

# *Mengevaluasi Perdagangan Intra-ASEAN sebagai Pilar Kemandirian Strategis Kawasan dalam Era Pasca-Globalisasi Ekonomi*

*Penulis*

Aaron Aristoteles Hanafi

Insight | Juni 2025





Pendahuluan:  
*Lanskap Dunia  
yang Terpecah*



**A**ncaman tarif oleh Presiden Amerika Serikat Donald Trump pada April 2025 merubah dalam sekejap tatanan ekonomi internasional pasca-perang dunia II dan mempengaruhi arus globalisasi, yang saat ini menjadi semakin rapuh dan terus dipertanyakan. Terpilihnya kembali Donald Trump dan kebijakan tarif yang ia terapkan menunjukkan bahwa lanskap politik saat ini telah benar-benar menjauh dari optimisme ideologis era pasca-Perang Dingin, yang dulu menganggap demokrasi liberal sebagai bentuk akhir dari evolusi tata kelola ideologis umat manusia. Asumsi ini, yang pernah sangat berpengaruh, kini semakin sulit dipertahankan seiring dengan perkembangan yang terjadi belakangan ini. Kondisi saat ini justru membuktikan bahwa nasionalisme, proteksionisme ekonomi, dan politik identitas berbasis etnis bukan hanya masih bertahan, tetapi terus menjadi kerangka utama yang memengaruhi urusan internasional maupun domestik.

Kebijakan luar negeri Trump mencerminkan perubahan tajam dari norma kerja sama internasional yang terbentuk setelah Perang Dunia II. Pendekatannya ditandai oleh perpaduan yang tidak terduga antara unilateralisme ekonomi dan penarikan strategi global. Kebijakan tarif terhadap negara-negara sekutu tradisional, penarikan diri dari institusi multilateral penting seperti WTO dan WHO, serta kecenderungan lebih memilih diplomasi transaksional daripada koordinasi berbasis aliansi, semuanya menunjukkan arah baru yang sengaja menjauh dari keterlibatan kolektif dalam tatanan global. Dalam situasi yang berubah ini, upaya untuk membangun tatanan moral global yang bersatu mulai terkikis. Politik internasional kini lebih banyak digerakkan oleh kerangka moral yang mengutamakan kepentingan nasional dan nilai-nilai mayoritas, dengan membawa panji kedaulatan, warisan budaya, dan identitas.

Bagi mata yang masih awam, langkah Trump dalam mengubah tatanan internasional mungkin terlihat seperti kebangkitan isolasionisme dalam urusan global. Namun kenyataannya, upaya Trump justru mendorong terbentuknya sistem global yang semakin terfragmentasi dan multipolar. Saat Amerika Serikat mundur dari peran tradisionalnya sebagai pemimpin moral dunia, kekuatan global dan regional lainnya mulai merumuskan ulang strategi diplomasi mereka. Kini, strategi diplomatik lebih banyak berpusat pada pragmatisme ekonomi



dibanding nilai-nilai kemanusiaan. Tatanan global yang muncul pun lebih digerakkan oleh kepentingan bersama yang saling menguntungkan, bukan lagi oleh cita-cita kolektif.

Di tengah perubahan keseimbangan kekuasaan dunia, ASEAN berada di persimpangan jalan yang menuntut lebih dari sekadar penyesuaian bertahap. ASEAN perlu melakukan peninjauan ulang secara mendasar terhadap posisi strategisnya. Pergeseran kebijakan pemerintahan Trump ke arah unilateralisme ekonomi, yang ditandai dengan konflik perdagangan dan pelemahan institusi multilateral secara sengaja telah membuka kenyataan bahwa ASEAN sangat rentan terhadap guncangan ekonomi eksternal. Periode ini memperjelas sejauh mana perekonomian ASEAN masih bergantung pada dinamika kebijakan yang dipicu oleh kekuatan geopolitik besar. Dalam situasi yang penuh ketidakpastian ini, dorongan untuk memperdalam integrasi kawasan bukan lagi pilihan strategis semata. Integrasi kawasan telah menjadi keharusan yang berkaitan langsung dengan ketahanan ekonomi dan keberlangsungan jangka panjang.

Dengan pasar ekspor tradisional yang semakin sulit diprediksi dan pola permintaan dalam negeri yang ikut berubah, ASEAN dituntut untuk bertindak tegas memperkuat integrasi regional. Langkah ini tidak hanya akan memberikan efisiensi kolektif dan meningkatkan daya saing global, tetapi juga membantu negara-negara anggotanya menghindari ancaman jebakan pendapatan menengah yang terus menghantui. Kerja sama antarnegara yang lebih erat di dalam kawasan bukan hanya sebagai perisai dari gejolak ekonomi luar, tetapi juga sebagai langkah proaktif menuju pembangunan yang berkelanjutan.

Namun, satu pertanyaan yang jarang benar-benar diajukan dalam praktik adalah apakah ASEAN memiliki infrastruktur dan kapasitas yang cukup untuk mendorong integrasi regional yang lebih dalam. Meskipun telah terjadi kemajuan signifikan dalam pengembangan kelembagaan dan koordinasi kebijakan, perdagangan antarnegara ASEAN masih berada di bawah potensi maksimalnya. Sejumlah tantangan struktural yang terus bertahan menjadi penghambat utama bagi integrasi ekonomi yang lebih erat di kawasan ini. Di antaranya adalah perbedaan tingkat pembangunan ekonomi yang cukup mencolok antara negara anggota, keberadaan hambatan non-tarif yang menyulitkan aktivitas



lintas batas, serta pengaruh kuat prinsip “ASEAN Way.” Prinsip ini, yang menekankan konsensus, menghindari konfrontasi, dan tidak mencampuri urusan dalam negeri, memang menjadi fondasi dari kohesi regional, namun juga kerap membatasi kemampuan ASEAN untuk bertindak cepat dan tegas secara kolektif. Akibatnya, kemampuan ASEAN dalam merespons tekanan ekonomi dan geopolitik yang muncul secara cepat menjadi terbatas, yang pada akhirnya melemahkan upaya untuk membangun ekonomi kawasan yang lebih terintegrasi dan tangguh.

Makalah ini bertujuan untuk menelaah sejauh mana posisi perdagangan intra-ASEAN pada titik penting dalam sejarah ini. Analisis ini dimaksudkan untuk mengungkap sejauh mana kesiapan ASEAN dalam memperdalam integrasi kawasan di tengah dinamika geopolitik global yang berubah dengan cepat. Fokus utama diberikan pada perdagangan intra-ASEAN, yang digunakan sebagai indikator kunci untuk menilai kemajuan kawasan menuju integrasi regional yang lebih bermakna. Kajian ini diawali dengan mengidentifikasi faktor-faktor yang mendorong kembali pendekatan berbasis kawasan, termasuk ketidakstabilan sistem perdagangan global dan pergeseran kekuatan di antara negara-negara besar dunia. Selanjutnya, pembahasan mengarah pada evaluasi kritis terhadap infrastruktur perdagangan ASEAN, menilai upaya penyesuaian kebijakan regulasi antarnegara anggota, serta meninjau dampak nyata dari mekanisme kelembagaan yang telah dirancang untuk mendukung perdagangan di dalam kawasan.



# Regionalisasi vs Regionalisme

Peoples of ASEAN



**A**ncaman tarif dari Trump menandai awal dari era baru pergeseran geopolitik dan membuka jalan bagi terbentuknya aliansi-aliansi baru di tingkat global. Namun dalam menjelaskan perubahan ini, para analis dan pengamat sering kali menggunakan istilah “regionalisasi” dan “regionalisme” secara bergantian, seolah-olah keduanya memiliki arti yang sama. Padahal, keduanya adalah konsep yang sangat berbeda.

Dalam lingkungan geopolitik global yang semakin terfragmentasi, membedakan antara regionalisme dan regionalisasi bukan sekadar perdebatan akademis. Perbedaan ini punya dampak nyata terhadap bagaimana ASEAN mempertahankan relevansi strategis, kekompakan, dan ketangguhannya. Memahami dan menyelaraskan kedua proses ini menjadi hal penting jika ASEAN ingin merespons secara efektif tuntutan kebijakan dari atas dan dinamika kawasan dari bawah. Regionalisme adalah kerangka yang berpusat pada negara dan bersifat top-down. Proses ini digerakkan oleh pemerintah melalui perjanjian resmi, kerja sama terstruktur, dan mekanisme institusional. Tujuannya umumnya berkaitan dengan kepentingan politik, ekonomi, dan keamanan, dan dijalankan melalui saluran diplomatik yang jelas dan konsensus antar-pemerintah. Model ini mengedepankan kepastian, keselarasan, dan tindakan yang terkoordinasi. Sejak didirikan pada tahun 1967, ASEAN telah menjadi contoh dari pendekatan ini, mengandalkan instrumen formal untuk mendorong perdamaian, pembangunan ekonomi, dan integrasi kawasan. Lembaga-lembaga seperti ASEAN Regional Forum (ARF) dan ASEAN Defence Ministers’ Meeting-Plus (ADMM-Plus) menunjukkan kematangan diplomatik ASEAN, khususnya dalam bidang kerja sama keamanan dan penanganan konflik. Forum-forum seperti ASEAN Foreign Ministers’ Retreat dan Senior Officials’ Meetings (SOMs) menjaga kesinambungan dialog kebijakan, sementara Sekretariat ASEAN di Jakarta memastikan kohesi organisasi yang sangat dibutuhkan dalam kerja multilateral.

Namun, kekuatan institusional saja tidak cukup. Sifat formal dari regionalisme sering kali kesulitan menyesuaikan diri dengan cepat terhadap kondisi yang terus berubah. Sebaliknya, regionalisasi bersifat organik dan tumbuh dari bawah. Proses ini muncul dari interaksi para aktor non-negara:



pelaku bisnis, masyarakat sipil, komunitas lokal, lembaga pendidikan, dan jaringan informal. Alih-alih melalui perjanjian resmi atau pertemuan tingkat tinggi, regionalisasi terwujud lewat hubungan dagang, investasi lintas negara, pertukaran budaya, dan interaksi antar masyarakat. Proses ini tidak bergantung pada kendali, melainkan pada dinamika, dan sering kali bergerak sejajar atau bahkan mendahului inisiatif yang dipimpin oleh pemerintah. Komitmen ASEAN terhadap Track II diplomacy, atau diplomasi non-formal, seperti yang terlihat pada platform ASEAN Institutes of Strategic and International Studies (ASEAN-ISIS) dan ASEAN People's Assembly (APA), mencerminkan pengakuan yang tumbuh terhadap realitas ini. Jaringan informal semacam ini membuka ruang untuk dialog yang lebih dalam, masukan kebijakan yang segar, dan mencerminkan pentingnya perspektif akar rumput dalam menyusun agenda kawasan yang lebih luas.

