

**JARINGAN STRATEGIK NEGERI-PROVINSI SEBAGAI ALTERNATIF  
UNTUK MEMPERKASAKAN JARINGAN EKONOMI WILAYAH  
MALAYSIA-INDONESIA**  
**(COUNTRY-PROVINCE STRATEGIC NETWORK AS ALTERNATIVE FOR STRONGER  
REGIONAL ECONOMIC NETWORK OF MALAYSIA-INDONESIA)**

*HABIBAH AHMAD, HAMZAH JUSOH & ARI KURNIA*

**ABSTRAK**

Pembangunan ekonomi wilayah merupakan pendekatan dalam membangun sesebuah negara mahupun wilayah kerjasama yang mempunyai banyak persamaan dan kekuatan dari segi sumber semulajadi, modal, manusia, teknologi dan pasaran. Salah satu daripada pendekatan ini ialah pembangunan wilayah kerjasama serantau, khususnya antara Malaysia dan Indonesia. Walaupun pembangunan wilayah kerjasama ini masih mengalami masalah dankekangan, jaringan strategik negeri-provinsi dikatakan telah berjaya membentuk ruang dan peluang yang realistik bagi memajukan wilayah di kedua-dua negara Malaysia dan Indonesia. Jaringan strategik di antara Negeri Melaka dengan beberapa provinsi di Sumatera, Indonesia, adalah salah satu daripada pendekatan pembangunan wilayah yang membentuk jaringan strategik yang saling menguntungkan kedua belah pihak. Kewujudan jaringan ini memberikan sumbangan yang besar, khususnya dalam ekonomi, aliran barang dan perkhidmatan serta khidmat nasihat pelaksana dan perancang pembangunan kepada kedua-dua belah pihak. Isu dan konflik yang dianggap menjadi kekangan kerjasama juga semakin tidak signifikan dalam hubungan strategik kedua belah pihak, ekoran ‘hubungan lama dunia Melayu’ diangkat kembali dalam merealiasasikan kerjasama ini. Sehubungan itu, kertas kerja ini bertujuan untuk membincangkan pola jaringan strategik negeri-provinsi dalam beberapa bidang ekonomi, termasuk pelancongan. Kedua, kertas ini turut mengemukakan proses bagaimana jaringan strategik ini dilaksanakan bagi membolehkan para pengusaha dan perancang pembangunan daripada dua negeri-provinsi ini mendapat manfaat. Akhir sekali, kertas kerja ini juga menawarkan langkah-langkah penambahbaikan dalam jaringan strategik peringkat negeri-provinsi bagi mempastikan kelestarian wilayah kerjasama Malaysia-Indonesia.

*Kata kunci :* jaringan strategik, pembangunan wilayah kerjasama ekonomi

**ABSTRACT**

Regional economic development is an approach in developing a country or a regional cooperation that has similarities and strengths including natural resources, capital, human, technology and market. One of these approaches is through the regional cooperation on regional development, especially between Malaysia and Indonesia. Even though the development of this regional cooperation has its own problems and limitations, the strategic network of state-province is successful in creating a realistic space and opportunity in developing regions of both countries, Malaysia and Indonesia. The strategic network between Melaka and several provinces in Sumatera, Indonesia is one of the regional development approaches in creating profitable strategic network for both parties. The existence of this network contributes significantly especially to the economy, flow of goods and services and consultation and development planning to both parties. Issues and conflicts that are part of the limitations of the cooperation are becoming less significant in the strategic relationship of these two parties. This is because the ‘old Malay world relationship’ is revived and realised in this cooperation. Thus, this paper intends to discuss the polarity of state-province strategic network in several economic fields including tourism. Second, this paper presents the process on how this strategic network is implemented as to benefit the operator and development

planners of these two state-provinces. Lastly, the paper will also offer some actions in improving the state-province strategic network as to ensure sustainable regional cooperation between Malaysia and Indonesia.

*Keywords:* Strategic network, regional development, economic cooperation

## **1. Pengenalan**

Kerjasama yang erat yang terjalin di antara dua buah negara bukan lagi satu perkara baru di rantau Asia Tenggara mahupun ASEAN (Habibah 1994; Var et.al. 1998). Sejak berzaman kerjasama ini terserlah melalui hubungan antara kerajaan Melaka dengan kerajaan Pasai dan Sriwijaya; Acheh dengan pelbagai negeri di Tanah Melayu dan juga dengan kerajaan negeri yang lain. Kerjasama ini juga bukan sahaja melebarkan pengaruh budaya, perdagangan dan petempatan, malah membentuk rumpun sebudaya yang mempunyai banyak persamaan. Dalam konteks moden, kerjasama antara dua negara diperkuuhkan lagi melalui pertubuhan ASEAN dan juga dalam pertubuhan yang dianggotai dua negara ini (Vuoristo 1994). Dalam erti kata yang lebih luas, kerjasama di antara dua negara ini memerlukan komitmen pemerintah dengan pemerintah; komitmen pengusaha dengan pengusaha dan seterusnya komitmen pengguna massa dengan pengguna massa. Sementara itu dalam konteks kontemporari, konsep kerjasama ‘menang-menang’ lebih gemar digunakan dalam menjalin hubungan dwi hala, justeru memerlukan pilihan yang strategik bagi kepentingan bersama. Dengan kata lain, bentuk kerjasama ini juga adalah ‘jaringan strategik’ yang memerlukan banyak lagi inisiatif untuk memaksimumkan sumber, aset dan faedah bersama, kertas ini cuba meneliti dalam konteks jaringan strategik negeri-provinsi. Kerja kerja ditulis dalam beberapa bahagian utama iaitu, pertama menghuraikan senario makro jaringan strategik di peringkat Negara-Negara, iaitu di antara Malaysia dan Indonesia. Seterusnya, senario jaringan strategik negeri-provinsi terutama di antara Melaka dengan Riau dan Melaka dengan Dumai. Cadangan penambahbaikan untuk meningkatkan lagi jaringan strategik ini membentuk bahagian rumusan kerja kerja ini.

## **2. Senario Makro Jaringan Strategik Malaysia-Indonesia**

Jaringan strategik di peringkat makro di antara dua negara Malaysia-Indonesia dapat dikesan dilaksanakan dalam beberapa bentuk dan aras perhubungan. Secara umumnya, hubungan strategik ini berlaku di antara dua negara dan juga di antara pelbagai negara yang mana kedua-dua negara terlibat dalam pertubuhan atau organisasi tersebut. Jaringan kerjasama bilateral ini ketara dalam pelbagai sektor yang dilihat strategik pada kaca mata dua negara anggota. Selain itu, kerjasama antara dua negara ini wujud dalam konteks pengwilayah berhampiran dan mempunyai aset serta sumber sepunya untuk saling memanfaatkan hubungan komplimentari, dan pelancongan tidak terkecuali diberikan keutamaan. Berasaskan dimensi jaringan strategik ini, bentuk kerjasama makro Malaysia-Indonesia juga terserlah melalui ASEAN (Assosiation of South East Asian Nation), IMT-GT, IMS-GT, SIJORI, AEC dan BIMP-EAGA.

### 3. Jaringan Strategik Melalui Pertubuhan ASEAN

Kerjasama makro yang melibatkan pertubuhan yang dianggotai Malaysia dan Indonesia jelas ketara termaktub dalam pertubuhan ASEAN. Jaringan kerjasama ini agak luas dan tidak hanya spesifik kepada satu sektor sahaja, meliputi sektor pendidikan, perindustrian, kesihatan, eksport-import produk dan pelancongan (Habibah 1994). Sehingga kini jaringan kerjasama ini telah berlangsung selama berpuluhan tahun sejak tertubuhnya ASEAN pada tahun 1967. Melalui evolusi dan kemajangan pertubuhan ini yang berpegang kepada usaha membentuk sebuah kawasan aman, bebas dan berkecuali atau lebih berorientasikan kepentingan kestabilan politik, kepada kepesatan hubungan kerjasama ekonomi, sosial dan permasalahan bersama, banyak kejayaan telah dicapai oleh negara anggota, termasuk di antara dua negara ini (Hata Wahari 2008). Dalam konteks kontemporari dan cabaran globalisasi, inisiatif untuk merealisasikan Komuniti ASEAN menjelang tahun 2010, membolehkan banyak lagi peluang kerjasama dilaksanakan.

