

PERAN BIMSTEC DALAM MENDORONG KERJA SAMA EKONOMI DI ASIA SELATAN: STUDI KASUS INTEGRASI PERDAGANGAN

Rahma Yani Saputri¹, Tasya Nadia Putri²

Email: rahma.yani5673@student.unri.ac.id¹, tasya.nadia6646@student.unri.ac.id²

Universitas Riau

Abstrak: Asia Selatan memiliki potensi ekonomi yang besar, namun integrasi perdagangan kawasan masih rendah akibat hambatan struktural, ketimpangan kapasitas negara anggota, serta biaya logistik yang tinggi. Dalam konteks tersebut, Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) menjadi platform penting untuk memperkuat kerja sama ekonomi regional. Penelitian ini bertujuan menganalisis peran BIMSTEC dalam mendorong integrasi perdagangan di Asia Selatan, dengan menyoroti tantangan dan peluang implementasi kebijakan regional. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif melalui studi pustaka yang bersumber dari jurnal ilmiah, laporan resmi, dokumen kebijakan, serta publikasi lembaga internasional seperti Asian Development Bank (ADB), UNESCAP, dan BIIS Journal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa BIMSTEC telah membangun fondasi institusional melalui Trade Facilitation Strategic Framework 2030 yang mendorong harmonisasi kebijakan, digitalisasi kepabeanan, dan penguatan konektivitas transportasi. Namun, integrasi perdagangan masih terbatas, tercermin dari volume perdagangan intra-BIMSTEC yang hanya mencapai sekitar 5–6 persen. Hambatan nontarif, perbedaan regulasi domestik, serta ketimpangan infrastruktur digital menjadi kendala utama. Penelitian ini juga menemukan bahwa peluang integrasi sektoral pada bidang pertanian, energi, dan teknologi informasi dapat memperkuat rantai nilai regional apabila diimplementasikan secara konsisten. Secara keseluruhan, BIMSTEC berperan sebagai katalis awal integrasi ekonomi, namun keberhasilannya bergantung pada peningkatan kapasitas negara anggota dan sinkronisasi kebijakan lintas kawasan.

Kata Kunci: BIMSTEC, Kerja Sama Ekonomi, Integrasi Perdagangan, Asia Selatan, Regionalisme.

Abstract: South Asia holds significant economic potential; however, regional trade integration remains limited due to structural barriers, uneven institutional capacity, and high logistics costs across member states. Within this context, the Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) has emerged as a key platform for strengthening regional economic cooperation. This study aims to analyze the role of BIMSTEC in promoting trade integration in South Asia by identifying the challenges and opportunities that shape policy implementation. This research employs a qualitative method using a literature-based approach, drawing from academic journals, official reports, policy documents, and publications from institutions such as the Asian Development Bank (ADB), UNESCAP, and the BIIS Journal. The findings indicate that BIMSTEC has established an institutional foundation through the Trade Facilitation Strategic Framework 2030, which promotes policy harmonization, customs digitalization, and improved transport connectivity. However, trade integration remains limited, as reflected in intra-BIMSTEC trade volumes of only about 5–6 percent. Non-tariff barriers, domestic regulatory disparities, and uneven digital infrastructure continue to impede progress. The study also finds that sectoral integration in agriculture, energy, and information technology presents significant potential to strengthen regional value chains if implemented consistently. Overall, BIMSTEC serves as an initial catalyst for regional economic integration, yet its long-term effectiveness depends on enhanced member-state capacity and stronger cross-border policy coordination.

Keywords: BIMSTEC, Economic Cooperation, Trade Integration, South Asia, Regionalism.

PENDAHULUAN

Asia Selatan memiliki potensi ekonomi sangat besar, namun sampai saat ini masih menghadapi tantangan nyata dalam mewujudkan integrasi ekonomi regional. Faktor perbedaan kepentingan politik, tingkat pembangunan ekonomi yang beragam, serta hambatan infrastruktur dan birokrasi seringkali menghambat kelancaran arus perdagangan antarnegara di kawasan ini. Dalam kondisi tersebut, inisiatif Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) muncul sebagai salah satu platform penting untuk mempererat kerjasama ekonomi, khususnya integrasi perdagangan antara negara-negara anggotanya seperti Bangladesh, Bhutan, India, Myanmar, Nepal, Sri Lanka, dan Thailand. Dibentuk pada tahun 1997, BIMSTEC bertujuan untuk memperkuat pertumbuhan ekonomi dan mengakselerasi liberalisasi perdagangan melalui pengurangan hambatan tarif maupun nontarif, serta mendorong investasi lintas negara anggota.

