



MASYARAKAT INDONESIA

MAJALAH ILMU-ILMU SOSIAL INDONESIA

VOLUME 45

NOMOR 1, JUNI 2019

DAFTAR ISI

PERTUMBUHAN NASIONALISME INDONESIA DI KALANGAN ORANG PAPUA 1963–1969 Bernarda Meteray dan Yan Dirk Wabiser	1
AMBIVALENSI TINDAKAN REPRESIF NEGARA ATAS KONFLIK PAPUA Damianus Benediktus Gene Djo dan Eusabius Separera Niron	19
PENGUATAN DEMOKRASI <i>CYBER</i> DI INDONESIA PASCA PEMILU 2019 Al Araf Assadallah Marzuki	33
MEMBANGUN IDENTITAS NASIONAL DALAM PERSPEKTIF DESENTRALISASI DAN OTONOMI DAERAH Nyimas Latifah Letty Aziz.....	47
KEJAHATAN TRANSNASIONAL MELALUI PERDAGANGAN BARTER NARKOBA DI KAWASAN PERBATASAN RI – PAPUA NEW GUINEA Melpayanty Sinaga.....	61
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI PERBATASAN PAPUA: UPAYA MENJAMIN <i>HUMAN SECURITY</i> DAN MELAWAN PERDAGANGAN ILEGAL LINTAS BATAS Melyana R. Pugu, Yanyan M. Yani, dan Wahyu Wardhana.....	76
MENAKAR RASA NASIONALISME GENERASI MUDA INDONESIA Djuneidi.....	93
TINJAUAN BUKU PERKEMBANGAN STUDI DIASPORA Meilinda Sari Yatusman	106
TINJAUAN BUKU PERAN AGAMA DALAM UJARAN KEBENCIAN: SUMBER ATAU TARGET Ubaidillah.....	113



MASYARAKAT INDONESIA

MAJALAH ILMU-ILMU SOSIAL INDONESIA

VOLUME 45

NOMOR 1, JUNI 2019

DAFTAR ISI

PERTUMBUHAN NASIONALISME INDONESIA DI KALANGAN ORANG PAPUA 1963–1969 Bernarda Meteray dan Yan Dirk Wabiser	1
AMBIVALENSI TINDAKAN REPRESIF NEGARA ATAS KONFLIK PAPUA Damianus Benediktus Gene Djo dan Eusabius Separera Niron	19
PENGUATAN DEMOKRASI <i>CYBER</i> DI INDONESIA PASCA PEMILU 2019 Al Araf Assadallah Marzuki	33
MEMBANGUN IDENTITAS NASIONAL DALAM PERSPEKTIF DESENTRALISASI DAN OTONOMI DAERAH Nyimas Latifah Letty Aziz.....	47
KEJAHATAN TRANSNASIONAL MELALUI PERDAGANGAN BARTER NARKOBA DI KAWASAN PERBATASAN RI – PAPUA NEW GUINEA Melpayanty Sinaga.....	61
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI PERBATASAN PAPUA: UPAYA MENJAMIN <i>HUMAN SECURITY</i> DAN MELAWAN PERDAGANGAN ILEGAL LINTAS BATAS Melyana R. Pugu, Yanyan M. Yani, dan Wahyu Wardhana	76
MENAKAR RASA NASIONALISME GENERASI MUDA INDONESIA Djuneidi.....	93
TINJAUAN BUKU PERKEMBANGAN STUDI DIASPORA Meilinda Sari Yayusman	106
TINJAUAN BUKU PERAN AGAMA DALAM UJARAN KEBENCIAN: SUMBER ATAU TARGET Ubaidillah.....	113



MASYARAKAT INDONESIA

MAJALAH ILMU-ILMU SOSIAL INDONESIA

VOLUME 45

NOMOR 1, JUNI 2019

DDC: 320.5**Bernarda Meteray dan Yan Dirk Wabiser**

PERTUMBUHAN NASIONALISME INDONESIA DI KALANGAN ORANG PAPUA 1963–1969

ABSTRAK

Secara geografis, proses mengindonesiakan orang Papua sejak 1945 hingga dewasa ini di beberapa daerah sebenarnya masih dalam tahap penyemaian, belum ke tahap pertumbuhan apalagi perkembangan. Padahal, sejak 1945 hingga 1961, Jakarta tidak pernah mempersiapkan dan mengirim kelompok nasionalis Indonesia ke Papua untuk mengindonesiakan orang di Papua. Maka, tidaklah mengherankan apabila ketika Tri Komando Rakyat (Trikomando) diumumkan Presiden Soekarno pada 19 Desember 1961 di Yogyakarta, nasionalisme orang Papua lebih kuat daripada nasionalisme Indonesia. Sementara sejak pascaintegrasi 1963 hingga kini, pemerintah telah menjadikan hampir seluruh tanah Papua yang dianggap menentang Jakarta sebagai daerah sasaran operasi militer. Mengacu pada kondisi Papua dewasa ini, memunculkan pertanyaan apakah keinginan rakyat Papua pada masa kini yang masih memilih referendum dan memisahkan diri dari NKRI menandakan bahwa nasionalisme Papua masih dominan daripada nasionalisme Indonesia? Tulisan ini membahas dua hal pokok, yaitu para aktor yang terlibat dalam proses pertumbuhan kesadaran nasionalisme Indonesia di kalangan orang Papua di Biak Tahun 1963–1969? dan proses pertumbuhan kesadaran nasionalisme Indonesia di kalangan orang Papua di Biak pada 1963–1969.

Kata Kunci: perkembangan Papua, nasionalisme Indonesia, operasi militer, orang Papua

DDC: 322.4**Damianus Benediktus Gene Djo dan Eusabius Separera Niron**

AMBIVALENSI TINDAKAN REPRESIF NEGARA ATAS KONFLIK PAPUA

ABSTRAK

Artikel ini bertujuan untuk mengoreksi pendekatan represif yang dilakukan oleh negara kepada masyarakat Papua dan mencoba melihat bangkitnya nasionalisme masyarakat Papua sebagai akibat dari tindakan represif yang dilakukan oleh negara. Melalui metode kualitatif dengan pendekatan studi kepustakaan, tulisan ini berargumen bahwa dalam penyelesaian konflik Papua, pendekatan represif oleh aparat keamanan yang mengatasnamakan negara masih masih terjadi di tanah Papua. Pendekatan represif tersebut tidak akan menyelesaikan konflik yang terjadi di tanah Papua. Pendekatan represif malah akan membangkitkan trauma kekerasan masa lalu dan menghambat proses pembangunan serta perkembangan demokrasi lokal di tanah Papua. Tindakan represif di tanah Papua, sering didasarkan pada alasan integrasi dan stabilitas nasional. Namun, tindakan ini di lain sisi membangkitkan semangat nasionalisme dari masyarakat Papua sebagai suatu bangsa. Oleh karena itu upaya penyelesaian problem di Papua harus dilakukan dengan cara yang kritis-progresif dan humanis yakni dialog dalam terang Pancasila: sosio-nasionalisme dan sosio-demokrasi.

Kata Kunci: konflik Papua, tindakan represif, dan dialog

DDC: 302.2

Al Araf Assadallah Marzuki

PENGUATAN DEMOKRASI *CYBER* DI INDONESIA PASCA PEMILU 2019

ABSTRAK

Pada 2019 Indonesia berhasil menyelenggarakan pesta demokrasi (pemilihan presiden, anggota legislatif, dan DPD periode 2019–2024 secara serentak) yang dianggap sebagai pemilihan umum terumit sedunia. Pada era digital, ruang siber (*cyber space*) dalam proses pemilihan umum dan penguatan demokrasi menjadi penting untuk menciptakan suasana demokrasi yang kondusif, tertib, dan memberikan manfaat bagi masyarakat. Terkait dengan permasalahan demokrasi di ruang siber yang meliputi penyebaran berita hoaks, independensi Pers, dan hingga munculnya pembatasan media sosial yang dilakukan oleh pemerintah. Adapun konstruksi penulis tawarkan untuk menguatkan demokrasi di ruang siber. Pertama, berita hoaks sering kali muncul dari media daring yang tidak terdaftar, seharusnya untuk mendirikan media berita daring diperlukannya suatu izin pendirian badan usaha pers. Kedua, terhadap media berita daring yang tidak terdaftar di Dewan Pers seharusnya oleh pemerintah bukan hanya dilakukan pemblokiran atas media daring tersebut, tetapi juga menjatuhkan pidana denda terhadap media berita yang menyalahi aturan tersebut.

Kata Kunci: demokrasi, cyber law, demokrasi cyber

DDC: 320.8

Nyimas Latifah Letty Aziz

MEMBANGUN IDENTITAS NASIONAL DALAM PERSPEKTIF DESENTRALISASI DAN OTONOMI DAERAH

ABSTRAK

Makalah ini mengkaji tentang membangun identitas nasional dalam perspektif desentralisasi dan otonomi daerah. Identitas nasional merupakan jati diri suatu bangsa dan negara yang membedakannya dengan bangsa-bangsa dan negara-negara di dunia. Namun, identitas nasional ini memudar karena pengaruh negatif dari luar. Indonesia yang merupakan negara kepulauan memiliki wilayah yang luas dari Sabang sampai Merauke dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia. Untuk menjaga identitas nasional Indonesia, maka pemerintah perlu melakukan upaya-upaya untuk mempersatukan bangsa, salah satunya melalui kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah. Pemerintah memberikan ruang bagi daerah-daerah untuk membangun daerahnya dan menjaga nilai-nilai budaya lokal sebagai pemersatu nasional. Ini merupakan modal yang kuat untuk membangun dan meningkatkan rasa nasionalisme sehingga terbentuk identitas nasional. Artikel ini mengangkat isu tentang bagaimana membangun identitas nasional dilihat dari perspektif desentralisasi dan otonomi daerah yang disarikan dari hasil penelitian deskriptif analisis melalui studi literatur.

Kata kunci: desentralisasi, identitas nasional, otonomi daerah

DDC: 364.1

Melpayanty Sinaga

KEJAHATAN TRANSNASIONAL MELALUI PERDAGANGAN BARTER NARKOBA DI KAWASAN PERBATASAN RI – PAPUA NEW GUINEA

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk membahas tentang kejahatan transnasional yang terjadi di kawasan perbatasan RI- PNG. Kejahatan transnasional melalui perdagangan barter narkoba dan sepeda motor yang menjadi sangat trend atau menjadi kejahatan yang baru di Jayapura. Umumnya kejahatan transnasional sering menukar uang dengan narkoba tetapi ini berbeda yakni melalui penukaran sepeda motor yang merupakan hasil curian yang dikenal dengan curanmor dan terjadi melalui lintas negara. Metode penelitian yang digunakan yaitu dengan metode gabungan dengan memadukan strategi kualitatif pada satu tahapan dan strategi kuantitatif pada tahapan lain ataupun sebaliknya. Teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam terhadap aktor beserta pihak pemerintah yaitu aparat keamanan, korban yang kehilangan motor dan observasi ke lapangan terkait jalur-jalur perdagangan narkoba di wilayah perbatasan RI – PNG baik jalur darat maupun laut. Hasil yang ditemukan antara perdagangan barter narkoba dan sepeda motor masih marak terjadi karena pengawasan dari bidang keamanan yang

kurang maksimal ditambah dengan pos-pos keamanan yang masih banyak belum dibangun sehingga memudahkan para pelaku untuk mengirimkan barang terlarang (narkoba) melalui jalan-jalan sempit atau gang yang tidak dapat dideteksi oleh petugas keamanan serta Papua yang dikelilingi oleh jalur laut yang memudahkan para pelaku untuk melakukan transaksi barter narkoba.

Kata Kunci: barter, kejahatan transnasional, perbatasan

DDC: 303.4

Melyana R. Pugu, Yanyan M. Yani, dan Wahyu Wardhana

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI PERBATASAN PAPUA: UPAYA MENJAMIN *HUMAN SECURITY* DAN MELAWAN PERDAGANGAN ILEGAL LINTAS BATAS

ABSTRAK

Selama ini pembangunan wilayah perbatasan, khususnya perbatasan Indonesia di Papua, dinilai tertinggal dari daerah lainnya. Sesungguhnya, wilayah perbatasan memiliki peluang untuk menjadi motor penggerak kegiatan ekonomi apabila ditunjang oleh pembangunan infrastruktur yang memadai. Oleh sebab itu artikel ini berupaya mengeksplorasi pembangunan infrastruktur di wilayah perbatasan darat Indonesia-Papua Nugini. Konsep pembangunan perbatasan, khususnya pembangunan infrastruktur, diadopsi sebagai kerangka untuk mendiskusikan dinamika wilayah perbatasan Indonesia di Papua. Pembangunan wilayah perbatasan Indonesia di Papua dalam artikel ini akan dianalisa sebagai upaya untuk menjamin *human security* dan melawan perdagangan ilegal. Maraknya perdagangan ilegal di perbatasan Indonesia-Papua Nugini dinilai dapat mengancam *human security* masyarakat Indonesia di Perbatasan Papua. Oleh karena itu, pemerintah mengambil sejumlah kebijakan pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di perbatasan Papua melalui pembangunan infrastruktur perbatasan. Sungguhpun sejumlah kebijakan pemerintah tidak secara eksplisit menekankan terminologi *human security*, tetapi kebijakan yang telah diambil pemerintah menunjukkan upaya untuk menjamin *human security* masyarakat di perbatasan Indonesia-Papua Nugini.