Jalan ke depan bagi ASEAN adalah dengan menyeimbangkan kekuatan kelembagaan dari regionalisme yang telah mapan dengan daya adaptif dari regionalisasi yang dinamis. Keberhasilan jangka panjang ASEAN tidak hanya bergantung pada pelestarian konsensus politik antarnegara anggotanya, tetapi juga pada kemampuannya untuk berkembang menjadi komunitas yang fleksibel dan inklusif, yang mampu mewadahi kepentingan dan semangat warga, pelaku usaha, dan aktor sosial di seluruh kawasan.



# Menilai Kesiapan ASEAN dalam Regionalisasi



**P**emisahan yang jelas antara istilah “regionalisasi” dan “regionalisme” membawa kita pada satu pertanyaan penting yang jarang sekali diajukan secara langsung: Apakah ASEAN, sebagai sebuah kesatuan kawasan, benar-benar siap untuk mendukung gelombang regionalisasi dan menjadikannya sebagai benteng menghadapi ketidakpastian geopolitik?

Regionalisasi dan regionalisme bukan dua kekuatan yang saling bersaing. Justru, keduanya bekerja paling efektif saat saling melengkapi. Regionalisasi tumbuh secara alami dari aktivitas pasar, sementara regionalisme dibentuk melalui kebijakan dan diplomasi. Pertanyaan yang lebih relevan bukan apakah keduanya hadir di kawasan, melainkan seberapa baik mereka saling berinteraksi. Keseimbangan inilah yang menentukan apakah sebuah kawasan seperti ASEAN bisa berkembang menjadi aktor yang kompak dan solid atau justru tetap terpecah dan mudah dipengaruhi kekuatan luar. Di sinilah konsep kesiapan menjadi krusial. Kesiapan berfungsi sebagai penghubung antara momentum ekonomi akar rumput dan koordinasi kelembagaan dari atas. Ketika keduanya tidak sejalan, sistem bisa macet atau bahkan kehilangan arah.

Salah satu contoh yang menggambarkan dinamika ini adalah lonjakan praktek e-commerce di Asia Tenggara, yang sejak 2020 tumbuh sekitar 22% setiap tahun. Pertumbuhan ini bukan hasil dari kebijakan pemerintah, melainkan muncul dari dorongan pasar dan kebutuhan konsumen. Inilah contoh nyata regionalisasi. Sebagai respons, ASEAN mencoba menyusul melalui jalur regionalisme, seperti yang terlihat dalam ASEAN Masterplan on Connectivity 2025. Rencana ini mencakup langkah-langkah untuk menyelaraskan standar digital, infrastruktur, serta koordinasi regulasi antarnegara anggota. Namun, jika kecepatan institutional tidak mampu mengejar pertumbuhan pasar, atau jika kebijakan gagal mengikuti realitas kebutuhan, maka gesekan akan mulai terlihat.

Untuk mengukur seberapa siap ASEAN menghadapi integrasi yang lebih dalam, ada beberapa variabel utama yang perlu dipahami. Kesiapan regional bukan sekadar ukuran teknis, tetapi cara menilai apakah momentum dari bawah benar-benar didukung oleh sistem yang tepat dari atas. Ukuran ini mencerminkan



apakah kawasan sudah siap untuk memanfaatkan konektivitas ekonomi sambil tetap mengelola berbagai risiko, terutama di tengah ketidakpastian global saat ini.

Agar integrasi ini benar-benar bisa berjalan, beberapa elemen penting harus hadir secara bersamaan. Pertama, infrastruktur yang memadai, baik fisik maupun digital. Tanpa sistem yang mendukung perdagangan dan mobilitas, regionalisasi akan terhambat. Inilah sebabnya mengapa investasi seperti ASEAN Smart Logistics Network sangat penting dalam berperan mengurangi hambatan, menekan biaya, dan membuat perdagangan lintas batas lebih efisien. Namun, infrastruktur saja tidak cukup. Penyeragaman regulasi memegang peran kunci. Kepercayaan terhadap sistem dan kelancaran pergerakan antarnegara sangat bergantung pada standar dan prosedur yang selaras. ASEAN memang sudah menunjukkan kemajuan dalam hal ini, tapi pelaksanaannya masih belum merata. Contohnya, ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT) adalah inisiatif yang menjanjikan, namun proses ratifikasi dan implementasinya masih belum merata, yang pada akhirnya menjaga hambatan non-tarif tetap ada dan memperlambat kemajuan.

Komponen ketiga dari kesiapan adalah ketahanan (*resilience*). Dalam konteks ini, ketahanan merujuk pada kemampuan kawasan dalam menghadapi guncangan eksternal atau tekanan dari kekuatan global yang lebih besar. Di tengah rivalitas geopolitik yang kini juga merambah ke rantai pasok dan perdagangan, hal ini jadi semakin penting. Lemahnya penerapan aturan perdagangan atau celah dalam protokol bea cukai bisa menyebabkan praktik seperti pengalihan rute ekspor secara ilegal (*transshipment circumvention*), yang dapat merusak kepercayaan dan mengundang pengawasan internasional. Langkah seperti penyeragaman aturan asal barang (*rules of origin*) adalah kemajuan, tapi hanya akan efektif jika diterapkan secara konsisten.

Pada akhirnya, kesiapan kawasan bukan soal daftar tugas yang harus dicentang. Yang terpenting adalah memastikan bahwa infrastruktur, regulasi, dan ketahanan saling menopang dan bergerak bersama. Ketika keseimbangan itu terjadi, regionalisasi dan regionalisme bisa berjalan beriringan. Pasar berkembang,



dan institusi hadir untuk menopang dan menstabilkan. Sebaliknya, jika keseimbangan tidak tercapai, proses integrasi akan kehilangan arah, entah terseret oleh tekanan eksternal, atau terhambat oleh kebijakan yang tidak mampu mengejar kecepatan perubahan



ASEAN REGIONAL FORUM SENIOR OFFICIALS' MEETING  
PENANG, 11 JUNE 2025

# Skenario Integrasi Regional ASEAN



**M**emahami berbagai kemungkinan skenario integrasi ASEAN memberi kita cara pandang yang lebih jelas untuk menilai kesiapan kawasan ini. Gambaran ini bukan menjadi kondisi yang tetap, melainkan sebagai keseimbangan yang terus dinegosiasikan. Skenario-skenario ini menunjukkan bahwa ketidaksesuaian antara kebijakan dan integrasi pasar menciptakan celah-celah kerentanan tertentu yang bisa dimanfaatkan oleh kekuatan eksternal. Dengan mengenali titik-titik ekstrem ini, kita bisa melihat dengan lebih jernih di mana letak kesenjangan sebenarnya, apakah itu dalam hal penegakan aturan, inovasi, atau keselarasan antar kebijakan. Dari sini menjadi jelas bahwa kesiapan ASEAN sebaiknya tidak dilihat sebagai kondisi yang mutlak, melainkan sebagai ukuran atas seberapa efektif kawasan ini mampu bergerak dan menjaga keseimbangan antara dua risiko tersebut.

# 1

## Regionalisasi > Regionalisme

Dalam konteks ini, integrasi yang digerakkan oleh kekuatan pasar bergerak lebih cepat dibandingkan dengan kemampuan institusi yang bertugas mengelolanya. Ketika infrastruktur fisik dan digital terus berkembang, standar yang seharusnya diselaraskan justru tertinggal, yang pada akhirnya menimbulkan ketidakefisienan dan kebingungan. Misalnya, sistem kepabeanan yang tidak selaras antarnegara ASEAN menimbulkan gesekan di perbatasan meskipun volume perdagangan meningkat. Ketidaksesuaian semacam ini tidak hanya memperlambat arus integrasi yang seharusnya didorong oleh regionalisasi, tetapi juga menciptakan ruang tata kelola yang tidak memiliki pengawasan yang jelas, dan menjadi tempat manipulasi atau aktivitas ilegal bisa muncul.

Ketidakseimbangan ini juga menimbulkan risiko dalam hal distribusi manfaat. Ketika infrastruktur dan kebijakan tidak sejalan, aktor besar seperti perusahaan multinasional cenderung lebih mampu menghadapi kompleksitas dan memperoleh keuntungan.



Sementara itu, pelaku kecil justru kesulitan mengakses peluang lintas batas. Hasil akhirnya adalah bentuk integrasi yang tampak berhasil di atas kertas, tetapi gagal menciptakan hasil yang adil bagi semua pihak

## 2 Regionalisme > Regionalisasi

Masalah dalam skenario ini muncul ketika regionalisme terus berkembang tanpa memperhatikan tren regionalisasi. Dalam situasi seperti itu, ASEAN bukan hanya berisiko mengalami kelemahan institusional, tetapi lebih jauh lagi, bisa menjadi institusi yang kehilangan relevansi. Banyak kesepakatan ditandatangani dan dirayakan, namun gagal menjawab kebutuhan dan kenyataan di lapangan. Salah satu contohnya adalah ratifikasi yang tidak merata terhadap kerangka kerja seperti AFAFGIT, yang sebenarnya dirancang untuk memperlancar perdagangan, namun tidak berjalan optimal karena beberapa negara anggota kekurangan kemauan politik atau kapasitas logistik untuk menerapkannya secara menyeluruh. Dalam kondisi seperti ini, institusi memang ada, tetapi tanpa penegakan, koordinasi, atau keterhubungan yang nyata dengan kebutuhan pelaku usaha dan masyarakat, eksistensinya cenderung hanya bersifat simbolik.

Kesenjangan ini juga bisa menimbulkan insentif yang tidak selaras. Kebijakan bisa saja terlalu menekankan pada gestur diplomatik tingkat tinggi atau penyelarasan strategis, sementara hambatan praktis seperti keterbatasan akses pembiayaan yang menghambat partisipasi UMKM dalam pasar regional justru terabaikan. Ketika institusi mulai menjauh dari basis konstituennya, legitimasi pun ikut tergerus. Regionalisme mulai tampak elitis, jauh



dari masyarakat, dan tidak akuntabel. Hal ini pada akhirnya memicu berpotensi skeptisisme publik dan ketidakpatuhan

Idealnya, kesiapan ASEAN dalam menghadapi regionalisasi akan jauh lebih efektif bukan sekadar ketika regionalisasi dan regionalisme hadir berdampingan, tetapi ketika keduanya saling memperkuat. Hubungan timbal balik antara kekuatan pasar dan kerangka kebijakan dapat menciptakan mesin penggerak kohesi kawasan, bukan sekadar hasil sampingan dari kebijakan. Dalam kondisi terbaiknya, interaksi ini menciptakan keseimbangan adaptif. Institusi mampu mengantisipasi tekanan baru sebelum menjadi krisis, sementara dinamika pasar secara terus-menerus menguji dan menyempurnakan struktur tata kelola. Dengan demikian, kesiapan bukanlah capaian satu kali, melainkan proses yang berkelanjutan untuk menjaga keselarasan antara kebijakan dan realitas ekonomi kawasan.