Kerjasama di peringkat ASEAN juga mengikut beberapa sarjana bertujuan untuk membuka peluang kepada negara anggota menjalin hubungan dalam pelbagai sektor. Wells (1983) umpamanya mengkelaskan jaringan ini berlaku pada dua peringkat iaitu: Kerjasama makro negara anggota ASEAN berperanan untuk menjaga kepentingan rakyat masing-masing dan menjalin hubungan yang lebih baik untuk menjaga keamanan di rantau Asia. Ini melibatkan kerjasama perdagangan utama barang makanan ruji dan bahan api untuk memastikan setiap negara saling membantu untuk memenuhi keperluan masing-masing. Thailand misalnya mengeksport berasnya kepada negara ASEAN yang tidak mempunyai bekalan beras yang tidak mencukupi. Kedua, ialah kerjasama dalam perkhidmatan seperti pelancongan, perkапalan, dan perbankan. Kerjasama dalam sektor pelancongan dengan mengalakkan rakyat melawat negara anggota.

Selain itu kerjasama ini akan meneliti konflik yang berlaku di peringkat antarabangsa seperti penurunan harga getah, peningkatan harga minyak, wabak penyakit dan konflik antara Negara. Organisasi ini akan mengenalpasti kesan krisis yang berlaku kepada negara-negara ASEAN dan cuba mencari cara penyelesaian bersama. Selain itu, Organisasi bukan kerajaan telah digunakan untuk mencapai matlamat sosial dan kemajuan kebudayaan. Selepas 1976, 26 buah organisasi telah ditubuhkan seperti Pertubuhan Gabungan ASEAN Shipowners, Persatuan bank ASEAN, dan Persatuan pihak berkuasa pelabuhan ASEAN untuk membantu pembangunan di negara-negara ASEAN.

### 4. Jaringan Strategik Dalam Asean Economic Community

Satu lagi bentuk kerjasama makro di peringkat ASEAN ialah jaringan strategik dalam Komuniti Ekonomi ASEAN atau ASEAN Economic Community. Inisiatif ini sebenarnya merupakan tindak balas negara-negara ASEAN ke atas keadaan global yang memerlukan negara mempunyai daya saing yang tinggi. Semangat membentuk "ASEAN Economic Community" dipercepatkan menjadi tahun 2015 dan pembentukan Asean Economic Community (AEC) adalah Visi ASEAN 2020, iaitu mencipta kesejahteraan kawasan yang stabil dan berdaya saing dengan kesamaan ekonomi, pembangunan, pengurangan kemiskinan dan jurang perbezaan sosio-ekonomi (ASEAN Summit, Kuala Lumpur, Dec. 1997). AEC juga digerakkan untuk membangun era baru komuniti ekonomi ASEAN dengan 12 sektor keutamaan, iaitu tujuh sektor barang dan lima sektor perkhidmatan. Penubuhan AEC ini mewujudkan cabaran kepada negara anggota untuk meningkatkan kapasiti dan kepercayaan dengan melakukan penyesuaian dan daya saing yang sihat. Hal ini dilakukan dengan meningkatkan produksi, inovasi, dan mempercepat pengangkutan serta penghantaran kepada

konsumen, yang didukung dengan kesediaan modal insan yang berkualiti, infrastruktur, sama ada fizikal mahupun non fizikal. Keberadaan AEC ini tentunya mampu meningkatkan hubungan strategik antara negeri-negeri di Malaysia dan provinsi-provinsi di Indonesia, khususnya antara Negeri Melaka dengan Provinsi Riau, sama ada dalam sektor ekonomi, perkhidmatan, mahupun kepenggunaan.

## **5. Jaringan Strategik Dalam Wilayah Kerjasama**

Jaringan strategik di peringkat makro juga direalisasikan lagi dalam konteks wilayah kerjasama di rantau ASEAN. Pembentukan wilayah kerjasama IMT-GT, BIM-EAGA dan SIJORI dilaksanakan dengan beberapa pertimbangan bahwasemakin erat kerjasama wilayah yang ada keseragaman, kekuatan dan kelebihan, akan mudah lagi kerjasama itu dilaksanakan dalam sektor-sektor yang strategik. Kerjasama melalui mekanisme kerjasama wilayah kecil ASEAN telah dikenal pasti sejak Rancangan Malaysia Kelapan (RMK-8). Antaranya ialah kawasan Pertumbuhan Segi Tiga Indonesia-Malaysia-Thailand (IMT-GT). Sektor swasta berperanan peneraju utama dalam pembangunan projek usaha sama di wilayah kecil tersebut dan kerajaan membantu memudahkan usaha berkenaan. Pelbagai projek dilaksanakan di bawah kerjasama IMT-GT seperti pengecualian cukai fiscal kepada rakyat Indonesia yang bergerak di kawasan IMT-GT, bagi meningkatkan pergerakan penduduk dan pelancongan di kawasan tersebut; peningkatan hubungan udara antara Bandar di negeri dan wilayah yang terlibat. Antara hubungan udara yang telah diadakan di IMT-GT adalah penerbangan di antara KLIA dan Medan, Pekanbaru, Padang, Palembang dan Hatyai; di antara Pulau Pinang dan Medan; dan antara Melaka dan Pekanbaru; peningkatan laluan laut di IMT-GT.

Prestasi menyeluruh wilayah kerjasama ini diringkaskan seperti berikut:

### **5.1. Wilayah kerjasama IMT-GT**

Pertumbuhan Segi Tiga Indonesia – Malaysia – Thailand (IMT-GT) ditubuhkan pada Julai 1993, dicadangkan oleh bekas perdana menteri Malaysia Tun Seri Dr. Mathadir Mohamad. IMT-GT melibatkan rangkaian kerjasama ekonomi tiga negara meliputi wilayah-wilayah Sumatera (Sumatera Utara, Aceh, Sumatera Barat, Riau, Jambi dan Bangkulu), selatan Thailand (Songkhla, Satun, Narathiwat, Yala dan Pattani) serta Semenanjung Malaysia (Perlis, Kedah, Perak, Pulau Pinang dan Selangor) (<http://adun.penang.gov.my> 23 April 2001). IMT-GT bertujuan mempercepatkan pertumbuhan ekonomi dan membantu pembangunan ekonomi serantau dengan mengeksploritasikan dasar pelengkap ekonomi dan kelebihan bandingan. Sektor yang dikenalpasti berpotensi untuk membangun adalah pelancongan, prasarana, perdagangan, perindustrian, pertanian dan pembangunan sumber manusia ([http://spgis.mpsp.gov.my/laporan\\_pemeriksaan/html/pelancongan](http://spgis.mpsp.gov.my/laporan_pemeriksaan/html/pelancongan)).

Jaringan kerjasama antara negara dalam IMT-GT dipermudahkan lagi dengan meningkatkan perkhidmatan pengangkutan udara antara bandar di negeri dan provinsi yang terlibat, seperti penerbangan di antara KLIA dan Medan, Pekanbaru, Padang, Palembang dan Hat Yai; di antara Pulau Pinang dan Medan; dan antara Melaka dan Pekanbaru (Asan Ali 2006; <http://www.utusan.com.my>). Sementara pengangkutan laut juga dititiberatkan dengan dengan adanya jaringan antara Pulau Pinang-Belawan, Pulau Pinang-Kantang, Langkawi-Satun, Melaka-Dumai dan Melaka-Pekanbaru. Jaringan pengangkutan antara wilayah lingkungan IMT-GT ini akan meningkatkan pergerakan penduduk, justeru mengalakkkan aktiviti pelancongan antara negara anggota wilayah kerjasama. Sejak ditubuhkan pakatan kerjasama segitiga Malaysia, Indonesia dan Thailand (IMT-GT), negara anggota telah

memeteri MoU yang melibatkan 73 projek untuk dilaksanakan, dan hanya sebahagian kecil dilaksanakan setakat ini. Jaringan strategik Malaysia-Acheh juga ketara dalam sektor pelancongan dan pendidikan tinggi (Yahaya Ibrahim 2007).