Kata kunci: keamanan manusia, pembangunan infrastruktur, perbatasan Papua, perdagangan ilegal

DDC: 320.5

Djuneidi

MENAKAR RASA NASIONALISME GENERASI MUDA INDONESIA

ABSTRAK

Fenomena bipolarisasi sosial yang terjadi pada bangsa Indonesia dalam konteks pemilihan umum presiden 2019, yaitu antara kubu pendukung Joko Widodo & Ma'aruf Amin yang berhadap-hadapan dengan kubu Prabowo Subianto & Sandiaga Uno, tidak terlepas dari latar belakang sejarah reformasi 1998 ketika rezim otoritarian militerisme tumbang oleh aksi massa dan mahasiswa waktu itu. Bipolarisasi ini sudah nampak jelas mengandung muatan dan berdampak negatif, bahkan cenderung “perang verbal”, “perang politik identitas” yang menggunakan segala cara melalui media sosial (medsos) dan sampai pada sikap serta perilaku sosial. Penelusuran kualitatif dari generasi muda (milenial) Indonesia memperlihatkan fenomena menurunnya kesadaran berbangsa dan bernegara-Indonesia (NKRI) serta miskinnya pengetahuan dan pemahaman haluan (ideologi) negara sehingga mudah terinfiltrasi pemahaman lain, bahkan menegasikan ideologi negara bangsa Indonesia, yaitu Pancasila Hal ini jelas mengancam keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang dibangun dengan penuh perjuangan dan pengorbanan para pahlawan kemerdekaan. Peranan pemerintah dalam memberikan pemahaman sejarah dan ideologi bangsa ini menjadi kewajiban yang harus dijalankan sebaik-baiknya melalui dunia pendidikan, olah-raga, dan dalam setiap dinamika pembangunan yang partisipatif dan transparan.

Kata Kunci: Indonesia, pemilu 2019, nasionalisme, sportivitas, identitas nasional, intoleransi, ekstrimism

Meilinda Sari Yayusman

TINJAUAN BUKU

PERKEMBANGAN STUDI DIASPORA

Judul Buku: *Routledge Handbook of Diaspora Studies*

Penulis: Robin Cohen dan Caroline Fisher (Eds.) (2019), Routledge, New York, Amerika Serikat, hlm. xviii

Ubaidillah

TINJAUAN BUKU

PERAN AGAMA DALAM UJARAN KEBENCIAN: SUMBER ATAU TARGET

Judul Buku: *Putting Faith in Hate: When Religion is The Source or Target of Hate.*

Penulis: Richard Moon (2018). Cambridge University Press. 151 hal. + indeks. ISBN 978-1-108-42546-9.



MASYARAKAT INDONESIA

MAJALAH ILMU-ILMU SOSIAL INDONESIA

VOLUME 45

NOMOR 1, JUNI 2019

DDC: 320.5**Bernarda Meteray dan Yan Dirk Wabiser****GROWTH OF INDONESIA NATIONALISM AMONG THE PAPUANS 1963–1969****ABSTRACT**

Geographically, the process of integrating Papuans in some areas since 1945 until recently remains in the seed stage, not yet reaching the rising stage or even more the development stage. Since 1945 to 1961, Jakarta never prepared and sent Indonesian nationalist groups to Papua for integrating the Papuans. It is, therefore, not surprising when the People's Triple Command (Trikorla) was announced by the President, Soekarno, on December 19, 1961 in Yogyakarta, the Papuan nationalism was stronger than Indonesians. Meanwhile, after the 1963 integration until today, the government has turned out the land of Papua, which is considerably against Jakarta, as the target of military operations. Seeing the current situation in Papua, it is interesting to examine whether the current aspiration of Papuans in choosing referendum and separating themselves from Indonesia indicates that the Papuan nationalism is still dominant than that of Indonesians? This article elaborates two main topics: (1) who were the actors involved in the process of raising awareness of Indonesian nationalism among Papuans in Biak in 1963-1969? (2) How was the rising awareness process of Indonesian nationalism among Papuans in Biak done in 1963-1969?

Keywords: *the development of Papua, Indonesian nationalism, military operation, Papuans*

DDC: 322.4**Damianus Benediktus Gene Djo1 dan Eusabius Separera Niron****THE AMBIVALENCE OF STATE REPRESSION ON PAPUA CONFLICT****ABSTRACT**

The aim of this article is to examine the repressive approach conducted by the state to the people of Papua and to see the rise of Papuan nationalism as a result of repressive actions. Using a qualitative method with a review of literatures, this paper argues that in resolving the conflict of Papua, some repressions done by security forces on behalf of the state are still massively found in Papua. This repressive approach will not solve the conflicts in Papua. The repressive approach will only evoke the trauma of past violence and hinder the development of local democracy in Papua. The underlying grounds of repressive actions in the land of Papua are often based on the notion of national integration and stability. On the other hand, this action aroused the nationalism spirit of the local people in Papua as a nation. Therefore, the efforts to resolve the problems in Papua must be carried out in a critical-progressive and humanist way which is by undertaking a dialogue based on Pancasila: socio-nationalism and socio-democracy.

Keywords: *Papua conflict, repressive actions, dialogue*

DDC: 302.2

Al Araf Assadallah Marzuki

STRENGTHENING INDONESIA'S CYBER DEMOCRACY AFTER THE 2019 ELECTION

ABSTRACT

In 2019, Indonesia has conducted the festival of democracy encompassing presidential, legislative members, and Regional Representative Council (DPD) elections for the period of 2019-2024 which were considered as the most complex election in the world. In the digital era, a cyber space in strengthening democracy and during election process becomes important to create the atmosphere of democracy which is conducive, orderly, and beneficial for the community. This relates to the problem of democracy in cyber space ranging from the spread of hoax news, press independence, to the emergence of social media restrictions imposed by the government. Thus, the author suggests for strengthening democracy in cyber space. The underlying reasons for this argument are: first, hoax news is often published on an unregistered online media from which this situation is contradicted with the existing regulation that obliges online news platform to register and acquire a permission for establishing press institute. Second, responding the online news platforms unregistered in Press Council, the government should not only block them, but also impose fines for those who violate the regulations.

Keywords: *democracy, cyber law, cyber democracy*

DDC: 320.8

Nyimas Latifah Letty Aziz

BUILDING A NATIONAL IDENTITY IN THE DECENTRALIZATION AND REGIONAL AUTONOMY PERSPECTIVE

ABSTRACT

This paper examines the building process of a national identity from the perspective of decentralization and regional autonomy. National identity is the identification of a nation and a country that distinguishes it from the other nations and countries of the world. However, this national identity fades because of the negative influences coming from outside. Indonesia, which is an archipelago country, has a wide area ranging from Sabang to Merauke within the framework of the Unitary State of the Republic of Indonesia. To maintain Indonesia's national identity, the government needs to make efforts to unite the nation, one of which is through decentralization and regional autonomy policies. The government provides a space for regions to develop their areas and maintain local cultural values as a national unifier. This is a good means to build and enhance a sense of nationalism for the formation of national identity. This article raises the issue on how to build national identity which is viewed from the perspective of decentralization and regional autonomy that has been extracted from the results of descriptive analysis research. The data used are data from interviews and literature studies.

Keywords: *decentralization, national identity, regional autonomy*

DDC: 364.1

Melpayanty Sinaga

TRANSNATIONAL CRIMES THROUGH BARTERING DRUGS IN THE BORDER AREA OF RI - PAPUA NEW GUINEA

ABSTRACT

This research aims to explore the transnational crime occurred in the border area of Indonesia and Papua New Guinea. Transnational crimes through bartering drugs and motorcycles become a new trend or a new crime in Jayapura. Generally, transnational crime is often done by exchanging money with drugs; however, this one is different. The exchange of stolen motorcycles conducted in state borders become a new motive of transnational crime. The mixed research method is used to combine the qualitative method for one step and quantitative one for another. In-depth interviews as a part of the data collection technique will be conducted to gain information from actors and governmental parties such as security apparatus and victims who lose their motorcycles. Field observation is also held to know the routes of the drug trade, both land and sea, in the border area of Indonesia and Papua New Guinea. The result is that the drug and stolen motorcycle trades remain significantly occurred due to the minimum supervision of the security apparatus and the limited number of security stations. This situation

allows people to send prohibited things, including drugs, through small and narrow undetected roads and sea routes surrounding Papua in which those provide easiness for people to do drug transactions.

Keywords: barter, transnational crime, border

DDC: 303.4

Melyana R. Pugu, Yanyan M. Yani, dan Wahyu Wardhana

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN PAPUA BORDER REGION: EFFORTS TO ASSURING HUMAN SECURITY AND FIGHTING ILLEGAL CROSS-BORDER TRADE

ABSTRACT

All this time, border development, particularly Indonesia border area in Papua, is left behind from the development of other regions. Indeed, border regions have great opportunities to become a driving force for economic activity when they are supported by adequate infrastructure development. Therefore, this article explores the development of the land border region between Indonesia and Papua New Guinea. The concept of border development, specifically infrastructure development, is adopted in this article as a basis for discussing the dynamics of Indonesia's border area in Papua. The development of Indonesia's border areas in Papua in this article will be analyzed as an attempt to guarantee human security and fight illegal trade. The increase of illegal trade in Indonesia and Papua New Guinea border region could threaten the human security of the Indonesian people in the Papua Border regions. Therefore, the government took several development policies to improve the welfare of people in Papua border through the construction of border infrastructure. Even though human security policies which have adopted by the government did not explicitly stress the human security terminology, but the policies show that the government efforts to assure human security in Indonesia-Papua New Guinea border area.

Keywords: human security, infrastructure development, Papua border, illegal trade

DDC: 320.5

Djuneidi

MEASURING THE SENSE OF NATIONALISM OF INDONESIAN YOUNG GENERATION

ABSTRACT

The phenomenon of social bipolarization within Indonesians in the context of the 2019 presidential election, which is between the supporters of Joko Widodo & Ma'aruf Amin and Prabowo Subianto & Sandiaga Uno, is very relatable to the history of the 1998 reformation era. It was the period when the authoritarian militarism regime was collapsed by mass and students' demonstrations. This bipolarization has a clear negative impact, even is considered as "a verbal war" and "a political identity war" that use all means such as social media, attitudes, and social behavior. The qualitative research of the Indonesian millennials shows the declining phenomenon of awareness to the sense of belonging to the nation and country of Indonesia and the poor knowledge and understanding of the ideology of the country so they are easily distracted by other understandings and neglect the national ideology which is Pancasila. This clearly threatens the wholeness of the Republic of Indonesia (NKRI) that the Indonesian heroes have greatly struggled and been sacrifice before. The role of the government in providing an understanding of the history and ideology of this nation is an obligation that must be inherited in the heart of Indonesians through the world of education, sports, and in every participative and transparent dynamical development.

Keywords: Indonesia, election 2019, nationalism, sportsmanship, nation-state identity, intolerance, extremism

Meilinda Sari Yayusman

TINJAUAN BUKU

PERKEMBANGAN STUDI DIASPORA

Judul Buku: *Routledge Handbook of Diaspora Studies*

Penulis: Robin Cohen dan Caroline Fisher (Eds.) (2019), Routledge, New York, Amerika Serikat, hlm. xviii

Ubaidillah

TINJAUAN BUKU

PERAN AGAMA DALAM UJARAN KEBENCIAN: SUMBER ATAU TARGET

Judul Buku: *Putting Faith in Hate: When Religion is The Source or Target of Hate.*

Penulis: Richard Moon (2018). Cambridge University Press. 151 hal. + indeks. ISBN 978-1-108-42546-9.

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI PERBATASAN PAPUA: UPAYA MENJAMIN *HUMAN SECURITY* DAN MELAWAN PERDAGANGAN ILEGAL LINTAS BATAS

Melyana R. Pugu,^{1,2} Yanyan M. Yani,¹ dan Wahyu Wardhana^{1,3}

¹Jurusan Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, ²Jurusan Hubungan Internasional, Universitas Cendrawasih, ³Jurusan Ekonomi Pertahanan, Universitas Pertahanan
E-mail: wahyu_w016@yahoo.com & puguratana@yahoo.com

ABSTRACT

All this time, border development, particularly Indonesia border area in Papua, is left behind from the development of other regions. Indeed, border regions have great opportunities to become a driving force for economic activity when they are supported by adequate infrastructure development. Therefore, this article explores the development of the land border region between Indonesia and Papua New Guinea. The concept of border development, specifically infrastructure development, is adopted in this article as a basis for discussing the dynamics of Indonesia's border area in Papua. The development of Indonesia's border areas in Papua in this article will be analyzed as an attempt to guarantee human security and fight illegal trade. The increase of illegal trade in Indonesia and Papua New Guinea border region could threaten the human security of the Indonesian people in the Papua Border regions. Therefore, the government took several development policies to improve the welfare of people in Papua border through the construction of border infrastructure. Even though human security policies which have adopted by the government did not explicitly stress the human security terminology, but the policies show that the government efforts to assure human security in Indonesia-Papua New Guinea border area.