The background of the image features a large, semi-transparent circular logo with a stylized 'K' shape in the center. Below the logo, a group of approximately ten people, including men in suits and one woman in a sari, are standing and smiling. The overall image has a light, semi-transparent aesthetic.

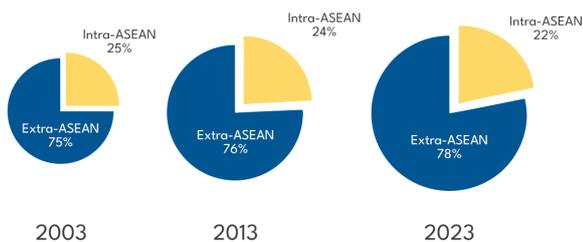
# Lanskap Perdagangan Intra-ASEAN



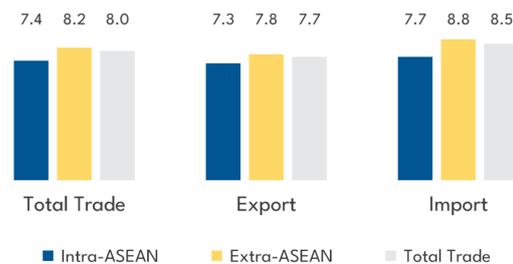
## Trend Perdagangan

Terlepas dari berbagai upaya yang telah dilakukan ASEAN untuk memperkuat pilar komunitas ekonominya, ada satu fakta menarik yang sulit diabaikan: perdagangan intra-ASEAN masih stagnan, bahkan bisa dikatakan sebagai pilar yang kurang berfungsi optimal.

Intra and Extra ASEAN Trade: Share to Total 2003, 2013, and 2023 (in Percent)



Intra and Extra ASEAN Trade: Average Annual Growth Rate 2003 - 2023 (in Percent)



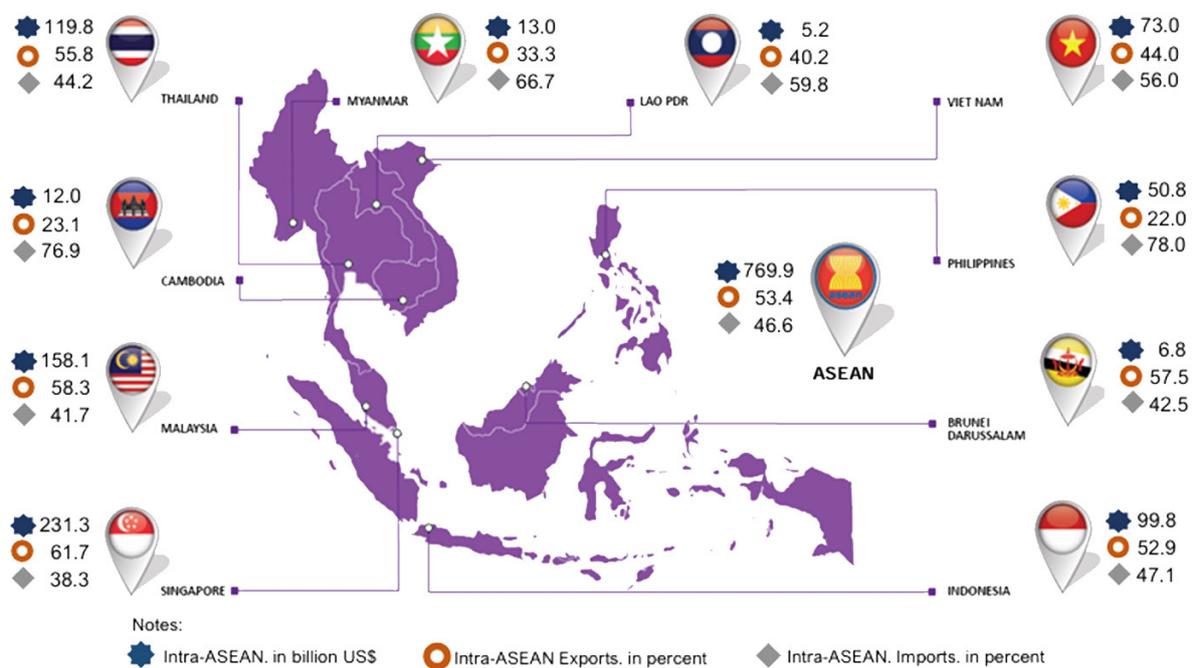
Dari tahun 2011 hingga 2020, perdagangan antarnegara ASEAN menurun sebesar 3%, dari USD 582 miliar menjadi USD 567 miliar, dan porsinya terhadap total perdagangan kawasan juga turun dari 24% menjadi 21%. Pada tahun 2023, perdagangan intra-ASEAN menyumbang 22% dari total perdagangan ASEAN, mencapai USD 769,9 miliar, penurunan tajam sebesar 10,1% dibandingkan tahun sebelumnya

Penurunan ini lebih besar dibandingkan penurunan 6,7% dalam perdagangan ASEAN dengan mitra eksternal, menandakan lemahnya rantai pasok internal kawasan, terutama ketika menghadapi ketidakpastian global dan perubahan geopolitik. Jika dilihat secara keseluruhan, total perdagangan ASEAN tumbuh signifikan, dari USD 2,4 triliun pada 2012 menjadi USD 3,8 triliun pada 2022, naik 54% dalam satu dekade. Namun, perdagangan intra-kawasan tidak tumbuh secepat itu, hanya meningkat rata-rata 7,4% per tahun, sedikit di bawah laju 8,2% untuk perdagangan dengan negara non-ASEAN.



Meski ada berbagai inisiatif diplomatik dan institusional untuk memperkuat konektivitas kawasan, koneksi perdagangan antarnegara ASEAN masih belum berkembang optimal. Ketimpangan ini menunjukkan bahwa integrasi kawasan memang terjadi, tetapi lajunya belum seimbang dengan perkembangan perdagangan ASEAN dengan pihak luar.

Intra-ASEAN Trade by ASEAN Member States, 2023



Perdagangan intra-ASEAN masih sangat bergantung pada sejumlah sektor dominan, terutama elektronik dan mesin. Pada 2023, sektor elektronik menyumbang porsi besar dari ekspor kawasan bagi negara seperti Singapura dan Malaysia, masing-masing mencapai USD 53,5 miliar dan USD 33,0 miliar, lebih dari sepertiga total perdagangan intra-ASEAN mereka. Bahan bakar mineral juga menjadi pendorong pertumbuhan, diikuti oleh komponen otomotif. Namun, sektor-sektor ini sangat rentan terhadap guncangan eksternal yang berdampak pada ekonomi kawasan secara keseluruhan

Sebagai contoh, penurunan permintaan semikonduktor global pada 2023 akibat melambatnya pesanan dari Tiongkok dan AS, menyebabkan ekspor elektronik ASEAN turun 8,4%. Ekspor bahan bakar mineral pun anjlok



saat harga energi merosot pada akhir 2023 karena ketegangan geopolitik dan peralihan ke energi terbarukan. Negara seperti Indonesia dan Brunei terdampak signifikan, kehilangan miliaran pendapatan ekspor. Ekspor mesin juga stagnan karena permintaan dari Tiongkok melemah dan munculnya pesaing baru seperti India. Thailand, yang selama ini dikenal sebagai pusat otomotif ASEAN, mengalami penurunan ekspor hingga 25% pada 2024, dipicu oleh transisi cepat ke kendaraan listrik. Komponen mesin internal combustion engine yang menjadi andalan ekspor Thailand menurun tajam karena Malaysia dan Indonesia semakin fokus pada produksi EV domestik. Vietnam, meskipun dalam skala lebih kecil, mengalami penurunan serupa. Semua ini menegaskan bahwa industri utama ASEAN semakin rentan terhadap volatilitas pasar global dan pergeseran teknologi internal, sementara pola perdagangan regional sulit menyesuaikan diri dengan laju perubahan.

Di luar ketergantungan pada komoditas ekspor yang rentan terhadap guncangan geopolitik, volume perdagangan intra-ASEAN juga terkendala oleh kesenjangan struktural antarnegara anggota. Arus perdagangan intra-kawasan menunjukkan ketimpangan besar di tingkat negara, menciptakan dinamika “hub-and-spoke” yang memusatkan aktivitas pada beberapa ekonomi dominan, sementara negara lain tetap di pinggiran. Pada 2023, Singapura memimpin dengan perdagangan regional senilai USD 231,3 miliar, hampir sepertiga dari total perdagangan intra-ASEAN, terutama karena kekuatan dalam ekspor ulang elektronik dan logistik maritim. Malaysia menyusul dengan USD 158,1 miliar, dengan lebih dari 40% impornya berasal dari kawasan, terutama dari Singapura dan Thailand. Kedua negara ini menjadi pusat perdagangan utama, namun konsentrasi ini membawa kerentanan tersendiri. Sekitar 80% perdagangan maritim intra-ASEAN mengalir melalui pelabuhan Singapura, menciptakan titik kemacetan yang berisiko dan membuka ruang bagi pengaruh eksternal dalam jalur logistik kawasan. Sementara itu, negara-negara kecil seperti Laos dan Brunei masih berada di pinggiran. Perdagangan intra-ASEAN keduanya berada di bawah USD 7 miliar, dan struktur perdagangannya lebih mencerminkan



ketergantungan dibanding integrasi. Laos sangat bergantung pada Thailand dan Vietnam, lebih berperan sebagai jalur transit bahan mentah ketimbang menjadi bagian dari rantai nilai regional

Akibat berbagai keterbatasan ini, perdagangan intra-ASEAN belum berhasil pulih ke tingkat pra-pandemi. Meski sempat mengalami lonjakan sementara pada 2021 dan 2022 dengan pertumbuhan mencapai 25,5%, kontraksi sebesar 10,1% pada 2023 justru membuka kembali kelemahan struktural yang masih menghantui upaya integrasi regional. Ketergantungan yang berlebihan pada sektor elektronik dan bahan bakar membuat sistem perdagangan sangat sensitif terhadap siklus pasar global. Infrastruktur logistik juga masih menjadi titik lemah. Sekitar 80% perdagangan masih dilakukan lewat jalur laut, sebagian besar melalui pelabuhan Singapura, menciptakan titik tekan tunggal. Jalur darat dan rel masih belum berkembang. Jalur Kereta Api Singapura-Kunming, misalnya, baru selesai sekitar 70%, sehingga perdagangan antara Malaysia dan Thailand masih bergantung pada jaringan jalan darat yang lebih mahal. Koordinasi bea cukai digital pun masih tertinggal.

