyes diindikasikan dengan semakin dekat jarak antar negara anggota sehingga berimplikasi pada rendahnya biaya dan mudahnya suatu sistem dalam melakukan hubungan (faktor geografi), semakin besar sumber penghasilan (faktor penghasilan), dan semakin harmonis tata peraturan yang ada di dalam sistem (faktor dasar hukum).

Efektivitas *Trans-European Network* bagi integrasi kawasan Uni Eropa dapat dilihat dari data tiga sektor utama dalam pengembangan *Trans-European Network* (*Trans-European Transportation Network/TEN-T*, *Trans-European Energi Network/TEN-E*, dan *Trans-European Telecommunication Network/e-TEN*).

Trans-European Transportation Network menunjukkan pergerakan barang lintas negara anggota Uni Eropa tumbuh sebesar 1,2% pertahun dan pergerakan orang lintas negara anggota Uni Eropa tumbuh sebesar 1,4% pertahun, pada jangka tahun 1995-2009. *Trans-European Energi Network* menunjukkan jumlah pembangkit listrik di Uni Eropa tumbuh sebesar 9% dengan diantaranya pertumbuhan kapasitas pembangkit listrik tenaga terbaharukan hingga mencapai 71% pada jangka satu dekade (tahun 1999-2009). Terakhir, *Trans-European Telecommunication Network* menunjukkan kapasitas *bandwidth* yang dimiliki Eropa mencapai 87,395 bit/s per-user internet. Angka ini jauh dibandingkan rata-rata dunia yang hanya 35,000 bit/s, sehingga menjadikan 67.3% penduduk Eropa menggunakan internet dalam beraktivitas.

FAKTOR PENENTU EFEKTIVITAS PENDEKATAN JARINGAN DI KAWASAN EROPA

Efektivitas penerapan pendekatan jaringan melalui konsep *Trans-European Network* pada Uni Eropa ditentukan oleh tiga faktor, yaitu faktor geografi, penghasilan, dan dasar hukum. Ketiga faktor tersebut saling mendukung antara satu dengan lainnya, dan saling melengkapi kebutuhan yang ingin diwujudkan sebuah tahapan sistem integrasi.

Faktor Geografi merupakan faktor yang paling kuat menentukan keberhasilan pendekatan jaringan dalam sistem integrasi kawasan. Faktor ini dilihat berdasarkan gambaran geografis dari sebuah kawasan. Sedikitnya ada dua bidang yang berbeda yang digunakan untuk melihat gambaran tersebut, yaitu *physical geography* dan *human geography*. *Physical geography* melihat sebuah kawasan berdasarkan kepada bentuk daratan, sungai, pesisir pantai, laut, dan lainnya, dan *human geography* melihat sebuah kawasan berdasarkan kepada sejarah, kemampuan teknologi, pemukiman, pendidikan, dan lainnya.

Faktor geografi merupakan faktor penentu bagi efektivitas *Trans-European Network*, jika faktor geografi yang dimiliki oleh kawasan Uni Eropa memberikan dukungan bagi terwujudnya ketiga aspek, yaitu perkembangan infrastruktur, modernisasi teknologi, dan keberlanjutan lingkungan. Semakin banyak elemen geografi di kawasan yang menyediakan dukungan bagi terwujudnya tiga aspek tersebut, maka semakin efektif pendekatan jaringan pada integrasi kawasan Uni Eropa.

Berdasarkan aspek pengembangan infrastruktur, faktor penentu efektivitas *Trans-European Network* kuat kaitannya dengan *physical geography* Uni Eropa. Hal ini dikarenakan bumi yang terdiri atas daratan, lautan, dan ruang kosmik di dalamnya adalah tempat bagi berlangsungnya berbagai kegiatan pengembangan infrastruktur. Selain itu aspek pengembangan infrastruktur juga kuat kaitannya dengan persoalan *human geography* Uni Eropa. Hal ini dikarenakan,

pengembangan infrastruktur lintas negara di kawasan dihadirkan berdasarkan tujuan untuk mendekatkan interaksi antar negara anggota dan memberi pelayanan bagi setiap aktivitasnya.

