

BAB II

DINAMIKA POLITIK MYANMAR DAN ASEAN CONNECTIVITY

Situasi dan kondisi politik Myanmar yang saat ini dipimpin oleh junta militer diwarnai dengan konflik domestik yang dapat memengaruhi posisi Myanmar dalam kerja sama pembangunan ASEAN Connectivity. Stabilitas kondisi politik domestik dapat menggambarkan bagaimana sistem politik akan membentuk arah kebijakan negara tersebut. Pada sisi lain, ASEAN Connectivity menjadi sebuah inisiasi ASEAN untuk memperkuat keterhubungan antarnegara di kawasan melalui kerangka kerja sama pembangunan.

2.1. Kudeta Politik Myanmar

2.1.1 Kudeta dalam Pemerintahan

Kudeta dalam pemerintahan merupakan sebuah peristiwa dimana kelompok militer mengambil tindakan mengambil alih kekuasaan pemerintah dengan tujuan mempertahankan kekuasaan di suatu negara dan tetap mendapatkan bagian dalam pemerintahan. Kudeta militer Myanmar yang sudah berlangsung sejak 1 Februari dan terjadi setelah adanya pemilihan umum, namun hasil dari pemilihan umum dianggap sebagai penipuan oleh kelompok militer sehingga junta militer mengambil alih kekuasaan negara dan menuntut segera dilakukan pemungutan suara ulang (Saudi & Chaarnailan, 2022).

Kudeta dalam pemerintahan dibagi menjadi empat tingkatan yakni pada tingkat pertama, pemerintahan sipil akan dipengaruhi agar berpihak pada kepentingan militer. Pada tingkatan kedua, akan dilakukan tekanan dan

kekerasan pada pemerintahan sipil yang melawan atau menolak kepentingan militer. Tingkatan ketiga akan terjadi pergantian pemerintahan sipil yang sedang menjabat dengan pejabat pemerintahan sipil yang memihak kepentingan militer. Pada tingkatan terakhir, pengambilalihan kekuasaan secara resmi akan dilakukan oleh kelompok militer dan kudeta Myanmar telah mencapai tahapan terakhir dimana pemerintahan sipil yang menjabat telah sepenuhnya digantikan oleh kelompok militer (Ambarwati, 2021).

2.1.2 Dinamika Kudeta di Myanmar

Peristiwa terjadinya kudeta militer Myanmar dimulai sejak kemerdekaan Myanmar tahun 1948 pasca kolonial Inggris. Tidak beberapa lama setelah kemerdekaan Myanmar, tokoh kemerdekaan Aung San dibunuh oleh enam anggota kabinetnya sendiri di Yangon. Myanmar akhirnya digantikan oleh pemimpin negara lain U Nu, namun hanya bertahan sampai 1962 karena terjadi kudeta pertama yang dipimpin oleh Jenderal Ne Win. Sistem demokrasi parlementer ingin digeser oleh Jenderal Ne Win dengan sistem sosialisme dalam kebijakannya “Jalan Burma Menuju Sosialisme” yang berujung pada kehancuran ekonomi. Keterpurukan yang dialami Myanmar pasca kudeta menggerakkan masyarakat dalam aksi pemberontakan pada 8 Agustus 1988 yang disebut sebagai “*8888 Uprising*” (Fransisca et al., 2024).

Berhasil bangkit dari adanya kudeta militer, Myanmar kembali dipimpin oleh tokoh demokratis Aung San Suu Kyi, putri dari pemimpin pertama Myanmar Aung San yang tergabung dalam National League for Democracy (NLD). Kemenangan pemilu Aung San Suu Kyi pada 1990 tidak

dapat diterima oleh junta militer yang mengakibatkan ia dipenjara selama lebih 15 tahun. Terkurungnya Aung San Suu Kyi tidak melunturkan semangatnya untuk kembali memimpin Myanmar dengan kemenangan pemilu tahun 2015. Kemenangan Aung San Suu Kyi membawanya mendapat posisi *State Counsellor* periode 2016-2021. Namun, posisi Aung San Suu Kyi tidak bertahan lama karena terjadi kudeta ketiga pada 1 Februari 2021 dipimpin oleh Jenderal Min Aung Hlaing yang mengklaim adanya kecurangan pemilu pada 2021 (Fransisca et al., 2024).