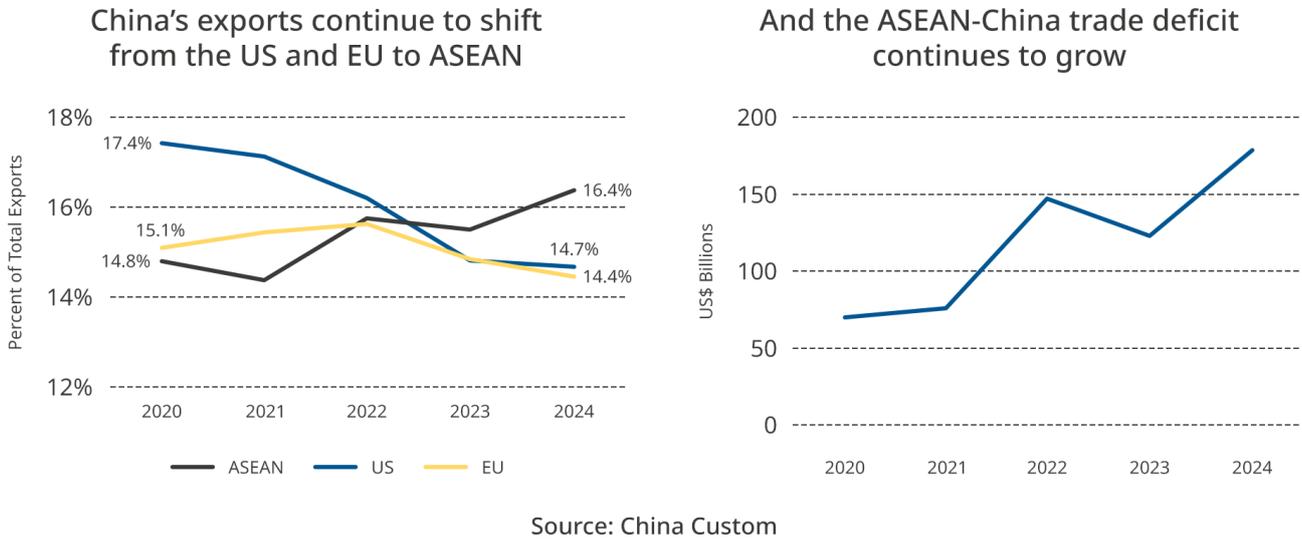
Yang paling krusial, berbagai kelemahan ini berdampak langsung pada kemampuan ASEAN untuk bertahan menghadapi guncangan eksternal, seperti dampak persaingan geoekonomi antara Amerika Serikat dan Tiongkok. Kawasan Asia Tenggara, bisa dibilang, merupakan salah satu wilayah yang paling berkepentingan dalam mempertahankan sistem perdagangan multilateral berbasis aturan. Ekonomi-ekonomi ASEAN sangat bergantung pada perdagangan internasional. Rasio perdagangan terhadap PDB kawasan ini mencapai sekitar 90%, jauh di atas rata-rata global yang hanya sekitar 45%. Dengan tingkat ketergantungan eksternal setinggi ini, ASEAN sebetulnya tidak dalam posisi untuk terlibat dalam persaingan geoekonomi yang mahal antara Beijing dan Washington. Namun, kenyataannya justru menunjukkan gambaran yang jauh berbeda.

Pertama-tama, tidak berlebihan untuk mengatakan bahwa hubungan ekonomi antara negara-negara ASEAN dan Tiongkok bersifat timpang. Kenaikan ekonomi Tiongkok memang telah mendorong permintaan terhadap barang-barang dari ASEAN, tetapi juga menciptakan ketidakseimbangan



struktural yang cukup serius. Tiongkok mengungguli ASEAN dalam produksi domestik dan ekspor ke pasar ketiga, memperkuat dominasinya dalam rantai nilai manufaktur global. Meski ekspor ASEAN ke Tiongkok naik dari USD 140 miliar pada 2011 menjadi USD 218 miliar pada 2020, pertumbuhan ini tampak kecil jika dibandingkan dengan ekspansi ekonomi domestik Tiongkok yang hampir dua kali lipat dalam periode yang sama. Proporsi kecenderungan Tiongkok untuk mengimpor dari ASEAN sangat rendah, diperkirakan hanya sekitar USD 1 untuk setiap pertumbuhan GDP sebesar USD 100. Sebaliknya, impor ASEAN dari Tiongkok hampir dua kali lipat dari USD 155 miliar menjadi USD 300 miliar. Artinya, setiap peningkatan USD 100 dalam PDB ASEAN diiringi dengan USD 20 yang digunakan untuk impor dari Tiongkok. Ketimpangan ini telah mendorong lonjakan besar dalam defisit perdagangan ASEAN terhadap Tiongkok, dari USD 15 miliar pada 2011 menjadi USD 82 miliar pada 2020, atau sekitar 2,7% dari total PDB kawasan.

Ketimpangan ini juga diperparah oleh kebijakan industri Tiongkok. Dengan dorongan subsidi negara, lemahnya permintaan domestik, dan strategi substitusi impor, surplus produksi Tiongkok yang terus tumbuh, terutama di sektor kendaraan listrik, panel surya, semikonduktor, dan baja, semakin banyak masuk ke pasar ASEAN. Tren ini menjadikan ASEAN tidak hanya sebagai titik transit penting bagi ekspor Tiongkok, tetapi juga sebagai pasar akhir, yang memperparah ketidakseimbangan perdagangan dan mengancam perkembangan industri kawasan. Ketika konflik dagang antara Beijing dan Washington semakin memanas, perusahaan-perusahaan Tiongkok mulai memindahkan produksi ke negara-negara ASEAN untuk menghindari pembatasan perdagangan Barat sekaligus menekan biaya. Namun di saat yang sama, mereka membanjiri kawasan dengan produk jadi berbiaya rendah. Peran ganda ASEAN, yaitu sebagai basis produksi bagi perusahaan Tiongkok dan sebagai pasar tujuan ekspor Tiongkok, memunculkan kontradiksi internal. Di satu sisi, pemerintah menyambut masuknya investasi asing. Namun di sisi lain, tekanan semakin meningkat dari kalangan pelaku usaha kecil-menengah (UKM) dan para pekerja yang terdampak langsung oleh kompetisi produk murah asal Tiongkok



Contoh lain dari guncangan eksternal yang memengaruhi ASEAN adalah praktek ‘decoupling’ antara Amerika Serikat dan Tiongkok pada tahun 2023. Langkah ini mengganggu rantai pasok semikonduktor global dan menyebabkan penurunan ekspor chip Malaysia sebesar USD 2,4 miliar. Di waktu yang hampir bersamaan, konflik dengan kelompok Houthi di Laut Merah memicu lonjakan biaya pengiriman untuk ekspor bahan bakar Indonesia ke Timur Tengah, yang secara tidak langsung turut berdampak pada aliran energi intra-ASEAN.

## Infrastruktur Perdagangan ASEAN

Infrastruktur perdagangan ASEAN mencerminkan kisah ambisi besar yang dibarengi dengan ketimpangan nyata. Meskipun kawasan ini telah mendorong berbagai proyek konektivitas berskala besar, kemajuannya masih belum merata. Hasilnya adalah sistem tambal sulam, di mana pusat-pusat perdagangan yang efisien berdiri berdampingan dengan celah besar yang belum terisi. Ketimpangan ini mencerminkan tantangan integrasi kawasan secara lebih luas dan memperlihatkan kelemahan struktural yang bisa dimanfaatkan oleh kekuatan luar.



Dari sisi infrastruktur fisik, transportasi darat masih tertinggal jauh. ASEAN Highway Network memang membentang luas di kawasan, tetapi banyak ruas penting yang belum selesai atau kondisinya masih di bawah standar. Di negara-negara seperti Myanmar, Kamboja, dan Laos, masih banyak titik penghubung yang belum terbangun serta kondisi jalan yang buruk, yang menghambat kelancaran pengiriman barang dan menyebabkan ketergantungan berlebihan pada transportasi darat, terutama di wilayah yang belum memiliki jalur kereta api yang andal. Singapore-Kunming Rail Link menjadi contoh yang menonjol atas kesenjangan ini. Thailand sudah melangkah lebih jauh dengan pembangunan segmen kereta cepat, namun sambungan penting di Kamboja masih dalam tahap pembangunan. Akibatnya, sekitar 80% kargo regional tetap bergantung pada jalur laut. Ketergantungan berlebihan terhadap pengangkutan laut, terutama melalui Singapura, tidak hanya meningkatkan biaya logistik, tetapi juga membuat kawasan lebih rentan terhadap kendali eksternal. Pelabuhan-pelabuhan di ASEAN juga menunjukkan pola ketimpangan serupa. Singapura adalah raksasa logistik kawasan, menangani ratusan juta kontainer setiap tahunnya. Namun, kemacetan dan beban yang terus meningkat menyebabkan kenaikan biaya operasional. Pelabuhan di Malaysia berkembang pesat, tetapi tetap bergantung pada arus transshipment yang sebagian besar ditentukan oleh strategi dagang Tiongkok. Di sisi lain, fasilitas pelabuhan di Filipina masih belum optimal, terlalu padat dan kekurangan kapasitas untuk menangani volume perdagangan yang meningkat. Akibat kondisi ini, perdagangan intra-kawasan masih terkonsentrasi pada beberapa titik sempit, yang meningkatkan risiko gangguan sekaligus memperdalam ketergantungan.

