

KERJA SAMA INDONESIA – MALAYSIA DALAM SOSEK MALINDO
(Studi Kasus: Ekspor *Crude Palm Oil* Melalui Pos Lintas Batas Negara
Badau Kabupaten Kapuas Hulu Provinsi Kalimantan Barat)

Oleh:

Eko Parman Sucinda ^{1*}

NIM. E1111141024

Dr. Elyta, Sos, M.Si ² **Ori Fahriansyah, S.IP, M.Si** ²

**Email: ekoparman.s96@gmail.com*

1. Mahasiswa Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak
2. Dosen Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak
- 3.

ABSTRAK

Sejak tahun 2013 ekspor *crude palm oil* ke Malaysia dimulai. Ekspor ini dilakukan karena alasan membawa *crude palm oil* ke Malaysia memerlukan waktu yang lebih singkat yaitu cukup sampai pada pos lintas batas negara di Nanga Badau. Skripsi ini bertujuan untuk menjelaskan bahwa ekspor *crude palm oil* ke Malaysia pada saat ini sudah tidak relevan lagi dengan kondisi yang ada dimana hasil *crude palm oil* yang berada di wilayah kapuas hulu semakin meningkat. Hal lain yang membuat tidak bisa terus melakukan ekspor *crude palm oil* ke Malaysia adalah karena Malaysia juga sebagai produsen kelapa sawit yang bisa saja berhenti membeli kelapa sawit dari Indonesia. Selain itu karena sebagai produsen maka pembelian kelapa sawit dari Malaysia memiliki batas dan harga yang relatif lebih murah. Hasil dari penelitian ini adalah ada beberapa faktor yang menyebabkan Indonesia dan Malaysia belum memiliki kebijakan terkait prinsip *good transit*. Penyebabnya adalah sulitnya untuk membuat kebijakan *good transit* dengan Malaysia. Kesulitan yaitu sulitnya memperoleh informasi yang cukup sehingga bukti-bukti sulit disimpulkan, adanya berbagai macam kepentingan yang berbeda yang mempengaruhi, pilihan tindakan yang berbeda-beda, dampak suatu kebijakan sulit dikenali, umpan balik keputusan bersifat *sporadic*, faktor proses perumusan kebijakan tidak dimengerti dengan benar. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Terdapat beberapa saran dalam penelitian ini antara lain, Pemerintah Indonesia diharapkan lebih hati-hati dalam mengambil keputusan untuk menggunakan prinsip *good transit*, konsisten dalam membuat kebijakan, fokus ke komoditi lain, dan komunikasi antar lembaga pemerintah yang lebih baik.

Kata Kunci: Kerja Sama Lintas Batas, Ekspor *Crude Palm Oil*, *Good transit*

ABSTRACT

INDONESIA-MALAYSIA SOCIO-ECONOMIC COOPERATION AGREEMENT
(Case Study: Export of Crude Palm Oil through Badau Cross-border Post, Kapuas
Hulu Regency, West Kalimantan Province)

ABSTRACT

Since 2013 exports of crude palm oil to Malaysia has begun. This export was carried out because to take the crude palm oil to Malaysia requires a shorter time, that is, it is sufficient to reach the cross-border post in Nanga Badau. This undergraduate thesis aims to explain that the export of crude palm oil to Malaysia at this time is no longer relevant to the existing conditions where the yield of crude palm oil in the Kapuas Hulu region is increasing. Another thing that makes it impossible to export crude palm oil to Malaysia is because Malaysia is also a producer of palm oil which can stop buying palm oil from Indonesia. In addition, because as a producer, the purchase of palm oil by Malaysia has a limit and a relatively cheaper price. This is based on Malaysia's resale to other countries from the export of Indonesia's crude palm oil and a new policy is needed that makes Indonesia not dependent on the market for Malaysia in order to maximize exports of crude palm oil to other countries. Indonesia began to make policies with Malaysia using the principle of good transit, namely exporting crude palm oil through Malaysian ports. Although the policy-making process has started since 2016, the good transit policy has not yet been completed so that the policy does not exist until now. The results of this study show that there are several factors that cause Indonesia and Malaysia to not yet have a policy related to the principle of good transit. The reason is that it is difficult to make a good transit policy with Malaysia. The difficulties are among others obtaining sufficient information so the evidence is difficult to conclude, the existence of a variety of different interests, the choice of different actions, the impact of a policy difficult to recognize, sporadic decision feedback, policy formulation process factors that are not understood correctly. The method used in this research is a qualitative method with a descriptive approach. There are a number of suggestions from this research, among others, the Government of Indonesia should be more careful in making decisions to use the principle of good transit, be consistent in making policies, focus on other commodities, and better communication between government institutions.

Keywords: Cross-border cooperation, Crude Palm Oil Exports, Good transit



A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Penelitian

Kelapa sawit merupakan salah satu hasil perkebunan yang berkembang dengan pesat di Indonesia. Hasil produksinya melebihi hasil dari perkebunan lainnya. Menurut kementerian pertanian hasil dari perkebunan kelapa sawit Indonesia mencapai 23,52 juta ton pada tahun 2012. Jika di rata-ratakan dari tahun 2008 pertumbuhan kelapa sawit mencapai 7,7 % pertahun.¹

Sebagai negara penghasil kelapa sawit terbesar di dunia bagi Indonesia merupakan suatu peluang yang bagus untuk meningkatkan perekonomian negara. Untuk meningkatkan hasil produksi kelapa sawit maka perlunya dibuka lahan yang baru. Dari sekian banyak pembukaan lahan yang baru, berada di wilayah Nanga Badau, Kalimantan Barat. Tepatnya bersebelahan dengan Malaysia.

Dari pembukaan lahan ini muncul berbagai kerja sama yang

terjalin antara Indonesia dan Malaysia meskipun dari segi Hubungan diplomatik Indonesia dan Malaysia sejak dahulu sering mengalami pasang surut. Namun dari itu tidak dapat di pungkiri bahwa sebenarnya kedua negara ini saling membutuhkan satu dengan yang lainnya. Secara letak geografis wilayah kedua negara yang berdekatan ini sangat memungkinkan untuk saling bekerja sama. Adapun kerja sama yang terjadi selama ini meliputi kerja sama di bidang seni, perdagangan, sosial maupun ekonomi. Indonesia dan Malaysia saling ketergantungan, misalnya negara Malaysia memerlukan tenaga kerja untuk mengelola tenaga kerja dalam sektor pertanian dan Tenaga Kerja Indonesia (TKI).²

Pada tahun 2017 Presiden Jokowi menghadiri Konsultasi Tahunan ke-12 Indonesia-Malaysia di Kuching, Malaysia dimana dalam pertemuan ini Indonesia yakin kerja sama dengan Malaysia akan semakin

¹ Tuti Ermawati dan Yeni Saptia. 2013. *Kinerja Ekspor Minyak Kelapa Sawit Indonesia The Export Performance of Indonesia's Palm Oil*. hlm 130