Secara alami, *physical geography* kawasan Uni Eropa memiliki wilayah negara yang terhubung daratannya antara satu dengan yang lain. 21 dari 27 negara anggota Uni Eropa berada pada satu daratan benua Eropa, hanya empat negara (yaitu: Inggris, Irlandia, Cyprus, dan Malta) yang merupakan negara kepulauan, dan dua negara (yaitu: Swedia dan Finlandia) yang dipisahkan oleh wilayah Rusia dan Selat *Øresund* (*Øresund Strait*).

Terhubungnya wilayah Uni Eropa ini memberi keterhubungan fisik pada kawasan, yaitu terhubungnya kawasan melalui jaringan transportasi darat, sehingga memungkinkan kawasan tersebut dapat terakses secara bebas dalam artian tanpa harus mempertimbangkan teknologi modern, faktor cuaca, gelombang laut, kecepatan angin, dan lainnya.

Manfaat yang diperoleh keterhubungan fisik ini adalah manfaat ekonomis bagi pertumbuhan infrastruktur jaringan transportasi, telekomunikasi, dan energi lintas negara Uni Eropa. Uni Eropa tidak banyak dibebankan oleh upaya pembangunan jalur pelengkap (*fixed link*, seperti terowongan dan jembatan lintas negara) yang berbiaya besar dan memiliki persentasi kemungkinan peningkatan biaya yang tinggi, untuk menghubungkan wilayah negara aggotanya.

Biaya pembangunan jalur pelengkap pada bagian jaringan infrastruktur Uni Eropa mencapai lima kali lipat dari pembangunan jalur non pelengkap. Persentasi kemungkinan peningkatan biayanya mencapai angka rata-rata 34% dari total biaya keseluruhan. Selain itu pembangunan jaringan infrastruktur energi maupun telekomunikasi lepas pantai (*offshore*) membutuhkan biaya bagi pencegahan korosi akibat air laut, upah keterampilan dan pengoperasian peralatan konstruksi jaringan bawah laut, dan biaya perawatan.

Manfaat lain yang diperoleh keterhubungan fisik ini adalah Sesuai Bagi Perkembangan Moda Transportasi Kereta Api yang syarat modal (*capital-*

intensive) yang akan lebih efektif jika dilakukan pembangunan pada skala besar. Moda Transportasi Kereta Api memiliki kapasitas angkut, sepuluh kali lebih besar tiga setengah lebih efisien menggunakan bahan bakar, dan lebih cepat dari angkutan darat lainnya.

Keadaan geografi selanjutnya adalah bentuk daratan Uni Eropa yang dikelilingi oleh perairan membentuk pola huruf “U”. Manfaat yang diperoleh dari bentuk kawasan seperti itu adalah Uni Eropa turut merasakan berbagai manfaat seperti halnya negara semenanjung lain yang ada di dunia. Uni Eropa dapat mengelola potensi dikedua sisi lautnya (timur dan barat) dan memiliki kawasan yang hampir keseluruhannya berhadapan dengan pantai. Uni Eropa juga dapat memanfaatkan keteraksesan seluruh wilayahnya dengan laut dengan mengembangkan infrastruktur multi moda yang baik.

Keadaan geografi selanjutnya adalah bentuk pola letak negara anggota yang berbentuk bintang sakti. Pola ini menggambarkan sebuah kawasan yang terdiri dari berbagai pusatnya (pada konteks kajian ini negara anggota Uni Eropa) yang dapat terhubung secara hubungan segitiga (*triangular grid*) antar sesamanya. Hubungan segitiga yang dihasilkan oleh letak negara anggota Uni Eropa berbentuk pola Bintang Sakti, mendukung bagi terwujudnya jaringan infrastruktur transportasi Uni Eropa. Uni Eropa dapat mengatur sirkulasi arus transportasi yang keluar masuk antar negara anggota Uni Eropa, yaitu dengan membagi jalurnya berdasarkan arah masing-masing tujuan. Hal ini menjadikan Uni Eropa mengurangi *bottleneck effect*, dan mengurangi ketergantungan terhadap satu jalur wilayah.