Keywords: human security, infrastructure development, Papua border, illegal trade

ABSTRAK

Selama ini pembangunan wilayah perbatasan, khususnya perbatasan Indonesia di Papua, dinilai tertinggal dari daerah lainnya. Sesungguhnya, wilayah perbatasan memiliki peluang untuk menjadi motor penggerak kegiatan ekonomi apabila ditunjang oleh pembangunan infrastruktur yang memadai. Oleh sebab itu, artikel ini berupaya mengeksplorasi pembangunan infrastruktur di wilayah perbatasan darat Indonesia-Papua Nugini. Konsep pembangunan perbatasan, khususnya pembangunan infrastruktur, diadopsi sebagai kerangka untuk mendiskusikan dinamika wilayah perbatasan Indonesia di Papua. Pembangunan wilayah perbatasan Indonesia di Papua dalam artikel ini akan dianalisa sebagai upaya untuk menjamin *human security* dan melawan perdagangan ilegal. Maraknya perdagangan ilegal di perbatasan Indonesia-Papua Nugini dinilai dapat mengancam *human security* masyarakat Indonesia di Perbatasan Papua. Oleh karena itu, pemerintah mengambil sejumlah kebijakan pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di perbatasan Papua melalui pembangunan infrastruktur perbatasan. Sungguhpun sejumlah kebijakan pemerintah tidak secara eksplisit menekankan terminologi *human security*, tetapi kebijakan yang telah diambil pemerintah menunjukkan upaya untuk menjamin *human security* masyarakat di perbatasan Indonesia-Papua Nugini.

Kata Kunci: keamanan manusia, pembangunan infrastruktur, perbatasan Papua, perdagangan ilegal

PENDAHULUAN

Perbatasan memiliki nilai penting baik secara simbolik maupun fungsional sebagai manifestasi utama dari kedaulatan negara atas wilayah tertentu (Carter & Goemans, 2018). Perbatasan juga memiliki nilai vital dan strategis, tidak hanya dalam aspek pertahanan dan keamanan, tetapi juga dalam aspek sosial-ekonomi. Dalam

perspektif pertahanan dan keamanan, perbatasan dikaitkan dengan kedaulatan suatu negara dan kepentingan nasional. Sementara itu, dari aspek sosial-ekonomi, wilayah perbatasan memiliki peluang untuk menjadi motor penggerak kegiatan ekonomi dan hubungan sosio-kultural (Arifin, 2012). Perbatasan dalam hal ini membentuk jaringan perdagangan dan pola aglomerasi yang

pada gilirannya membentuk struktur kegiatan ekonomi dan perdagangan (Carter & Goemans, 2018). Seiring globalisasi ekonomi dinamika perbatasan telah mengarah kepada integrasi lintas batas (*cross-border integrations*) (Sohn, 2014) yang meningkatkan arus perdagangan lintas batas.

Akan tetapi, wilayah perbatasan selama ini menjadi wilayah pinggiran dengan pertumbuhan ekonomi yang terbatas, bahkan bagi sejumlah wilayah perbatasan di negara-negara Uni Eropa. Kondisi ini mendorong Uni Eropa mengeluarkan program *Interreg funding* semenjak 1990 untuk memajukan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di wilayah perbatasan (European Commission, 2017). Contoh lainnya adalah pembangunan *Second Mekong International Bridge* yang terletak di antara Provinsi Mukdahan di Thailand dan Provinsi Savannakhet di Laos. Pembangunan ini telah membawa manfaat ekonomi, seperti pengurangan biaya transportasi dan peningkatan volume perdagangan lintas batas (Warr, Menon, & Yusuf, 2009).

Indonesia sendiri, semenjak tahun 1983, telah menandatangani kerja sama pembangunan ekonomi di wilayah perbatasan dengan Malaysia yang dikenal dengan *socio-economic Malaysia-Indonesia* (Sosek malindo) (Arifin, 2012). Pembangunan *Western Borneo Economic Corridor* dalam kerangka kerja sama *Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area* (BIMP-EAGA) merupakan perkembangan dari sosial ekonomi Malindo yang diarahkan untuk meningkatkan pembangunan wilayah perbatasan di keempat negara tersebut (Raharjo, 2016, 64). Kendatipun demikian, kajian mengenai pembangunan wilayah perbatasan Indonesia-Papua Nugini masih sedikit dieksplorasi. Terlebih lagi, ketika Indonesia di bawah pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla memiliki visi membangun negara dari pinggiran. Hal ini salah satunya diimplementasikan melalui pembangunan jalan di wilayah perbatasan Papua (Simorangkir, 2018), pembangunan infrastruktur listrik, dan dana tambahan infrastruktur dalam rangka Otonomi Khusus Provinsi Papua. Oleh sebab itu, artikel ini berupaya mengeksplorasi pembangunan infrastruktur di wilayah perbatasan darat

Indonesia-Papua Nugini. Konsep pembangunan perbatasan diadopsi sebagai kerangka untuk mendiskusikan dinamika wilayah perbatasan Indonesia di Papua. Pembangunan wilayah perbatasan Indonesia di Papua dalam artikel ini akan dianalisa sebagai upaya untuk menjamin *human security* dan melawan perdagangan ilegal yang terjadi di perbatasan Indonesia-Papua Nugini.

Human security sendiri merupakan konsep yang berfokus pada kemampuan negara dalam menjamin keamanan warga negaranya dari berbagai ancaman yang mengganggu kehidupan keseharian masyarakat. Ancaman tersebut dapat berupa keamanan ekonomi (*economic security*), keamanan pangan (*food security*), keamanan kesehatan (*health security*), keamanan lingkungan (*environmental security*), dan keamanan komunitas (*community security*) (UNDP, 1994). Perdagangan ilegal lintas batas dapat menjadi salah satu ancaman bagi *human security* di perbatasan karena menghambat pembangunan berkelanjutan, mengganggu upaya penurunan kemiskinan, menimbulkan masalah lingkungan, dan masalah sosial ekonomi lainnya (Liddick, 2011).

PEMBAHASAN

Perbatasan Indonesia-Papua Nugini

Perbatasan negara selama ini menjadi garis pemisah dan filter yang mewakili akhir dan awal dari sistem negara dengan berbagai peraturan perundang-undangan. Kawasan perbatasan dipahami sebagai bagian dari wilayah negara yang terletak pada sisi dalam sepanjang batas wilayah Indonesia dengan negara lain (Raharjo, 2016, 56). Wilayah perbatasan Papua merupakan wilayah Indonesia sebagai hasil Konferensi Meja Bundar pada tahun 1949 ihwal pengakuan Belanda terhadap kedaulatan Indonesia dan kemudian diperkuat dengan persetujuan Indonesia dan Belanda di New York pada 15 Agustus 1962 (CNN Indonesia, 2019). Lebih lanjut, integrasi Papua ke Indonesia ditegaskan dalam Resolusi Sidang Umum PBB (*UN General Assembly Resolution*) 2504 tentang persetujuan Indonesia dan Belanda mengenai Irian Barat yang menegaskan Papua merupakan bagian integral dan tidak dapat dipisahkan dari Indonesia pada 19 November

1969. Setelah Papua kembali menjadi wilayah Indonesia, perbatasan Indonesia dan Papua Nugini membentang lebih dari 750 km. Perbatasan ini didasarkan pada konvensi antara Inggris dan Belanda, sebagai negara kolonial yang menguasai wilayah tersebut pada 16 Mei 1895 (Van der Veur P.W., 1966).

Setelah Papua resmi menjadi bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah Indonesia segera melakukan pembangunan di Papua, salah satunya adalah pembangunan infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan masyarakat (Yambeyapdi, 2018). Pembangunan wilayah Papua sebagai bagian dari pembangunan nasional secara umum bertujuan untuk memanfaatkan potensi daerah bagi pengembangan wilayah Papua, mengurangi kesenjangan antarwilayah, dan mempercepat pembangunan wilayah Papua (Nurhadi, 2012).

Perkembangan selanjutnya, yaitu semenjak tahun 2001, Pemerintah Indonesia telah berupaya mengurangi kesenjangan pembangunan di Papua melalui desentralisasi pemerintahan. Hal ini diwujudkan melalui UU No.21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus Papua yang kemudian diubah dengan Perpu No.1 Tahun 2008. Pemerintah Indonesia juga berupaya mempercepat pembangunan di Papua dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden No.5 Tahun 2007 tentang Percepatan Pembangunan Provinsi Papua dan Papua Barat (Raafi'i, Hakim, & Putri, 2018, 246). Tidak dapat dipungkiri bahwa otonomi khusus bagi Papua ini didorong oleh ancaman gerakan pemisahan Papua dari Republik Indonesia. Melalui otonomi khusus ini, Pemerintah Indonesia berkeinginan untuk mengurangi kemiskinan, mendorong pembangunan ekonomi, dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia di Papua (Mollet, 2011, 233). Akan tetapi, upaya pembangunan Papua melalui desentralisasi ini menghadapi sejumlah kritik karena masyarakat dipandang sebagai target pembangunan dan bukan pendorong pembangunan itu sendiri. Oleh karena itu, pembangunan di Papua membutuhkan pendekatan pembangunan yang mengakomodasi kearifan lokal masyarakat Papua (Karim, 2012, 96).

Kearifan lokal ini penting untuk diakomodasi dalam pembangunan wilayah Papua

mempertimbangkan setidaknya terdapat 250 kelompok etnis asli Papua, masing-masing dengan bahasa mereka sendiri atau dialek yang khas dan pengetahuan ekologi mereka sendiri. Saat ini setidaknya terdapat tujuh wilayah adat yang diakui di Tanah Papua di antaranya ada lima di Provinsi Papua (La Pago, Mee Pago, Mamta, Anim Ha, Saireri) dan dua di Provinsi Papua Barat (Doberai dan Bomberai) (Indrawan, et al., 2019, 1). Tantangan pembangunan di Papua saat ini dikenal dengan paradoks pembangunan Papua (*Papua development paradox*) yang menunjukkan masyarakat Papua, khususnya di wilayah perbatasan Indonesia-Papua Nugini terpinggirkan dari pembangunan terlepas dari kekayaan alam yang terdapat di Papua (Indrawan, et al., 2019, 1-2). Sebagaimana diketahui, masyarakat di wilayah perbatasan Papua merupakan masyarakat yang dinamis di mana berbagai macam kelompok masyarakat hidup dan bekerja serta dibarengi oleh arus perdagangan barang dan jasa (Gerstein, Atler, Davenport, Grill, Kadlec, & Young, 2018). Interaksi ini didorong pula oleh ikatan keluarga dan afiliasi suku, sehingga mobilitas dan perdagangan melintasi batas-batas teritorial terus berlangsung.

Pemerintah Indonesia dan Papua Nugini mengakomodasi hubungan lintas batas ini dalam persetujuan tahun 1973 yang dinegosiasikan ulang pada tahun 1979 dan 1984 (May, 1987). Persetujuan tahun 1973 ini memberikan kesempatan kepada masyarakat di perbatasan Papua untuk melanjutkan kegiatan lintas batas tradisional dalam rangka menjaga hubungan sosial, mengumpulkan makanan, berburu, menangkap ikan, dan melakukan pertukaran ekonomi. Selain itu, semenjak akhir tahun 1980-an, Pemerintah Indonesia telah membangun jalan Trans Irian Jaya/Trans Papua untuk menembus isolasi dan kebuntuan pembangunan di Papua. Salah satu jalur dari Trans Papua tersebut yaitu Jalur Jayapura dan Oksibil yang membentang paralel dengan perbatasan Indonesia-Papua Nugini. Jalur ini dibangun agar dapat memperlancar kegiatan administrasi dan ekonomi masyarakat perbatasan di Papua (Firdausi, 2018).

Pembangunan perbatasan di Papua juga terus menjadi perhatian pemerintah Indonesia, seperti

yang tertuang dalam Program Pembangunan Nasional (Propenas) 2000–2004. Dalam Propenas dinyatakan bahwa “program pengembangan daerah perbatasan bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat dan memantapkan keamanan daerah yang berbatasan dengan negara lain” (Bappenas, 2004, 19). Kendatipun sejumlah upaya telah dilakukan untuk membangun wilayah perbatasan di Papua, tetapi kemiskinan dan kesenjangan sosial-ekonomi tetap menjadi masalah utama. Hal ini mendorong sejumlah masyarakat di wilayah perbatasan Papua yang belum menikmati manfaat pembangunan selama beberapa dekade terlibat dalam kegiatan perdagangan ilegal guna memenuhi kebutuhan hidupnya (Bappenas, 2004, 21).

Perdagangan Ilegal Lintas Batas di Perbatasan Papua sebagai Ancaman Terhadap *Human Security*

Perdagangan ilegal lintas batas di wilayah perbatasan terjadi di banyak wilayah perbatasan negara-negara di dunia dan perbatasan Indonesia-Papua Nugini merupakan salah satu wilayah yang cukup rawan terhadap berbagai aksi perdagangan ilegal (Hakim, 2016). Perdagangan ilegal ini tidak hanya menimbulkan ancaman bagi negara asal pelaku, tetapi juga negara tujuan pelaku perdagangan ilegal (Lisakafu, 2018, 567). Maraknya perdagangan ilegal di perbatasan Indonesia-Papua Nugini umumnya didorong oleh mekanisme pasar, seperti perbedaan harga dan mekanisme pasokan-permintaan (*supply-demand*). Di samping itu, perbatasan yang panjang dan ditutupi oleh hutan lebat menjadi faktor lain yang mendorong terjadinya penyelundupan di wilayah perbatasan Indonesia-Papua Nugini. Kondisi ini semakin buruk karena terbatasnya pengawasan dan penegakan hukum di sepanjang wilayah perbatasan tersebut. Selain itu, perdagangan ilegal di wilayah perbatasan didorong pula oleh kesulitan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan dasar mereka (Garry, 2018), sehingga mendorong mereka untuk melakukan kegiatan ilegal (Busilacchi, Butler, Rochester, & Posu, 2018).