² Elyta, dkk. 2018. *Nasionalisme Masyarakat Perbatasan di Kalimantan Barat Indonesia*. Mandala; Jurnal Hubungan Internasional. Jakarta :Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, Vol.1 No.2 hlm.316

kokoh. Hal ini terlihat dari bagaimana meningkatnya angka perdagangan hingga 21 persen lebih di awal tahun 2017.³ Pada saat ini dalam hal kerja sama ekonomi Indonesia dan Malaysia masih mengandalkan kerja sama di bidang ekspor barang mentah seperti produk minyak dan gas, pertambangan dan perkebunan.⁴

Pada bidang perkebunan salah satu yang mendominasi antara Indonesia dan Malaysia adalah kelapa sawit. Dengan munculnya perusahaan kelapa sawit yang membuka lahan di wilayah perbatasan antara Indonesia dan Malaysia membuat kedua negara ini semakin mengokohkan kerja samanya. Di tambah dengan adanya perusahaan kelapa sawit yang mengekspor *crude palm oil* ke Malaysia. Seperti perusahaan kelapa sawit Kencana Grup di Badau sejak

tahun 2013 Sampai pada tahun 2018 sudah mengekspor kelapa sawit ke Malaysia berupa minyak kelapa sawit mentah atau yang biasa disebut *crude palm oil* (CPO).

Walaupun ekspor kelapa sawit melalui PLBN Badau baru dimulai pada tahun 2013 hasil ekspornya terbilang cukup besar. Adapun jumlahnya ekspor melalui PLBN Badau seperti pada tabel berikut ini:

Tabel 1.1 Data Nilai Ekspor
Pelabuhan Muat Nanga Badau US
Dolar
Per September 2018

2015	2016	2017	2018
45.114	34.788	40.957	36.068
.048	.279	.131	.133

Sumber: Dinas Perindustrian Dan Perdagangan Kalimantan Barat
Diolah Oleh Penulis 2019

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa perkembangan ekspor kelapa sawit di Perbatasan Indonesia tepatnya di wilayah Badau memiliki potensi besar untuk dikembangkan. Hal yang menjadi keuntungan mengekspor barang ke Malaysia melalui Badau adalah bisa mengekspor lebih banyak hasil kelapa sawit dengan waktu

³ Sumantri. 2017. *Indonesia dan Malaysia Tingkatkan Kerja Sama Di Berbagai Bidang*.

<http://internasional.metrotvnews.com/asia/5b25XlaN-Indonesia-Malaysia-tingkatkan-kerja-sama-di-berbagai-bidang>

⁴ Bandar. 2013. *Ekspor Indonesia ke Malaysia di Dominasi Oleh Barang Mentah*. <https://www.antaranews.com/berita/406482/ekspor-Indonesia-ke-Malaysia-didominasi-bahan-mentah>

pengiriman yang lebih singkat, jika dibandingkan di bawa ke pelabuhan laut memerlukan waktu yang banyak di tambah infrastruktur yang kurang memadai, tidak sampai disitu dalam melakukan ekspor harus dibawa ke pelabuhan yang lebih besar di provinsi lainnya.

Untuk melakukan ekspor perusahaan telah sesuai dengan Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 29/M-Dag/Per/6/2013 Tentang Verifikasi atau Penelusuran Teknis Terhadap Ekspor Kelapa Sawit, *Crude Palm Oil* Dan Produk Turunannya. Jika menggunakan peraturan Menteri perdagangan maka Indonesia hanya mengekspor hanya sampai pada pelabuhan darat yaitu sampai pelabuhan Nanga Badau seperti yang terjadi pada saat ini. Maka dari itu mengingat ekspor CPO melalui PLBN Nanga Badau merupakan satu diantara ekspor darat di Kalimantan Barat, sehingga untuk mengatur arus keluarnya barang. Dalam kasus Indonesia mengekspor CPO ke Malaysia tidak bisa secara terus menerus dan hanya bergantung kepada pasar Malaysia. karena, tidak

bisa memaksimalkan hasil ekspor dan Jika masih tetap menggunakan prinsip yang ini maka Indonesia akan selalu bergantung ekspor ke Malaysia.

Indonesia tidak dapat memaksimalkan ekspor CPO di karenakan semakin tahun hasil kelapa sawit Indonesia di wilayah perbatasan Nanga Badau semakin meningkat sementara pembelian dari Malaysia yang masih terbatas. Pada saat ini perusahaan kelapa sawit di perbatasan Nanga Badau hanya mengekspor kelapa sawit sampai ke Malaysia, dikarenakan sebagai negara yang sama-sama produksi penghasil kelapa sawit, maka dalam membeli hasil CPO dari Indonesia, Malaysia membeli dengan harga yang tidak sesuai dengan pasaran dan menjual kembali ke negara lain.

Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh pak Purba Sadhi selaku kepala bidang pabean dan cukai yaitu untuk komoditas lainnya yang masih dalam skala ekspor kecil seperti kelapa, lada dan arang Kalimantan Barat masih bisa mengandalkan Malaysia sebagai pasar ekspornya tapi untuk CPO

Indonesia tidak bisa terus menerus mengekspornya ke Malaysia. Hal ini disebabkan Malaysia juga sebagai produsen kelapa sawit dan bisa saja Malaysia berhenti membeli kelapa sawit dari Kalimantan Barat. Hal yang selanjutnya membuat Kalimantan Barat tidak bisa bergantung kepada Malaysia adalah Harga beli dari Malaysia yang cukup murah. Tidak sampai disitu pembelian CPO dari Malaysia masih terbatas.

Tabel 1.2 Jumlah Produksi Dan Luas Area Perkebunan Kelapa Sawit Di Kapuas Hulu Sejak Tahun 2012-2016

Tahun	Total Area (Ha)	Jumlah Produksi (Ton)
2016	136.468	98.483
2015	136.486	75.097
2014	124.564	49.544
2013	110.445	41.179
2012	94.754	33.497

Sumber: Dinas Perkebunan Kalimantan Barat tahun 2016

Berdasarkan tabel diatas setiap tahun lahan dan jumlah produksi kelapa sawit di kapuas hulu semakin meningkat. Untuk mengatasi ini perlu pasar yang lebih besar dari malaysia. Salah satu cara yang bisa memaksimalkan penjualan

kelapa sawit di wilayah Badau dan sekitarnya adalah menggunakan dan memaksimalkan kebijakan dengan prinsip *good transit* yaitu menggunakan pelabuhan di wilayah Serawak untuk menjual hasil kelapa sawit mancanegara. Pembahasan mengenai pembuatan kebijakan *good transit* sudah dimulai sejak tahun 2016 namun hingga saat ini kebijakan terkait prinsip *good transit* belum diterapkan Indonesia dan Malaysia.