Berdasarkan aspek modernisasi teknologi, faktor penentu efektivitas *Trans-European Network* kuat kaitannya dengan *human geography* Uni Eropa. *human geography* yang menentukan adalah pencapaian pendidikan kawasan Eropa yang tinggi. Pencapaian pendidikan diperlukan bagi penciptaan maupun pemanfaatan teknologi dalam *Trans-European Network*. Tingginya angka pencapaian tersebut dapat dilihat dari besarnya anggaran kegiatan penelitian dan

pengembangan yang mencapai 1,4% dari GDP pada periode tahun 1996-2009. Uni Eropa juga pemegang hak paten terbanyak sebanyak 30,3% dari total seluruh dunia, selain itu anggaran pendidikan Uni Eropa mencapai 5,1 persen di tahun 2008. Terakhir, Uni Eropa pada tahun 2008 mencapai angka ketuntasan buta huruf sebesar 99,0%.

Berdasarkan aspek keberlanjutan lingkungan, faktor penentu efektivitas *Trans-European Network* kuat kaitannya dengan *human geography* Uni Eropa. Kesadaran warga Uni Eropa sangat menentukan keberhasilan pencapaian *EU 2020 energy and climate objectives* yang menargetkan meningkatkan 20% efisiensi penggunaan energy, menurunkan 20% emisi karbon (*greenhouse gas emission*), dan meningkatkan 20% penggunaan terhadap energi terbarukan, yang setidaknya terlaksanakan sebelum tahun 2020. Angka kesadaran lingkungan Uni Eropa sangat tinggi mencapai 64% diantaranya menganggap sangat penting dan 32% cukup penting¹, dan melalui survey tersebut pula didapatkan kesimpulan bahwa 91% dari masyarakat Uni Eropa melakukan aksi untuk menyelamatkan lingkungan, hanya 9% yang tidak melakukan sesuatu.

Selain faktor geografi yang dijelaskan tersebut terdapat pula dua faktor lain yang menentukan efektivitas pendekatan jaringan pada integrasi kawasan Uni Eropa, yaitu faktor penghasilan (*income*) dan faktor dasar hukum (*legal origin*). Keberadaan penghasilan kawasan Eropa secara finansial memberikan dukungan bagi pelaksanaan *Trans-European Network*. Keanggotaan Uni Eropa yang didominasi oleh negara berpenghasilan tinggi menjadikan kebutuhan finansial *Trans-European Network* dapat terpenuhi dengan baik, 24 negara dari 27 negara anggota Uni Eropa merupakan negara *high income*.

Besar dan luasnya pengaturan anggaran Uni Eropa memberikan bantuan bagi pendanaan *Trans-European Network* yang tidak mampu dilaksanakan beberapa negara anggota. Besarana anggaran pemasukan yang dimiliki Uni Eropa

¹ Eurobarometer, *Attitudes of European Citizens Towards the Environment*, Eurobarometer, Luxembourg, 2008, hal. 18

mencapai €86,47 Milyar setiap tahunnya. Bentuk bantuan tersebut direalisasikan *Structural Funds* dan *Cohesion Funds*. Kemudian kehadiran bang investasi sendiri dan perusahaan raksasa yang beroperasi di wilayah Eropa juga menentukan pemenuhan kebutuhan finansial integrasi.

Faktor terakhir adalah Faktor dasar hukum. Faktor ini melihat aspek harmonisasi peraturan yang ada pada sistem integrasi kawasan. Faktor dasar hukum yang menjadikan Uni Eropa unggul dalam harmonisasi aturan adalah komitmen untuk menyeragamkan aturan ditanamkan sejak lama. Uni Eropa memulai harmonisasi aturan sejak organisasi ini pertama kali terbentuk. Diawali dengan pembentukan *European Coal and Steel Community* tahun 1951. Uni Eropa menunjukkan komitmen bersama yang kuat untuk bersedia menyeragamkan pasar, tujuan, dan institusi.