Di sisi lain, penyelundupan dan perdagangan ilegal ini didorong pula oleh terdapatnya

hubungan sosial-budaya, seperti hubungan kekeluargaan, yang melewati batas-batas kedaulatan negara (Bouchard, 2012), di wilayah perbatasan Indonesia-Papua Nugini. Pemikiran tersebut menunjukkan bahwa ketidakamanan manusia (*human insecurity*) dari kondisi sosial ekonomi, khususnya kemiskinan, menjadi salah satu pendorong masyarakat perbatasan Indonesia-Papua Nugini terlibat dalam perdagangan ilegal lintas batas.

Sampai saat ini, Provinsi Papua merupakan salah satu provinsi dengan jumlah penduduk miskin tertinggi di Indonesia. Pada tahun 2018, penduduk miskin di Papua mencapai 27,74 persen, angka ini meningkat apabila dibandingkan dengan tahun 2017 dimana kemiskinan di Papua sebesar 27,62 persen (BPS Papua, 2019a). Gambaran tidak jauh berbeda juga ditemukan di wilayah perbatasan Papua, seperti Kabupaten Keerom di mana angka kemiskinan mencapai 16,90 persen, Kabupaten Boven Digul sebesar 20,35 persen, Kota Jayapura sebesar 11,37 persen, Kabupaten Pegunungan Bintang sebesar 30,75 persen, dan Kabupaten Merauke sebesar 10,54 persen (BPS Papua, 2019a). Salah satu implikasi dari kemiskinan di kawasan perbatasan yang cukup tinggi ini mendorong sebagian orang terlibat dalam kegiatan-kegiatan ekonomi ilegal guna memenuhi kebutuhan hidupnya (Bappenas, 2004).

Kemiskinan ini salah satunya disebabkan oleh terbatasnya infrastruktur transportasi dan pendidikan. Terbatasnya infrastruktur transportasi menghambat aktivitas ekonomi masyarakat di perbatasan Papua, sedangkan minimnya infrastruktur pendidikan membatasi kemampuan masyarakat di perbatasan Papua untuk meningkatkan kompetensi diri dalam kegiatan ekonomi dan akhirnya berpotensi mendorong mereka terlibat dalam perdagangan ilegal (Bano, 2018). Oleh karena itu keseriusan pemerintah dalam membangun infrastruktur perlu juga diarahkan pada peningkatan akses pendidikan dan layanan publik lainnya bagi masyarakat di perbatasan Papua. Salah satu caranya adalah memaksimalkan pemanfaatan dana otonomi khusus dan dana tambahan infrastruktur dalam rangka otonomi khusus Papua.

Sejak tahun 2006 sampai 2016, pemerintah pusat telah mentransfer 11,2 triliun rupiah dana tambahan infrastruktur. Sedangkan pada periode 2002 sampai 2016, pemerintah pusat telah mentransfer 47,9 triliun rupiah dana otonomi khusus bagi Provinsi Papua (bpkad.papua.go.id, 2016). Melalui dana otonomi khusus ini, tingkat kemiskinan di Papua berkurang dari 41,08 persen pada tahun 2002 menjadi 27,74 persen pada tahun 2018 (BPS Papua, 2019a). Selain dana otonomi khusus dan dana tambahan infrastruktur, masih terdapat dana desa yang dapat digunakan untuk membangun infrastruktur di wilayah perbatasan Papua. Melalui dana tersebut masyarakat dapat membangun sektor ekonomi, pendidikan, dan kesehatan untuk meningkatkan kesejahteraan mereka.

Terlepas dari penurunan persentase kemiskinan di Papua, pengelolaan dana otonomi khusus dan dana tambahan infrastruktur bagi Papua perlu memperhatikan manfaat bagi masyarakat asli Papua yang berada di perbatasan. Selama ini terdapat pendapat bahwa manfaat dana otonomi khusus Papua hanya dinikmati sekelompok elit yang memicu timbulnya perbedaan sosial yang besar di tengah-tengah masyarakat Papua antara kelompok masyarakat kaya dan kelompok masyarakat miskin (Sugandi, 2008). Kelompok masyarakat miskin yang berada di pedalaman dan wilayah perbatasan ini kemudian terdorong untuk terlibat dalam perdagangan ilegal lintas batas sebagai salah satu cara agar mereka dapat hidup layak.

Namun demikian, tidak dapat dipungkiri bahwa aktivitas semacam ini dapat menjadi salah satu cara mengurangi kemiskinan dan meningkatkan keamanan pangan bagi masyarakat di perbatasan dengan tersedianya pasokan pangan dengan harga yang terjangkau (Gerstein, Adler, Davenport, Grill, Kadlec, & Young, 2018, 5). Pasokan pangan ini tidak hanya dibutuhkan oleh warga Papua di perbatasan Indonesia, tetapi juga oleh warga Papua Nugini. Jadi, dapat dikatakan bahwa perdagangan ilegal ini merupakan kegiatan menguntungkan yang dilakukan dua arah baik dari Indonesia ke Papua Nugini, maupun sebaliknya, dengan berbagai komoditas.

Komoditas yang sering diselundupkan dari wilayah Indonesia ke Papua Nugini adalah bahan bakar minyak dan satwa dilindungi. Salah satu kasus penyelundupan bahan bakar minyak yang digagalkan Polair Polres Jayapura Kota terjadi pada September 2016. Penyelundupan ini terdiri dari 1.680 liter bahan bakar minyak jenis bensin tanpa dokumen yang akan diperdagangkan di Papua Nugini (beritasatu.com, 2016). Kemudian pada April 2018, Polresta Jayapura mengagalkan penyelundupan 910 liter bahan bakar minyak jenis premium melalui perairan Jayapura (Costa, 2018).

Terkait perburuan, penyelundupan, dan perdagangan ilegal satwa dilindungi, pada Februari 2019, satgas TNI AD menangkap pemburu satwa langka di perbatasan Indonesia-Papua Nugini. Satwa dilindungi yang diburu dan diselundupkan terdiri dari burung kakaktua raja, kakaktua putih, dan Nuri (Utama, 2019). Selain jenis burung, satwa yang sering diperdagangkan secara ilegal adalah kura-kura moncong babi atau yang dikenal sebagai labi-labi moncong babi (*Carettochelys Insculpta*). Satwa ini merupakan satwa endemik dari wilayah selatan Papua yang telah dimanfaatkan oleh masyarakat lokal secara terbatas, khususnya telur kura-kura moncong babi. Akan tetapi, seiring meningkatnya permintaan terhadap telur dan induk kura-kura moncong babi, perburuan terhadap satwa ini juga meningkat (Sangadji, 2019). Kura-kura moncong babi merupakan satwa yang terancam punah dalam daftar IUCN. Sementara itu, menurut CITES, kura-kura moncong babi masuk dalam kategori appendix II yang artinya daftar spesies yang tidak terancam kepunahan, tetapi mungkin terancam punah apabila perdagangan terus berlanjut tanpa adanya pengaturan (Sangadji, 2019).

Sungguhpun penyelundupan bahan bakar minyak tidak mengancam *human security* masyarakat Indonesia di perbatasan Papua secara langsung. Akan tetapi ketiadaan bahan bakar minyak akan mengganggu kegiatan ekonomi masyarakat, khususnya masyarakat yang mata pencaharian mereka bergantung kepada ketersediaan bahan bakar minyak, seperti para nelayan di perbatasan. Sedangkan, perburuan, penyelundupan, dan perdagangan ilegal satwa dari wilayah

Papua dapat mengancam kehidupan masyarakat Papua yang sangat bergantung terhadap hutan sebagai sumber makanan dan kehidupan mereka.

Eksplorasi sumber daya alam Papua dengan tingkat pemahaman dampak terhadap lingkungan yang rendah dapat mengancam ekosistem di mana masyarakat bermukim (Liddick, 2011). Perdagangan ini juga mengancam keanekaragaman hayati, menghancurkan habitat alami, dan sumber daya terbarukan (Schneider, 2008). Semakin langka suatu spesies, khususnya yang terancam punah, maka harga spesies tersebut akan sangat mahal di pasar. Hal ini mendorong aktivitas ilegal yang lebih besar dan mengancam hutan di mana masyarakat Papua sangat bergantung secara sosial dan ekonomi (UNODC, 2012, 2). Selain itu, eksploitasi berlebihan dapat mengancam *human security* dengan berkurangnya bahan makanan dan sumber pengobatan tradisional serta keperluan kegiatan adat masyarakat Papua. Terlebih lagi sebagian masyarakat Papua masih hidup nomaden (berburu dan meramu) sehingga tingkat ketergantungan masyarakat terhadap hutan sangat tinggi (Mulyawan, Basuni, & Kosmaryandi, 2013).

Seperti yang telah diketahui bahwa masyarakat Papua memandang hutan sebagai seorang ibu yang menyediakan segala kebutuhan bagi anaknya agar dapat bertahan hidup, yaitu ikan, hewan, dan makanan khususnya sagu (Mollet, 2011, 234). Selama ini, pemanfaatan sumber daya hutan oleh masyarakat Papua telah dilakukan dengan kearifan lokal mereka untuk menjaga keberlangsungan dan kelestarian hutan. Akan tetapi, ketika mereka terlibat dalam perdagangan dengan masyarakat Papua Nugini tanpa dilengkapi persyaratan kepabeanan maka perdagangan tersebut tergolong dalam perdagangan ilegal lintas batas negara. Kondisi ini menunjukkan bahwa kemiskinan bukanlah faktor utama yang mendorong keterlibatan masyarakat di perbatasan Papua dalam perdagangan ilegal. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur pendidikan sangat perlu dilakukan untuk meningkatkan pemahaman masyarakat di perbatasan, khususnya terkait perdagangan lintas batas yang telah mereka lakukan selama ini.

Di sisi lain, penyelundupan dari Papua Nugini ke wilayah Indonesia terdiri dari penyelundupan yang tidak dilengkapi dokumen dan penyelundupan barang ilegal karena dilarang undang-undang untuk diperdagangkan. Komoditas tanpa dilengkapi dokumen yang sering diperdagangkan dapat berupa minuman beralkohol, teripang, vanilla, kulit kayu masoi, kulit buaya, sirip hiu, tanduk rusa, dan hasil pertanian lainnya (beacukai.go.id, 2017). Sejumlah kasus penyelundupan yang berhasil digagalkan aparat keamanan misalnya pada Juli 2016, Satuan Keamanan Laut Lantamal X Jayapura mengagalkan penyelundupan kakao dan pinang yang dibawa oleh warga Papua Nugini. Komoditas tersebut tidak dilengkapi dengan surat-surat yang dibutuhkan, meskipun warga Papua Nugini tersebut memiliki surat untuk melakukan kegiatan lintas batas (Siswanto E., 2016). Pada Maret 2017, sejumlah kulit kayu masoi (*Cryptocarya massoia*) gagal diperdagangkan ke Jayapura karena tidak dilengkapi surat-surat yang dipersyaratkan kepabeanan Indonesia. Tingginya harga kulit kayu masoi di Jayapura mendorong terus berlangsungnya pasokan dari Papua Nugini, baik secara legal maupun ilegal (Bisnis.com, 2017). Lebih lanjut, pada September 2018 juga ditemukan penyelundupan satu ton kulit kayu masoi dan vanili. Kedua komoditas ini dikategorikan menjadi produk ilegal karena tidak dilengkapi persyaratan kepabeanan.

Selain hasil pertanian dan hasil hutan tersebut, pada Juli 2018, ditemukan penyelundupan kulit buaya dan tangkur buaya dari Papua Nugini ke Indonesia tanpa dilengkapi dengan dokumen karantina di Skouw, Jayapura (kkp.go.id, 2018). Sedangkan pada tahun 2019, penyelundupan gelembung ikan di wilayah perbatasan Indonesia dan Papua Nugini mencapai 19 kilogram. Komoditas ini sering diperdagangkan di wilayah Merauke dengan harga yang cukup tinggi sehingga mendorong terus terjadinya perdagangan ilegal dari Papua Nugini tanpa dilengkapi dokumen yang dibutuhkan (Janur, 2019).

Di samping komoditas ilegal karena tidak dilengkapi dokumen, seperti vanili, kulit kayu masoi, dan kulit buaya, komoditas ilegal yang dilarang diperjual-belikan di perbatasan kedua negara adalah sirip hiu dan ganja. Ganja merupakan salah satu komoditas yang sering

diselundupkan dari Papua Nugini ke Indonesia. Salah satu wilayah perbatasan yang rawan dengan kegiatan ilegal ini adalah Kabupaten Merauke. Tingginya perdagangan ilegal ganja dari Papua Nugini tersebut didorong oleh kualitas ganja yang tinggi dan permintaan yang terus meningkat di Papua (Damarjati, 2018). Perdagangan narkoba jenis ganja ini sering dipandang sebagai pendorong tindak kejahatan lainnya, seperti penyuapan karena perdagangan ini memberikan keuntungan besar bagi para pelakunya (Hughes, Chalmers, & Bright, 2019, 1-2).