Adapun prinsip *good transit* adalah penjualan barang melewati batas negara dan menggunakan pelabuhan negara tersebut untuk mengekspor barang dengan kesepakatan yang telah di tentukan oleh kedua negara. *Good transit* itu sendiri lahir dari semangat masyarakat ekonomi ASEAN untuk saling mendukung sesama negara di Asia Tenggara. Adapun untuk pertama kalinya *good transit* diangkat di forum Sosek Malindo yaitu pada tahun 2016 yang berlangsung di Kuching, Serawak dimana hal itu merupakan usulan dari DISPERINDAG terkait munculnya beberapa produk

Unggulan Kalbar (utamanya CPO) yang berada di Kawasan Perbatasan di Nanga Badau - Kapuas Hulu⁵. Adapun peran dari DISPERINDAG adalah selaku Ketua Tim teknis II, bidang kerjasama bidang ekonomi, perdagangan dan perhubungan. Dan untuk good transit sendiri di bahas di kertas kerja kedua yaitu kerjasama bidang ekonomi, perdagangan dan perhubungan jkk/kk sosek malindo peringkat / tingkat provinsi kalimantan barat- negeri sarawak.

Sebenarnya pada tahun 2013, Wakil Menteri Perdagangan Bayu Krisnamurthi pernah menyatakan ekspor minyak sawit mentah (CPO) melalui Pos Lintas Batas (PLB) Badau jangan hanya ke Malaysia tetapi juga bisa menjangkau negara-negara lainnya. Dia juga mengatakan bahwa Malaysia mengambil untung dengan mengekspor kembali ke negara-negara lain⁶. Namun pada saat itu semua hanya masih wacana dan belum bisa di realisasi karena tidak ada peraturan kerja sama yang

menjadi dasar untuk merumuskan kebijakan tersebut. Untuk kerja sama jual beli di perbatasan masih menggunakan BTA. BTA adalah suatu perjanjian dengan membuka akses di wilayah perbatasan agar masyarakat mem-peroleh barang sehingga terbebas dari pajak dengan demikian masyarakat dapat memenuhi kebutuh-an hidupnya sehari-hari. Di dalam BTA memuat aturan untuk membatasi jumlah pembelian barang-barang, maksimal 600 Ringgit Malaysia setiap bulan perkepala keluarga.⁷

Pada tahun 2015 *Association of South East Asia Nations* (ASEAN) sebagai himpunan dan wadah bagi kerja sama negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Terus menunjukkan komitmennya yang semakin terarah dalam mencapai kawasan integrasi yang akan membawa kemakmuran bagi seluruh anggotanya dengan pembentukan masyarakat ekonomi ASEAN yang merupakan salah satu pilar ASEAN *community*. Saat ini

⁵ Disperindag 2019

⁶ N. Aulia Badar. 2013. *Ekspor Indonesia ke Malaysia didominasi bahan mentah*. <https://www.antaranews.com/berita/406482/ekspor-indonesia-ke-malaysia-didominasi-bahan-mentah>

⁷ Elyta. 2017. *Perdagangan Gula Ilegal di Wilayah Perbatasan Entikong Indonesia dan Malaysia*. *Sosiohumaniora*, Vol. 19 No.1, hlm. 61

MEA sudah dihadapi, tentunya kesiapan Indonesia terhadap liberalisasi perdangan juga harus matang. Kondisi ekonomi paling besar pada kelompok ASEAN, terdapat kurang lebih 40 persen dari PDB ASEAN, Indonesia memegang peran penting dalam MEA yang akan berlangsung saat ini.⁸ Kerjasama ASEAN memperkokoh hubungan antar negara yang didalamnya terdapat inisiatif ekonomi yang dapat memperlancar integrasi regional khususnya di kawasan perbatasan.⁹

Menurut pak Eko Darmawansyah selaku sub bidang ekspor Disperindag menyatakan bahwa Dari semangat pembentukan Masyarakat Ekonomi ASEAN inilah muncul istilah *good transit* untuk mengatasi permasalahan terkait perpindahan barang dan jasa. Untuk

perpindahan barang dan jasa termasuk dalam salah satu dari empat pilar ASEAN *Economic Community Blueprint* yaitu pada nomor satu yang berbunyi; Membentuk pasar tunggal berbasis produksi, diharapkan akan terciptanya arus barang, jasa, dan investasi modal dalam jumlah besar dan tidak adanya hambatan-hambatan dari satu negara ke negara lainnya di kawasan ASEAN.

Dengan penurunan dan penghapusan tarif hingga 0%, bebas hambatan pada sektor jasa dan tidak adanya peraturan yang diskriminatif, untuk investasi saham asing diberikan hingga 70% sehingga menciptakan investasi yang kondusif memperkuat integrasi pasar dan meningkatkan arus modal.¹⁰ Selain itu bagi Indonesia salah satunya adalah menciptakan kesejahteraan bagi lokal masyarakat dengan mengandalkan pertumbuhan ekonomi maksimum di Indonesia wilayah perbatasan.¹¹

⁸ Elyta dan Zulkarnaen. 2016. *Perbatasan Kabupaten Sambas dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN*. Seminar Nasional II Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi. Pontianak: Universitas Tanjungpura, hlm.336

⁹ Razak dan Elyta. 2017. *Faktor Penghambat Kerajinan Anyaman Tangan Di Perbatasan Sajingan Besar Dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi Sosiohumaniora, Volume 19 No. 3 Nopember 2017 : 213 - 217*, hlm.214

¹⁰ Baskoro--Farahnissa 2015. Peran DISPERINDAG dalam menghadapi Masyarakat ekonomi ASEAN. hal 5-7

¹¹ Elyta, Hasan Almutahar dan Zubair Saing. 2019. *National Strength On Construction Of*

Dengan adanya ekspor CPO yang sudah berlangsung sejak 2013 sampai pada tahun 2019, dan adanya masyarakat ekonomi ASEAN yang mengatur tentang *good transit* maka dirasakan ada keterlambatan dalam membuat kebijakan tersebut yang sebenarnya bisa di manfaatkan dalam memaksimalkan ekspor CPO, terutama dari wilayah Kalimantan Barat yang tidak memiliki pelabuhan yang mendukung untuk melakukan ekspor CPO.

2. Rumusan Masalah

Ekspor CPO Indonesia ke Malaysia hampir sama dengan ekspor CPO Indonesia ke negara yang lainnya. Oleh karena itu, penulis membatasi penelitian ini hanya terpaku kepada pembuatan kebijakan ekspor *good transit* yang merupakan sistem ekspor melalui pelabuhan negara lain namun kebijakan ini belum di terapkan karena kebijakan yang mengatur tentang *good transit* belum tersedia. Penelitian ini tidak membahas secara spesifik tentang keuntungan dan

kerugian dari sistem *good transit* namun akan lebih mengarah kepada proses pembuatan kebijakannya.

3. Tujuan Penelitian

mengetahui dan menganalisis faktor-faktor yang membuat Indonesia dan Malaysia belum mempunyai kebijakan tentang ekspor kelapa sawit menggunakan prinsip *good transit*.

4. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Secara akademis penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap perkembangan ilmu hubungan internasional khususnya dalam mengkaji pembuatan kebijakan yang terjadi antara Indonesia dan Malaysia. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam memperkaya wawasan studi hubungan internasional dalam kerja sama dan perdagangan internasional. Selain itu, sebagai panduan atau acuan untuk melakukan penelitian lanjutan

b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat sebagai landasan

International Freight Terminal In Entikong Indonesia. International Journal Of Scientific & Technology Research Volume 8, Issue 03, March 2019, hlm.10

bagi aktor-aktor pemerintah, dalam hal ini yaitu pemerintah Provinsi Kalimantan Barat maupun pihak terkait untuk menggunakan wewenangnya dalam membuat kebijakan tentang ekspor atau impor melalui PLBN Nanga Badau yang semakin meningkat aktivitasnya dengan perkembangan zaman.

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. *Liberalism*

Paham *Liberal* biasanya mengambil pandangan yang positif tentang sifat manusia. Dimana mereka meyakini bahwa prinsip-prinsip rasional dapat dipakai pada masalah-masalah internasional. Kaum *Liberal* juga mengakui bahwa individu selalu mementingkan diri sendiri dan bersaing terhadap suatu hal, tapi mereka percaya bahwa individu juga memiliki banyak kepentingan dan dengan demikian dapat terlibat dalam kolaborasi baik dalam domestik maupun internasional. Hal ini menjelaskan bahwa, konflik tidak bisa dihindarkan namun manusia memiliki akan pikiran untuk melakukan kerja sama yang saling menguntungkan bukan hanya dalam

negeri namun juga dipakai luar negeri¹².

Menurut Jackson dan Sorensen bahwa semua kaum *Liberal* sepakat bahwa dalam jangka panjang kerja sama yang didasarkan kepentingan timbal balik akan berlaku. Dari kerja sama inilah negara-negara bisa saling memenuhi kebutuhan negaranya.¹³

Tautan teoritis kritis antara preferensi negara, di satu sisi, dan perilaku negara, di sisi lain, adalah konsep saling ketergantungan kebijakan. Saling ketergantungan kebijakan mengacu pada distribusi dan interaksi preferensi - yaitu, sejauh mana pengejaran preferensi negara harus membebankan biaya dan manfaat (dikenal sebagai eksternalitas kebijakan) pada negara-negara lain, terlepas dari "biaya transaksi" yang dikenakan oleh strategi spesifik berarti dipilih untuk mendapatkannya. Tergantung pada pola saling ketergantungan yang

¹² Robert Jackson dan Georg Sorensen. 2016. *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hlm 174

¹³ *ibid*

mendasarinya, masing-masing kategori kualitatif di atas, bentuk, substansi, dan kedalaman konflik dan kerja sama bervariasi sesuai dengan sifat dan intensitas preferensi yang tepat¹⁴.

Konsep *Liberal* terhadap negara sangat menentukan bagaimana suatu kebijakan luar negeri dianalisis dengan penekanannya pada unsur domestik suatu negara. Sebagai *grand theories* dalam ilmu Hubungan Internasional tentu mempengaruhi dalam analisis kebijakan luar negeri.

2. Kebijakan Luar Negeri

Dalam mempelajari politik luar negeri, pengertian dasar yang harus diketahui yaitu politik luar negeri itu pada dasarnya merupakan "*action theory*", atau kebijaksanaan suatu negara yang ditujukan ke negara lain untuk mencapai suatu kepentingan tertentu. Secara pengertian umum, politik luar negeri (*foreign policy*) merupakan suatu perangkat formula nilai, sikap, arah serta sasaran untuk

mempertahankan, mengamankan, dan memajukan kepentingan nasional di dalam percaturan dunia internasional. Suatu komitmen yang pada dasarnya merupakan strategi dasar untuk mencapai suatu tujuan baik dalam konteks dalam negeri dan luar negeri serta sekaligus menentukan keterlibatan suatu negara di dalam isu-isu internasional atau lingkungan sekitarnya¹⁵.

Menurut Rosenau dkk dalam yang dikutip oleh Yani, Dalam kajian politik luar negeri sebagai suatu sistem, rangsangan dari lingkungan eksternal dan domestik sebagai input yang mempengaruhi politik luar negeri suatu negara di persiapkan oleh para pembuat keputusan dalam suatu proses konversi menjadi output. Proses konversi yang terjadi dalam perumusan politik luar negeri suatu negara ini mengacu pada pemaknaan situasi, baik yang berlangsung dalam lingkungan eksternal maupun internal dengan mempertimbangkan tujuan yang

¹⁴ Moravcsik, Andrew. 2010. "*Liberal Theories Of International Relations: A Primer*". Princeton University www.princeton.edu/~amoravcs/library/primer.doc

¹⁵ Yanyan Mochamad Yani. *Politik Luar Negeri*. Hlm 1

ingin dicapai serta sarana dan kapabilitas yang dimilikinya¹⁶.

Menurut Jackson dan Sorensen Kebijakan luar negeri terdiri dari tujuan dan tindakan-tindakan yang dimaksud untuk memandu keputusan dan tindakan pemerintah menyangkut urusan eksternal terutama hubungan negara asing. Dalam mengambil sebuah keputusan di perlukan rencana dan sikap yang hati-hati karena semua menyangkut kepentingan dalam negeri¹⁷.

3. Proses Pembuatan Kebijakan Luar Negeri Berdasarkan *Rational Choice*

Menurut Kegley proses pembuatan kebijakan *rational choice* merupakan prosedur pengambilan keputusan yang dipandu oleh pendefinisian hati-hati dari sebuah situasi, menimbang tujuan, mempertimbangkan semua alternatif dan pemilihan opsi paling menguntungkan serta memungkinkan untuk mencapai

tujuan tertinggi. Terdapat beberapa variabel-variabel penting dalam model *rational choice* yakni:

1. Pemerintah negara diperlakukan sebagai actor utama
 2. Informasi yang dimiliki oleh pemerintah adalah lengkap
 3. Pemerintah memproses informasi sesuai dengan aturan mengoptimalkan Tindakan rasional
 4. Pemerintah mengkaji semua tujuan dan kepentingan, mengevaluasi sesuai dengan utilitas mereka, kemudian mengambil salah satu keputusan dimana mempertimbangkan cost & benefit terhadap national interest negaranya
- Kegley dan Wittkopf menjelaskan bahwa dalam pembuatan kebijakan luar negeri yang menggunakan model *rational choice* terdapat empat langkah yang harus diikuti oleh para pembuat kebijakan yakni:

- a) *Problem Recognition and Definition*
- b) *Goal Selection*
- c) *Identification of Alternatives*
- d) *Choice*

4. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pembuatan Kebijakan

¹⁶ ibid

¹⁷ Robert Jackson dan Georg Sorensen. 2016. Pengantar Studi Hubungan Internasional. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hlm 439