Secara digital, ASEAN telah menunjukkan kemajuan yang cukup jelas, namun belum sampai pada titik yang benar-benar mengubah sistem. ASEAN Single Window memang berhasil memangkas waktu proses kepabeanan dan menghasilkan penghematan yang signifikan. Meski begitu, integrasinya masih belum menyeluruh. Tidak semua negara anggota bertukar dokumen pada tingkat yang sama, dan kendala teknis, seperti keterbatasan internet di Laos, masih menciptakan hambatan di titik-titik perbatasan yang krusial. Upaya dalam smart logistics memang menjanjikan, tetapi saat ini masih terbatas pada



program percontohan dengan skala yang belum luas. ASEAN Customs Transit System, yang seharusnya dapat menyederhanakan pengangkutan lintas batas melalui jalur darat, baru berfungsi di sebagian kawasan. Selain itu, desain sistem ini masih menyisakan hambatan, baik dari sisi keuangan maupun regulasi, yang menyulitkan pelaku usaha kecil untuk berpartisipasi secara penuh

Gambaran ini menegaskan bahwa infrastruktur perdagangan ASEAN, pada dasarnya, mengandung paradoks. Di satu sisi, kawasan ini memiliki simpul logistik kelas dunia seperti pelabuhan di Singapura dan koridor elektronik di Thailand. Namun di sisi lain, sebagian besar jaringan jalan dan rel kereta di kawasan masih belum memenuhi standar, sementara ekosistem digitalnya sangat bergantung pada platform dan pendanaan asing. Dominasi Tiongkok dalam pembiayaan infrastruktur utama melalui skema Belt and Road Initiative (BRI) memberinya pengaruh besar dalam menentukan jalur dan prioritas strategis. Ketergantungan ini tidak hanya terbatas pada infrastruktur fisik, tetapi juga meluas ke sektor digital. Salah satu contohnya adalah penggunaan Alibaba Cloud untuk menyimpan data perdagangan penting, yang menunjukkan ketergantungan tinggi ASEAN terhadap infrastruktur digital Tiongkok. Hal ini memunculkan kekhawatiran yang sah mengenai kedaulatan digital, belum lagi potensi ketergantungan perdagangan yang semakin dalam

## Regulasi Perdagangan ASEAN

Upaya ASEAN untuk menyelaraskan aturan perdagangan menghadirkan sebuah paradoks. Di atas kertas, penghapusan tarif hampir rampung, dan angka-angka utama menunjukkan kemajuan yang kuat. Namun di balik permukaan, celah dalam pengurangan hambatan non-tarif (NTB), pelaksanaan yang tidak merata, dan fragmentasi regulasi terus menghambat integrasi yang bermakna. Ketidakkonsistenan ini membatasi kemampuan blok ASEAN untuk benar-benar memaksimalkan potensi regionalisasi.



Liberalisasi tarif, yang dipimpin oleh ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA), merupakan kisah sukses yang paling menonjol. Pada 2023, hampir 99% dari lini tarif intra-ASEAN telah dibebaskan dari bea masuk, dengan negara-negara seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand menjadi pelopor. Hal ini menjadi landasan pertumbuhan perdagangan ASEAN, dari hanya sedikit di atas USD 44 miliar pada 1993 menjadi hampir USD 770 miliar pada 2023. Namun, manfaat dari capaian ini tidak tersebar merata. Kesepakatan global seperti Information Technology Agreement dari WTO sudah lebih dulu menghapus banyak tarif di sektor-sektor utama seperti elektronik, sehingga preferensi tarif ASEAN menjadi kurang berdampak di industri-industri dengan volume tinggi

Namun, hambatan non-tarif tetap menjadi penghalang utama bagi blok ini. Regulasi yang terfragmentasi, sistem kepabeanan yang tidak konsisten, dan aturan asal barang (rules of origin) yang rumit menimbulkan gesekan yang tidak bisa diselesaikan hanya dengan penghapusan tarif. Sebagai contoh, bea tambahan Thailand terhadap minyak sawit dan larangan ekspor dari Indonesia mengganggu pola perdagangan kawasan. Integrasi kepabeanan melalui ASW masih menghadapi kendala teknis, terutama di negara-negara dengan konektivitas rendah seperti Laos. Sementara itu, aturan asal barang sering kali membuat pelaku usaha kecil enggan terlibat, apalagi jika biaya kepatuhannya lebih besar dari manfaat penghapusan tarif. Hal ini membawa dampak nyata. Penurunan ekspor otomotif Thailand dan penjualan chip Malaysia sebagian terkait dengan ketidaksesuaian regulasi yang belum terselesaikan.

Alat fasilitasi perdagangan seperti ASW dan ACTS memang telah menghemat waktu dan biaya, tetapi cakupannya masih terbatas dan tingkat adopsinya lambat. ASW, misalnya, sudah digunakan secara luas, namun baru mendukung pertukaran dokumen penuh di sembilan negara anggota dan masih memiliki keterbatasan dalam integrasi dengan sistem eksternal. ACTS juga masih kurang dimanfaatkan karena adanya persyaratan jaminan keuangan yang tinggi dan aturan nasional yang tidak konsisten. Ketidakefisienan ini

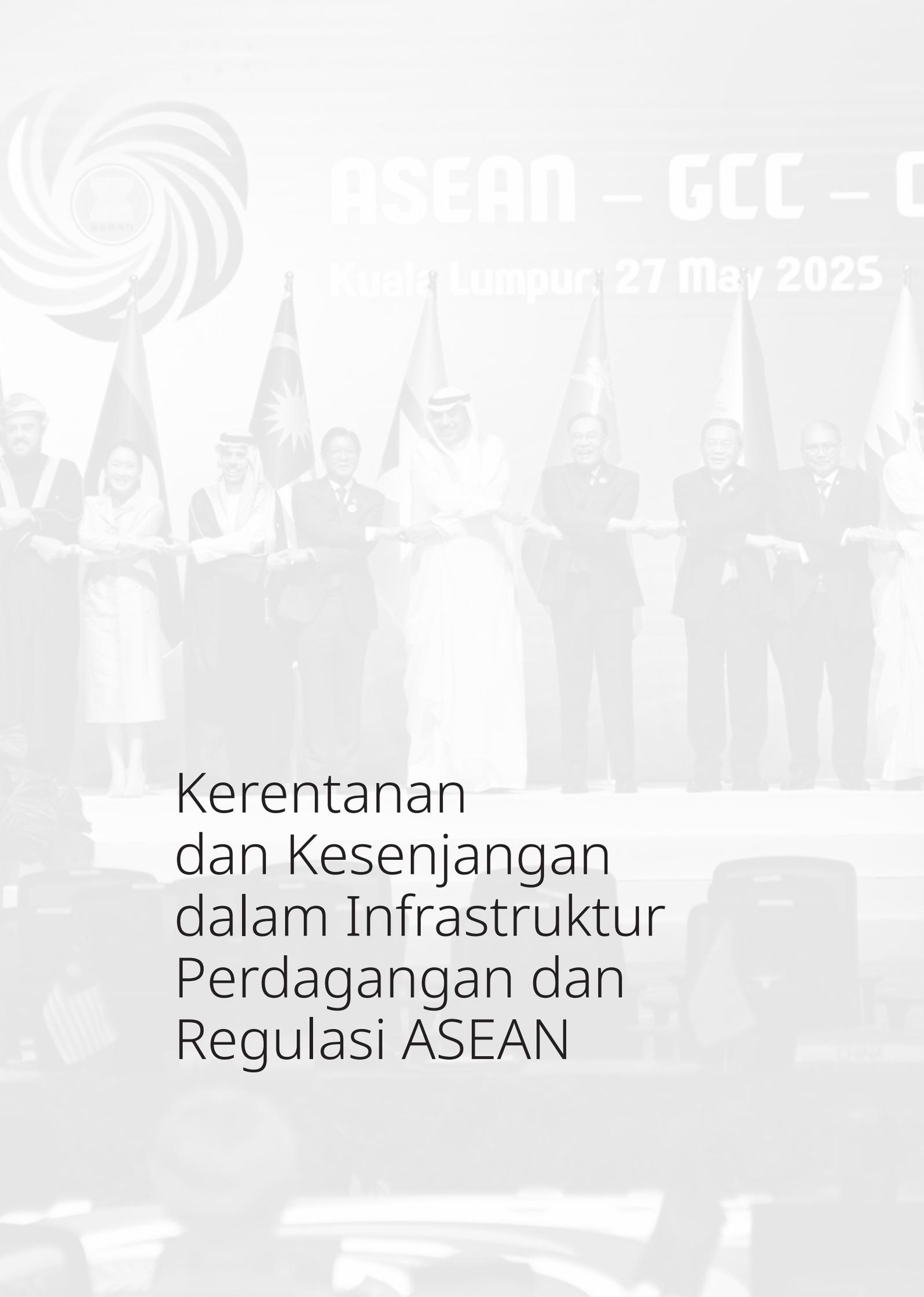


mencerminkan tantangan infrastruktur yang lebih luas, di mana jalur kereta api yang belum tersambung dan pelabuhan yang terlalu padat membatasi manfaat yang seharusnya diperoleh dari sistem digital.

Kelemahan institusional turut menjadi beban. Mekanisme pengaduan seperti ASSIST jarang digunakan, terutama oleh pelaku usaha kecil dan menengah. Sementara itu, model tata kelola ASEAN yang berbasis konsensus memperlambat penyelesaian sengketa terkait hambatan non-tarif. Rencana strategis untuk menurunkan biaya perdagangan juga belum memberikan hasil nyata, bahkan biaya perdagangan justru meningkat dalam beberapa tahun setelah pandemi.

Dampak dari berbagai kekosongan ini terlihat jelas di sektor-sektor utama. Ekspor elektronik terhambat oleh standar yang berbeda antara ATIGA dan RCEP. Sektor pertanian menghadapi hambatan protektif yang dikemas dalam bentuk standar teknis. Sementara itu, sektor otomotif terus kehilangan daya saing terhadap pelaku luar, terutama ketika rantai pasok kendaraan listrik mulai berkembang tanpa pendekatan regulasi ASEAN yang terpadu.

Kekurangan dalam harmonisasi ini tidak hanya berdampak pada perdagangan, tetapi juga menciptakan kerentanan strategis. Lemahnya penegakan aturan memungkinkan praktik transshipment yang menyamarkan asal barang, menyebabkan distorsi dalam neraca perdagangan dan menarik perhatian, khususnya di koridor perdagangan yang sensitif secara politik seperti antara Vietnam dan AS. Di sisi lain, infrastruktur yang dibangun dengan dana eksternal dan melalui perjanjian bilateral beroperasi di luar kerangka tata kelola ASEAN, memberi aktor luar pengaruh lebih besar atas logistik kawasan.



ASEAN – GCC – C

Kuala Lumpur, 27 May 2025

Kerentanan  
dan Kesenjangan  
dalam Infrastruktur  
Perdagangan dan  
Regulasi ASEAN



## Infrastruktur Tetap Menjadi Titik Cekik yang Mencolok

**P**erdagangan intra-kawasan ASEAN masih terhambat oleh keterbatasan infrastruktur yang sudah mengakar dan titik-titik sempit yang terus-menerus mengungkap kerentanan struktural blok ini. Meskipun ambisi konektivitas sudah dicanangkan sejak lama, kemajuannya masih belum merata dan cenderung terfragmentasi, yang pada akhirnya melemahkan kemampuan ASEAN untuk berfungsi sebagai kawasan ekonomi yang terintegrasi secara menyeluruh.