Selain komitmen yang sudah ditanam sejak lama kehadiran pengaturan Kriteria Kopenhagen yang mensyaratkan kesiapan sebuah negara dalam keanggotaan Uni Eropa memberikan kemudahan harmonisasi aturan yang dibutuhkan bagi kehadiran *Trans-European Network*.

KESIMPULAN

Ada tiga faktor penentu efektivitas pendekatan jaringan pada integrasi kawasan Eropa, yaitu faktor geografi, faktor penghasilan, dan faktor dasar hukum. Ketiga faktor tersebut hadir saling mendukung antara satu dengan yang lain dalam upaya mewujudkan *Trans-European Network* yang menjadi cita-cita ke-27 negara anggota Uni Eropa.

Faktor pertama adalah faktor geografi Uni Eropa. Faktor ini memberikan kemudahan dan prospek yang baik bagi implementasi *Trans-European Network* di kawasan Eropa.

Kemudahan implementasi *Trans-European Network* diperoleh dari kondisi alam Uni Eropa yang sesuai bagi pertumbuhan jaringan transportasi, energi, dan telekomunikasi. Kesesuaian tersebut dilihat berdasarkan tinjauan kemungkinan (*possibility*), penghematan (*economy*), dan pemanfaatan (*utility*). Tinjauan kemungkinan dimaknai dengan kondisi alam Uni Eropa yang layak bagi tumbuh kembangnya jaringan, tinjauan penghematan dimaknai dengan kondisi alam Uni Eropa yang ekonomis untuk ditumbuhi oleh jaringan, dan tinjauan pemanfaatan dimaknai dengan kondisi alam Uni Eropa yang menyediakan keuntungan bagi jaringan.

Prospek yang baik bagi implementasi *Trans-European Network* diperoleh dari sumber daya manusia Uni Eropa yang memiliki kapabilitas menciptakan dan memanfaatkan jaringan. Kapabilitas tersebut dapat dilihat melalui tinjauan pendidikan (*education*) dan tinjauan kesadaran (*awareness*). Tinjauan pendidikan yang baik yang dimiliki oleh Uni Eropa menghasilkan kreasi dan inovasi bagi penciptaan jaringan dan tinjauan kesadaran menentukan dalam pola pemanfaatan jaringan.

Faktor selanjutnya adalah faktor penghasilan Uni Eropa yang dilihat dari sumber daya keuangan. Faktor ini memberikan kemampuan bagi pembiayaan *Trans-European Network* yang berbiaya tinggi. Kemampuan keuangan yang baik

pada internal organisasi Uni Eropa menginterpretasikan peran Uni Eropa mendorong penyelesaian persoalan kesenjangan di antara negara anggotanya. Anggaran organisasi yang melebihi GNI kebanyakan negara berkembang dialokasikan untuk menghadirkan *Trans-European Network* di negara anggota Uni Eropa yang perekonomiannya masih berada di bawah rata-rata, sehingga perkembangan *Trans-European Network* dapat sejalan terjadi di setiap wilayah negara anggota.

Keterlibatan sektor swasta juga tidak dapat dikesampingkan mengambil alih peran sektor pemerintah dalam perwujudan *Trans-European Network*, khususnya peran keuangan. Peran ini diatur dengan baik oleh *Public-Private Partnerships*. Sektor swasta berkeinginan untuk membiayai proyek *Trans-European Network* dengan dilatar belakangi oleh kepentingan terhadap kehadiran infrastruktur yang baik, sehingga dapat meningkat aktifitas korporasi (*supply* dan *demand*), dan pemerintah terpenuhi kepentingannya dengan kehadiran infrastruktur *Trans-European Network* di wilayah negaranya.