Meskipun BIMSTEC telah memprakarsai perjanjian pembentukan kawasan perdagangan bebas (BIMSTEC Free Trade Area), hingga kini volume perdagangan intra-BIMSTEC masih tergolong rendah, yaitu sekitar 6% dari total perdagangan negara anggotanya, menandakan tantangan besar dalam merealisasikan integrasi ekonomi yang efektif. Sejumlah hambatan seperti perbedaan kebijakan nasional, harmonisasi bea cukai yang lemah, infrastruktur transportasi yang kurang memadai, serta kekhawatiran negara-negara kecil terhadap dominasi ekonomi negara besar menjadi faktor penghambat utama. Namun begitu, berbagai pihak menilai BIMSTEC memiliki peran strategis dalam membangun konektivitas ekonomi antara Asia Selatan dan Asia Tenggara, terutama melalui penguatan kerja sama di sektor pelabuhan, infrastruktur transportasi, serta digitalisasi proses bea cukai.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran BIMSTEC dalam mendorong integrasi perdagangan di Asia Selatan, sekaligus mengidentifikasi tantangan dan peluang yang dihadapi. Dengan semakin pentingnya peran kawasan ini dalam percaturan ekonomi global, pemahaman yang mendalam mengenai dinamika kerjasama ekonomi regional menjadi sangat relevan untuk memberikan rekomendasi kebijakan yang aplikatif dan kontekstual.

Beberapa studi terdahulu menyebutkan bahwa kerjasama ekonomi regional dapat memberikan efek positif pada peningkatan perdagangan, efisiensi, serta alih teknologi antarnegara anggota. Menurut Asian Development Bank melalui BIMSTEC Trade Facilitation Strategic Framework 2030, salah satu tantangan krusial adalah harmonisasi kebijakan serta digitalisasi administrasi perdagangan yang masih tertinggal di sebagian besar negara anggota. Artikel dari BIIS Review juga menunjukkan bahwa integrasi ekonomi di kawasan BIMSTEC erat kaitannya dengan posisi geopolitik dan usaha negara-negara anggota untuk memperluas pasar serta mendorong investasi lintas kawasan. Sementara itu, riset lain menyoroti pentingnya strategi peningkatan efisiensi logistik, transparansi birokrasi, serta penguatan peran lembaga-lembaga regional untuk mengakselerasi integrasi perdagangan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi pustaka (literature review), di mana seluruh data dan temuan dianalisis secara komprehensif berdasarkan sumber-sumber bacaan akademik dan dokumen resmi yang relevan. Data sekunder yang digunakan meliputi jurnal ilmiah, laporan institusi pembangunan

seperti Asian Development Bank (ADB), artikel open access, dokumen kebijakan BIMSTEC, serta publikasi lembaga riset regional. Pemilihan sumber bacaan dilakukan secara purposif, yaitu berdasarkan validitas, keterbaruan, dan relevansi dengan topik integrasi perdagangan BIMSTEC di Asia Selatan.

Proses analisis dilakukan dalam beberapa tahapan, yaitu: pertama, identifikasi dan pengumpulan literatur terkait peran BIMSTEC dan dinamika integrasi perdagangan regional dari database terbuka seperti ADB, BISS Review, dan CGIAR. Kedua, penelaahan dan sintesis isi sumber untuk memperoleh gambaran kebijakan, tantangan, dan peluang integrasi ekonomi di kawasan BIMSTEC. Ketiga, penarikan kesimpulan dan rekomendasi berdasarkan perbandingan teori, kebijakan, serta temuan empiris dari berbagai sumber bacaan akademik.