Satu infrastruktur yang rusak di simpul perdagangan ASEAN bisa melumpuhkan seluruh kawasan. Contoh nyata adalah penutupan ruas Myawaddy–Kawkareik di Asian Highway 1, yang berada di wilayah Myanmar yang dilanda konflik. Penutupan ini memutus jalur perdagangan utama menuju Thailand antara tahun 2023 dan 2024. Gangguan tersebut tidak hanya memaksa pengalihan pengiriman melalui jalan-jalan alternatif yang berisiko, tetapi juga menyebabkan kerugian perdagangan yang diperkirakan mencapai USD 722 juta hanya dalam enam bulan pertama 2024. Hal ini menunjukkan bahwa satu titik lemah saja dapat menggagalkan pergerakan barang pertanian dan konsumsi di wilayah barat ASEAN. Bahkan ketika jalur transportasi baru diperkenalkan, seperti kereta api Laos–Tiongkok dan koridor rel Thailand–Laos yang baru diluncurkan, konektivitas kawasan tetap belum sempurna. Kedua jaringan ini belum mampu menghadirkan integrasi logistik yang menyeluruh karena tidak adanya koneksi tahap akhir (*final-mile*) dan perbedaan standar teknis. Kondisi ini membatasi kegunaan praktis mereka, terutama bagi sektor manufaktur berat seperti mesin dan elektronik.

Ketimpangan dalam kualitas infrastruktur perdagangan juga berperan besar. Pelabuhan Singapura menangani jutaan ton kargo setiap tahun dengan efisiensi kelas dunia. Namun, pelabuhan di negara-negara ASEAN yang sedang berkembang mengalami hambatan, baik dari sisi kepadatan maupun keterbatasan jalur pelayaran, sehingga harus bergantung pada pengalihan rute melalui pusat transshipment utama. Akibatnya, biaya logistik meningkat dan waktu pengiriman menjadi lebih lama, yang melemahkan efisiensi rantai pasok



di sektor-sektor yang sensitif terhadap waktu seperti komponen otomotif dan semikonduktor. Ketimpangan infrastruktur ini tercermin pula dalam indikator kinerja logistik yang lebih luas. Singapura menempati peringkat teratas dalam Logistics Performance Index (LPI) 2023 dari Bank Dunia dengan skor 4,3. Sementara itu, negara seperti Indonesia masih tertinggal jauh, dengan biaya logistik yang menghabiskan hingga 23% dari PDB jika termasuk biaya ekspor. Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan juga memperparah situasi ini, menjadikan pengiriman barang antarnegara ASEAN lebih mahal daripada ke pasar-pasar jauh seperti Uni Eropa, terutama di sektor pertanian dan manufaktur ringan. Akibatnya, arus perdagangan semakin terpusat di negara-negara yang memiliki infrastruktur kuat, sementara kawasan seperti Indonesia timur dan daerah pedalaman Mekong semakin terpinggirkan, memecah jejaring produksi kawasan.

Kesenjangan infrastruktur digital turut memperburuk ketidakefisienan ini. Pertumbuhan cepat e-commerce selama pandemi memperlihatkan perbedaan mencolok dalam kapasitas TIK di kawasan. Negara-negara ASEAN berpenghasilan rendah menghadapi kecepatan internet yang bisa lima kali lebih lambat dibanding negara tetangga yang lebih makmur, dan beberapa negara masih kesulitan menyediakan akses broadband secara merata. Keterbatasan ini sangat berdampak pada produsen di wilayah pedesaan dan pelaku UMKM, yang akhirnya kesulitan berpartisipasi dalam platform perdagangan digital maupun sistem kepabeanan elektronik. Meskipun ASEAN Single Window (ASW) telah menunjukkan kemajuan, pertukaran dokumen secara real-time, yang sangat penting untuk sertifikasi asal barang, masih belum berjalan sepenuhnya. Perbedaan standar teknis, keterbatasan bandwidth, dan sistem nasional yang usang menghambat peluncuran sertifikat elektronik sanitasi dan fitosanitasi, yang sangat penting bagi perdagangan produk pertanian.

Riset dari tahun 2024 oleh Asian Development Bank menunjukkan bahwa kurang dari 15% negara di Asia-Pasifik telah sepenuhnya mengaktifkan akses UMKM ke sistem single-window, dan ASEAN menunjukkan pola kekurangan yang serupa. Kesenjangan ini tidak hanya memperlambat pemrosesan di perbatasan, tetapi juga meningkatkan risiko terhadap barang-barang yang



mudah rusak, karena kemacetan fisik diperparah oleh keterlambatan digital. Untuk sektor-sektor yang mengandalkan siklus produksi yang tersinkronisasi dan logistik tepat waktu, ketidakefisienan ini merusak potensi keuntungan dari integrasi kawasan yang lebih dalam.

## Masalah Regulasi dan Penegakan Hukum

Meskipun perdagangan bebas secara nominal telah berlaku di bawah kerangka ASEAN Economic Community, hambatan non-tarif dan ketidaksesuaian regulasi masih terus terjadi di seluruh kawasan. Hampir seluruh tarif intra-ASEAN memang telah dihapus melalui ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA), namun dalam banyak kasus, hambatan non-tarif kini menggantikan tarif sebagai penghalang utama perdagangan. Hal ini tercermin dalam stagnasi perdagangan intra-kawasan ASEAN, yang pada 2024 hanya menyumbang 21,2% dari total perdagangan kawasan, angka yang nyaris tidak berubah selama lebih dari dua dekade. Jika dibandingkan dengan Uni Eropa yang mencatat sekitar 60% perdagangan antaranggota, stagnasi ini tidak hanya mencerminkan hambatan struktural yang sudah lama ada, tetapi juga munculnya kebijakan baru yang terfragmentasi.

Hambatan non-tarif yang umum terjadi di ASEAN mencakup pembatasan ekspor, aturan kandungan lokal, dan sistem lisensi impor yang sebagian besar dijalankan sesuai kebijakan unilateral masing-masing negara. Dalam beberapa tahun terakhir, keputusan sepihak seperti larangan ekspor bauksit oleh Indonesia pada 2023 untuk mendorong proses hilirisasi, atau penghentian mendadak ekspor unggas oleh Malaysia selama lonjakan inflasi pangan, telah mengganggu rantai pasok kawasan tanpa ada koordinasi sebelumnya. Tindakan seperti ini tidak hanya merusak integrasi pasar, tetapi juga menciptakan ketidakpastian yang menghambat investasi dan rantai pasok lintas negara. Kebijakan yang berakar pada tekanan politik domestik, seperti aturan pengadaan pro-Bumiputera di Malaysia, semakin mempersulit aktivitas perdagangan regional dengan menciptakan hambatan *de facto* bagi perusahaan dari negara tetangga.



Keberadaan NTB ini menunjukkan bahwa kerangka regulasi perdagangan ASEAN cenderung mengalami “balkanisasi”. Bukannya membentuk pasar tunggal, pelaku usaha di ASEAN justru harus menghadapi kumpulan aturan yang tidak seragam, yang pada akhirnya meningkatkan biaya kepatuhan dan membuat perusahaan enggan memandang ASEAN sebagai satu kesatuan ekonomi. Upaya untuk memperdalam harmonisasi hukum, khususnya melalui ATIGA, memang telah mencatat kemajuan dalam penghapusan tarif. Pada 2023, hampir seluruh perdagangan intra-ASEAN bebas bea masuk. Namun, liberalisasi formal ini belum mampu menjawab tantangan koordinasi yang lebih dalam. Hambatan non-tarif justru semakin berkembang, mulai dari perbedaan standar keselamatan otomotif hingga sertifikasi Halal yang berbeda antarnegara.

Namun, ruang gerak ASEAN sebagai institusi regional dalam menangani hambatan-hambatan ini cukup terbatas. Di luar hambatan teknis, mekanisme kelembagaan yang dirancang untuk menegakkan aturan perdagangan ASEAN masih lemah. Ketergantungan pada konsensus dalam pengambilan keputusan dan penyelesaian sengketa membuat penegakan hukum berjalan lambat dan seringkali tidak efektif. Tidak ada badan pengadilan supranasional yang mengikat untuk menyelesaikan sengketa perdagangan secara cepat atau memberikan sanksi atas pelanggaran. Sebaliknya, negara anggota yang merasa dirugikan hanya bisa mengandalkan negosiasi bilateral yang panjang atau mengajukan kasus ke WTO. Ketiadaan jalur hukum yang cepat ini memungkinkan terjadinya pelanggaran tanpa konsekuensi nyata. Misalnya, selama pandemi COVID, larangan ekspor alat kesehatan melanggar komitmen pasar terbuka, namun tidak ada satu pun negara pelanggar yang dikenai sanksi.

## **Tekanan Eksternal Semakin Meningkat**

Akibat ketimpangan infrastruktur dan lemahnya kerangka regulasi, kekuatan di luar ASEAN semakin memanfaatkan kelemahan internal kawasan ini untuk mendorong agenda strategis dan komersial mereka. Manuver eksternal ini bukan sekadar kebetulan, melainkan mencerminkan pola keterlibatan yang terencana dengan titik-titik lemah kawasan, mulai dari celah regulasi hingga



simpul infrastruktur, yang membuat ASEAN rentan terhadap manipulasi ekonomi dan tekanan politik.

Dalam beberapa tahun terakhir, Tiongkok secara signifikan memperluas jejak eksportnya di Asia Tenggara, mengisi kekosongan permintaan yang ditinggalkan oleh pasar Barat yang menyusut. Pada 2024, ASEAN telah melampaui Uni Eropa dan Amerika Serikat sebagai tujuan ekspor terbesar Tiongkok, menyumbang 16,4 persen dari total ekspor negara tersebut. Pertumbuhan ini didorong oleh tarif internal ASEAN yang relatif rendah dan penegakan aturan asal barang (*rules of origin*) yang tidak konsisten di seluruh kawasan. Pola transshipment sebelumnya, di mana perusahaan-perusahaan Tiongkok mengalihkan barang melalui negara-negara ASEAN seperti Vietnam untuk menghindari tarif Amerika Serikat, menunjukkan adanya celah dalam sistem regulasi kawasan. Kenaikan ekspor Tiongkok ke Vietnam yang beriringan dengan lonjakan ekspor Vietnam ke AS pada periode tersebut sangat menunjukkan praktik re-ekspor strategis. Operasi semacam ini dimungkinkan karena pengawasan kepabeanan yang lemah dan koordinasi regulasi yang tidak merata antarnegara ASEAN. Menyadari risiko reputasi dan pengawasan internasional, beberapa pemerintah ASEAN memperketat regulasi pada 2024 untuk membatasi praktik ekspor ulang ilegal dan memperkuat verifikasi asal barang. Meski upaya ini berhasil menekan praktik yang paling mencolok, insiden ini menegaskan betapa rentannya ASEAN terhadap manipulasi melalui titik-titik institusional yang paling lemah.