Pertumbuhan segitiga antara Indonesia, Malaysia dan Singapura ini adalah bentuk daripada kerjasama kawasan ekonomi transnasional yang digagas pada tahun 1989 dengan matlamat untuk meningkatkan kebersaingan ekonomi dari kawasan-kawasan yang termasuk di dalamnya. Dalam jaringan ini, Indonesia diwakili oleh Provinsi Riau dan Malaysia diwakili oleh Negeri Johor. Kedekatan geografis dari gugusan pertumbuhan ekonomi ini mampu menurunkan kos pengangkutan dan maklumat, yang didukung oleh ketersediaan infrastruktur kawasan. Keistimewaan daripada kawasan ini selain kedekatan geografis adalah kedekatan sejarah, dan jaringan yang sedia ada (sudah terbina lama) antara kawasan Riau, Johor dan Singapura. Kawasan asas daripada jaringan ini adalah kawasan SIJORI (Singapura-Johor-Riau), dimana perluasan untuk Malaysia adalah Negeri Sembilan, Negeri Melaka dan Negeri Pahang. Sedangkan untuk Indonesia, kawasan kerjasama ini juga diperluas sehingga Sumatera Barat, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung dan Kalimantan Barat.

### **5.2 Wilayah kerjasama SIJORI**

Jaringan strategik dalam SIJORI sudah agak lama terbentuk. SIJORI adalah singkatan kerjasama antara Singapura-Johor-kepulauan Riau. Kerjasama ketiga-tiga wilayah ini saling melengkapi antara satu sama lain iaitu Kepulauan Riau dengan Special Economic Zone Batam, Bintan Karimun (SEZ-BBK), Singapura sebagai megapolitan, dan Johor menawarkan Iskandar Development Region (IDR). Berdasarkan keistimewaan masing-masing, pertumbuhan ekonomi dijangka dimanfaatkan bersama. Perspektif kerjasama serumpun SIJORI yang baru ini juga mengetengahkan Singapura sebagai pusat perdagangan, logistik dan perkapalan, terintegrasi dengan Johor dan Kepulauan Riau sebagai pusat industri pertengahan, pelancongan, pertanian, minyak dan gas. Jaringan strategik ini memudahkan pembangunan wilayah kerana wujudnya pengkhususan dan kelebihan masing-masing (<http://kepriprov.go.id/id/31> Ogos 2008).

Dalam konteks negara sekerjasama, banyak kelebihan diperoleh oleh negara anggota. Bagi SIJORI, Johor berjaya menjadi tumpuan pelancong dari Singapura dan Indonesia. Dengan memanfaatkan kedudukannya sebagai pintu masuk ke Malaysia dari arah selatan, kira-kira 60% pelancong masuk melalui Johor pada tahun 2005. Pada tahun 2006 sebanyak 638,720 orang pelancong Indonesia telah melancong ke Johor dan ini merupakan angka terbanyak selepas Singapura (<http://www.sinarharapan.co.id/> 17 Julai 2008). Untuk mengalakkan lagi industri pelancongan, perkhidmatan pelancongan kesihatan yang kompetitif ditawarkan agar dapat menarik minat pelancong Indonesia dan Singapura. Melalui SIJORI, kerajaan negeri Johor dan pihak berkuasa tempatan Batam berbincang untuk menentukan pembangunan industri pelancongan antara kedua-dua wilayah ini pada masa akan datang.

### **5.3. Wilayah kerjasama BIMP-EAGA**

BIMP-EAGA, singkatan kepada Brunei, Indonesia, Malaysia dan Filipina-Kawasan Pertumbuhan Asia Tenggara ini ditubuhkan pada 1994 dengan tujuan membangunkan ekonomi dan sosial negara anggota. Panduan hala tuju pembangunan BIMP-EAGA dilaksana dengan memberi tumpuan kepada bidang kompetitif termasuk industri berasaskan pertanian, pelancongan dan kemudahan infrastruktur. Keutamaan diberi kepada pelaksanaan projek seperti industri minyak kelapa dara, industri halia, projek daging halal, kelompok industri berasaskan minyak sawit dan perkhidmatan pembangunan perniagaan. Di samping itu, projek

infrastruktur Lebuhraya Pan-Borneo, perkhidmatan feri, hubungan udara dan kemudahan maklumat, komunikasi dan teknologi (ICT) akan dipertingkatkan bagi menambah baik rangkaian pengangkutan di kawasan BIMP-EAGA. Bagi meningkatkan keyakinan perniagaan, langkah menangani cabaran keselamatan dipertanggung-jawabkan secara bersama.

Pada 2 Januari 2007, pelaburan bersama Filipina - Rusia, Mosphil Aero melancarkan perkhidmatan penerbangan berjadual antara Zamboanga City ke Sandakan, diikuti Sriwijaya Airlines yang melancarkan perkhidmatan penerbangan antara Manado di Sulawesi Utara dan Davao City di Filipina. Dalam tempoh lima tahun dan menjelang 2010, pemegang saham BIMP-EAGA berharap dapat mencapai peningkatan 10 peratus dalam perdagangan dan pelaburan dalam bidang terfokus dan 20 peratus lagi dalam pelancongan (BIMP-EAGA, 2008). Pelan tindakan kerjamasa BIMP-EAGA memberi tumpuan kepada promosi perdagangan, pelaburan dan pelancongan EAGA dalam dan luar negara, di samping penyelarasan perancangan serta pelaksanaan sokongan infrastruktur.

Kerjasama negara anggota BIMP-EAGA mampu menjadikan rantau ini sebuah kuasa ekonomi di peringkat global. Pameran pelancongan BIMP-EAGA ketiga pada November 2007 di Kuching Sarawak telah menunjukkan jaringan antara negara anggota untuk meningkatkan pelancongan sentiasa dapat diteruskan. Persamaan dari aspek kebudayaan dan latar belakang sosio ekonomi serta identiti telah mendorong dan mempereratkan lagi jaringan negara anggota. Melalui pertubuhan ini, Malaysia dan Indonesia dapat memperkuatkan lagi jaringan strategik untuk pembangunan negara-negara masing, khususnya untuk memajukan sektor pelancongan.

## **6. Jaringan Strategik Negeri-Provinsi**

Langkah proaktif untuk meningkatkan lagi jaringan strategik Negeri-Provinsi semakin ketara dalam konteks jaringan strategik di antara Malaysia dengan Indonesia. Secara mudahnya, jaringan strategik di antara Negeri dengan Provinsi ini bermaksud kerjasama yang digerakkan oleh dua negeri di antara Malaysia dengan Indonesia sama ada di peringkat bandar-kota, sektor utama di antara negeri-provinsi dan juga kerjasama di antara sektor utama ekonomi di antara dua negeri-provinsi dan bandar-kota atau kota madya di Indonesia.