Tidak hanya ganja, produk yang dilarang untuk diperdagangkan di Indonesia adalah sirip hiu. Ikan hiu merupakan satwa dilindungi berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No.18 Tahun 2013 tentang Penetapan Status Perlindungan Penuh Ikan Hiu Paus. Walaupun demikian, pada Mei 2018, satuan tugas (Satgas) Yonif Para Raider 501 Kostrad menggagalkan penyeludupan sirip ikan hiu asal Papua Nugini seberat 6,5 kg di wilayah perbatasan Wutung (Siagian, 2018). Selain sirip ikan hiu, pada Juni 2016, petugas pos pemantau perbatasan di wilayah Sota menggagalkan penyelundupan lebih dari 25 kilogram tanduk Rusa, empat pasang kulit kaki Kasuari, dan empat buah tempurung dada kura-kura dari Papua Nugini. Barang-barang tersebut terbukti ilegal karena tidak dilengkapi dengan surat legalitas dari bea cukai dan karantina hewan untuk masuk ke Indonesia (Siswanto, 2016).

Kegiatan perdagangan ilegal yang telah diuraikan di atas dilakukan oleh pelintas dari Papua Nugini dan oleh masyarakat Indonesia di perbatasan Papua. Kegiatan ini seringkali dilakukan dalam skala kecil dan dilakukan oleh individu dari Papua Nugini yang memiliki hubungan kekerabatan dengan warga Indonesia. Dari sudut pandang lain, perdagangan ilegal ini dapat dilihat sebagai cara dari sekelompok orang atau sebagian populasi yang secara ekonomi lemah mencari cara untuk bertahan hidup. Hal ini berarti bahwa tindakan perdagangan ilegal ini dilakukan sekelompok orang karena negara belum mampu menyediakan kesejahteraan bagi rakyatnya secara layak di wilayah perbatasan (Tripp, 1997).

Sungguhpun terdapat indikasi keterkaitan antara kemiskinan di wilayah perbatasan Papua dengan kegiatan perdagangan ilegal, tetapi kami melihat bahwa kemiskinan bukan faktor utama keterlibatan masyarakat dalam perdagangan ilegal. Hal ini sedikit berbeda dengan sejumlah literatur yang menyatakan kemiskinan merupakan faktor utama keterlibatan masyarakat di wilayah perbatasan dalam perdagangan ilegal (Lindsey, dkk, 2011; Tagliacozzo, 2001). Sejumlah kasus perdagangan ilegal (kecuali perdagangan ganja) yang ditemukan menunjukkan bahwa hubungan kekerabatan dan perdagangan yang berlangsung sejak lama ditambah dengan kurangnya pemahaman masyarakat terhadap persyaratan kepabeanan dan aturan perundang-undangan menjadi faktor perdagangan yang mereka lakukan di perbatasan menjadi ilegal. Mencermati realitas tersebut, pembangunan infrastruktur transportasi dan pendidikan serta pembangunan kualitas masyarakat di perbatasan Papua perlu ditingkatkan oleh pemerintah.

Nilai Penting Pembangunan Infrastruktur di Perbatasan Papua dalam rangka Penjaminan *Human Security*

Perdagangan ilegal, khususnya sejumlah komoditas dari Papua Nugini ke Indonesia dan sebaliknya, memiliki dampak bagi masyarakat di perbatasan Papua berupa eksploitasi sumber daya alam yang membawa masalah terhadap lingkungan tempat mereka hidup. Keterlibatan beberapa orang di perbatasan Papua dalam perdagangan ilegal dan eksploitasi sumber daya alam ini juga didorong oleh pembangunan yang belum dinikmati oleh sebagian masyarakat di perbatasan. Oleh karena itu, pemerintah mengambil sejumlah kebijakan pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di perbatasan Papua. Pembangunan infrastruktur perbatasan ini diarahkan untuk meningkatkan aktivitas ekonomi masyarakat perbatasan sehingga perdagangan ilegal lintas batas tidak lagi terjadi. Sungguhpun sejumlah kebijakan pemerintah tersebut tidak secara eksplisit menekankan *human security*, tetapi kebijakan yang telah diambil pemerintah menunjukkan upaya untuk menjamin *human security* masyarakat

di perbatasan Papua. Kebijakan tersebut dapat dilihat dari alokasi dana tambahan infrastruktur dalam rangka otonomi khusus untuk Provinsi Papua dan sejumlah pembangunan infrastruktur di perbatasan.

Infrastruktur merupakan elemen dasar untuk menyalurkan energi, transportasi, air dan sanitasi kepada masyarakat yang secara langsung atau tidak langsung mempengaruhi kehidupan mereka. Elemen dasar ini menjadi faktor kunci dalam meningkatkan perkembangan ekonomi dan fasilitator penting dalam perubahan struktur ekonomi (Galko, 2015, 6). Dalam rangka mencapai perkembangan ekonomi, infrastruktur yang memadai sangat dibutuhkan oleh suatu wilayah untuk berkembang (Sukwika, 2018), khususnya bagi wilayah perbatasan di Papua. Keberadaan infrastruktur yang memadai akan mendorong peningkatan produktivitas faktor-faktor produksi, meningkatkan investasi, mendorong penyerapan tenaga kerja, dan mendorong pertumbuhan ekonomi (Sukwika, 2018, 116-117). Wilayah perbatasan Papua selama ini tertinggal dalam pembangunan infrastruktur, sehingga kombinasi infrastruktur yang baik, meningkatnya perdagangan, dan mobilitas faktor produksi akan mendorong peningkatan pendapatan masyarakat, dan kesejahteraan masyarakat di perbatasan Papua. Tanpa tersedianya infrastruktur yang memadai di wilayah perbatasan akan terjadi ketimpangan pembangunan antarwilayah yang berdampak terhadap kesenjangan pembangunan ekonomi, kesenjangan kesejahteraan antarwilayah, dan kesulitan masyarakat terhadap akses pelayanan publik (Sukwika, 2018; Surd, Kassai, & Giurgiu, 2011; Warr, Menon, & Rasphone, 2015).

Pemahaman ini mengarahkan artikel ini berfokus kepada infrastruktur lintas batas (*cross-border infrastructure*) yang dinilai akan memberi dampak pada proses integrasi dan perdagangan lintas batas yang legal (Galko, 2015, 6-7). Salah satu infrastruktur yang terbukti memiliki nilai penting dalam meningkatkan perkembangan ekonomi dan mengurangi kesenjangan antarwilayah adalah transportasi (Enflo, Alvarez-Palau, & Marti-Henneberg, 2018; Raafi'i, Hakim, & Putri, 2018, 244-245). Selain itu, infrastruktur perbatasan tidak dapat dianalisis tanpa evaluasi

atas infrastruktur transportasi dan jalan di wilayah perbatasan. Infrastruktur transportasi dan jalan merupakan faktor pendorong terbentuknya pembangunan sosial ekonomi yang pada gilirannya akan berkontribusi pada peningkatan daya saing dan menurunkan biaya logistik (Galko, 2015, 10).

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) menyatakan bahwa infrastruktur lintas batas dapat meningkatkan perdagangan, meningkatkan keamanan, menghemat uang, memperkuat manajemen sumber daya alam, dan memenuhi kebutuhan masyarakat di perbatasan (OECD, 2006). Terlebih lagi infrastruktur lintas-batas memiliki efek positif pada perdagangan dan selanjutnya pada pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan. Manfaat tersebut utamanya didorong oleh pembangunan jalan lintas batas (Edmonds & Fujimura, 2006). Sejumlah negara telah melakukan hal tersebut, seperti pembangunan Jembatan Internasional Mekong antara Provinsi Mukdahan di Thailand dan Provinsi Savannakhet di Laos (Warr, Menon, & Yusuf, 2009). Ketika perdagangan dapat berjalan lancar maka diharapkan kemiskinan di Papua dapat menurun, sehingga *human security* masyarakat di perbatasan Papua dapat terjamin dari sisi ekonomi.

Pembangunan infrastruktur perbatasan juga penting untuk mengimplementasikan regulasi perdagangan lintas batas yang telah ditetapkan pemerintah dalam menjamin *human security* masyarakat Papua. Melalui sejumlah regulasi, seperti ketentuan kualitas, mutu, dan keamanan komoditas yang masuk ke wilayah Papua, masyarakat dapat terhindar dari ancaman penyebaran penyakit yang terbawa oleh komoditas tersebut. Pengawasan keluar-masuknya komoditas akan menjamin bahwa produk yang masuk ke wilayah Indonesia, melalui perbatasan Papua bebas dari hama penyakit. Hal ini mempertimbangkan bahwa komoditas yang masuk ke wilayah Papua secara ilegal mungkin saja membawa hama penyakit atau parasit yang dapat mengganggu ekosistem di Papua dan membawa dampak negatif kepada masyarakat. Ketika hal ini terjadi maka tidak hanya ekosistem yang terganggu, namun *human security* masyarakat di perbatasan Papua juga dapat terancam, khususnya dari aspek kesehatan.

Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur perbatasan ditujukan pada pengembangan kegiatan ekonomi masyarakat yang diharapkan dapat mendorong kohesi ekonomi wilayah perbatasan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di perbatasan Papua tanpa mengorbankan aspek-aspek *human security*. Selain itu, pengembangan infrastruktur lintas batas secara tidak langsung mempengaruhi stabilitas hubungan kedua negara yang bertetangga (Galko, 2015, 7). Ketersediaan infrastruktur transportasi dan jalan di wilayah perbatasan juga akan meningkatkan akses masyarakat terhadap layanan kesehatan, pendidikan, dan energi (Skorobogatova & Kuzmina-Merlino, 2017). Pemikiran ini menjadi dasar pentingnya pembangunan infrastruktur jalan sehingga dapat memfasilitasi pertumbuhan pusat-pusat kota, sektor pertanian dan industri (Skorobogatova & Kuzmina-Merlino, 2017). Selanjutnya, pertumbuhan sektor pertanian dan industri akan mendorong pertumbuhan perdagangan lintas batas dan peningkatan kesejahteraan masyarakat (Hopcraft, Bigurube, Lembeli, & Borner, 2015).

Pemerintah telah membangun jalan Trans Irian Jaya/Trans Papua sejak penghujung 1980. Proyek ini bertujuan membuka isolasi, meningkatkan pembangunan di Papua, dan meningkatkan ekonomi masyarakat, sehingga kemakmuran hasil pembangunan Indonesia juga dapat dirasakan oleh masyarakat Papua di perbatasan Indonesia-Papua Nugini. Salah satu jalur jalan tersebut menghubungkan Jayapura dan Oksibil melalui daerah Abepura dan Ubup sepanjang 300 km yang paralel dengan perbatasan Indonesia-Papua Nugini. Lebih lanjut, selama periode 2015 sampai 2018 pemerintah telah membangun 908,72 km dari 1.098 km jalan perbatasan yang direncanakan (Simorangkir, 2018). Selain untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Papua di perbatasan, pembangunan infrastruktur ini dapat menjadi sarana dalam mengamankan perbatasan dan mencegah tindak kriminal lintas batas. Pembangunan infrastruktur jalan ini merupakan salah satu implementasi misi pemerintah membangun wilayah Indonesia dari pinggiran. Wilayah pinggiran, khususnya perbatasan di Papua, yang dihubungkan oleh infrastruktur jalan diharapkan dapat mempercepat pembangunan dan pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan. Dengan

demikian, tersedianya infrastruktur jalan dapat menurunkan biaya logistik, sehingga komoditas perdagangan dapat dibeli oleh masyarakat di perbatasan dengan harga yang terjangkau.

Kendatipun demikian, dalam pengembangan infrastruktur transportasi khususnya jalan di perbatasan Indonesia-Papua Nugini terdapat sejumlah tantangan. Salah satunya adalah kondisi geografis dari wilayah perbatasan di Papua yang sebagian terdiri dari tanah gambut dengan lapisan lahan yang tipis dan curah hujan musiman yang cukup tinggi. Kondisi ini mengakibatkan pembangunan infrastruktur jalan cukup sulit dilakukan dengan biaya yang cukup besar. Infrastruktur jalan yang sudah dibangun pun terancam oleh erosi dan tanah longsor. Terlebih lagi, kepadatan penduduk di wilayah Papua yang rendah mengakibatkan pembangunan infrastruktur jalan di perbatasan Papua cukup sulit dipelihara.

Selain itu, terdapat kekhawatiran bahwa pembangunan infrastruktur jalan tersebut dapat memberikan dampak negatif bagi lingkungan (Ghent, 2018). Dampak negatif tersebut dapat berupa penurunan habitat (Karlson, Mortberg, & Balfors, 2014) dan dapat mengancam *human security* karena menurunnya daya dukung lingkungan terhadap masyarakat yang berada disekitar wilayah terdampak (Mandle, Bryant, Ruckelshaus, Geneletti, Kiesecker, & Pfaff, 2015). Daya dukung lingkungan ini akan semakin menurun seiring meningkatnya pertumbuhan pemukiman di sepanjang pembangunan infrastruktur jalan. Menurut analisis tata ruang yang dilakukan proyek *Conservation International's Rapid Assessment for Conservation and Economy* (RACE) di Papua tahun 2002, penambahan panjang jalan di Papua akan berdampak pada peningkatan kerusakan lahan (Anggraeni, 2005). Hampir 25 persen luas hutan lindung dan kawasan konservasi berada pada jarak kurang dari 20 km dari jalan yang telah ada (Kartikasari, Marshall, & Beehler, 2012, 833). Dengan demikian, diperlukan perencanaan pembangunan infrastruktur jalan dan meminimalkan dampak terhadap ekosistem di sekitarnya (Coffin, 2007).