2.1.3 Kudeta Myanmar 2021

Hasil pemilu pada 2020 atas kemenangan NLD menimbulkan kecemasan di kalangan junta militer karena ketakutan kehilangan kendali terhadap sektor ekonomi dan militer. Kekhawatiran tersebut menjadi salah satu faktor pendorong pengambilalihan kekuasaan secara paksa oleh junta militer Myanmar pada Februari 2021 (Fransisca et al., 2024). Junta militer Myanmar memberlakukan sejumlah aturan yang membatasi gerak masyarakat Myanmar seperti pembatasan aktivitas pada malam hari, pemblokiran jaringan internet, larangan berkumpul hingga penertiban menggunakan kekerasan dalam aksi protes. Kudeta militer dalam pemerintahan Myanmar menyebabkan lebih dari seribu massa dalam aksi demo terbunuh (CNN Indonesia, 2021).

Keterlibatan militer dalam pemerintahan di mana negara dijalankan dengan sistem yang otoriter dan penuh kekerasan menimbulkan perhatian dunia internasional karena banyak terjadi pelanggaran Hak Asasi Manusia termasuk kekerasan kepada anak-anak dan perempuan hingga pemenjaraan

demonstran. Korban kekerasan dan penangkapan secara semena-mena yang dilakukan oleh junta militer mencapai 12.621 korban yang terdiri dari anak-anak hingga lansia. Dewan Keamanan PBB telah mengeluarkan pernyataan khusus untuk mengutuk tindak kekerasan yang dilakukan oleh junta militer (Garmabar, 2021). Kondisi yang terjadi Myanmar dinyatakan sebagai ‘perang saudara oleh kepala Komisi Hak Asasi Manusia, Michelle Bachelet (Win et al., 2022).

2.2. ASEAN Connectivity sebagai Program Kerja Sama Pembangunan

2.2.1 ASEAN Connectivity

ASEAN sebagai organisasi regional telah berdiri lebih dari setengah abad, semakin memperkuat kedudukannya untuk mencapai visi misi ASEAN yang lebih tangguh dengan melibatkan ekonomi perdagangan barang dan jasa serta masyarakat. Dalam mencapai visi misi ASEAN, konsep konektivitas diluncurkan ASEAN sebagai bentuk penghapusan batas geografis, ekonomi, dan institusional sehingga semua pihak termasuk didalamnya produsen, distributor, konsumen hingga mitra dagang dapat memiliki ruang lebih dalam berkolaborasi dan berinteraksi sehingga diharapkan dapat meningkatkan perekonomian di sekitar kawasan ASEAN. Peningkatan konektivitas fisik menjadi elemen penting dalam mengurangi kesenjangan pembangunan sekaligus menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan masyarakat. Dalam hal ini, konektivitas berfungsi sebagai sarana untuk mengurangi kesenjangan pembangunan antarwilayah dan kelompok masyarakat (Htun et al., 2011).

ASEAN Connectivity memiliki beberapa tujuan program yaitu meningkatkan perdagangan, investasi, pariwisata dan pembangunan, mempersempit ruang kesenjangan pembangunan, dan memfasilitasi mobilitas masyarakat. Selain itu, ASEAN Connectivity juga diharapkan dapat mendorong integrasi dan jaringan produksi serta inovasi di kawasan serta meningkatkan daya tarik ASEAN sebagai tujuan *Foreign Direct Investment* (FDI). Dengan konsep konektivitas, ASEAN Connectivity diharapkan dapat menjadi salah satu cara peningkatan pertumbuhan ekonomi kawasan ASEAN (Susantono, 2011).