Jaringan strategik ini dalam konteks lipatan sejarah nusantara, bukan lagi satu yang baru. Namun inisiatif lama ini diberikan nilai tambah dan gerakuasa yang baru. Hubungan kedua negara yang erat juga mencakup hubungan antara negeri dan provinsi yang sudah terbina sejak berabad-abad yang lalu, terutamanya antara Melaka dan Riau. Jaringan strategik negeri dan provinsi ini adalah hubungan yang bersifat mutualisme dan melintas batas, bahkan jaringan strategik yang erat ini tidak dibatasi oleh sempadan negara. Hubungan strategik ini semakin digalakkan dan telah berkembang hingga ke sektor makro yang mendatangkan pelaburan dalam jumlah besar. Ini terbukti dengan pertemuan antara pemimpin kedua-dua negara di Jakarta pada 22 Februari 2007 untuk mengukuhkan jaringan yang sedia ada. Malaysia muncul sebagai pelabur terbesar di Indonesia tahun 2006 dengan nilai pelaburan AS\$2.2 bilion, manakala nilai perdagangan dua hala meningkat kira-kira 28 peratus kepada AS\$5.9 bilion (<http://www.bharian.com.my>).

Antara jaringan antara wilayah yang telah dikenalpasti adalah Pulau Pinang-Medan, Langkawi-Medan, , Melaka-Sawahlunto, Selangor-Riau, Johor-Batam, Serawak-Kalimantan Barat, Pulau Pinang-Belawan, Pulau Pinang-Kantang, Langkawi-Satun, Melaka-Riau dan Melaka-Dumai. Hubungan Pulau Pinang-Medan diperkuatkan lagi dengan wujudkan konsep bandar berkembar Georgetown-Medan. Program bandar berkembar ini juga

menggalakkan usahasama dalam sektor ekonomi seperti pelancongan, perdagangan, pendidikan, kebudayaan dan sukan termasuk program sosial yang melibatkan penyertaan penduduk di bandar-bandar yang terbabit. Program Medan Fair 2007 dan Pesta Pulau Pinang misalnya, telah membuka banyak peluang perniagaan kepada peniaga di negeri Pulau Pinang khususnya peniaga bumiputera. Kesannya, beberapa pengusaha bumiputera Pulau Pinang berpeluang memasarkan produk mereka di beberapa pasaraya di Medan. Program bandar berkembar ini bukan sahaja membantu meningkatkan hubungan dua hala kedua-dua negara, malahan banyak faedah lain diperoleh terutama dalam aspek pentadbiran kerajaan tempatan, pelaburan, ekonomi dan kebudayaan. Faedah ini secara tidak langsung menjana peningkatan ekonomi negeri terutama dalam sektor pelancongan, pendidikan dan perdagangan. Malahan, jaringan ini juga wujud dalam pembangunan produk dan hartanah pelancongan. Kini terdapat dua buah hotel di Medan dimiliki oleh syarikat Malaysia. Usahasama dalam bidang kesihatan dengan pembinaan hospital swasta di Indonesia sedang dalam perundingan.

## 7. Senario Jaringan Strategik Melaka-Riau

Negeri Melaka dan Provinsi Riau sepakat akan membentuk jalinan kerja sama yang saling menguntungkan. Kerja sama ini meliputi bidang ekonomi dan perdagangan, sosial, dan bidang perhubungan dan keselamatan. Untuk bidang ekonomi dan perdagangan, yang dikerjasamakan meliputi, peningkatan pemasaran produk industri kecil dan menengah Riau melalui supermarket yang ada di Johor/Melaka, pengembangan agro industri, pengembangan pemasaran produk pertanian, pengembangan informasi pasar, pengembangan usaha industri kecil dan lainnya. Sedangkan rencana kerjasama di bidang sosial merupakan pengembangan kesenian dan kebudayaan tradisional, on the job training bagi sektor kesihatan, rujukan pesakit, rujukan ahli, bantuan peralatan kesehatan, pemagangan kerja, kerjasama perguruan tinggi dan lainnya. Untuk bidang perhubungan dan keselamatan bisa berupa kerja sama pembangunan infrastruktur penyeberangan lintas Dumai - Melaka, kerja sama informasi tentang regulasi sarana angkutan, pembangunan sistem informasi/ komunikasi terpadu, keselamatan pengamanan lain dan lainnya ([http://www.riau.go.id/index.php?mod=isi&id\\_news=714](http://www.riau.go.id/index.php?mod=isi&id_news=714)).

## 8. Jaringan Ekonomi

Melaka dan Riau masing-masing menawarkan destinasi pelancongan yang unik dengan kebudayaan dan keindahan alam semulajadi. Penduduk kedua-dua bandar ini saling berhubungan untuk pelaburan tujuan, baik perniagaan, perlادangan dan pelancongan. Melalui kerjasama IMT-GT, Riau mengkhusus dalam pengeluaran (perlادangan) kelapa sawit dan minyak mentah (sawit) dan Malaysia (Melaka) mengkhusus dalam pemprosesan produk rantaian daripada minyak sawit termasuklah biodiesel, oleokimia dan asid lemak sawit. Melalui satu sistem jaringan paip minyak mentah (sawit) dasar laut Riau dan Melaka, Melaka ini dijangka menjadi pusat pengeluaran hasil minyak sawit yang utama di ASEAN. Dalam jangka masa panjang Melaka-Riau akan berkembang pesat sebagai pusat pemprosesan minyak, gas asli, petrokimia, biodiesel termasuk oleokimia dan asid lemak sawit, melalui sistem aliran dasar laut Melaka-Riau. Malahan kedua-dua pemerintah Melaka-Riau sependapat pembinaan jambatan merentasi Selat Melaka dari Melaka ke Riau (Pulau Rupat) boleh memajukan lagi sektor kedua kawasan strategik ini (Portal Rasmi Kerajaan Negeri Melaka 2008).

Provinsi Riau adalah salah satu daerah yang berbatasan langsung dengan Semenanjung Malaysia. Penduduk kedua belah pihak sama-sama berasal dari suku bangsa Melayu.

Hubungan diantara kedua belah pihak telah berlangsung berabad-abad yang lalu, baik dalam kunjungan kekeluargaan, sosial, budaya, keagamaan, Perdagangan Lintas Batas dan sebagainya. Untuk menformalkan hubungan kedua belah pihak, pada tanggal 26 Mei 1967 telah ditandatangani Perjanjian Lintas Batas antara Pemerintah RI dengan Malaysia, dan pada tanggal 24 Ogos 1970 dilanjutkan perjanjian Perdagangan Lintas Batas. Penduduk Riau yang ada di perbatasan sebagian besar mempunyai mata pencaharian disektor pertanian/perikanan dan aneka kerajinan, dengan adanya Perdagangan Lintas Batas sangat bermanfaat untuk membuka peluang pasar. Disaat terjadinya krisis ekonomi tahun 1997, kebijakan pemerintah berorientasi kepada ekonomi kerakyatan dengan mengembangkan Perdagangan Lintas Batas.

Selain itu jaringan strategik ini dijangka diperkuuhkan lagi melalui penambah baikan aksesibiliti udara. Melaka kini sedang menaik taraf Lapangan Terbang Batu Berendam (LTBB) yang dijangka siap Disember 2008 dan mula beroperasi pada Januari 2009 (Utusan Online 28 Ogos 2008). LTBB akan menjadi destinasi syarikat penerbangan tempatan iaitu Syarikat Penerbangan Murah AirAsia dan Syarikat Penerbangan Malaysia (MAS). Sebelum ini, tanpa LTBB, rakyat Indonesia sukar ke Melaka kerana terpaksa menaiki bot dari Dumai dan transit di beberapa tempat. Dengan adanya LTBB, mereka lebih mudah berkunjung ke Melaka terutama penduduk di bahagian Jakarta dan tengah Sumatera, terutama dari Riau. Setakat ini, LTBB hanya boleh mengendalikan pendaratan pesawat jenis Fokker 50s dan mempunyai beberapa syarikat penerbangan kecil yang beroperasi di lapangan itu. Antaranya Merpati Nusantara Airlines yang beroperasi lima kali seminggu bagi destinasi Melaka-Pekan Baru-Melaka, Riau Airlines melakukan penerbangan enam kali seminggu untuk laluan Melaka-Riau-Melaka dan Berjaya Air, dua kali seminggu iaitu Subang-Melaka-Padang pergi balik.