Dalam membuat kebijakan ada beberapa faktor yang mempengaruhi pembuatan kebijakan. Menurut Suharno proses pembuatan kebijakan merupakan pekerjaan yang rumit dan kompleks dan tidak semudah yang dibayangkan. Walaupun demikian, para administrator sebuah organisasi institusi atau lembaga dituntut memiliki tanggung jawab dan kemauan, serta kemampuan atau keahlian, sehingga dapat membuat kebijakan dengan resiko yang diharapkan (*intended risks*) maupun yang tidak diharapkan (*unintended risks*).¹⁸

Pembuatan kebijakan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Hal penting yang turut diwaspadai dan selanjutnya dapat diantisipasi adalah dalam pembuatan kebijakan sering terjadi kesalahan umum. Menurut Suharno Faktor-faktor yang mempengaruhi pembuatan kebijakan adalah¹⁹:

- a) Adanya pengaruh tekanan-tekanan dari luar

- b) Adanya pengaruh kebiasaan lama
- c) Adanya pengaruh sifat-sifat pribadi
- d) Adanya pengaruh keadaan masa lalu.²⁰

Selain itu ada beberapa faktor menyulitkan pembuat kebijakan dalam membuat suatu kebijakan berikut²¹

1. Faktor Sulitnya Memperoleh Informasi Yang Cukup Sehingga Bukti-Bukti Sulit Disimpulkan
2. Faktor Adanya Berbagai Macam Kepentingan Yang Berbeda Yang Mempengaruhi Pilihan Tindakan Yang Berbeda-Beda
3. Faktor Dampak Suatu Kebijakan Sulit Dikenali
4. Faktor Umpan Balik Keputusan Bersifat Sporadic
5. Faktor Proses Perumusan Kebijakan Tidak Dimengerti Dengan Benar

¹⁸ Suharno.2010. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik: Kajian Proses & Analisis Kebijakan*. Yogyakarta: UNY Press. hal 191-194

¹⁹ ibid

²⁰ ibid

²¹ Rahmat Alyakin Dachi.2017. *Proses Dan Analisis Kebijakan Kesehatan (Suatu Pendekatan Konseptual*.Yogyakarta: CV. Budi Utama. hal 91

C. METODE PENELITIAN

Penelitian tentang Kerja Sama Perdagangan Ekspor *Crude Palm Oil* Lintas Batas Indonesia–Malaysia Melalui Pas Lintas Batas Nanga Badau-Serawak termasuk dalam penelitian kualitatif yang nantinya bersifat *deskriptif* sehingga penulis akan berusaha menyampaikan dengan mendeskripsikan objek permasalahan yang akan diteliti. Oleh sebab itu, penyampaian melalui metode *deskriptif* bisa menggambarkan dengan baik bagaimana fakta dan karakteristik objek yang akan diteliti secara benar.

Metode penelitian kualitatif sering disebut metode penelitian *naturalistik* karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah, disebut juga sebagai metode etnografi. Penelitian kualitatif dilakukan pada objek alamiah yang berkembang apa adanya, tidak dimanipulasi oleh peneliti dan kehadiran peneliti tidak begitu mempengaruhi dinamika pada objek tersebut.

Seperti yang dikatakan Moleong bahwa penelitian deskriptif

bertujuan mendeskripsikan objek yang diteliti dengan mengeksplorasi fakta dan data yang ada sesuai dengan sasaran atau bidang tertentu serta berusaha menggambarkan situasi atau kejadian secara nyata. Penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh Subjek penelitian dan dengan cara mendeskripsikan melalui kata-kata.²²

penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif dimaksudkan untuk mengetahui keadaan atau status tertentu dan berusaha menggambarkan fenomena sosial tertentu. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan atau memberikan gambaran dari suatu kejadian atau melukiskan fenomena-fenomena yang terjadi dilapangan dengan keadaan sesuai sebagaimana adanya, untuk itu peneliti dibatasi hanya

²² Lexy Moleong. 2013. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya, hlm. 9

mengungkapkan fakta-fakta dan menggunakan hipotesa.²³ Untuk membantu peneliti mendapatkan data dan fakta penelitian maka metode pengumpulan data yang peneliti gunakan, yaitu wawancara, dan dokumentasi. Bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah valid. Adapun langkah-langkah yang ditempuh sebagai berikut:

- a) Reduksi data
- b) Display data
- c) Validitas data
- d) Penarikan kesimpulan dan verifikasi.

Teknik keabsahan data yang peneliti gunakan ialah teknik triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Dengan demikian, peneliti akan membandingkan antara data wawancara dengan data dokumen dan data studi lapangan, sehingga kebenaran dari data yang diperoleh dapat dipercaya dan meyakinkan.

D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Faktor Sulitnya Memperoleh Informasi Yang Cukup Sehingga Bukti-Bukti Sulit Disimpulkan.

Dalam proses pembuatan kebijakan dimulai dari adanya informasi mengenai masalah yang teridentifikasi sehingga masuk ke dalam sebuah perencanaan agenda pembuatan kebijakan. Tahap selanjutnya para pembuat kebijakan mengumpulkan informasi tentang permasalahan-permasalahan yang akan di buat kebijakannya. setelah informasi yang diperlukan terkumpul dan ditemukan berbagai pilihan dan alternative kebijakan, sehingga dapat disusun sebuah kebijakan. Dalam tahap mengumpulkan informasi merupakan pondasi yang awal dalam membuat kebijakan.

Untuk membuat kebijakan yang sudah biasa atau kebijakan yang umumnya sudah pernah dilakukan sebelumnya tentu para pembuat kebijakan akan dengan mudah menemukan informasi terkait permasalahan tersebut. Namun ketika membuat sebuah kebijakan

²³ Lexy Moleong. 2013. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya, hlm. 11

yang benar-benar baru maka para pembuat kebijakan akan mengalami kesulitan dalam mencari informasi terkait dan ke mana arah kebijakan itu akan dibuat.

Hal ini juga dialami pemerintah Indonesia ketika pertama kali ingin merumuskan prinsip *good transit*. Mereka mengalami kesulitan dalam mengumpulkan informasi mengenai kebijakan prinsip *good transit*. Hal ini di kemukakan oleh Purba Sandhi:

“informasi mengenai bagaimana system *good transit* sulit untuk didapatkan, hal ini dikarenakan sistem *good transit* merupakan hal yang baru bagi Indonesia. Belum ada di wilayah Indonesia yang menerapkan prinsip *good transit*. Beberapa negara yang sudah mengadakan prinsip *good transit* seperti Singapura, Malaysia dan Thailand tidak memberikan informasi yang cukup untuk membuat gambaran dalam pembuatan kebijakan *good transit* di samping itu negara yang melakukan prinsip *good transit* seperti yang saya sebutkan tadi beberapa masih dalam tahap percobaan”

Dari pernyataan diatas dapat dipahami bahwa kebijakan dengan prinsip *good transit* merupakan hal yang baru tidak hanya bagi negara

Indonesia namun juga bagi negara-negara di ASEAN. Jadi dalam membuat kebijakan *good transit* Indonesia masih kesulitan mendapatkan informasi mengenai bagaimana permasalahan-permasalahan yang terkait di dalamnya.