Metode ini tidak menggunakan data primer maupun wawancara, melainkan sepenuhnya mengandalkan analisis dokumen dan publikasi terbuka serta jurnal ilmiah yang dapat diakses gratis, seperti BIMSTEC Trade Facilitation Strategic Framework 2030 (ADB), Examining Trade Potential in BIMSTEC (BISS Review), dan Unlocking agricultural trade potential in the BIMSTEC region (CGIAR). Dengan demikian, studi ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang objektif mengenai peran dan tantangan BIMSTEC dalam mendorong integrasi perdagangan tanpa bias dari hasil wawancara atau observasi langsung.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa BIMSTEC memainkan peran yang semakin sentral dalam upaya integrasi perdagangan kawasan Asia Selatan, khususnya melalui pembentukan kerangka kebijakan yang bertujuan menurunkan hambatan perdagangan dan meningkatkan efisiensi arus barang. Melalui BIMSTEC Trade Facilitation Strategic Framework 2030, negara-negara anggota menegaskan komitmen bersama untuk melakukan modernisasi sistem kepabeanan, digitalisasi administrasi perdagangan, dan harmonisasi standar teknis. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa transformasi kelembagaan yang diupayakan BIMSTEC membawa perubahan yang signifikan terhadap cara negara-negara anggota memandang integrasi perdagangan. Sebelumnya, banyak negara di kawasan ini mengandalkan proses bilateral atau mekanisme multilateral lain di luar BIMSTEC; namun, dengan adanya kerangka kerja yang komprehensif dan memiliki target jelas hingga tahun 2030, BIMSTEC mulai dipahami sebagai aktor institusional yang mampu menyatukan kepentingan ekonomi regional dan membangun keselarasan kebijakan secara terstruktur.

Transformasi kelembagaan tersebut memberikan dasar bagi temuan ilmiah pertama penelitian ini, yaitu bahwa harmonisasi kebijakan di bidang perdagangan berperan sebagai fondasi penting integrasi ekonomi, namun efektivitasnya sangat bergantung pada kemampuan teknis negara anggota dalam menerapkan kebijakan tersebut. Misalnya, implementasi Paperless Trade dan National Single Window membutuhkan kesiapan infrastruktur digital, sumber daya manusia, dan sistem verifikasi elektronik yang terstandarisasi. Meskipun India dan Thailand telah memiliki infrastruktur digital yang lebih matang, negara seperti Nepal, Bhutan, dan Myanmar masih menghadapi keterbatasan yang menghambat percepatan integrasi. Temuan ini menjelaskan mengapa meskipun kerangka kebijakan sudah disepakati secara komunal, laju integrasi antarnegara tetap tidak homogen. Fenomena ini dapat dijelaskan melalui perspektif institutional capacity theory, di mana harmonisasi

kebijakan hanya dapat efektif jika negara anggota memiliki kapasitas implementasi yang relatif setara.

Di sisi lain, penelitian ini mengidentifikasi bahwa hambatan struktural merupakan variabel dominan yang menjelaskan rendahnya volume perdagangan intra-BIMSTEC, yang hingga kini hanya berada pada kisaran lima hingga enam persen dari total perdagangan negara anggota. Angka ini memperkuat temuan studi empiris *Can Gravity Model Explain BIMSTEC's Trade?* yang mencatat bahwa meskipun jarak geografis relatif dekat, perdagangan intra-kawasan tetap rendah karena besarnya hambatan non-tarif, tingginya biaya logistik, dan ketidakselarasan kebijakan domestik masing-masing negara. Penelitian ini menemukan bahwa rendahnya perdagangan intra-BIMSTEC bukan semata karena kurangnya permintaan atau potensi komoditas dagang, tetapi lebih karena adanya ketidaksesuaian struktural yang menyebabkan minimnya hubungan rantai pasok regional. Temuan ilmiah ini signifikan karena menjelaskan mengapa integrasi perdagangan tidak terjadi secara organik meskipun potensi komplementaritas ekonomi di kawasan sebenarnya cukup besar.

Selain itu, penelitian ini menemukan bahwa struktur ekonomi negara anggota BIMSTEC sangat beragam, sehingga negara kecil cenderung khawatir terhadap risiko dominasi ekonomi dari negara besar seperti India. Ketidakseimbangan ini memengaruhi proses negosiasi BIMSTEC Free Trade Area yang hingga kini belum diselesaikan. Ketika negara besar memiliki kepentingan mendorong liberalisasi perdagangan untuk memperluas pangsa pasar produk domestiknya, negara kecil justru memiliki insentif mempertahankan proteksi untuk menjaga keberlanjutan industri lokal. Pemahaman ini memberikan penjelasan ilmiah mengapa proses integrasi kawasan cenderung berjalan lebih lambat dibandingkan organisasi regional lain seperti ASEAN. Perbedaan tingkat pembangunan ekonomi, kapasitas fiskal, dan stabilitas politik turut memperkuat ketimpangan ini dan berkontribusi terhadap lamanya waktu yang dibutuhkan untuk mencapai konsensus regional yang final.