Jaringan strategik di antara Melaka dengan Riau dalam konteks ekonomi, memperlihatkan masing-masing negeri dan provinsi ada kelebihan untuk dikongsi dan dimanfaatkan. Melaka yang dari dulu lagi dibangunkan untuk perdagangan juga tidak kurangnya kelebihan ini pada masa kini. Riau merupakan bahagian Indonesia yang paling hampir dengan Semenanjung Malaysia. Pulau Rupat hanya sekitar 20 kilometer dari bandar Melaka. Wilayah Riau kaya dengan sumber semula jadi, terutamanya petroleum dan gas asli. Sumber petroleum di Riau diusahakan oleh California Texas Oil Company (Caltex) sejak tahun 1940 lagi. Sekitar tahun 1970, 84 peratus hasil petroleum Indonesia dikeluarkan di Riau. Kini sekitar 60 peratus petroleum di Indonesia diusahakan di kawasan ini terutamanya oleh syarikat Caltex Pacific Indonesia.

Selain petroleum, sumber ekonomi Riau juga bergantung kepada tanaman kelapa sawit, getah, koko, kopi, industri elektrik dan elektronik, dan hasil balak. Kira-kira 2.5 juta ekar ladang kelapa sawit terletak di Riau dan Riau juga menghasilkan minyak mentah sekitar 800,000 tong sehari. Kebanyakan hasil dieksport melalui Dumai yang merupakan pelabuhan utama Riau. Pertumbuhan ekonomi Riau tanpa hasil petroleum antara tahun 1998-2002 ialah sekitar 4.7 peratus, jauh lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi nasional yang hanya 0.05 peratus dalam tempoh yang sama. Walaupun tiada rantai cari gali minyak di Melaka, tetapi Melaka penting sebagai salah satu lokasi industri penapis minyak di Malaysia. Industri penapis minyak di Tangga Batu, Melaka ialah Petronas Penapisan (Melaka) Sdn. Bhd., yang siap dibina pada tahun 1994. Pada tahun 1998 Malaysia Refining Company Sdn. Bhd., beroperasi, melalui usahasama dengan Petronas dan Conoco Inc., dan Statoil, Norway. Dua lokasi lagi industri penapisan minyak di Malaysia ialah di Port Dickson, Negeri Sembilan yang menempatkan Shell Refining Company (FOM) Bhd dan Esso (Malaysia) Bhd dan di Kertih Terengganu yang menempatkan Petronas Penapisan (Melaka) Sdn. Bhd.

Anggaran keupayaan menapis minyak di Melaka I Refinery (Petronas), 126,000 tong sehari; Melaka II Refinery (Petronas/ConocoPhillips), 93,000 tong sehari; Kertih Refinery (Petronas), 40,000 tong sehari; Port Dickson Refinery (Royal Dutch Shell), 155,000 tong sehari; dan Esso Port Dickson Refinery (ExxonMobil), 86,000 tong sehari. Ini bermaksud di Melaka dan Port Dickson sekitar 460,000 tong minyak diproses sehari (219,000 tong di Melaka dan 241,000 tong di Port Dickson), iaitu 92 peratus daripada penapisan minyak di Malaysia. Malaysia menduduki tempat ke-27 dari segi rizab minyak mentah dunia (3.4 billion tong); ke-12 dari segi rizab gas asli (85.5 trillion kaki persegi) dan ketiga dari segi pengeluar gas asli di dunia. Rizab gas ini dijangka berupaya menyediakan bekalan untuk tempoh 33 tahun.

Lokasi Riau-Melaka, industri petroleum di Riau dan Melaka, pertanian kelapa sawit di Riau dan kerjasama IMT-GT merupakan empat kelebihan utama yang terdapat di negeri Melaka. Sehubungan itu, kerajaan negeri Melaka dan Riau sewajarnya boleh memikirkan penubuhan satu “Specialised Industrial Estate” (SEI) yang mengkhusus dalam industri penapis minyak, gas asli, petrokimia, biodiesel termasuk oleokimia dan asid lemak sawit. Sistem Pengagihan Gas Asli (NGDS) yang akan diperluas daripada 455 kilometer kepada 1,365 kilometer boleh diperluaskan lagi meliputi aliran dasar laut hingga ke Riau, Indonesia. Dengan kapasiti memproses minyak mentah yang tinggi di Riau dan Melaka, Melaka-Riau akan menikmati faedah daripada ekonomi bidangan yang tinggi, dan jika disertai dengan insentif pelaburan dan kerjasama IMT-GT yang menarik, Melaka-Riau dijangka boleh menjadi pusat pemprosesan minyak mentah dan gas asli yang terbesar di ASEAN. Malahan sistem pengagihan gas asli yang melalui pantai barat semenanjung hingga ke Thailand dan Singapura, serta ke Pantai Timur semenanjung di Kuantan, Pahang dan Paka, Terengganu boleh dikembangkan lagi sebagai sistem pengagihan untuk tujuan eksport secara besar-besaran jika aliran dasar laut hingga ke Riau, Indonesia dapat dikembangkan.

Dalam jangka panjang, melalui satu sistem saringan aliran paip gas dan minyak yang cekap, pengeksportan hasil bumi yang diproses di Riau-Melaka berupaya dieksport ke Jepun, Korea Selatan, Taiwan, China dan lain-lain negara. Dalam masa yang sama, pihak Indonesia (Sumatera), boleh memikirkan membina satu sistem pengagihan gas dan minyak merentasi pulau Sematera dari Riau (di pantai timur Sumatera) ke Padang (di sebelah barat Sumatera). Melalui sistem pengagihan ini, sekali lagi sistem ini menjimatkan kos pengangkutan apabila pelabuhan Padang menjadi pusat pengeksportan minyak dan gas ke negara-negara di sebelah barat Malaysia dan Indonesia. Satu lagi faedah yang boleh dieksplotasi di Melaka ialah, perkembangan sektor kelapa sawit di Riau. Secara am, di Malaysia perladangan kelapa sawit secara relatif semakin tidak penting disebabkan kurangan dari segi kos tanah dan buruh yang semakin mahal. Syarikat-syarikat perladangan juga telah mula memindahkan operasi mereka ke negaranegara yang mempunyai kelebihan dari segi kos buruh dan tanah yang murah termasuk ke Indonesia. Walau bagaimanapun Malaysia, mempunyai pengalaman dan kemahiran dalam memproses minyak kelapa sawit.

Secara keseluruhannya, bagi membolehkan Melaka-Riau berkembang pesat sebagai pusat pemprosesan minyak, gas asli, petrokimia, biodiesel termasuk oleokimia dan asid lemak sawit, sistem aliran dasar laut Melaka-Riau perlu dilaksanakan melalui kerjasama kerajaan Malaysia dengan Indonesia. Malahan, pembinaan jambatan merentasi Selat Melaka dari Melaka ke Riau (Pulau Rupat) pula boleh menggalakkan lagi pertumbuhan “Specialised Industrial Estate” (SEI) yang dicadangkan. Cadangan SEI yang khusus dalam pemprosesan minyak, gas asli, petrokimia, biodiesel termasuk oleokimia dan asid lemak sawit di Melaka bagaimanapun memerlukan satu kajian alam sekitar yang mendalam kerana dalam masa yang

sama tempat-tempat bersejarah zaman kecemerlangan Melaka harus terus dikenalkan dan dipelihara daripada dicemari dengan sisa-sisa SEI ini.