Selain dari sisi ekosistem, pembangunan infrastruktur jalan juga dikhawatirkan dapat meningkatkan perdagangan manusia, penyelundupan

ganja, pembalakan liar, dan deforestasi (Fujimura & Adhikari, 2010). Pembangunan infrastruktur jalan lintas batas (*cross-border road*) juga dapat mendorong terjadinya peningkatan perdagangan ilegal dengan skala yang lebih besar karena mudahnya akses transportasi (Das, 2018, 585). Akan tetapi, pembangunan infrastruktur dan jalan yang dibarengi sistem pengawasan yang baik dapat mengurangi tindakan kriminal berupa perdagangan ilegal lintas batas. Perdagangan ilegal ini juga akan berkurang dengan pembangunan infrastruktur karena masyarakat yang terlibat perdagangan ilegal beralih ke mata pencaharian lain seiring meningkatnya aktivitas ekonomi di wilayah perbatasan (UNODC, 2012, 163). Menghadapi dampak negatif dari pembangunan infrastruktur di wilayah perbatasan tersebut, Indonesia dan Papua Nugini dapat menggabungkan pembangunan wilayah perbatasan dengan peningkatan keamanan, seperti dengan penguatan pengawasan dan peningkatan pemeriksaan pelintas batas di perbatasan Indonesia-Papua Nugini.

Di samping infrastruktur jalan, dalam rangka mengawasi perbatasan yang begitu panjang, saat ini Pemerintah Indonesia telah membangun pos pengawasan setiap sepuluh kilometer di sepanjang perbatasan Indonesia-Papua Nugini yang mencapai 750 km (Bergin & Bateman, 2018). Terlebih lagi pada era pemerintahan Presiden Joko Widodo telah diterbitkan Inpres No.6 Tahun 2015 tentang percepatan pembangunan tujuh Pos Lintas Batas Negara (PLBN) terpadu dan sarana-prasarana penunjang di kawasan perbatasan. Salah satu PLBN tersebut berada di Provinsi Papua, yaitu Skouw yang berbatasan langsung dengan Papua Nugini. Pembangunan infrastruktur PLBN ini menjadi penting mengingat tingginya transaksi perdagangan di pasar perbatasan wilayah tersebut. Perdagangan ini dapat dikatakan gerbang kegiatan ekspor-impor antara Indonesia dan Papua Nugini karena masyarakat Papua Nugini juga membawa barang dagangan mereka ke pasar tersebut (Rachman, 2018).

Pemerintah juga membangun Pusat Logistik Berikat (PLB) bahan pokok dalam rangka mengurangi penyelundupan dan perdagangan ilegal lintas batas. Pusat Logistik Berikat (PLB) bahan pokok ini dirancang memberikan kemudahan bagi para

pelintas batas untuk memenuhi kebutuhan pokok dengan menggunakan Kartu Identitas Lintas Batas (KILB). Para pelintas batas yang memiliki KILB akan mendapat pembebasan bea masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI). Sementara itu, peningkatan infrastruktur kepabeanan juga dilakukan melalui *customs-excise information system and automation* (CEISA) untuk mengidentifikasi pelintas batas dan memverifikasi masa berlaku KILB mereka (Santoso, 2019).

Selain membangun jalan trans Papua, pembangunan PLBN terpadu di Skouw, dan Pusat Logistik Berikat, pemerintah juga membangun Bandara Sentani di Kota Sentani, Kabupaten Jayapura yang menjadi penghubung utama menuju wilayah pedalaman Papua (Rofiah, 2019). Infrastruktur yang telah dibangun tersebut juga didukung oleh ketersediaan pasokan listrik dan diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di Papua. Seperti yang diketahui, pada Oktober 2016 rasio elektrifikasi di Papua hanya 47 persen (Jordan, 2016) dan rasio ini telah meningkat menjadi 53,62 persen pada Agustus 2018. Peningkatan rasio elektrifikasi ini didorong oleh sejumlah proyek pembangunan infrastruktur kelistrikan di Papua, yaitu Pembangkit Listrik Tenaga Air Orya Genyem, Pembangkit Listrik Tenaga Mini Hidro Prafi, Saluran Udara Tegangan Tinggi Orya Genyem ke Jayapura sepanjang 174,6 kilometer sirkit, Saluran Udara Tegangan Tinggi Holtekamp-Jayapura sepanjang 43,4 kilometer sirkit, Gardu Induk Waena-Sentani, dan Gardu Induk Jayapura (Jordan, 2016).

Tidak dapat dipungkiri bahwa niat baik pemerintah dalam pembangunan infrastruktur tersebut ditujukan untuk mengurangi kesenjangan pembangunan antarwilayah, mendorong ekonomi masyarakat, meningkatkan kesejahteraan, dan menurunkan angka kemiskinan. Akan tetapi, infrastruktur pada sektor kesehatan dan pendidikan masih kurang begitu diperhatikan pemerintah. Hal ini dapat dicermati dari unit pelayanan kesehatan di sejumlah kabupaten hanya berupa Pusat Kesehatan Masyarakat (Puskesmas). Keterbatasan pembangunan infrastruktur kesehatan berdampak pada fenomena gizi buruk dan campak di Papua (Sohuturon, 2018). Berdasarkan data BPS tahun 2017, persentase balita yang

memperoleh imunisasi campak di wilayah perbatasan bervariasi, persentase tertinggi yaitu di Kabupaten Boven Digoel sebesar 74,04 persen, Kabupaten Merauke sebanyak 67,24 persen, Kabupaten Keerom baru mencapai 59,95 persen, Kabupaten Jayapura sebesar 58,30 persen, dan yang terkecil di Kabupaten Pegunungan Bintang yaitu 30,59 persen (BPS Papua, 2018).

Kendatipun telah terdapat infrastruktur jalan, tetapi akses masyarakat di wilayah perbatasan terhadap fasilitas kesehatan di Kota Jayapura cukup sulit karena keterbatasan sarana pendukung, seperti kendaraan (tempo.co, 2019). Hal ini terjadi karena selama ini dana otonomi khusus dan dana tambahan infrastruktur bagi Papua lebih banyak disalurkan untuk pembangunan fasilitas pemerintah daerah daripada pembangunan fasilitas kesehatan di wilayah perbatasan Papua. Kondisi ini menunjukkan bahwa proyek infrastruktur yang telah dilakukan pemerintah di Papua belum bisa dimanfaatkan masyarakat secara maksimal (tempo.co, 2019).

Selain infrastruktur di bidang kesehatan, infrastruktur pendidikan di Papua juga masih dalam keterbatasan. Hal ini dapat dicermati dari persentase angka melek huruf penduduk usia 15-24 tahun di Provinsi Papua pada tahun 2018 sebesar 88,44 persen. Sedangkan di kabupaten yang berbatasan dengan Papua Nugini, persentase angka melek huruf penduduk usia 15-24 tertinggi berada di Kabupaten Merauke sebesar 99,88 persen, Kabupaten Jayapura sebanyak 98,99 persen, Kabupaten Keerom sebesar 97,17 persen, Kabupaten Boven Digoel berjumlah 96,10 persen, dan Kabupaten Pegunungan Bintang baru sebanyak 75,91 persen (BPS Papua, 2019b). Padahal pemerintah telah mengeluarkan Instruksi Presiden No.9 Tahun 2017 tentang Percepatan Pembangunan Kesejahteraan di Provinsi Papua. Instruksi tersebut menempatkan sektor kesehatan dan pendidikan sebagai fokus pembangunan di Papua, di samping pengembangan ekonomi lokal, infrastruktur dasar, infrastruktur digital, dan konektivitas (Sohuturon, 2018). Pembangunan infrastruktur kesehatan dan pendidikan di Papua yang dilakukan sampai daerah pelosok di perbatasan perlu percepatan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia (Fathurrahman, 2019). Upaya ini perlu segera dilakukan,

mengingat tanpa sumber daya manusia yang sehat dan terdidik maka infrastruktur jalan yang telah dibangun tidak dapat dimanfaatkan masyarakat di perbatasan untuk berkontribusi dalam pembangunan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan mereka.

Pembangunan infrastruktur yang telah dilakukan pemerintah seiring peningkatan kualitas sumber daya manusia di perbatasan Papua dapat menjadi peluang untuk mendorong aktivitas ekonomi berupa perdagangan dengan warga Papua Nugini. Seperti yang diketahui selama ini, sejumlah komoditas pangan di Papua Nugini dipasok dari Thailand untuk beras dan buah – buahan, Vietnam untuk ikan laut, dan Malaysia untuk sayur – sayuran (Lita, 2019). Kenyataan ini memunculkan perlunya kerja sama bilateral dalam pengembangan wilayah perbatasan yang melibatkan kedua negara bertetangga. Pembangunan perbatasan akan sulit mencapai tujuan yang diharapkan yaitu peningkatan kesejahteraan masyarakat jika hanya satu negara yang proaktif, tanpa dukungan dari negara tetangganya.

Kerja Sama Pembangunan Wilayah Perbatasan Indonesia dan Papua Nugini

Perbatasan menentukan hubungan antara negara yang bertetangga, keamanan perbatasan, mobilitas perdagangan, dan mobilitas masyarakat (Ullah & Kumpoh, 2018). Hubungan ini juga penting untuk meminimalkan defisit perdagangan dan mencegah arus barang ilegal di sepanjang perbatasan, sehingga kerja sama lintas batas dapat menjadi jalan untuk menjaga perdamaian dan mendorong pembangunan di wilayah perbatasan (Rahman, 2008). Selain itu, kerja sama ini juga penting dalam menurunkan angka kemiskinan di perbatasan, mencegah degradasi lingkungan, dan perdagangan narkoba (Chowdhury, 2013, 100).

Kerja sama lintas batas merupakan proses terpadu untuk membangun hubungan bertetangga antar pemangku kepentingan di kedua sisi perbatasan. Tujuan kerja sama lintas batas ini adalah untuk mendorong pembangunan masyarakat perbatasan, mempromosikan pembangunan sosial-ekonomi daerah perbatasan, dan mengembangkan ekonomi serta menyediakan

layanan publik yang lebih baik. Layanan yang lebih baik di perbatasan dapat diupayakan melalui pembangunan infrastruktur perbatasan (Del-Bianco & Jackson, 2012, 11-21). Pembangunan infrastruktur di perbatasan juga dapat mendorong integrasi ekonomi lintas batas yang menghasilkan hubungan kooperatif antar negara bertetangga (Hameiri, Jones, & Yizheng, 2018, 2).

Selama ini, Indonesia dan Papua Nugini telah bekerja sama dalam manajemen perbatasan dan berupaya menghindari konflik di perbatasan. Hal tersebut telah berubah saat ini, seiring desentralisasi yang dilakukan pemerintah kedua negara terjadi peningkatan kegiatan ekonomi di wilayah perbatasan. Pembangunan wilayah perbatasan ini sesungguhnya telah dilakukan sejak era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono yang berfokus kepada pembangunan fisik dan kerja sama ekonomi serta perdagangan (Thom, 2012). Upaya ini kemudian dilanjutkan oleh pemerintahan Presiden Joko Widodo dalam pembangunan infrastruktur perbatasan dan mendorong perdagangan lintas batas dengan Papua Nugini.

Pembangunan infrastruktur di perbatasan sangat penting bagi kedua negara karena kedua negara menghadapi isu keamanan perbatasan yang hampir serupa salah satunya adalah perdagangan ilegal (Bergin & Bateman, 2018). Masalah perdagangan ilegal ini berakar dari perbedaan kemampuan ekonomi kedua negara di perbatasan Papua. Faktor ini pun membuat respons kedua negara dalam menghadapi masalah tersebut juga berbeda. Saat ini, Indonesia telah meratifikasi *United Nations Convention against Transnational Organized Crime* (konvensi Palermo) dengan dikeluarkannya Undang-Undang No.5 Tahun 2009. Melalui regulasi tersebut Indonesia dapat melakukan investigasi kolaboratif dengan Papua Nugini menghadapi ancaman kejahatan lintas batas. Peluang lain untuk meningkatkan hubungan Indonesia-Papua Nugini di perbatasan Papua dalam menghadapi kejahatan lintas batas adalah penguatan sistem pertukaran informasi melalui pertemuan berkala antara kedua belah pihak (Lisakafu, 2018, 574). Oleh karena itu, kerja sama perbatasan menjadi penting dilakukan oleh kedua negara melalui berbagai instansi yang berperan dalam pengembangan wilayah perbatasan.

Pada banyak kasus kerja sama perbatasan, sejumlah faktor dapat menghambat kolaborasi lintas batas, seperti perbedaan kapasitas kelembagaan kedua negara yang cenderung membatasi investasi dalam infrastruktur lintas batas. Perbedaan struktur kelembagaan di antara kedua negara ini terjadi lantaran lembaga publik tidak memiliki korespondensi yang jelas di kedua sisi perbatasan karena fungsi yang serupa dilakukan dalam organisasi yang berbeda dan/atau pada skala spasial yang berbeda. Perbedaan struktur kelembagaan ini juga dapat dikaitkan dengan perbedaan dalam prioritas kebijakan nasional masing-masing negara (Peck & Mulvey, 2016, 4-5). Namun demikian, pada kasus perbatasan Indonesia-Papua Nugini, persetujuan tahun 1973 artikel 2 memberikan saluran korespondensi yang komprehensif, seperti melalui *liaison arrangements* dan *liaison meetings on border matters* di mana pejabat Indonesia dan Papua Nugini dapat bertukar informasi, mulai dari tingkat nasional, provinsi, kabupaten sampai di tingkat kecamatan. Korespondensi ini dilakukan melalui sejumlah pertemuan secara berkala untuk bertukar informasi mengenai permasalahan dan isu terkait perbatasan kedua negara.