Arsitektur perdagangan terbuka ASEAN telah memungkinkan lonjakan barang-barang Tiongkok berbiaya sangat murah, fenomena yang oleh media Thailand, Bangkok Post, dijuluki sebagai ‘China shock’. Perdagangan digital memperparah tren ini, memudahkan produk-produk Tiongkok membanjiri pasar Asia Tenggara melalui platform online. Produsen lokal, terutama di sektor-sektor yang bersaing langsung seperti pakaian, elektronik, dan barang kebutuhan rumah tangga, kesulitan bersaing dari sisi harga. Pada 2024 saja, industri tekstil Indonesia kehilangan sekitar 80.000 lapangan kerja, sementara di Thailand lebih dari 100 pabrik kecil ditutup setiap bulannya. Disrupsi struktural ini diperburuk oleh lemahnya tata kelola perdagangan digital di ASEAN, yang



memungkinkan perusahaan asing memanfaatkan yurisdiksi yang permisif. Pada 2023, Indonesia melarang transaksi e-commerce di media sosial seperti TikTok, menyusul kekhawatiran terhadap banjir import murah melalui TikTok Shop. Otoritas menyebut praktik harga predatoris dan dampak negatif terhadap usaha mikro domestik. Insiden ini menggambarkan meningkatnya paparan ASEAN terhadap manipulasi perdagangan di era digital, terutama ketika kebijakan regional terkait e-commerce dan pengawasan kepabeanaan belum terkoordinasi secara menyeluruh.

Aliran investasi juga muncul sebagai saluran pengaruh strategis. Inisiatif Belt and Road (BRI) Tiongkok berperan besar dalam membentuk ulang lanskap infrastruktur ASEAN, menawarkan pendanaan penting untuk proyek-proyek konektivitas sembari memperkuat pengaruh Beijing. Laos menjadi salah satu contoh paling nyata. Setelah pembangunan jalur kereta Laos–Tiongkok senilai enam miliar dolar dan infrastruktur pendukungnya, hampir setengah dari utang luar negeri Laos kini terutang kepada Tiongkok. Ketergantungan finansial ini memungkinkan Beijing menegosiasikan kesepakatan perdagangan dan sumber daya yang menguntungkan, sekaligus menanamkan perusahaan dan standar Tiongkok ke dalam jaringan logistik Laos. Operasional kereta ini mencakup penggunaan personel, mata uang, dan sistem teknologi Tiongkok, yang menimbulkan kekhawatiran terkait kendali asing atas infrastruktur strategis. Pola serupa juga terlihat di Kamboja, di mana investasi Tiongkok mendominasi sektor-sektor seperti pengembangan pelabuhan dan kawasan industri. Titik-titik ini semakin terintegrasi ke dalam rantai pasok Tiongkok dan berpotensi digunakan untuk menghindari regulasi ASEAN atau memperluas pengaruh geopolitik.

Amerika Serikat di bawah pemerintahan Presiden Donald Trump menerapkan pendekatan yang berbeda dengan berfokus pada kebijakan perdagangan bilateral. Pengumuman tarif “Liberation Day” pada April 2025, yang saat ini masih dalam proses negosiasi, ditujukan untuk memutus rantai pasok antara Asia Tenggara dan Tiongkok. Pendekatan ini memberikan tekanan



kepada negara-negara anggota ASEAN secara individual agar terlibat dalam negosiasi bilateral, yang pada akhirnya melemahkan kekuatan tawar-menawar kolektif dan berpotensi meretakkan solidaritas internal dalam blok ASEAN.

IPEF atau Indo-Pacific Economic Framework, yang merupakan kebijakan perdagangan non-tradisional dipelopori oleh pemerintahan Biden sebelumnya, menambah kompleksitas dalam dinamika kawasan. Beberapa negara ASEAN telah bergabung dalam inisiatif ini, yang menetapkan standar terkait perdagangan dan ketahanan rantai pasok. Namun, tidak semua negara anggota ASEAN ikut serta. Ketidakterlibatan secara menyeluruh membuka potensi terjadinya perbedaan regulasi, yang bisa dimanfaatkan oleh pihak luar untuk mengarahkan investasi dan perdagangan melalui yurisdiksi yang lebih menguntungkan bagi mereka. Pola ini menjadi tantangan terhadap tujuan lama ASEAN untuk membangun keterpaduan berbasis aturan dan menjaga solidaritas regional.

Selain itu, tindakan koersif sepihak tetap menjadi perhatian yang terus berulang. Tiongkok dalam beberapa kesempatan menggunakan sanksi informal, terutama ketika terjadi ketegangan politik. Pembatasan perdagangan terhadap komoditas tertentu atau pengurangan aliran wisatawan digunakan untuk memberikan tekanan terhadap negara yang dianggap melawan kepentingan Tiongkok. Pejabat Filipina, misalnya, mengungkapkan kekhawatiran terhadap potensi tekanan ekonomi di tengah sengketa maritim di Laut Cina Selatan. Di saat yang sama, regulasi deforestasi dari UE, meskipun tidak secara eksplisit ditujukan kepada ASEAN, menerapkan persyaratan ketat terhadap ekspor produk seperti minyak sawit, karet, dan kopi. Tingkat kepatuhan yang tidak merata di antara negara-negara ASEAN dapat memunculkan perpecahan internal, khususnya jika hanya sebagian negara yang mampu mempertahankan akses ke pasar Eropa, sementara yang lain tersingkir



36<sup>th</sup> ASEAN Coord

Kuala Lumpur, 25 May 2025

# Kerentanan yang Saling Terhubung Menggerus Kemandirian ASEAN:

*Volume Perdagangan  
Intra-Kawasan Rendah,  
Regulasi Lemah,  
Infrastruktur Memprihatinkan,  
Koordinasi Buruk*



**A**nalisis di atas mengungkap jaringan kerentanan yang saling terkait dalam struktur ekonomi ASEAN. Rendahnya angka perdagangan intra-ASEAN, yang selama lebih dari dua dekade hanya berkisar antara 21 hingga 24 persen dari total volume perdagangan blok ini, mengindikasikan kinerja kronis yang di bawah potensi dalam mendorong integrasi kawasan yang lebih dalam. Ini mencerminkan campuran kompleks dari kelemahan struktural, mulai dari infrastruktur fisik yang belum memadai, fragmentasi regulasi, hingga ketergantungan eksternal yang tidak seimbang, semuanya saling memperkuat stagnasi dan membuka celah bagi manipulasi eksternal yang merintangai upaya ASEAN dalam membangun otonomi dan ketahanan kawasan.

Salah satu masalah mendasar adalah keseragaman profil ekspor antarnegara anggota. Lebih dari 70 persen perdagangan intra-ASEAN terdiri dari komoditas primer seperti minyak sawit dan mineral, atau barang manufaktur bernilai rendah seperti komponen perakitan elektronik. Alih-alih menciptakan keterkaitan yang saling melengkapi, homogenitas ini justru memperkuat persaingan antarnegara, yang membatasi potensi spesialisasi produksi intra-kawasan. Sebagai contoh, Indonesia, Malaysia, dan Thailand sama-sama merupakan eksportir utama minyak sawit, sehingga menimbulkan gesekan atas kebijakan biaya tambahan dan menghambat pengembangan rantai pasok kolaboratif. Hal serupa terjadi pada Vietnam dan Kamboja yang sangat bergantung pada ekspor tekstil murah, dan lebih sering bersaing di pasar eksternal yang sama daripada menciptakan jaringan produksi regional yang terintegrasi.

Di atas kesamaan struktural ini terdapat keterbatasan infrastruktur yang memperparah biaya perdagangan di seluruh kawasan. Konektivitas fisik yang belum rampung, seperti proyek jalur kereta Singapura-Kunming yang tertunda lama dan jaringan jalan raya ASEAN yang terputus-putus, terus menghambat kelancaran arus barang. Akibatnya, lebih dari 80 persen lalu lintas barang ASEAN masih terkonsentrasi pada segelintir pelabuhan maritim besar, menciptakan titik kemacetan logistik dan meningkatkan risiko terhadap kendali atau gangguan eksternal. Di sisi digital, keadaannya tidak jauh lebih baik. Meskipun ASEAN Single Window sudah berjalan, baru enam dari sepuluh negara anggota yang sepenuhnya terlibat dalam pertukaran data bea cukai elektronik. Ini menyebabkan



penundaan clearance hingga 72 jam di perbatasan darat seperti Thailand–Laos. Hambatan fisik dan digital ini diperkirakan menambah 10 hingga 15 persen pada biaya perdagangan regional, dan paling berdampak pada UKM yang tidak memiliki modal besar untuk menavigasi kompleksitas tersebut.

Fragmentasi regulasi juga memperburuk situasi. Hambatan non-tarif seperti persyaratan kandungan lokal, lisensi impor, dan standar sanitasi serta fitosanitasi yang tidak seragam masih marak. Hambatan ini menelan biaya sekitar 23 miliar dolar AS per tahun bagi pelaku usaha ASEAN. Kompleksitas aturan asal barang juga menyulitkan penggunaan tarif preferensial, terutama bagi pelaku usaha kecil yang harus mengeluarkan biaya kepatuhan hingga tujuh persen dari pendapatan, terutama di sektor sensitif seperti tekstil. Mekanisme penegakan pun lemah akibat sistem pengambilan keputusan ASEAN yang berbasis konsensus.

Gabungan kelemahan dalam infrastruktur dan tata kelola ini membuka ruang eksploitasi dari kekuatan eksternal. Negara-negara besar, terutama Tiongkok dan Amerika Serikat, memanfaatkan fragmentasi regulasi dan logistik ASEAN untuk mengejar agenda strategis dan ekonomi mereka. Dalam kasus Tiongkok, praktik transshipment melalui negara anggota seperti Vietnam memungkinkan produk dalam jumlah besar menghindari tarif AS, sementara banjir barang konsumsi murah asal Tiongkok melalui platform e-commerce menggempur industri lokal di Indonesia dan Thailand, menyebabkan banyak pabrik tutup dan hilangnya lapangan kerja. Investasi infrastruktur dalam kerangka Belt and Road Initiative, terutama di Laos dan Kamboja, disertai dengan kepentingan strategis yang besar, menempatkan pelabuhan dan jalur kereta penting di bawah pengaruh Tiongkok yang kuat.

Sementara itu, Amerika Serikat memanfaatkan kebijakan perdagangan untuk memberikan tekanan bilateral, seperti terlihat dari paket tarif yang diusulkan kepada negara-negara ASEAN dengan keterkaitan erat pada rantai pasok Tiongkok. Strategi ini berpotensi meretakan kesatuan ASEAN dengan mendorong negara-negara anggotanya untuk bernegosiasi secara terpisah



dengan Washington. Manuver eksternal ini menjadi lebih mudah karena ASEAN belum memiliki kebijakan perdagangan terpadu dan tidak mampu menunjukkan sikap kolektif yang solid.