### **9. Jaringan Dalam Kepenggunaan dan Pelancongan**

Satu lagi bentuk jaringan strategik Melaka-Riau ialah pengembangan pelancongan kesihatan. Meskipun Melaka dilihat memainkan peranan sebagai pengendali perkhidmatan manakala Riau menyumbang kepada kemasukan pelancongan perubatan, jaringan strategik ini memanfaatkan juga kedua-dua negeri dan bandar. Kerajaan negeri menjangka sektor pelancongan kesihatan akan meningkat dua kali ganda. Pada tahun 2006, Melaka mencatatkan jumlah kunjungan pelancongan kesihatan seramai 64,164 ribu orang dan dijangka meningkat kepada 140,000 orang pada tahun 2009 (Portal Rasmi Kerajaan Negeri Melaka 2008). Peluang dalam pemajuan institusi kejururawatan umpamanya boleh dibina di Riau sebagai insiatif jaringan strategik pelancongan kesihatan secara menang-menang. Kemasukan barang harian dari Malaysia juga menguasai ekonomi kepenggunaan penduduk Pekan Baru. Ini melibatkan barang makanan seperti milo, minuman bertin dan snek ringan. Sementara dalam konteks gastronomi, pembukaan rumah makan yang menawarkan makanan Padang dan masyarakat Minang juga membuka ruang jaringan strategik dalam gastronomi dan pelancongan.

### **10. Kemudahan Infrastruktur**

Kemudahan asas dalam menggalakkan dan meningkatkan lagi hubungan dua hala antara Melaka dan Riau masih banyak yang tersembunyi. Hal ini tentunya menghalau dan memperlambat peningkatan kerjasama dan jaringan strategik antara Melaka dan Riau. Kemudahan asas yang pertama adalah keberadaan lapangan udara yang membolehkan penerbangan langsung dari Melaka ke Riau. Sekarang ini telah ada beberapa syarikat-syarikat penerbangan kecil yang menyediakan perkhidmatan penerbangan, seperti Merpati Nusantara Airlines yang beroperasi lima kali seminggu bagi destinasi Melaka-Pekan Baru-Melaka, Riau Airlines melakukan penerbangan enam kali seminggu untuk laluan Melaka-Riau-Melaka dan Berjaya Air, dua kali seminggu iaitu Subang-Melaka-Padang pergi balik. Keberadaan infrastruktur lapangan udara juga terus dipertingkatkan di kedua belah pihak, sama ada Melaka mahupun Riau. Melaka kini sedang menaik taraf Lapangan Terbang Batu Berendam (LTBB) yang dijangka siap Disember 2008 dan mula beroperasi pada Januari 2009 (Utusan Online 28 Ogos 2008). LTBB akan menjadi destinasi syarikat penerbangan tempatan iaitu Syarikat Penerbangan Murah AirAsia dan Syarikat Penerbangan Malaysia (MAS). Sebelum ini, tanpa LTBB, rakyat Indonesia sukar ke Melaka kerana terpaksa menaiki bot dari Dumai dan transit di beberapa tempat. Dengan adanya LTBB, mereka lebih mudah berkunjung ke Melaka terutama penduduk di bahagian Jakarta dan tengah Sumatera, terutama dari Riau. Sedangkan Riau, sedang mempersiapkan lapangan penerbangan baru dengan skala antarbangsa yang dijangka akan siap pada tahun 2010 ini, menggantikan Lapangan Terbang Sultan Syarif Kasim II yang landasannya terlalu pendek sehingga tidak memungkinkan pesawat besar untuk mendarat.

Selain pintu masuk melalui udara, pintu masuk yang lain dan utama sejak dulu lagi adalah melalui laluan laut. Pergerakan manusia yang datang dari Riau ke Melaka dapat dengan kapal laut adalah melalui pelabuhan Dumai dan alur Sungai Siak di Pekanbaru. Terdapat tiga syarikat utama pengadaan feri Melaka-Riau melalui dumai, iaitu Asfora Sdn. Bhd, Anta Services dan Indomal Express. Sebagai jalur pelayaran antarbangsa, Melaka dan

Riau telah memiliki pelabuhan yang boleh disinggahi oleh kapal-kapal berskala besar. Kemudahan asas melalui jalur udara dan laut ini menjadikan Riau sebagai pintu keluar masuk dan transit manusia serta barang menuju Malaysia maupun Singapura. Selain itu, Provinsi Riau dan Negeri Melaka memiliki beberapa titik yang menjadi pelabuhan tradisional bagi mengekalkan hubungan kerjasama ekonomi yang sudah lama terbina dengan perjanjian lintas batas. Kemudahan asas ini merupakan inisiatif untuk memenuhi keperluan masyarakat yang tinggal di perbatasan antara Riau dan Malaysia (utamanya Melaka). Kemudahan asas lintas batas ini sangat bermanfaat untuk membuka peluang pasar, khususnya produk pertanian, perikanan dan kerajinan yang dihasilkan oleh masyarakat-masyarakat yang hidup di perbatasan. Pada awalnya exit/entry point di Provinsi Riau ada 24 titik dan dengan pemekaran Provinsi Riau serta penyempurnaan Perjanjian Lintas Batas tanggal 11 Januari 2006 di Bukit Tinggi, maka Exit/Entry point tinggal 11 Titik, iaitu :

- Kabupaten Rokan Hilir: Panipahan, Sinaboi
- Kabupaten Bengkalis: Tanjung Medang, Selat Baru, Tanjung Samak, Sungai Pakning, Teluk Belitung, Pelalawan, Serapung
- Indragiri Hilir: Guntung, Kuala Enok, Kuala Gaung

Keberadaan titik-titik ini dapat memoptimumkan arus aliran barang dan perkhidmatan antara Melaka dan Riau, khususnya untuk kawasan perbatasan. Walaupun pelbagai masalah dihadapi dalam perdagangan lintas batas ini seperti belum adanya penyempurnaan ketentuan Perdagangan Lintas Batas, sehingga nilai perdagangan dan jenis barang yang diperdagangkan masih terhad kepada RM6,000. Ini juga menimbulkan perbedaan persepsi di lapangan; iaitu urus perdagangan yang masih menggunakan passport, sedangkan pengusaha di kedua-dua negeri-provinsi ini hanya wajar menggunakan pas lantas batas sahaja. Sekaligus ini menunjukkan kemudahan asas yang sudah terbina sekian lama ini tidak menjadi mekanisme yang membuka lebih banyak peluang urus niaga yang berpaksikan keuntungan menang-menang dalam jaringan strategik Melaka-Riau.

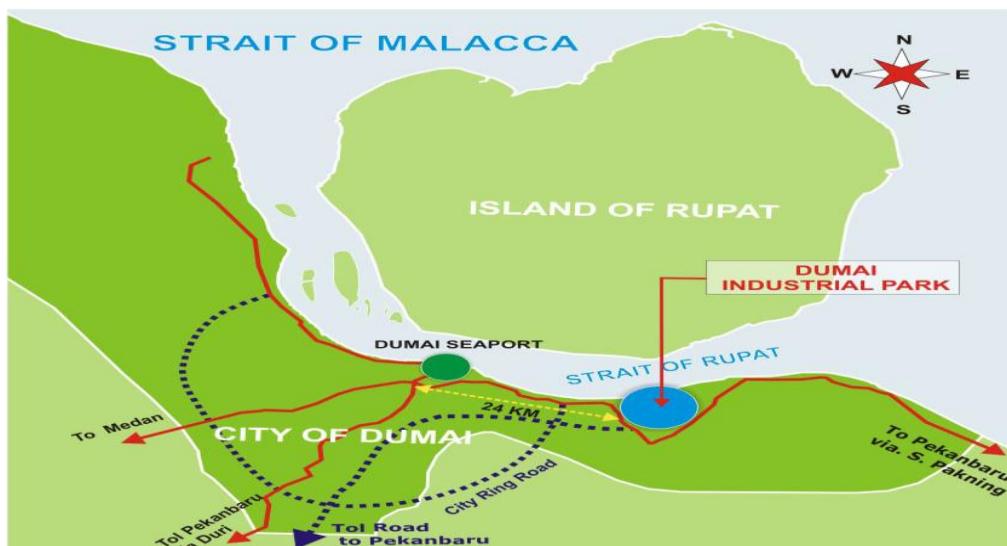
## **11. Jaringan Strategik Melaka-Dumai**