Tidak hanya mengenai informasi kebijakan-kebijakan *good transit*, para pemerintah juga sulit untuk mengetahui informasi potensi-potensi hasil kelapa sawit yang ada di perbatasan. Karena ekspor CPO melalui PLBN Badau tidak terdaftar di badan pusat statistik Kalimantan Barat.²⁴

Walaupun kesulitan dalam mendapatkan informasi tentang kebijakan *good transit* dan penjualan CPO pada awalnya tidak menyurutkan Indonesia untuk membuat kebijakan tersebut. Berdasarkan hasil penelitian, peneliti menemukan bahwa pada akhirnya Indonesia mendapatkan Informasi yang cukup mengenai *good transit*. Sehingga bisa untuk ke tahap

²⁴ www.Kalimantan.bisnis.com diakses pada 29 agustus 2019.

selanjutnya yaitu berencana membuat kebijakan tersebut.

2. Faktor Adanya Berbagai Macam Kepentingan Yang Berbeda Yang Mempengaruhi Pilihan Tindakan

Kepentingan nasional yang berbeda antar negara membuat saling bekerja sama, namun ada masanya kepentingan yang berbeda antar pembuat kebijakan kedua negara menjadi hambatan ketika kedua negara sama-sama ingin memaksimalkan kebijakan tersebut hal ini terjadi di dalam pembuatan kebijakan *good transit* dimana ketika Indonesia menyampaikan kepada Malaysia untuk menggunakan pelabuhan Malaysia dan di balas oleh Malaysia bahwa mereka ingin Indonesia membuka kembali pelabuhan Entikong.

Dari berbagai kepentingan yang berbeda ini Indonesia dan Malaysia belum menemukan titik tengah untuk mengatasi hal ini. Pada saat ini Indonesia tetap dengan pendiriannya untuk belum mau membuka pelabuhan darat di

Entikong, hal ini seperti disampaikan oleh Pak Purba Sandhi bahwa:

“Pelabuhan darat di Entikong belum bisa dibuka karena masih menunggu terminal barang selesai dengan sempurna, dikatakan belum sempurna karena belum ada pemisahan atau sekat-sekat antara barang ekspor atau import hal ini untuk menghindari kebobolan negara dan belajar dari masa lalu namun kami menawarkan Malaysia untuk menggunakan Pelabuhan darat yang ada di Sambas untuk akses ke pelabuhan kijing nantinya ”

Berdasarkan pernyataan diatas dalam wawancara dengan konsulat Malaysia peneliti mengkonfirmasi bahwa ada pernyataan Indonesia sudah menawarkan Malaysia untuk menggunakan pelabuhan darat yang ada di Sambas dan tanggapan dari perspektif pribadi pak Mohiuddin Ghazali itu sendiri adalah menyayangkan hal itu karena Malaysia ingin aktivitas dagangnya di Entikong, dia mengatakan bahwa:

“Ketika Indonesia membuka pelabuhan darat di Entikong pihak Malaysia melakukan investasi yang besar di sekitar pelabuhan tersebut, namun tiba-tiba menteri perdagangan Indonesia mengeluarkan kebijakan untuk menutup

pelabuhan tersebut. Hal ini disayangkan oleh pemerintah Malaysia. aktivitas yang biasanya ramai tiba-tiba menjadi sepi. Bagi kami jika Indonesia mau membuka kembali pelabuhan tersebut merupakan sesuatu hal yang besar untuk Malaysia. Untuk kesiapan pelabuhan di Entikong kami rasa sudah cukup untuk melakukan aktivitas perdagangan”

Dia juga menambahkan bahwa Indonesia tidak adil jika hanya ingin memenuhi Malaysia memenuhi permintaan untuk menggunakan pelabuhan Malaysia dengan kebijakan *good transit*. Dimana kerja sama tanpa ada timbal balik tidak akan bertahan lama.

Berdasarkan yang penulis amati dari berbagai faktor membuat kebijakan, pada faktor inilah yang menjadi hambatan paling kuat kepada Indonesia dan Malaysia dalam membuat kebijakan. karena dari beberapa alternatif yang sudah di sampaikan oleh pihak Indonesia ke Malaysia sebagai timbal balik masih belum sesuai dengan kepentingan nasional Malaysia

3. Faktor Dampak Suatu Kebijakan Sulit Dikenali

Berdasarkan dampak yang harus dikenali oleh para pembuat

kebijakan baik Indonesia maupun Malaysia. Jika masih belum melihat dengan jelas maka dalam pembuatan *good transit* akan mengalami kesulitan. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan ternyata dampak dari kebijakan ini bisa dikenali dimana dari pihak DISPERINDAG selaku perumusan *good transit* sudah melihat dampak ke depan bagaimana kebijakan *good transit* kedepannya bagi perdagangan Kalimantan Barat terutama ekspor CPO seperti yang di ucapkan oleh pak Eko Darmawansyah:

“...beberapa kajian yang dari dampak bagaimana kebijakan *good transit* sudah dilakukan dan akan sangat bermanfaat untuk perdagangan ekspor Kalimantan Barat”

Pendapat ini memang kelihatan bahwa pihak Indonesia sangat sudah cukup memahami dampak kebijakan ini dan bersemangat untuk membuat kebijakan.

4. Faktor Tanggapan Keputusan Bersifat Sporadic

Pada poin ini makna dari tanggapan keputusan yang bersifat *sporadic* adalah pembuatan kebijakan yang tidak selalu terjadi

atau hanya terjadi dalam waktu-waktu tertentu. Membuat kebijakan merupakan suatu yang rumit untuk dilakukan apalagi membuat kebijakan bersama dengan negara lain. Tidak jarang untuk membuat kebijakan diperlukan waktu yang lama. Waktu pembuatan kebijakan dengan negara lain akan semakin lama apabila tidak dilakukan secara terus menerus dimana membuat kebijakan di perlukan pembahasan yang berkelanjutan sehingga lebih cepat untuk menyelesaikannya.