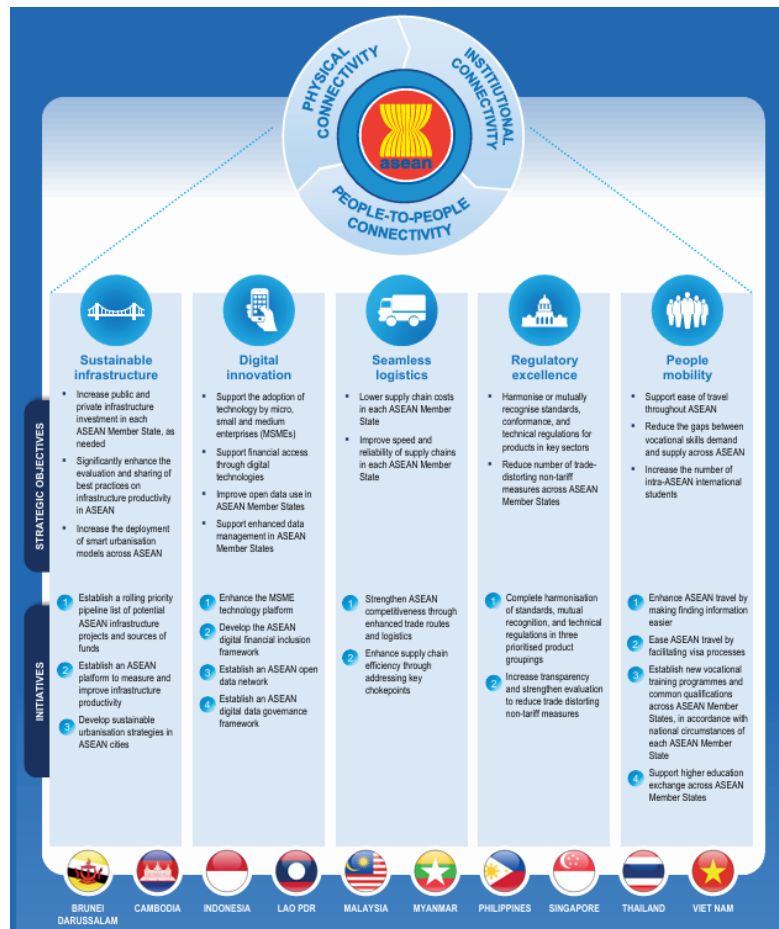
2.2.2 Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC)

ASEAN Connectivity sebagai sebuah program kerja sama pembangunan negara-negara Asia Tenggara tertuang dalam Master Plan on ASEAN Connectivity, bertujuan untuk memberikan kebermanfaatn bagi negara-negara anggota ASEAN melalui peningkatan perdagangan, investasi, pariwisata, pertukaran masyarakat dan pembangunan infrastruktur yang dapat mewujudkan *people-oriented ASEAN Community* pada 2015 (ASEAN Secretariat, 2013). Master Plan on ASEAN Connectivity pertama kali diluncurkan pada 2010 diikuti peluncuran Asian Infrastructure Fund sebagai badan yang berperan untuk membantu pendanaan ASEAN Connectivity (Chia, 2016). MPAC pertama dibentuk oleh High-Level Task Force on Connectivity dengan melahirkan badan ASEAN Connectivity Coordinating Committee (ACCC) yang berfungsi sebagai badan pengambilan keputusan antarnegara anggota. ASEAN Secretariat membentuk divisi khusus untuk memantau

kelangsungan program konektivitas dalam hal koordinasi persiapan kerja sama pembangunan (Müller et al., 2018).

Berdasarkan laporan hingga Mei 2016, MPAC 2010 berhasil mencapai menyelesaikan beberapa proyek yang terdiri dari 18 proyek yang berkaitan dengan *physical connectivity*, 15 proyek yang berkaitan dengan *institutional connectivity*, dan enam proyek yang berkaitan dengan *people-to-people connectivity*. Namun, dalam kelangsungannya, beberapa sektor masih terhambat karena adanya pembatasan investasi dalam hal mobilitas tenaga kerja, integrasi energi dan konektivitas jalur kereta api. Proyek kerja sama yang belum rampung pada MPAC 2010 akan dilanjutkan dengan rancangan MPAC kedua pada MPAC 2025 (Müller et al., 2018).

Master Plan kedua yakni MPAC 2025 disusun berdasarkan pengalaman MPAC sebelumnya yang terkendala dalam hal pendanaan, koordinasi dan kepemilikan. MPAC 2025 dirancang dengan dua alasan utama, yakni karena proyek-proyek MPAC 2010 belum selesai dan untuk mempersempit dan memperjelas agenda konektivitas. Para mitra ASEAN dan Sekretariat ASEAN menilai bahwa MPAC kedua mengalami peningkatan dibandingkan dengan versi sebelumnya, sesuai dengan visi “*To achieve a seamlessly and comprehensively connected and integrated ASEAN that will promote competitiveness, inclusiveness, and a greater sense of Community*” (Müller et al., 2018).