Dinamika ini bukanlah peristiwa sesaat, melainkan kondisi sistemik. Ketergantungan antara infrastruktur yang tidak memadai dan regulasi yang terfragmentasi membentuk jebakan struktural yang terus memperbarui stagnasi dan mengikis kapasitas ASEAN dalam menentukan arah ekonominya sendiri. Jalur perdagangan yang lemah secara fisik cenderung diarahkan melalui koridor yang dikendalikan pihak luar, sementara lemahnya penegakan regulasi memungkinkan penghindaran tarif, penyalahgunaan transshipment, dan membanjirnya pasar domestik dengan barang impor tak terkendali. Kondisi ini memperbesar paparan ASEAN terhadap gejolak ekonomi global dan melemahkan posisi tawarnya di panggung internasional.



# Kondisi Terkini Integrasi Kawasan ASEAN:

*Ketimpangan Ketika  
Regionalisasi Melampaui  
Regionalisme*



**M**elihat kombinasi kelemahan dalam infrastruktur, pola perdagangan, dan persoalan regulasi, semakin jelas bahwa ASEAN tengah menghadapi ketimpangan, di mana regionalisasi yang digerakkan oleh pasar berkembang jauh lebih cepat dibanding regionalisme yang berbasis institusi. Ini bukan sekadar ketidakseimbangan teknis, melainkan dilema struktural dengan dampak jangka panjang terhadap otonomi strategis, stabilitas ekonomi, dan kapasitas kolektif ASEAN.

Inti dari masalah ini adalah kegagalan yang terus berulang dalam menyelaraskan pengembangan infrastruktur dengan tuntutan integrasi ekonomi kawasan. Perdagangan intra-ASEAN tetap stagnan, meskipun sektor swasta menunjukkan dinamika tinggi dan keterlibatan aktif dalam rantai nilai global. Namun, kerangka fisik dan logistik yang menopang perdagangan tersebut masih tertinggal. Koridor kereta api belum rampung, jaringan jalan tidak merata, dan transportasi maritim terkonsentrasi pada segelintir pelabuhan strategis, yang sebagian besar dibiayai, dioperasikan, atau dipengaruhi oleh kekuatan eksternal. Ketergantungan terhadap infrastruktur semacam ini bukan sekadar kekurangan efisiensi, melainkan menjadi bentuk leverage nyata bagi aktor seperti Tiongkok. Jejak finansial dan operasional Tiongkok di pusat-pusat logistik utama memberinya kemampuan untuk membentuk arus perdagangan kawasan, arah investasi, bahkan posisi politik dari negara-negara anggota ASEAN. Maka, kesenjangan infrastruktur ini pada dasarnya merupakan jebakan geopolitik yang kian membuka ASEAN terhadap manipulasi eksternal.

Bersamaan dengan itu, fragmentasi regulasi yang masih terus berlangsung terus melemahkan kohesi dan efektivitas tata kelola ekonomi ASEAN. Pencapaian utama seperti penghapusan tarif dalam kerangka ATIGA sering dijadikan indikator keberhasilan integrasi, namun hal tersebut menutupi kegagalan mendasar dalam menangani proliferasi hambatan non-tarif, ketidakkonsistenan aturan asal barang, dan lemahnya mekanisme penegakan. Hambatan ini bukan sekadar kendala teknis, mereka menciptakan disinsentif struktural bagi integrasi yang lebih dalam. Situasi ini justru menguntungkan perusahaan multinasional yang mampu mengelola kompleksitas regulasi, sementara UKM tidak memiliki sumber daya untuk menanggung biaya kepatuhan. Selain itu, fragmentasi ini



membuka celah bagi aktor eksternal untuk menyiasati aturan perdagangan, merutekan ulang barang, menghindari tarif, atau membanjiri pasar ASEAN dengan produk murah.

Konvergensi kelemahan infrastruktur dan regulasi telah menjadikan ASEAN sebagai ruang ekonomi yang secara struktural bergantung pada pihak luar. Tanpa kerangka kebijakan yang terkoordinasi, negara-negara anggota cenderung mengambil langkah-langkah yang tidak selaras, bahkan saling bertentangan, dalam menghadapi tantangan eksternal bersama. Ketika berhadapan dengan tarif hukuman dari Amerika Serikat, diplomasi investasi Belt and Road dari Tiongkok, atau gangguan rantai pasok global, reaksi ASEAN yang terfragmentasi mencerminkan keterbatasan kapasitas kolektifnya. Ini bukan semata-mata persoalan koordinasi, melainkan merupakan akibat dari model institusional di mana integrasi ekonomi dari bawah tidak diimbangi oleh harmonisasi politik atau hukum dari atas.

Yang muncul adalah sebuah keseimbangan rapuh, di mana integrasi terjadi secara formal namun tidak fungsional. ASEAN berisiko tetap menjadi arena ekonomi terbuka, alih-alih berkembang menjadi komunitas politik yang kohesif. Semakin lama ketimpangan ini dibiarkan, semakin dalam pula ketergantungan kawasan terhadap pengaruh eksternal dan semakin merosot harapan untuk meraih otonomi sejati. Tanpa upaya sungguh-sungguh untuk menyelaraskan investasi infrastruktur dengan standarisasi regulasi, ASEAN akan terus terjebak dalam siklus di mana setiap kemajuan dalam konektivitas pasar justru memperbesar dampak dari ketidakteraturan institusional.

Oleh karena itu, kebutuhan akan reformasi bersifat eksistensial. ASEAN harus bergerak tegas untuk mengubah sistem yang terfragmentasi menjadi kerangka yang terpadu dan mampu menopang tatanan kawasan yang tangguh dan mandiri. Hal ini mencakup tidak hanya pembangunan infrastruktur fisik, tetapi juga pembentukan mekanisme hukum dan institusi yang mendukung harmonisasi, akuntabilitas, dan penegakan aturan yang efektif.



# Rekomendasi dan Penutup



**A**SEAN saat ini berada pada titik kritis yang menentukan arah masa depannya. Meskipun integrasi ekonomi di kawasan telah berkembang pesat, terutama didorong oleh perluasan pasar lintas batas, rantai pasok regional, dan keterkaitan sektor swasta, arsitektur institusional yang seharusnya menopang dan melindungi pertumbuhan tersebut tertinggal jauh. Ketimpangan ini, di mana proses regionalisasi ekonomi melaju lebih cepat dibandingkan dengan perkembangan regionalisme yang koheren, telah menghasilkan lanskap integrasi yang terfragmentasi, ditandai oleh hambatan infrastruktur, ketidakkonsistenan regulasi, serta ketahanan yang terbatas terhadap guncangan eksternal.

Untuk membalikkan keadaan ini, ASEAN harus bertindak dengan urgensi dan kejelasan visi. Reformasi yang dilakukan harus bersifat terpadu, mengaitkan pembaruan infrastruktur fisik dengan harmonisasi kerangka regulasi dan institusional. Reformasi tersebut harus dilaksanakan secara terarah dan kolektif, didasarkan pada kesadaran bersama bahwa ketergantungan ekonomi tanpa koordinasi kebijakan hanya akan menciptakan kerentanan, bukan kekuatan. Keberlanjutan proyek regionalisasi ASEAN, serta kredibilitasnya sebagai aktor strategis dalam tatanan dunia multipolar yang tengah berkembang, kini bergantung pada kemampuannya untuk menutup celah dalam hal tata kelola dan konektivitas. Yang diperlukan adalah upaya yang disengaja dan berkelanjutan untuk membangun tatanan kawasan yang tidak hanya memfasilitasi perdagangan, tetapi juga melindunginya, yang tidak hanya menghubungkan perekonomian, tetapi juga menyelaraskannya dalam kerangka aturan bersama dan kepentingan kolektif.

ASEAN sepatutnya memulai dari langkah-langkah kecil guna setidaknya menciptakan lingkungan yang kondusif bagi peningkatan perdagangan intra-ASEAN, sebelum beranjak ke isu-isu yang lebih besar terkait pengaruh eksternal. Beberapa langkah kecil yang dapat ditempuh antara lain::



## **1 Menjembatani Kesenjangan Infrastruktur melalui Satuan Tugas “Missing Links”**

ASEAN sebaiknya membentuk satuan tugas khusus di bawah Sekretariat ASEAN guna mengidentifikasi dan mengkoordinasikan pembangunan konektivitas infrastruktur yang bersifat prioritas, khususnya jalur rel dan jalan raya yang belum tuntas di Kamboja, Laos, dan Myanmar. Penyelesaian strategis terhadap sejumlah titik kunci ini akan secara signifikan menurunkan biaya logistik sekaligus menunjukkan bahwa ASEAN mampu menghadirkan hasil integrasi yang konkret dan terlihat.

## **2 Mendukung Usaha Kecil melalui Helpdesk Fasilitasi Perdagangan**

Setiap negara anggota ASEAN idealnya menyelenggarakan helpdesk khusus untuk UKM, baik secara daring maupun luring, yang berfungsi membantu terkait aturan asal barang (rules of origin), pengaduan hambatan non-tarif (NTB), serta dokumentasi digital. Inisiatif ini akan mempermudah akses pelaku usaha kecil ke pasar regional sekaligus menghimpun data soal hambatan regulasi yang paling sering dihadapi.

## **3 Menegakkan Transparansi dalam Pelaporan NTB dan Penyelesaian Sengketa**

Seluruh negara anggota ASEAN perlu diwajibkan untuk secara berkala memublikasikan pembaruan terkait langkah-langkah non-tarif dan hasil penyelesaian sengketa perdagangan melalui satu platform ASEAN terpusat. Pelacakan yang bersifat publik ini akan mendorong akuntabilitas antarpemerintah dan menciptakan tekanan positif bagi reformasi yang lebih cepat.



# 4

## **Membangun Dasbor Perdagangan Intra-ASEAN Secara Real-Time**

ASEAN perlu mengembangkan dasbor digital yang dapat diakses publik dan pemangku kepentingan swasta, guna memantau arus perdagangan intra-ASEAN, kinerja logistik, insiden NTB, serta status penyelesaian sengketa secara waktu nyata. Ini akan menjadi alat penting untuk menilai integrasi kawasan secara langsung dan berbasis data.

# 5

## **Mendanai Rantai Nilai Regional Secara Kolaboratif**

ASEAN perlu meluncurkan dana hibah khusus untuk mendukung konsorsium lintas batas UKM di sektor manufaktur, logistik, atau teknologi. Prioritas sebaiknya diberikan pada kemitraan rantai nilai di sektor-sektor sensitif seperti elektronik, pengolahan pangan, dan suku cadang otomotif guna memperkuat ketahanan ekonomi kawasan.