Pembahasan mengenai pembuatan kebijakan *good transit* tidak kelihatan seperti membuat kebijakan lainnya, karena tanggapan dari pembuat kebijakan *good transit* baik Indonesia maupun Malaysia hanya menanggapi di forum Sosek Malindo tanpa adanya tanggapan lanjutan. Setelah forum itu selesai maka pembahasan terkait kebijakan ini dapat di katan selesai dan jika terjadi pertemuan timbal balik mengenai kebijakan ini hanya berdasarkan instansi yang terkait dengan kebijakan tersebut bukan murni pihak pembuat keputusan (pemerintah pusat). Jadi untuk

membahas kebijakan ini Indonesia dan Malaysia tidak adanya timbal balik keputusan yang secara berkelanjutan. hal ini di sampaikan oleh pak

Eko darmawansyah:

“Setiap tahun ada pertemuan antara Indonesia dan Malaysia di forum sesek Malindo untuk membahas kerja sama wilayah perbatasan Indonesia dan Malaysia. Pada perekonomian di forum ini kita kita selalu membahas tentang *good transit* dan pembahasan untuk membuat kebijakan ini. Hanya di forum tersebut bisa berkesempatan untuk membahas untuk membuat *good transit*. Maunya pihak Disperindag adalah bisa dengan cepat menerapkan *good transit* namun semua harus kembali ke pemerintah pusat lagi. Beberapa kali isu ini di *pending* oleh pemerintah pusat. Tidak ada pembahasan yang spesifik lanjutan dilakukan oleh pemerintah Indonesia ke Malaysia mengenai *good transit*”

Kurangnya koordinasi lanjutan antara berbagai pembuat keputusan yang terlibat di dalamnya. Hal ini menunjukkan perlunya membangun jalur komunikasi yang jelas, menyediakan ruang yang memadai dan memastikan pengelolaan skema yang efektif. Masalah utama hal ini adalah

berkisar pada koordinasi dan komunikasi. Keduanya sangat penting untuk tahap perumusan kebijakan.

5. Faktor Proses Perumusan Kebijakan Tidak Dimengerti Dengan Benar

Yang terakhir menjadi hambatan dalam membuat kebijakan adalah para pembuat kebijakan tidak mengerti permasalahan-permasalahan yang ada di lapangan sehingga proses untuk merumuskan kebijakan tidak di pahami dengan baik. Pada saat ini untuk membuat kerja sama dengan negara lain masih berpatokan dengan pemerintah pusat. Untuk kerja sama perdagangan kementerian perdagangan lah yang mempunyai wewenang dalam membuat kerja sama dengan negara lain. Walaupun sudah ada otonomi daerah, hal yang berkaitan dengan kerja sama tetap di pegang oleh pemerintah pusat. Terkadang hal ini menimbulkan permasalahan dimana pemerintah pusat tidak mengetahui apa saja yang menjadi kendala yang berada di wilayah lainnya terutam di wilayah kalimantan barat.

Untuk permasalahan hasil kelapa sawit, di Kalimantan Barat mempunyai permasalahan yaitu hasil dari kelapa sawit Kalimantan Barat tidak bisa langsung di olah menjadi bahan jadi karena tidak adanya pabrik untuk mengolah hasil kelapa sawit di Kalimantan Barat. Maka dari itu hasil kelapa sawit berupa CPO di ekspor ke negara lain atau di jual ke produksi kelapa sawit di pulau Jawa. Untuk melakukan ekspor CPO Pelaku usaha kelapa sawit di Kalimantan mengalami masalah lagi dimana pelabuhan di Kalimantan Barat tidak memiliki kapasitas untuk melakukan ekspor CPO. Untuk melakukan ekspor CPO harus dibawa dulu ke pelabuhan yang lebih besar seperti Tanjung Periuk dan Belawan²⁵.

Permasalahan mengenai ekspor bisa di tanggap oleh perusahaan di perbatasan Indonesia dan Malaysia di wilayah Nanga Badau dimana Untuk lebih efisiensi maka sejak tahun 2013 perusahaan kelapa sawit di wilayah perbatasan dengan Malaysia yang terletak di

²⁵ Gabungan Pengusaha Kelapa Sawit Kalimantan Barat 2019

Nanga Badau mengekspor CPO ke Malaysia dengan kerja sama bisnis to bisnis. Permasalahan dari ekspor CPO ke Malaysia adalah Harga CPO yang tidak menentu yang di tetapkan oleh Malaysia. Ditambah hasil CPO di wilayah perbatasan semakin meningkat dari tahun 2015 hasil CPO di wilayah Kapuas Hulu sebanyak 1468ton dan naik menjadi 1849 ton pada tahun 2017²⁶. Permasalahan-Permasalahan yang seperti ini kurang mendapat perhatian dari pemerintah dimana seharusnya pemerintah pusat melihat dan untuk segera mencari solusi atas permasalahan ini supaya bisa melakukan ekspor CPO yang lebih banyak dan lebih stabil.

Terkait Hal ini pak Eko menyebutkan bahwa:

“Diplomasi yang kurang kuat dari pemerintah pusat karena kurang memahami permasalahan di daerah sehingga dalam mengatasi permasalahan seperti pembuatan kebijakan mengenai *good transit* tidak berjalan dengan baik”

Tanggapan diatas adalah mengenai bagaimana pembuat kebijakan (pemerintah pusat) tidak

memahami apa yang sebenarnya terjadi dilapangan karena pada dasarnya mereka hanya menerima masukan-masukan dari pihak-pihak yang ada di lapangan tanpa mau melihat langsung realita yang terjadi.

Hal ini juga di kemukakan oleh pak Dudi Nugraha bahwa

“Permasalahan dalam membuat kebijakan ada di kewenangan siapa? Pemerintah daerah hanya bisanya memberikan masukan. Tanpa bisa membuat kebijakan. Selama ini wewenang mengenai wilayah perbatasan masih di pegang oleh pusat. Untuk membuat kebijakan seharusnya pemerintah langsung turun tangan datang langsung ke perbatasan mengatasi permasalahan di wilayah perbatasan”

Pemerintah pusat seharusnya memberikan kepercayaan terhadap pemerintah daerah untuk menjalankan kerja sama dengan negara lain tetapi pemerintah pusat tetap menjalankan fungsi *controlling*. Jika pemerintah pusat terlalu banyak memegang kebijakan daerah hal ini dipastikan akan mengalami kesulitan dalam membuat kebijakan daerah dengan negara lain terutama di wilayah perbatasan tidak akan berjalan dengan baik karena

²⁶ BPS Prov. Kalimantan Barat 2019

pemerintah pusat tidak selalu mengerti permasalahan yang ada pada daerah tersebut.

E. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan ada 5 faktor yang menyebabkan Indonesia dan Malaysia belum mempunyai prinsip *good transit*

Faktor sulitnya memperoleh informasi yang cukup sehingga bukti-bukti sulit disimpulkan pada faktor ini sejak awal untuk merumuskan pembuatan kebijakan *good transit* Indonesia mengalami kesulitan dalam mendapatkan informasi-informasi terkait bagaimana *good transit* itu sendiri dan informasi mengenai potensi kelapa sawit yang ada di Kalimantan Barat.

Faktor adanya berbagai macam kepentingan yang berbeda yang mempengaruhi pilihan tindakan yang berbeda-beda. Kepentingan nasional masing-masing negara Indonesia dan negara Malaysia membuat kepentingan yang dalam kebijakan *good transit*. Indonesia ingin menggunakan pelabuhan Malaysia

untuk melakukan ekspor ke mancanegara dan Malaysia ingin Indonesia membuka kembali perdagangan di Entikong.