Gambar 2. 1 Lima Bidang Strategis MPAC 2025

Sumber : (ASEAN Secretariat, 2017)

MPAC 2025 memiliki lima bidang strategis yang tidak jauh berbeda dengan MPAC sebelumnya. Bidang pertama yakni *sustainable infrastructure* bertujuan untuk mengkoordinasikan sumber daya yang ada mendukung proyek infrastruktur di ASEAN. Bidang kedua yaitu *digital innovation* yang bertujuan untuk memanfaatkan potensi ASEAN senilai USD 625 miliar untuk membentuk kerangka regulasi dalam layanan digital. Bidang selanjutnya adalah *seamless logistics* yang dapat mendukung peningkatan konektivitas dalam hal koordinasi waktu dan biaya transportasi di kawasan ASEAN. *Regulatory excellence*

menjadi bidang selanjutnya yang dapat mendukung implementasi kebijakan krusial dalam agenda ASEAN Connectivity khususnya harmonisasi standar, *mutual recognition*, teknis regulasi dan penanganan *non-tariff measures* yang dapat menghambat perdagangan. Bidang terakhir yakni *people mobility* yang dapat meningkatkan mobilitas tenaga kerja berkualitas serta mendorong mobilitas mahasiswa antaruniversitas di ASEAN (ASEAN Secretariat, 2017).

2.2.3 Tiga Pilar ASEAN Connectivity

Master Plan on ASEAN Connectivity memiliki tiga pilar utama yang memiliki tujuan dalam peningkatan hubungan regional. Pilar pertama, *physical connectivity*, memiliki tujuan untuk mengembangkan infrastruktur fisik seperti transportasi, teknologi informasi dan komunikasi serta jaringan energi yang terintegrasi dalam bentuk pembangunan jalan bebas hambatan untuk membantu percepatan pergerakan barang, jasa dan orang di seluruh kawasan ASEAN. Pembangunan pada salah satu proyeknya yaitu ASEAN Highway Network (AHN) menunjukkan perkembangan yang pesat dengan total panjang jalan di bawah Kelas III berkurang sebesar 46,2%, dari 5.311,2 km pada 2010 menjadi 2.454 km pada 2015, termasuk 1.200 km pada rute prioritas *Transit Transport Routes (TTR)*. Proyek ini merupakan perwujudan *physical connectivity* dengan membangun koridor transportasi yang efisien, terintegrasi, aman dan ramah lingkungan yang menghubungkan negara seluruh negara anggota ASEAN dengan negara lain (ASEAN Secretariat, 2017).

Pilar kedua yakni *institutional connectivity*, berfokus pada harmonisasi kebijakan, prosedur dan peraturan transnasional untuk memudahkan investasi,

pergerakan orang dan mengurangi hambatan perdagangan. Salah satu implementasi ini dengan peluncuran dari ASEAN Solutions for Investments, Services and Trade (ASSIST)/ASEAN Trade Repository (ATR) yang berlangsung pada ASEAN Business and Investment Summit 2015. ASEAN Policy Guidelines on Standards, Technical Regulations and Conformity Assessment Procedures (STRACAP) dan ASEAN Policy Guidelines on Accreditation and Conformity Assessment menjadi aturan yang diadopsi pada 2015. Pada 2 Maret 2016, Indonesia dan Singapura mulai saling bertukar informasi Certificate of Origin Form D dalam lingkungan produksi secara elektronik melalui ASEAN Single Window (ASW) sebagai cara ASEAN memfasilitasi perdagangan barang dan jasa (ASEAN Secretariat, 2017).

Pilar terakhir, *People-to-People Connectivity* yang bertujuan untuk memperkuat hubungan antarmasyarakat ASEAN melalui peningkatan pendidikan, pertukaran budaya dan pariwisata serta dalam rangka meningkatkan identitas ASEAN sebagai kawasan yang lebih kuat dan kaya budaya. Implementasi pada pilar ini salah satunya dengan mobilitas tenaga kerja terampil di ASEAN dengan disepakatinya tujuh perjanjian *mutual-recognition* tahun 2014 mencakup sektor tenaga kerja teknik, keperawatan, arsitektur, pariwisata, praktik medis, praktik kedokteran gigi, dan akuntansi, serta satu kerangka kerja untuk jasa pengukuran. Namun, masih terdapat beberapa hambatan dalam penyesuaian standarisasi sertifikat tenaga kerja sehingga perlu adanya koordinasi lebih lanjut (ASEAN Secretariat, 2017).