Peran konektivitas transportasi muncul sebagai temuan ilmiah lain yang sangat penting dalam konteks integrasi perdagangan BIMSTEC. Berdasarkan laporan UNESCAP Regional Economic Cooperation and Integration (RECI), kawasan Asia Selatan memiliki biaya logistik tertinggi di kawasan Asia, dengan persentase biaya logistik yang mencapai lebih dari 15 persen dari nilai barang. Tingginya biaya logistik ini berdampak langsung pada daya saing produk ekspor negara anggota dan menjadi hambatan utama bagi terbentuknya rantai pasok regional yang efisien. Temuan penelitian ini konsisten dengan literatur yang menyatakan bahwa integrasi perdagangan tidak dapat dipisahkan dari kesiapan infrastruktur fisik dan efisiensi sistem logistik. Dalam konteks BIMSTEC, konektivitas transportasi bukan sekadar komponen pendukung, melainkan variabel struktural yang menentukan apakah integrasi regional dapat berfungsi secara efektif.

Implementasi BIMSTEC Transport Connectivity Master Plan memperlihatkan bagaimana organisasi ini berupaya mengatasi hambatan logistik melalui pembangunan koridor multimoda, peningkatan fasilitas pelabuhan, serta integrasi jalur darat lintas batas seperti rute India-Myanmar-Thailand. Penelitian ini menemukan bahwa konektivitas fisik yang membaik berpotensi menghasilkan efek multiplikasi ekonomi yang signifikan, termasuk penurunan biaya transportasi, peningkatan arus perdagangan, dan pembentukan jaringan distribusi yang lebih stabil. Namun, penelitian juga mengungkapkan bahwa efektivitas konektivitas tersebut sangat bergantung pada stabilitas politik dan kemampuan negara dalam

menyelaraskan standar operasional lintas batas. Misalnya, proses inspeksi ganda, perbedaan standar keamanan transportasi, dan keterbatasan interoperabilitas logistik masih menjadi kendala bahkan pada rute yang telah berkembang sekalipun.

Temuan berikutnya terkait integrasi sektoral mengungkapkan bahwa BIMSTEC memiliki potensi strategis dalam penguatan kerja sama ekonomi, terutama pada sektor pertanian, energi, dan teknologi informasi. Ketiga sektor ini dinilai memiliki kontribusi signifikan bagi integrasi kawasan karena karakteristik ekonominya bersifat komplementer, bukan kompetitif. Pada sektor pertanian, negara-negara anggota memiliki produk khas yang berbeda, seperti teh Sri Lanka, beras Thailand, dan rempah-rempah India. Integrasi rantai nilai pertanian dapat meningkatkan keuntungan kompetitif kawasan melalui harmonisasi standar SPS, peningkatan fasilitas penyimpanan pangan, dan digitalisasi sertifikasi ekspor. Penelitian ini menunjukkan bahwa integrasi sektor pertanian dapat memperluas pasar masing-masing negara anggota tanpa menciptakan persaingan destruktif, sehingga memungkinkan kerja sama yang lebih kooperatif.

Di sektor energi, proyek BIMSTEC Grid Interconnection memperlihatkan bagaimana integrasi regional dapat melampaui perdagangan barang menuju kerja sama teknis yang melibatkan transfer teknologi, pengembangan infrastruktur, dan integrasi jaringan listrik lintas negara. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa kerja sama energi berpotensi menurunkan biaya produksi dan memperkuat ketahanan energi kawasan, terutama bagi negara-negara dengan pasokan energi yang fluktuatif. Integrasi energi menjadi salah satu sektor dengan prospek paling menjanjikan karena melibatkan manfaat jangka panjang dan menciptakan ketergantungan positif antarnegara anggota, yang pada gilirannya memperkuat stabilitas kawasan.

Sementara itu, sektor teknologi informasi menjadi sektor yang mampu mempercepat integrasi ekonomi melalui digitalisasi proses perdagangan. Implementasi sistem e-certification, smart customs, dan pertukaran data elektronik antarnegara merupakan langkah penting untuk mengurangi hambatan nontarif dan menciptakan transparansi yang lebih tinggi. Penelitian ini menemukan bahwa digitalisasi memberikan dampak yang lebih cepat dibandingkan pembangunan infrastruktur fisik, karena dapat diterapkan secara bertahap tanpa memerlukan investasi besar pada tahap awal. Digitalisasi ini juga mendukung upaya harmonisasi prosedural yang menjadi fokus utama BIMSTEC Trade Facilitation Framework.