Dumai adalah salah satu Bandar yang termasuk ke dalam Provinsi Riau yang berbatasan langsung dengan Selat Melaka. Kota Dumai adalah Kota terluas kedua di Indonesia setelah Monokwari dengan keluasan wilayah 1,727,38 km<sup>2</sup>. Kota Dumai merupakan pintu masuk melalui laut yang terdekat dengan Melaka. Jarak tempuh antara kedua wilayah ini adalah tiga jam perjalanan dengan menggunakan jeti. Kota ini memiliki visi bersama mewujudkan Kota Jasa dan Industri yang moden, Sejahtera, Agamis serta bernuansa Budaya Melayu. Visi daripada kota ini menjadi batu pijakan untuk menjadikan Kota Dumai sebagai kota yang maju dan optimum, khususnya dalam kerjasama dan kesepakatan ekonomi. Kebolehan Kota Dumai sebagai kota yang berbatasan langsung dengan Melaka merupakan kelebihan lokasi yang strategik apalagi dekatnya lintas pelayaran internasional tersibuk di dunia (Selat Malaka). Dumai memiliki beberapa pelabuhan, iaitu:

- Pelabuhan umum pelindo yang sudah dikenal internasional dengan kedalaman 11 mtr dapat mengakomodasi kapal dengan bobot 20 - 30 ribu dwt dan dapat melakukan bongkar muat barang umum sebesar 5.6 juta ton/tahun dan cpo 6 juta ton/tahun serta keluar masuk kapal 1 tahun sebanyak 2500 kapal.
- Pelabuhan caltex/chevron untuk mengangkut minyak mentah dan bbm dengan kedalaman 16 mtr dengan bobot 60 – 70 dwt.

- Pelabuhan pertamina mengangkut minyak mentah dan bbm dengan kedalaman kolam pelabuhan 15 mtr.dengan dapat mengakodasi kapal 60 rb dwt dari pelabuhan caltex dan pertamina terdapat kapal keluar masuk sebanyak 4847 kapal, sehingga merupakan pusat penghasil minyak yang terbesar di indonesia.
- Pelabuhan kawasan industri dumai mengangkut minyak nabati dan pupuk npk dengan kedalaman kolam pelabuhan 14 mtr dapat mengakomodasi kapal 50 ribu dwt.
- Pusat pertumbuhan ekonomi dan perdagangan sebagai pintu keluar menuju pusat bisnis dikawasan regional maupun internasional yang berfungsi menjadi kawasan ekonomi.

Dengan pelbagai kemudahan asas yang dimiliki, Dumai memang selayaknya menjadi pintu masuk/keluar melalui jalur laut daripada Melaka, sama ada manusia, barang, mahupun perkhidmatan. Daripada rajah 1, terlihat bahawa posisi Dumai sangat strategik sebagai tempat transit manusia, barang dan perkhidmatan, untuk selanjutnya disalurkan ke Pekanbaru, Duri, Medan dan provinsi lain.



Rajah 1. Kedudukan Kota Dumai sebagai entry/exit point

Melihat kestrategisan posisi Dumai kepada Melaka, digagas pula pembangunan jambatan yang menghubungkan Melaka dan Dumai yang akan menempuh jarak 48,69 kilometer, dengan perkiraan biaya sekitar 12 miliar dolar AS (sekitar Rp108 triliun) untuk meningkatkan dan mempermudah lagi arus manusia, barang dan jasa antara kedua negara. Gagasan ini menjadi salah satu agenda utama dalam pertemuan IMT-GT ([http://www.dumaipos.com/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=1618](http://www.dumaipos.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=1618)). Kemudahan asas lainnya ialah kawasan industri yang membolehkan pengolahan bahan mentah, sama ada yang berasal dari Sumatera ataupun dari Malaysia, untuk selanjutnya dieksport melalui Selat Melaka yang merupakan jalur perdagangan antarbangsa.

## 12. Peluang dan Cabaran Jaringan Strategik Melaka-Riau dan Melaka-Dumai

Berasaskan perbincangan di atas, jaringan strategik di antara negeri-provinsi menawarkan peluang yang besar untuk diceburi oleh pelbagai golongan atau pihak bekepentingan. Peluang yang ada boleh diringkaskan seperti berikut:

- i) Peluang untuk memperkasakan budaya Melayu negeri-provinsi dalam industri budaya dan pelancongan. Riau adalah salah satu provinsi di Indonesia yang kental akan nilai-nilai kebudayaan Melayu di dalamnya kerana majoriti masyarakatnya bersuku Melayu. Ciri masyarakat provinsi ini memiliki banyak kesamaan dengan rumpun Melayu di bumi Malaysia. Pertalian sejarah kedua kawasan ini juga sudah lama terbina sejak zaman kerajaan Samudera Pasai lagi, dan jaringan strategik sudah lama terbentuk jauh sebelum kemerdekaan Indonesia dan Malaysia. Kedekatan secara sejarah inilah yang menyebabkan antara Melaka dan Riau sudah seperti saudara kerana memang kenyataannya banyak orang di Riau adalah saudara mara dari orang di Melaka dan sebaliknya. Kesamaan budaya juga menjadi faktor maraknya kerjasama kedua belah pihak seperti Seminar Dunia Melayu Dunia Islam. Penggabungan kedua pihak ini membuat budaya Melayu menjadi semakin kukuh, khususnya di peringkat antarbangsa.
- ii) Peluang untuk meningkatkan industri maritim dan pelancongan bahari. Sumber Selat Melaka dan kedekatan geografi akan membolehkan sektor ini bekembang. Jarak tempuh melalui udara yang hanya 30 minit dan 3 jam melalui laut memberikan kemudahan untuk meningkatkan hubungan dua hala antara Melaka dan Riau. Walau bagaimanapun, jaringan strategik ini tidak terkecuali daripada berhadapan dengan berbagai-bagai cabaran. Cabaran yang menjadi penghalang optimasi kerjasama kedua belah pihak adalah isu-isu politik, budaya, pendidikan, dan governans yang menjangkau hingga ke peringkat tempatan. Walaupun hal ini terjadi secara pasang surut, namun ada kalanya kerajaan pusat yang masih memegang peranan dalam pengambilan keputusan di era otonomi ini, memperlambat persetujuan kerjasama antara provinsi dengan negeri di Malaysia kerana adanya konflik di peringkat nasional. Hal ini sangat merugikan kedua-dua pihak kerana jaringan strategik yang bersifat ‘lokal’ ini memberi faedah langsung secara ekonomi khususnya kepada masyarakat tempatan kedua belah pihak. Selain itu, ketersediaan infrastruktur masih menjadi cabaran khususnya untuk mengoptimumkan perdagangan lintas batas.

## 13. Kesimpulan dan Cadangan

Jaringan strategik Malaysia-Indonesia wujud dalam pelbagai dimensi, sektor dan ruang pembangunan. Secara makronya, jaringan strategik antara kedua negara wujud dalam pertubuhan di mana kedua-dua negara ini menganggotainya. Melalui ASEAN dan wilayah kerjasama ekonomi yang lebih kecil keanggotaannya seperti SIJORI, IMT-GT, IMS-GT, BIMP-EAGA, AEC dan juga jaringan strategik antara negeri dan provinsi atau bandar dengan bandar, banyak peluang ekonomi telah bercambah. Kerjasama antara negeri dengan provinsi yang paling berpotensi adalah antara Negeri Melaka dengan Provinsi Riau di mana Dumai menjadi entry/exit pointnya untuk jalur laut. Selain kedua-keduanya saling berdekatan secara geografis dan hanya dipisahkan oleh Selat Melaka sebagai jalur perdagangan antarbangsa, kedua-keduanya memiliki kesamaan budaya dan sejarah yang telah mengakar kuat sebagai saudara sejak dulu.