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan ternyata dampak dari kebijakan ini bisa dikenali dimana dari pihak DISPERINDAG selaku perumusan *good transit* sudah melihat dampak ke depan bagaimana kebijakan *good transit* kedepannya.

Faktor umpan balik keputusan bersifat sporadic dimana untuk membuat kebijakan *good transit* tidak selamanya mendapat tanggapan dari kedua belah pihak. Adapun tanggapan pembahasan mengenai kebijakan ini biasanya hanya dibahas ketika berada di forum Sosek Malindo.

Faktor proses perumusan kebijakan tidak dimengerti dengan benar biasanya dari sisi pemerintah Indonesia dimana pembahasan kerja sama yang melewati batas negara di pegang oleh pemerintah pusat, dan pemerintah pusat tidak mengetahui pasti permasalahan yang ada di wilayah perbatasan sehingga dalam proses perumusan kebijakan kurang di mengerti oleh pembuat kebijakan

2. Saran

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah diuraikan, berikut saran yang peneliti berikan untuk menjadi evaluasi pihak pembuat kebijakan:

1. Pemerintah Indonesia diharapkan lebih hati-hati dalam mengambil keputusan untuk menggunakan prinsip *good transit*, meskipun Indonesia bisa menggunakan pelabuhan Malaysia untuk melakukan ekspor, namun akan ada hal yang harus di balas ketika menggunakan hal itu.
2. Pembuatan kebijakan jangan hanya berlaku ketika berada di dalam Sosek Malindo saja, namun seharusnya pembahasan bisa tetap berlanjut setelah forum Sosek Malindo selesai
3. Dalam menggunakan prinsip *good transit* Indonesia tidak hanya terlalu fokus pada ekspor CPO tapi usahakan untuk kemajuan ekspor komoditi yang lainnya
4. Komunikasi antar lembaga pemerintah yang terkait kerja sama dengan Malaysia di harapkan bisa lebih kompeten

karena yang peneliti lihat bahwa lembaga yang menjadi narasumber saling merujuk ke lembaga yang lainnya.

C. DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ambrawati, Subarno Wijadmadja. 2016. ***Pengantar Ilmu Hubungan Internasional***. Malang: Intrans Publishing
- Apridar. 2009. ***Ekonomi Internasional***. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Asrudin, Mirza jika suryana, dkk. 2009. ***Refleksi Teori Hubungan Internasional dari Tradisional ke Kontemporer***. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Carlsnaes, walter dan Thomas rise, Beth A Simmons.2013. ***Handbook Hubunga Internasional***. Nusa Media, Bandung
- Dachi, Rahmat Alyakin.2017. ***Proses Dan Analisis Kebijakan Kesehatan (Suatu Pendekatan Konseptual)***. Yogyakarta: CV. Budi Utama
- Ekananda, Mahyus. 2014. ***Ekonomi Internasional***. Jakarta: Erlangga
- Jafar. Mohamad dan Agung Budi laksono. 2015. ***Perdagangan Internasional Pelayaran dan Kepelabuhan. Politeknik Keuangan Negara Stand Tahun 2015***
- Jackson, Robert dan Georg Sorensen. 2016. ***Pengantar Studi***

- Hubungan Internasional.** Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Moelong, Lexi j. 2006. **Metodologi Penelitian Kalitatif.** Bandung PT Remaja Rosdakarya.
- Mcglinchey, Dkk, 2018. **International Relations Theory.** Bristol, England E-International Relations Routledge. 2011. **Hubungan Internasional dan Pemikiran Non Barat Imprealisme, Kolonialisme, dan Investigasi Modernitas Global.** Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Sugiyono. 2009. **Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D.** Cetakan ketujuh. Bandung: Alfabeta
- Wendt, Alexander dan Jeck S. Levy, Richard Little, dkk. 2014. **Motodologi Ilmu Hubungan Internasional Perdebatan Paradikmatik dan Pendekatan Alternatif.** Malang:Intrans Publishing
- Internet dan Jurnal
- Asmarani, Mutia dan Bakran Suni dan Nurfitri Nugrahaningsi. 2014. **“Kerjasama Sosial Dan Ekonomi Malaysia-Indonesia (Sosekmalindo) (Studi Kasus Pengembangan Kawasan Pariwisata di Kabupaten Sambas)”**. Jurnal Tesis PMIS-UNTAN-PSIP-2014
- Ermawati Tuti dan Yeni Saptia. 2013. **Kinerja Ekspor Minyak Kelapa Sawit Indonesia The Export Performance Of Indonesia’s Palm Oil.** Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan , Vol.7 No.2,
- Elyta dan Zulkarnaen. 2016. **Perbatasan Kabupaten Sambas dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN.** Seminar Nasional II Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi. Pontianak : Universitas Tanjungpura
- Elyta, dkk. 2018. **Nasionalisme Masyarakat Perbatasan di Kalimantan Barat Indonesia.** Mandala; Jurnal Hubungan Internasional. Jakarta :Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, Vol.1 No.2
- Elyta. 2017. **Perdagangan Gula Ilegal di Wilayah Perbatasan Entikong Indonesia dan Malaysia.** Sosiohumaniora, Vol. 19 No.1
- Elyta, Hasan Almutahar dan Zubair Saing. 2019. **National Strength On Construction Of International Freight Terminal In Entikong Indonesia.** International Journal Of Scientific & Technology Research Volume 8, Issue 03, March 2019
- Moravcsik, Andrew. 2010. **“Liberal Theories Of International Relations: A Primer”**. Princeton University diakses dalam www.princeton.edu/~amoravcs/library/primer.doc pada (05/08/2019)
- antaranews.com. 2013. **ekspor Indonesia ke Malaysia di dominasi oleh barang mentah** dalam <https://www.antaranews.com/berita/406482/ekspor->

Indonesia-ke-Malaysia-
didominasi-bahan-mentah
diakses pada (21/07/2018,
13.49 Wib)

internasional.metrotvnews.com.

2017. **Indonesia-Malaysia
Tingkatkan Kerja Sama di
Berbagai Bidang** dalam
<http://internasional.metrotvnews.com/asia/5b25XlaN-Indonesia-Malaysia-tingkatkan-kerja-sama-di-berbagai-bidang> diakses pada
(21/07/2018, 13.49 Wib)

Medcom.id. 2019. "**Produk Ekspor
Melalui Perbatasan
Memiliki Nilai Tambah**"
diakses

<https://www.medcom.id/ekonomi/mikro/4KZ6xzWK-produk-ekspor-melalui-perbatasan-memiliki-nilai-tambah> pada (02/08/2019)

Razak dan Elyta. 2017. Faktor
Penghambat Kerajinan
Anyaman Tangan Di Perbatasan
Sajingan Besar Dalam
Menghadapi Masyarakat
Ekonomi Sosiohumaniora,
Volume 19 No. 3 Nopember
2017 : 213 - 217