2.3. Myanmar dalam Program ASEAN Connectivity

2.3.1 Posisi Strategis Myanmar

Myanmar memiliki letak geografis yang berbatasan langsung dengan Bangladesh dan India di sebelah barat dan barat laut, dan Laos serta Thailand di sebelah Timur dan Tenggara. Myanmar memiliki kondisi topografi yang terbagi atas tiga wilayah yakni pegunungan barat, dataran tengah, dan perbukitan timur. Secara geografis, Myanmar memiliki posisi yang strategis sebagai pintu gerbang Asia Selatan sekaligus penghubung utama antara ASEAN dan India. Posisi strategis ini menjadi aspek fundamental bagi arus perdagangan barang, jasa serta teknologi, walaupun masih terdapat hambatan pada infrastruktur, lingkungan bisnis dan kelembagaan yang kurang mendukung (Htun et al., 2011).

Myanmar memegang peranan penting dalam perdagangan di kawasan Asia Tenggara, terutama dalam sektor pertanian dengan PDB (sekitar 42% pada 2008). Hubungan dagang Myanmar dan ASEAN telah bergeser dari pola kompetitif menjadi komplementer yang mana ASEAN dan Tiongkok menyerap hampir 80% dari total ekspor Myanmar dengan Thailand sebagai mitra terbesar. Ekspor Myanmar ke ASEAN meningkat 28% dalam empat tahun, dari USD 2.836 juta pada 2006 menjadi USD 3.931 juta pada 2010. Adanya peningkatan ini disebabkan karena keaktifan Myanmar dalam keanggotaan ASEAN serta penguatan hubungan ekonomi (Htun et al., 2011).



Gambar 2. 2 Peta Koridor Ekonomi Greater Mekong Subregion (GMS Corridors)

Sumber : Asian Development Bank

Myanmar berada di jalur East-West Economic Corridor (EWEC), Northern Corridor, North-South Economic Corridor, dan South-West Corridor. Dengan dukungan UNESCAP, ADB, dan Mekong River Commission, proyek East-West Economic Corridor sebagai jalur yang dapat meningkatkan transportasi barang dan memfasilitasi perdagangan regional serta membangun

jaringan transportasi di kawasan sub-Mekong, khususnya di Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam (Cho Thein, 2008). EWEC dirancang sebagai jalur darat yang menghubungkan Samudra Hindia dan Tiongkok Selatan. Sistem transportasi yang saling terhubung akan memperkuat kerja sama ekonomi antara Thailand, Laos, Vietnam, dan Myanmar yang menghubungkan dua kota Pelabuhan Mawlamyine di Myanmar dan Da Nang di Vietnam (Htun et al., 2011).

ASEAN Rank	Int'l LPI Rank	Country	LPI	Customs	Infra structure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Time liness
1	2	Singapore	4.09	4.02	4.22	3.86	4.12	4.15	4.23
2	29	Malaysia	3.44	3.11	3.50	3.50	3.34	3.32	3.86
3	35	Thailand	3.29	3.02	3.16	3.27	3.16	3.41	3.73
4	44	Philippines	3.14	2.67	2.57	3.40	2.95	3.29	3.83
5	53	Vietnam	2.96	2.68	2.56	3.04	2.89	3.10	3.44
6	75	Indonesia	2.76	2.43	2.54	2.82	2.47	2.77	3.46
7	118	Lao PDR	2.46	2.17	1.95	2.70	2.14	2.45	3.23
8	119	Cambodia	2.37	2.28	2.12	2.19	2.29	2.50	2.84
9	133	Myanmar	2.33	1.94	1.92	2.37	2.01	2.36	3.29
n.a.	n.a.	Brunei	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Gambar 2. 3 ASEAN Logistics Performance Index (LPI)

Sumber : (World Bank, 2011)