Kerjasama dalam pelbagai sektor, khususnya sektor ekonomi telah dulu dilakukan oleh nenek moyang kedua-keduanya, khususnya bagi mereka yang tinggal di kawasan perbatasan. Selain itu, kedua-keduanya juga telah memiliki kemudahan asas yang memadai dan menyokong kepada pergerakan manusia, barang, dan perkhidmatan antara kedua-keduanya. Sumber alam Provinsi Riau juga berlimpah dan Negeri Melaka memiliki kelebihan infrastruktur yang lebih baik daripada Provinsi Riau dan perbezaan ini boleh saling melengkapi satu sama lain dengan kerjasama yang menguntungkan. Dalam hal ini, masih banyak lagi kemudahan asas yang dimiliki oleh kedua belah pihak namun masih tersembunyi dan belum terjejas serta dimanfaatkan secara optimum untuk menjana ekonomi kedua-keduanya.

Berdasarkan penulisan kertas ini, banyak lagi penelitian saintifik perlu dilakukan, terutama dalam mencari peluang memanfaatkan jaringan strategik dwi-negara. Ini kerana kepelbagaian jaringan strategik dapat membuka minda bahawa peluang yang perlu dijana itu belum diselongkar semaksimumnya. Bahkan inisiatif ini akan membentuk pengelasan atau tipologi baru dalam jaringan strategik sedia ada, justeru menyumbang kepada korpus ilmu dalam pengkajian strategik rantau ASEAN. Sebagai kesimpulannya, melalui jaringan strategik Malaysia-Indonesia yang benar-benar ‘strategik’, hasrat dan matlamat dua negara serumpun ini memberikan sumbangan bermakna dalam membentuk KOMUNITI ASEAN menjelang 2015 yang mampu bersaing dengan komuniti-komuniti lainnya di peringkat antarbangsa.

#### *Penghargaan*

*Penulis mengambil kesempatan ini mengucapkan terima kasih kepada Universiti Kebangsaan Malaysia kerana membiayai dana penyelidikan ini. Kod Projek penyelidikan ini: UKM-GUP-TKS-07-1-095).*

#### **Rujukan**

- AdunNet. Mesyuarat Pertama Penggal Kedua Dewan Undangan Negeri Pulau Pinang Yang Kesebelas. (atas talian) <http://adun.penang.gov.my/login.asp> 22 Ogos 2008
- AntaraNews. 19 Ogos 2008 Malaysia hentikan semua acara kesenian asal Indonesia. (atas talian) <http://www.antara.co.id/> 19 Ogos 2008.
- Asan Ali Golam Hassan. Utusan Malaysia. Melaka mampu cemerlang. (atas talian) <http://www.utusan.com.my/> 28 Ogos 2008.
- Berita Harian. Laporan kajian separuh penggal RMK-9. (atas talian) <http://www.bharian.com.my> 2 September 2008.
- Berita Harian. 2 September 2008 Teks ucapan Bajet 2009. (atas talian) <http://www.bharian.com.my>. 2 September 2008.
- BIMP-EAGA. 2008. *About BIMP-EAGA*. (atas talian) <http://www.bimp-eaga.org/> 28 Ogos 2008.
- Habibah Ahmad. 1994. Industri Pelancongan di ASEAN: Satu Cabaran; AKADEMIKA Bil 44 (Januari) 15-44.
- Hata Wahari. Utusan Online. Dasar tidak campur tangan teguhkan ASEAN. (atas talian) <http://www.utusan.com.my> 28 Ogos 2008.
- Herwandi. 2007. Sawahlunto dan Malaka: Kerjasama Kota “Kembar” dalam Bidang Pengelolaan Sumberdaya Budaya. (atas talian).
- Hussey. A. 1991. Regional Development and Cooperation through Asean. *American Geographical Society*. 81(1): 87-98.
- <http://arezeo.blogspot.com> 5 Ogos 2008. Indonesia Tidak Menggalakkan Perebutan Lagu Rasa Sayang. (atas talian)

- <http://www.aseansec.org/17089.htm>, 1.9.2008.
- [http://www.dumaipos.com/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=1618](http://www.dumaipos.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=1618) (10 April 2004).
- <http://www.ncer.com.my>. 1.9.2008
- IMT-GT. What is IMT-GT? (atas talian) <http://www.focus-imtgt.com/> 31 Ogos 2008.
- Kerajaan Negeri Pulau Pinang. Infrastruktur. (atas talian) <http://www.penang.gov.my/> (31 Ogos 2008).
- Kerajaan Negeri Pulau Pinang. Pelancongan & Logistik. (atas talian) <http://www.penang.gov.my/> 31 Ogos 2008.
- Kerajaan Negeri Pulau Pinang. Program-Program Pelancongan (atas talian) <http://www.penang.gov.my/> 31 Ogos 2008.
- Kerajaan Negeri Pulau Pinang. Strategi Untuk Mara Ke Hadapan. (atas talian) <http://www.penang.gov.my/> 31 Ogos 2008.
- Malaysian education fair 2008 Aceh dan Medan, Indonesia pada 17-21 May 2008. (atas talian) <http://www.ibfinternational.com.my-> 5 Ogos 2008.
- NetAsia Education Centre Sdn Bhd. Education Malaysia. (atas talian) <http://www.netec.com.my-> 8 Ogos 2008.
- Newmond Tibin. Bernama. Petanda Pertumbuhan Di EAGA Jelas, Kata Pemimpin. (atas talian) <http://www.bernama.com>. 28 Ogos 2008.
- NSTP. Artis Malaysia bantu kempen promosi Bali. (atas talian) <http://www.nstp.com.my> 7 Ogos 2008.
- Pejabat Hubungan Antarabangsa, UKM Arkib Pameran Antarabangsa. Senarai Pameran Pendidikan Tahun 2007. (atas talian) <http://pkukmweb.ukm.my-> 5 Ogos 2008.
- Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau. 2008. Integrasi Sez Batam, Bintan, Dan Karimun Dengan Iskandar Development Region (Idr). (Atas Talian) <http://kepriprov.go.id/id/> 31 Ogos 2008
- Portal Rasmi Kerajaan Negeri Melaka. 2008. Kesihatan. (atas talian). <http://www.melaka.gov.my> (2 September 2008).
- Sijori Mandiri. 2008 Batam-Tanjung Belungkor Dibuka Kembali. (atas talian) <http://sijorimandiri.net> 28 Ogos 2008.
- Sinar Harapan. Ke Johor, Berobat Sambil Pesiari. (atas talian) <http://www.sinarharapan.co.id/> 31 Ogos 2008.
- Syed Azwan Syed Ali. Malaysian National News Agency. Highlighting Malaysia-Indonesia Cultural Similarities. (atas talian) <http://www.bernama.com>- 19 Ogos 2008.
- The Borneo Post Online. Asia Tenggara mampu jadi kuasa ekonomi. (atas talian) <http://www.theborneopost.com/> 28 Ogos 2008
- Utusan Online. LTBB akan dipromosi lebih awal. (atas talian) <http://www.utusan.com.my> 28 Ogos 2008.
- Utusan Online. Melaka perlu khidmat AirAsia. (atas talian) <http://www.utusan.com.my> 28 Ogos 2008
- Var,T, Toh, R. & Habibullah Khan. 1998. Tourism and ASEAN Development. *Annals of Tourism Research.* 25.4: 195-197.
- Vuoristo, K.-V. 1994. The special economic zones and regions in Southeast Asia. 106(2): 96-104.
- Yahaya Ibrahim. Aceh dalam konteks pembangunan industri pelancongan Indonesia. (atas talian) <http://pkukmweb.ukm.my-> 19 Ogos 2008.