Pada pertemuan menteri luar negeri Indonesia dan Papua Nugini pada Juli 2018, kedua negara sepakat untuk bekerja sama dalam pengembangan perbatasan, menjamin kelancaran arus barang, manusia, dan pembangunan di perbatasan. Pembangunan tersebut terkait dengan pembangunan infrastruktur sekolah, pasar, kesehatan, dan integrasi perdagangan di perbatasan (www.rnz.co.nz, 2018). Selain itu, kerja sama badan kepabeanean di antara kedua negara terus ditingkatkan untuk mengawasi, memeriksa, dan mencegah perdagangan ilegal. Sangat penting bagi badan kepabeanean kedua negara di wilayah perbatasan untuk dapat bertukar informasi dan mencegah penyelundupan komoditas ilegal (UNODC, 2012, 100). Dalam rangka menjamin *human security* masyarakat perbatasan dari penyelundupan produk ilegal, khususnya satwa dilindungi dan hasil hutan lainnya, peningkatan kemampuan petugas perbatasan kedua negara juga perlu ditingkatkan untuk mengidentifikasi jenis satwa yang dilindungi (Klemm, 1993). Dalam hal ini, kedua negara sepakat memperkuat

kerja sama untuk memastikan bahwa produk yang keluar masuk perbatasan kedua negara dilengkapi dokumen resmi dan tidak melanggar aturan di kedua negara.

Selain kepabeanaan, pengawasan obat dan makanan juga dilakukan kedua negara di wilayah perbatasan Papua. Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM) dan otoritas regulator obat Papua Nugini telah berupaya meningkatkan pengamanan produk obat dan makanan serta menjamin kualitas produk yang diperdagangkan di wilayah perbatasan (Siregar, 2019). Penjagaan kawasan perbatasan juga dilakukan Kementerian Pertanian melalui Badan Karantina Pertanian. Kementerian Pertanian dalam hal ini memiliki tanggung jawab untuk mencegah keluar masuknya hama penyakit dan organisme pengganggu tumbuhan yang mungkin terbawa oleh komoditas dan dapat mengancam *human security* serta ekosistem di Papua. Lebih lanjut, pada April 2019, Kementerian Pertanian mengadakan *Technical Working Group* terkait implementasi *MoU on Collaborative Animal Health, Plant Health and Biosecurity Quarantine Activities* dengan mitra dari Papua Nugini. Melalui kelompok kerja ini, kedua pihak melakukan pengawasan, inspeksi, dan analisis resiko bersama terhadap potensi penyebaran penyakit lintas batas (Tribunnews.com, 2019). Kerja sama tentang prosedur karantina kedua negara ini diharapkan dapat mendorong perdagangan lintas batas berlangsung lancar dan tetap menjaga kualitas serta mutu produk (Lita, 2019). Melalui upaya-upaya kolaboratif tersebut diharapkan perdagangan lintas batas berlangsung lancar dengan tetap menjamin *human security* masyarakat di perbatasan Indonesia-Papua Nugini.

PENUTUP

Pemerintah telah melakukan sejumlah upaya untuk membangun wilayah perbatasan di Papua. Sungguhpun upaya tersebut tidak menyebutkan terminologi *human security*, tetapi kebijakan pembangunan infrastruktur dapat dilihat sebagai upaya pemerintah menjamin *human security* masyarakat Papua di perbatasan Indonesia-Papua Nugini. Pembangunan infrastruktur berupa jalan dapat mendorong kegiatan ekonomi yang pada

akhirnya dapat menurunkan tingkat kemiskinan dan aktivitas ilegal di perbatasan Papua. Selain infrastruktur transportasi berupa jalan, pembangunan infrastruktur pendidikan dan kesehatan perlu ditingkatkan melalui pemanfaatan dana tambahan infrastruktur bagi Provinsi Papua agar kualitas sumber daya manusia di perbatasan Papua dapat lebih unggul. Pembangunan infrastruktur juga dapat meningkatkan hubungan sosial masyarakat dan menjembatani kerja sama Indonesia-Papua Nugini di wilayah perbatasan.

Sebagai tambahan, pemerintah Indonesia dan Papua Nugini perlu memperkuat kerja sama dalam masalah lintas batas dan memulai program pembangunan komprehensif untuk meningkatkan kualitas hidup dan mata pencaharian masyarakat yang tinggal di kedua sisi perbatasan. Kedua negara dapat berbagi pengetahuan dan keahlian untuk mengembangkan kerja sama lintas batas, khususnya dalam mencegah perdagangan ilegal yang mengancam *human security* masyarakat di kedua negara. Hal ini menjadi penting, mempertimbangkan bahwa perbatasan merupakan garis pertahanan pertama terhadap ancaman dan tantangan eksternal. Selain itu, penjaminan keamanan dan kesejahteraan masyarakat di Papua, sebagai salah satu tugas Pemerintah Indonesia, bergantung pada perbatasan yang aman dan terintegrasi dengan baik dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

PUSTAKA ACUAN

- Anggraeni, D. (2005). *Rapid assessment for conservation and economy (RACE) in Papua: a summary*. Jakarta: Conservation International Indonesia Program.
- Arifin, S. (2012). Trans Border Cooperation Between Indonesia-Malaysia And Its Implication To The Border Development. *International Journal of Business, Economics and Law*, 1, 85-90.
- Bano, R. P. (2018, Agustus 2). *Apakah Kemiskinan di Papua Ikut Turun?* diakses dari detikNews: <https://news.detik.com/kolom/d-4146501/apakah-kemiskinan-di-papua-ikut-turun> pada 10 Desember 2019
- Bappenas. (2004). *Kebijakan dan Strategi Nasional Pengelolaan Kawasan Perbatasan Antarnegara di Indonesia*. Jakarta.
- beacukai.go.id. (2017, 15 Desember). *Border Liaison Meeting (BLM) ke 14*. diakses dari <http://www.beacukai.go.id>

- beacukai.go.id/arsip/web/border-liaison-meeting-blm-ke-14.html pada 30 Agustus 2019
- Bergin, A., & Bateman, S. (2018). PNG border security a key strategic interest for Australia. *Australian Strategic Policy Institute*.
- beritasatu.com. (2016, 19 September). *Polair Jayapura Gagalkan Penyelundupan 1,6 Ton BBM ke PNG*. diakses dari <https://www.beritasatu.com/nasional/386740/polair-jayapura-gagalkan-penyelundupan-16-ton-bbm-ke-png> pada 30 Agustus 2019
- Bisnis.com. (2017, 10 Maret). *Bea Cukai Jayapura Gagalkan Penyelundupan Kayu Masoi*. diakses dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20170310/9/635914/bea-cukai-jayapura-gagalkan-penyelundupan-kayu-masoi> pada 30 Agustus 2019
- Bouchard, M. (2012). "Criminal Networks in a Transnational Context." dalam C. Leuprecht, T. Hataley, & K. R. Nossal, (ed), *Evolving Transnational Threats and Border Security* (pp. 79-84). Canada: Centre for International and Defence Policy-Queen's University.
- bpkad.papua.go.id. (2016). *Penerimaan Dalam Rangka Pelaksanaan Otonomi Khusus Bagi Provinsi Papua*. diakses dari <https://bpkad.papua.go.id/page/31/penerimaan-amp-pengalokasian-dana-otsus-papua.htm> pada 10 Desember 2019
- BPS Papua. (2018, Mei 18). *Persentase Balita Menurut Jenis Imunisasi pada tahun 2017*. diakses dari [papua.bps.go.id: https://papua.bps.go.id/dynamictable/2018/05/18/146/persentase-balita-yang-mendapat-imunisasi-menurut-jenis-imunisasi-dan-kabupaten-kota-2007-2017.html](https://papua.bps.go.id/dynamictable/2018/05/18/146/persentase-balita-yang-mendapat-imunisasi-menurut-jenis-imunisasi-dan-kabupaten-kota-2007-2017.html) pada 10 Desember 2019
- BPS Papua. (2019a, Juni 14). *Persentase Penduduk Miskin Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Papua, 2002-2018*. diakses dari [papua.bps.go.id: https://papua.bps.go.id/dynamictable/2016/10/13/19/persentase-penduduk-miskin-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-papua-2002-2018.html](https://papua.bps.go.id/dynamictable/2016/10/13/19/persentase-penduduk-miskin-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-papua-2002-2018.html) pada 10 Desember 2019
- BPS Papua. (2019b, Juli 5). *angka melek huruf (AMH) penduduk usia 15-24 tahun menurut kabupaten/kota dan jenis kelamin, 2015-2018*. diakses dari [papua.bps.go.id: https://papua.bps.go.id/dynamictable/2019/07/05/302/angka-melek-huruf-amh-penduduk-usia-15-24-tahun-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kelamin-2015-2018](https://papua.bps.go.id/dynamictable/2019/07/05/302/angka-melek-huruf-amh-penduduk-usia-15-24-tahun-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kelamin-2015-2018) pada 10 Desember 2019
- Busilacchi, S., Butler, J. R., Rochester, W. A., & Posu, J. (2018). Drivers of illegal livelihoods in remote transboundary regions: the case of the Trans-Fly region of Papua New Guinea. *Ecology and Society*, 23(1).
- Carter, D. B., & Goemans, H. E. (2018). International trade and coordination: Tracing border effects. *World Politics*, 70(1), 1–52. doi:10.1017/s0043887117000284.
- Chowdhury, M. (2013). Asymmetry in Indo-Bangladesh relations. *Asian Affairs: An American Review*, 40(2), 83–103. doi:10.1080/00927678.2013.788414.
- CNN Indonesia. (2019, Agustus 21). *Perjanjian New York 1962 dan Pangkal Kisruh di Tanah Papua*. diakses dari CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190820184732-20-423159/perjanjian-new-york-1962-dan-pangkal-kisruh-di-tanah-papua> pada 30 Agustus 2019
- Coffin, A. (2007). From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads. *Journal of Transport Geography*, 15, 396-406.
- Costa, F. (2018, 19 April). *Polisi Gagalkan Penyelundupan BBM Bersubsidi ke Papua Nugini*. diakses dari <https://kompas.id/baca/nusantara/2018/04/19/polisi-gagalkan-penyelundupan-bbm-bersubsidi-ke-papua-nugini/pada> 30 Agustus 2019
- Damarjati, D. (2018, 2 Oktober). *Ganja Kualitas Tinggi Papua Nugini Jadi Masalah di RI*. diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-4239195/ganja-kualitas-tinggi-papua-nugini-jadi-masalah-di-ri> pada 30 Agustus 2019
- Das, P. (2018). Security Challenges and the Management of the India–Myanmar Border. *Strategic Analysis*, 42(6), 578-594. DOI: 10.1080/09700161.2018.1557932.
- Del-Bianco, D., & Jackson, J. (2012). *Cross-Border Co-Operatiion Toolkiit*. Centre of Expertise for Local Government Reform, Council of Europe.
- Edmonds, C., & Fujimura, M. (2006). Impact of cross-border road infrastructure on trade and investment in the Greater Mekong Subregion. *ADB Institute Discussion Paper No.48*.
- Enflo, K., Alvarez-Palau, E., & Marti-Henneberg, J. (2018). Transportation and regional inequality: the impact of railways in the Nordic countries, 1860-1960. *Journal of Historical Geography*, 62, 51-70.
- European Commission. (2017). *Communication From The Commission To The Council And The European Parliament: Boosting growth and cohesion in EU border regions*. European Commission.
- Fathurrahman, I. (2019, Agustus 23). *Papua Tak Hanya Perihal Infrastruktur*. diakses dari detikNews:

- <https://news.detik.com/kolom/d-4677539/papua-tak-hanya-perihal-infrastruktur-pada-10-Desember-2019>
- Firdausi, F. A. (2018, Desember 6). *Trans Irian Jaya, Proyek Orde Baru Untuk Menyambungkan Papua*. diakses dari <https://tirto.id/trans-irian-jaya-proyek-orde-baru-untuk-menyambungkan-papua-da7q> pada 30 Agustus 2019
- Fujimura, M., & Adhikari, R. (2010). Critical Evaluation of Cross-Border Infrastructure Projects in Asia. *ADB working paper series, No.226*.
- Galko, S. (2015). Cross-Border Cooperation Programme Poland-Belarus-Ukraine 2007-2013. *Thematic handbook no. 5, Border Crossings Infrastructure Development*.
- Garry, S. (2018). Concerns and Challenges of Crime in Papua New Guinea. *South Pacific Studies, 38(2)*.
- Gerstein, D. M., Adler, A., Davenport, A. C., Grill, B., Kadlec, A., & Young, W. (2018). *Managing International Borders: Balancing Security with the Licit Flow of People and Goods*. California: RAND Corporation.
- Ghent, C. (2018). Mitigating the Effects of Transport Infrastructure Development on Ecosystems. *Consilience: The Journal of Sustainable Development, 18(1)*, 58–68.
- Hakim, R. N. (2016, Mei 9). *Perbatasan Indonesia-Papua Nugini Dinilai Cukup Rawan*. diakses dari <https://nasional.kompas.com/read/2016/05/09/20520741/Perbatasan.Indonesia-Papua.Nugini.Dinilai.Cukup.Rawan.pada-30-Agustus-2019>
- Hameiri, S., Jones, L., & Yizheng, Z. (2018). The Development-Insecurity Nexus in China's Near-Abroad: Rethinking Cross-Border Economic Integration in an Era of State Transformation. *Journal of Contemporary Asia, 1*-26. DOI: 10.1080/00472336.2018.1502.
- Hopcraft, J., Bigurube, G., Lembeli, J., & Borner, M. (2015). Balancing conservation with national development: A socio-economic case study of the alternatives to the Serengeti road. *Plos ONE, 10(7)*.
- Hughes, C. E., Chalmers, J., & Bright, D. A. (2019). Exploring interrelationships between high-level drug trafficking and other serious and organised crime: an Australian study. *Global Crime, 1*-23. DOI: 10.1080/17440572.2019.1615895.
- Indrawan, M., Sumule, A., Wijaya, A., Kapisa, N., Wanggai, F., Ahmad, M., et al. (2019). A time for locally driven development in Papua and West Papua. *Development in Practice, DOI:10.1080/09614524.2019.1609907*.
- Janur, K. (2019, 12 Agustus). *Perbatasan Papua Nugini, Pintu Penyelundupan Gelembung Ikan*. diakses dari <https://www.liputan6.com/regional/read/4035342/perbatasan-papua-nugini-pintu-penyelundupan-gelembung-ikan-pada-30-Agustus-2019>
- Jordan, R. (2016, Oktober 17). *Resmikan 6 Proyek Listrik, Jokowi Targetkan 2019 Papua Terang Benderang*. diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-3322949/resmikan-6-proyek-listrik-jokowi-targetkan-2019-papua-terang-benderang-pada-10-Desember-2019>
- Karim, D. B. (2012). Whose development? The Need for Conflict-Sensitive Development in Papua, Indonesia. *Journal of Peacebuilding & Development 7(1)*, 95-100. DOI: 10.1080/15423166.2012.719407.
- Karlson, M., Mortberg, U., & Balfors, B. (2014). Road ecology in environmental impact assessment. *Environmental Impact Assessment Review, 48*, 10-19.
- Kartikasari, S. N., Marshall, A. J., & Beehler, B. M. (2012). *Ekologi Papua*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia dan Conservation International.
- kkp.go.id. (2018, 31 Juli). *Pemusnahan Kulit Buaya Dan Tangkur Buaya Illegal Asal Png*. diakses dari <https://kkp.go.id/djpsdkp/stasiunbiak/artikel/5378-pemusnahan-kulit-buaya-dan-tangkur-buaya-illegal-asal-png-pada-30-Agustus-2019>
- Klemm, C. d. (1993). Guidelines for legislation to implement CITES. *IUCN Environmental Policy and Law Paper, No.26*, 52-56.
- Liddick, D. (2011). *Crimes against Nature: Illegal Industries and the Global Environment*. California: Praeger.
- Lindsey, P. A., Romanach, S. S., Matema, S., Matema, C., Mupamhadzi, I., & Muvengwi, J. (2011). Dynamics and underlying causes of illegal bushmeat trade in Zimbabwe. *Oryx 45 (1)*, 84-95. <http://dx.doi.org/10.1017/S0030605310001274>.
- Lisakafu, J. (2018). Interregionalism and police cooperation against crossborder crime in East Africa: Challenges and prospects. *South African Journal of International Affairs 25(4)*, 563-579. DOI: 10.1080/10220461.2018.1548975.
- Lita, K. (2019, 30 April). *Papua dan Papua Nugini Sepakat Tindaklanjuti Kerjasama Perdagangan*. diakses dari <https://www>.

- gatra.com/detail/news/413079/economy/papua-dan-papua-nugini-sepakat-tindaklanjuti-kerjasama-perdagangan pada 30 Agustus 2019
- Mandle, L., Bryant, B., Ruckelshaus, M., Geneletti, D., Kiesecker, J., & Pfaff, A. (2015). Entry points for considering ecosystem services within infrastructure planning: How to integrate conservation with development in order to aid them both. *Conservation Letters*.
- May, R. J. (1987). "Mutual respect, friendship and co-operation?" The Indonesia-Papua New Guinea Border and its effects on relations between Papua New Guinea and Indonesia. *Bulletin of Concerned Asian Scholars*, 19(4), 44-52.
- Mollet, J. A. (2011). The dynamics of contemporary local-government policies and economic development in West Papua. *Development in Practice*, 21(2), 232-243. DOI: 10.1080/09614524.2011.543273.
- Muliyawan, M. B., Basuni, S., & Kosmaryandi, N. (2013). Kearifan Tradisional Perlindungan Dan Pemanfaatan Sumberdaya Hutan Oleh Suku Kanume Di Taman Nasional Wasur. *Media Konservasi*, 18(3), 142-151.
- Nurhadi. (2012). Konsep Perwilayahan Dan Teori Pembangunan Dalam Geografi. *Geomedia*, 10(1), 49-66.
- OECD. (2006). *Promoting Pro-Poor Growth. Infrastructure*. diakses dari <http://www.oecd.org/dac/povertyreduction/36301078.pdf> pada 30 Agustus 2019
- Peck, F., & Mulvey, G. (2016). Cross-Border Collaboration in Economic Development: Institutional Change on the Anglo-Scottish Border. *Journal of Borderlands Studies*, 1-16. <http://dx.doi.org/10.1080/08865655.2016.1257365>.
- Raafi'i, A., Hakim, D. B., & Putri, E. I. (2018). Ketimpangan Pembangunan Antar wilayah Pengembangan di Provinsi Papua Barat. *Journal of Regional and Rural Development Planning* 2(3), 244-257.
- Rachman, F. F. (2018, 24 September). *Melihat Skouw, Gerbang Ekspor-Import RI dengan Papua Nugini*. diakses dari <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4226639/melihat-skouw-gerbang-ekspor-import-ri-dengan-papua-nugini> pada 30 Agustus 2019
- Raharjo, S. N. (2016). Ketahanan Sosial Warga Perbatasan Indonesia Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN: Studi Di Kecamatan Entikong, Kalimantan Barat. *Jurnal Penelitian Politik*, 13(1).
- Rahman, M. (2008). Border management and cross-border cooperation in countering terrorism. dalam F. Sobhan, (ed.), *Countering terrorism in Bangladesh* (pp. 83–96). Dhaka: UPL.
- Rofiah, E. H. (2019, Agustus 21). *5 Proyek Pembangunan Jokowi di Papua Demi Angkat Kesejahteraan Warga*. diakses dari merdeka.com: <https://www.merdeka.com/uang/5-proyek-pembangunan-jokowi-di-papua-demi-angkat-kesejahteraan-warga.html> pada 10 Desember 2019
- Sangadji, A. E. (2019, 24 Januari). *Kura-kura Moncong Babi, satwa endemik Papua yang "Go International"*. diakses dari www.wwf.or.id: <https://www.wwf.or.id/?71623/Kura-kura-Moncong-Babi-satwa-endemik-Papua-yang-Go-International> pada 30 Agustus 2019
- Santoso, Y. I. (2019, 3 Juli). *Kurangi penyelundupan, Bea Cukai mengatur lalu lintas barang di daerah perbatasan*. diakses dari <https://nasional.kontan.co.id/news/kurangi-penyelundupan-bea-cukai-mengatur-lalu-lintas-barang-di-daerah-perbatasan> pada 30 Agustus 2019
- Schneider, J. L. (2008). Reducing the illicit trade in endangered wildlife. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 24(3), 274-289.
- Siagian, W. (2018, 20 Mei). *TNI Gagalkan Penyelundupan Sirip Hiu dari Papua Nugini*. diakses dari <https://news.detik.com/berita/d-4029437/tni-gagalkan-penyelundupan-sirip-hiu-dari-papua-nugini> pada 30 Agustus 2019
- Simorangkir, E. (2018, September 20). *Jokowi Bangun 1.067 Km Jalan di Perbatasan dalam 4 Tahun*. diakses dari [detikFinance: https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4221033/jokowi-bangun-1067-km-jalan-di-perbatasan-dalam-4-tahun](https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4221033/jokowi-bangun-1067-km-jalan-di-perbatasan-dalam-4-tahun) pada 30 Agustus 2019
- Siregar, B. P. (2019, 21 Juni). *Rawan Penyelundupan, BPOM Perketat Pengawasan Produk di Wilayah Perbatasan*. diakses dari <https://www.wartaekonomi.co.id/read232956/rawan-penyelundupan-bpom-perketat-pengawasan-produk-di-wilayah-perbatasan.html> pada 30 Agustus 2019
- Siswanto. (2016, 26 Juni). *Pelintas RI-PNG Ditangkap TNI Bawa Sekarung Barang Paling Langka*. diakses dari <https://www.suara.com/news/2016/06/26/190848/pelintas-ri-png-ditangkap-tni-bawa-sekarung-barang-paling-langka> pada 30 Agustus 2019
- Siswanto, E. (2016, 29 Juli). *Selundupkan Hasil Bumi ke Indonesia, Warga Papua Nugini*

- Ditangkap*. diakses dari <https://news.okezone.com/read/2016/07/29/340/1449642/selundupkan-hasil-bumi-ke-indonesia-warga-papua-nugini-ditangkap-pada-30-Agustus-2019>
- Skorobogatova, O., & Kuzmina-Merlino, I. (2017). Transport infrastructure development performance. *Procedia Engineering*, 319-329.
- Sohn, C. (2014). Modelling cross-border integration: The role of borders as a resource. *Geopolitics*, 19(3), 587–608. doi:10.1080/14650045.2014.913029.
- Sohuturon, M. (2018, Januari 23). *Jokowi Dituntut Perkuat Sektor Kesehatan dan Pendidikan Papua*. diakses dari CNN Indonesia: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20180123072120-32-270868/jokowi-dituntut-perkuat-sektor-kesehatan-dan-pendidikan-papua-pada-10-Desember-2019>
- Sugandi, Y. (2008). *Analisis Konflik dan Rekomendasi Kebijakan Mengenai Papua*. Jakarta: Friedrich Ebert Stiftung.
- Sukwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan* 6(2), 115-130. doi:10.14710/jwl.6.2.115-130.
- Surd, V., Kassai, I., & Giurgiu, L. (2011). Romania disparities in regional development. *Social and Behavioral Sciences*, 19, 21–30. doi:10.1016/j.sbspro.2011.05.102.
- Tagliacozzo, E. (2001). Border permeability and the state in Southeast Asia: contraband and regional security. *Contemporary Southeast Asia* 23(2), 254-74.
- tempo.co. (2019, Oktober 28). *Termin Kedua, Jokowi Mau Bangun 10 Bandara Dan 6 Pelabuhan Di Papua*. diakses dari <https://www.tempo.co/abc/4890/termin-kedua-jokowi-mau-bangun-10-bandara-dan-6-pelabuhan-di-papua-pada-10-Desember-2019>
- Thom, N. (2012, 3 Januari). *Indonesia president heads to Papua New Guinea*. diakses dari <http://www.radioaustralia.net.au/international/2010-03-11/indonesiapresident-heads-to-papua-new-guinea/196112> pada 30 Agustus 2019
- Tribunnews.com. (2019, 29 April). *Tingkatkan Akses Pasar, Indonesia-Papua New Guinea Gelar Pertemuan TWG*. diakses dari [http://www.tribunnews.com/nasional/2019/04/29/tingkatkan-akses-pasar-indonesia-Papua New Guinea-gelar-pertemuan-twg-pada-30-Agustus-2019](http://www.tribunnews.com/nasional/2019/04/29/tingkatkan-akses-pasar-indonesia-Papua-New-Guinea-gelar-pertemuan-twg-pada-30-Agustus-2019)
- Tripp, A. M. (1997). *Changing the Rules. The Politics of Liberalization and the Urban Informal Economy in Tanzania*. Berkeley: University of California Press.
- Ullah, A., & Kumpoh, A. (2018). Are borders the reflection of international relations? Southeast Asian borders in perspective. *Journal of Asian Security and International Affairs*, 5(3), 1–23. doi:10.1177/2347797018798253.
- UNDP. (1994). *Human Development Report 1994*. New York: UN.
- UNODC. (2012). *Wildlife and Forest Crime Analytic Toolkit*. New York: UN.
- Utama, F. (2019, 11 Februari). *Tangkap Pemburu Satwa Langka, TNI Amankan Kakatua Raja*. diakses dari <https://www.inews.id/news/nasional/tangkap-pemburu-satwa-langka-tni-amankan-kakatua-raja-pada-30-Agustus-2019>
- Van der Veur P.W. (1966). *New Guinea. British Order in Council Applying the Law of Her Majesty's Possessions in New Guinea to the Territories acquired under the Convention with Netherlands of May 16,1895*. diakses dari link.springer.com: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-015-3706-3_41 pada 30 Agustus 2019
- Warr, P., Menon, J., & Rasphone, S. (2015). Public services and the poor in Laos. *World Development*, 66, 371–382. doi:10.1016/j.worlddev.2014.08.015.
- Warr, P., Menon, J., & Yusuf, A. A. (2009). Regional Economic Impacts of Cross-Border Infrastructure: A General Equilibrium Application to Thailand and Lao PDR. *Working Papers on Regional Economic Integration* no.35.
- www.rnz.co.nz. (2018, 17 September). *PNG and Indonesia cooperating on border development*. diakses dari <https://www.rnz.co.nz/international/pacific-news/366595/png-and-indonesia-cooperating-on-border-development-says-pato> pada 30 Agustus 2019
- Yambeyapdi, E. (2018). Papua: Sejarah Integrasi yang Diingat dan Ingatan Kolektif. *Indonesian Historical Studies*, 2(2), 89-95.

<http://jmi.ipsk.lipi.go.id>