Jika dibandingkan dengan literatur terdahulu, penelitian ini tidak hanya menegaskan keberadaan hambatan-hambatan integrasi, tetapi memberikan kontribusi kebaruan melalui pendekatan yang memadukan dimensi institusional, logistik, dan sektoral secara simultan. Literatur sebelumnya cenderung memfokuskan pembahasan pada satu dimensi saja, seperti ketimpangan politik atau hambatan tarif. Dengan mensintesis ketiga dimensi tersebut, penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai mekanisme interaksi antarvariabel yang membentuk dinamika integrasi ekonomi BIMSTEC. Pendekatan ini memungkinkan kesimpulan yang lebih mendalam mengenai kondisi aktual BIMSTEC, yaitu bahwa integrasi kawasan baru dapat terwujud secara efektif apabila ketiga dimensi tersebut bergerak secara paralel dan saling mendukung.

Secara keseluruhan, temuan penelitian ini menunjukkan bahwa BIMSTEC berada pada jalur yang benar dalam membangun integrasi perdagangan kawasan, tetapi proses tersebut membutuhkan sinkronisasi kebijakan yang lebih kuat,

peningkatan konektivitas transportasi yang konsisten, serta pengembangan sektor-sektor strategis yang saling menguntungkan negara anggota. Dengan memperkuat implementasi reformasi teknis dan menurunkan hambatan struktural yang selama ini menghambat integrasi, BIMSTEC berpotensi menjadi salah satu organisasi regional yang mampu mendorong transformasi ekonomi Asia Selatan secara signifikan.

Tabel 1. Indikator Kunci Integrasi Perdagangan BIMSTEC Berdasarkan Literatur Terbaru

Indikator Integrasi Perdagangan	Temuan Utama	Sumber Ilmiah
Volume Perdagangan Intra-BIMSTEC	Perdagangan intra-kawasan hanya 5–6% dari total perdagangan negara anggota; menunjukkan tingkat integrasi regional yang masih sangat rendah.	Gravity Model Analysis – <i>E-JEI</i>
Hambatan Non-Tarif (SPS, TBT, Kepabeanan)	Hambatan nontarif tetap tinggi akibat perbedaan standar, sertifikasi, dan prosedur inspeksi; harmonisasi teknis belum optimal.	ADB – BIMSTEC Trade Facilitation Strategic Framework 2030
Biaya Logistik Regional	Asia Selatan memiliki biaya logistik tertinggi di Asia , melebihi 15% dari nilai barang; mengurangi daya saing ekspor dan memperlambat arus perdagangan.	UNESCAP – Regional Economic Cooperation and Integration (RECI) Report
Kesiapan Digitalisasi Perdagangan	Tingkat digitalisasi tidak merata: India & Thailand relatif maju, sementara Nepal, Bhutan, Myanmar masih tertinggal; menyebabkan implementasi	BIMSTEC Trade Facilitation Framework 2030

	perdagangan digital menjadi lambat.	
Perkembangan BIMSTEC Free Trade Area (FTA)	Negosiasi FTA berjalan lambat karena ketimpangan ekonomi, kekhawatiran negara kecil terhadap dominasi India, serta perbedaan kebijakan tarif domestic.	Kajian <i>BIMSTEC FTA</i> – berbagai studi
Konektivitas Transportasi Regional	Koridor India–Myanmar–Thailand berkembang pesat; pelabuhan Bangladesh, Sri Lanka, dan Thailand meningkat kualitasnya; namun interoperabilitas lintas negara masih terbatas.	<i>UNESCAP RECI & BIMSTEC Transport Connectivity Master Plan</i>
Potensi Integrasi Sektoral (Pertanian, Energi, TI)	Komplementaritas sektor pertanian, potensi integrasi energi melalui <i>BIMSTEC Grid Interconnection</i> , dan peluang digital trade menunjukkan potensi integrasi regional yang besar.	BIISS Review & ADB Sectoral Studies

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa BIMSTEC memiliki peran penting dalam membangun dasar integrasi perdagangan di Asia Selatan, meskipun efektivitasnya masih terbatas. Melalui Trade Facilitation Strategic Framework 2030, organisasi ini telah mendorong harmonisasi kebijakan, digitalisasi kepabeanan, serta standardisasi prosedur perdagangan. Namun, kemampuan negara anggota dalam menerapkan kebijakan tersebut masih tidak merata, sehingga hasilnya belum sepenuhnya optimal. Ketimpangan kapasitas institusional—khususnya antara negara dengan infrastruktur digital yang lebih maju seperti India dan Thailand serta negara yang masih berkembang seperti Nepal, Bhutan, dan Myanmar—menjadi salah satu

penyebab utama mengapa upaya integrasi berjalan tidak seimbang.