Dalam Logistics Performance Index (LPI) menunjukkan kinerja Myanmar yang masih tertinggal dibandingkan negara anggota ASEAN lainnya, indeks ini menunjukkan efisiensi proses kepabeanan, kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi, keterjangkauan biaya pengiriman,

kualitas layanan logistik, kemampuan pelacakan barang, hingga ketepatan waktu pengiriman. Rendahnya nilai LPI Myanmar menunjukkan bahwa kapasitas logistik Myanmar masih menjadi hambatan dalam integrasi ekonomi dan perdagangan regional. Hambatan dalam integrasi ekonomi dan perdagangan mengindikasikan Myanmar membutuhkan konektivitas fisik dan konektivitas kelembagaan. Konektivitas dapat memperkuat posisi Myanmar sebagai pusat kawasan Asia Tenggara, Asia Timur, dan Asia Selatan (Asian Development Bank, 2011). Peningkatan konektivitas dapat memperkuat rantai pasok regional dan global, serta memfasilitasi kerja sama ekonomi yang lebih masif (Htun et al., 2011).

2.3.2 Keterlibatan Myanmar dalam ASEAN Connectivity

Dalam upaya meningkatkan kondisi sosial-ekonomi, Myanmar melakukan peningkatan infrastruktur di kawasan perbatasan. Sejak tahun 1989, Border Area Development Plan diluncurkan dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan dasar berbagai kelompok etnis yang tinggal di daerah perbatasan dan terpencil, serta guna meningkatkan kehidupan sosial masyarakat di wilayah tersebut. Prioritas pembangunan dilakukan pada sektor pengembangan transportasi dan komunikasi, pendidikan, kesehatan, tenaga listrik dan pertanian. Pembangunan dilakukan di wilayah Sagaing, Kachin, dan Chin yang sebelumnya memiliki sistem transportasi yang buruk. Pembangunan jalan meningkat drastis dari 2.581 mil pada tahun 1988 menjadi 4.002 mil pada tahun 2010. Selain pembangunan infrastruktur, pemerintah juga fokus

mengembangkan pertanian sebagai basis pembangunan industri serta membangun kawasan industri di Sagaing (Htun et al., 2011).

Proyek infrastruktur ini membuka peluang bagi Myanmar untuk terbuka pada kerja sama ekonomi dengan negara tetangga seperti India, Bangladesh, Thailand, dan Cina yang diharapkan dapat meningkatkan perdagangan, investasi serta kesejahteraan masyarakat. Myanmar yang memiliki posisi sebagai *land bridge* antara ASEAN dan India dapat meningkatkan konektivitas yang juga dapat memperluas peluang kerja sama ekonomi dan pembangunan kawasan. Proyek infrastruktur juga dapat menurunkan biaya transportasi sehingga tidak hanya dapat meningkatkan perdagangan, tetapi juga dapat mengubah lokasi aktivitas ekonomi (Htun et al., 2011).

Salah satu cara yang dilakukan ASEAN untuk memanfaatkan potensi Myanmar tercantum pada proyek India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway yang akan menghubungkan Moreh-Bagan-Mae Sot. Proyek pembangunan India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway sepanjang 1.360 km diharapkan menjadi sebuah jalur penghubung antara India Timur dengan Asia Tenggara dengan perkiraan biaya USD 700 juta. Pembangunan pelabuhan laut yang akan menghubungkan Dawei-Kanchanaburi juga turut menjadi bagian dari proyek pembangunan jalan. Namun, pembangunan proyek ini masih terhambat karena adanya kendala dalam keterbatasan sumber daya manusia, teknologi, pendanaan (Htun et al., 2011).

Pelaksanaan proyek pembangunan sebelum terjadinya kudeta pada 2021, menunjukkan keterlibatan Myanmar yang relatif progresif, terlihat dari peningkatan pembangunan ASEAN Highway Network sebesar 10,6% (World Bank, 2016). Namun setelah konflik politik domestik Myanmar, terdapat perubahan signifikan karena kondisi politik dan keamanan pascakudeta yang menyebabkan terhambatnya pelaksanaan proyek pembangunan. Proyek pembangunan yang mengalami penghentian total yakni ruas AH1 dan AH2 dan penundaan pembangunan IMT Trilateral Highway hingga 2027 (Parashar, 2025). Dampak yang ditimbulkan akibat konflik domestik Myanmar juga berpengaruh pada pola keterlibatan lembaga internasional yang melakukan penyesuaian pendanaan seperti JICA yang menangguhkan program ODA sejak Maret 2021, dan Asian Development Bank yang mencatat terdapat penurunan *lending operation* hingga 95% (Asian Development Bank, 2025).