Selain itu, penelitian ini menegaskan bahwa hambatan struktural tetap menjadi penghalang utama integrasi ekonomi BIMSTEC. Biaya logistik yang tinggi, minimnya konektivitas transportasi yang terintegrasi, serta hambatan nontarif yang belum terselesaikan turut berkontribusi pada rendahnya angka perdagangan intra-BIMSTEC yang hanya mencapai 5–6 persen dari total perdagangan kawasan. Ketimpangan ekonomi antarnegara anggota dan adanya kekhawatiran negara-negara kecil terhadap dominasi India semakin memperlambat proses perundingan BIMSTEC Free Trade Area. Situasi ini memperlihatkan bahwa meskipun BIMSTEC memiliki komitmen kuat pada level kebijakan, implementasinya masih dipengaruhi secara signifikan oleh dinamika domestik masing-masing negara.

Di sisi lain, penelitian ini juga menemukan bahwa peluang integrasi sektoral sangat besar, terutama di bidang pertanian, energi, dan teknologi informasi. Proyek seperti BIMSTEC Grid Interconnection, harmonisasi standar SPS, serta digitalisasi sertifikasi ekspor menunjukkan potensi untuk memperkuat rantai nilai regional dan meningkatkan interdependensi ekonomi. Jika sektor-sektor tersebut dapat dikembangkan secara konsisten, BIMSTEC berpotensi mempercepat integrasi ekonomi regional lebih cepat dibandingkan hanya mengandalkan liberalisasi tarif semata.

Secara keseluruhan, penelitian ini menyimpulkan bahwa integrasi ekonomi BIMSTEC saat ini berada pada tahap penguatan fondasi. Keberhasilan jangka panjangnya sangat bergantung pada kemampuan negara anggota mengatasi hambatan struktural, memperkuat kesiapan digital, serta meningkatkan koordinasi kebijakan. Oleh karena itu, penelitian lanjutan yang lebih empiris—misalnya melalui analisis kuantitatif dampak kebijakan per negara atau kajian sektoral yang lebih mendalam—diperlukan untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai efektivitas BIMSTEC dalam mendorong kerja sama ekonomi kawasan di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Pustaka yang berupa jurnal ilmiah

- Hossain, M. M., & Saha, S. (2019). Intra-regional trade performance of BIMSTEC countries: A comparative assessment using gravity estimates. *E-Journal of Economics and International Studies*, 14(2), 89–104.
- Rahman, M. (2024). Examining trade potential in BIMSTEC: A trade-frontier approach. *Bangladesh Institute of International and Strategic Studies Journal*. Retrieved from <https://www.biiss.org/public/index.php/article/examining-trade-potential-in-bimstec-a-trade-frontier-approach>
- Sharma, R. (2020). Infrastructure, connectivity, and regional trade integration in BIMSTEC. *Review of South Asian Studies*, 8(1), 102–120.
- Uddin, M. (2021). Harmonizing customs procedures for trade facilitation in BIMSTEC: Institutional and policy constraints. *International Journal of Trade and Development*, 10(2), 77–95.
- Wijesinha, A. (2019). The future of regional cooperation under BIMSTEC: Strategic opportunities and constraints. *Institute of Policy Studies Review*, 13(1), 65–82.

Pustaka yang berupa laporan / dokumen resmi

- Asian Development Bank. (2022). *BIMSTEC Trade Facilitation Strategic Framework 2030*. Mandaluyong City: ADB.
- International Food Policy Research Institute. (2023). *Unlocking agricultural trade potential in the BIMSTEC region*. CGIAR–PIM Program.

Pustaka yang berupa skripsi/tesis/disertasi

Nathacia, R. (2016). Kepentingan India dalam kerja sama BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation). Skripsi. Universitas Riau.

Pustaka yang berupa sumber online / website

Choudhury, A. (2025). Geo-M in BIMSTEC: Seeks what SAARC failed to achieve. South Asian Voices. Retrieved from <https://southasianvoices.org/geo-m-in-n-bimstec-seeks-saarc-failed-05-13-2025/>