



GRAHA ILMU



# PEMETAAN PROVINSI LAMPUNG DALAM KEBERLANJUTAN IMT-GT 2036

Intan Fitri Meutia  
Fahmi Tarumanegara  
Devi Yulianti  
Gita Paramita Djausal  
Fitri Juliana Sanjaya

# PEMETAAN PROVINSI LAMPUNG DALAM KEBERLANJUTAN IMT-GT 2036

Kerja sama Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) sudah terbentuk sejak 1993, namun baru mengalami perkembangan signifikan sejak 12 Januari 2007 diantaranya dengan disepakatinya IMT-GT Connectivity Corridor, salah satunya adalah Koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-Dumai-Palembang. Maka perlu adanya dorongan pemerintah terkait untuk koridor yang melalui Provinsi Lampung. Berdasarkan hal tersebut Pusat Studi ASEAN Universitas Lampung berupaya melakukan pemetaan potensi Sumber Daya Komoditas Perdagangan Lokal yang mampu bersaing pada era Revolusi Digital 4,0. Komoditas Provinsi Lampung memiliki peranan penting dalam mendukung perkembangan perekonomian daerah. Penggunaan teknologi saat ini memberikan kemudahan dan peluang bisnis yang lebih luas.



**INTAN FITRI MEUTIA, S.A.N., M.A., Ph.D.m.** Menyelesaikan pendidikan Doktor (S3) pada Program Doktor Human and Socio Environmental Studies di Kanazawa University, Jepang tahun 2016. Pada tahun 2012 menyelesaikan pendidikan Master (S2) pada Program Magister Ilmu Administrasi di Universitas Indonesia. Pada tahun 2008 menyelesaikan pendidikan Sarjana (S1) pada Jurusan Administrasi Negara di Universitas Lampung dan pada tahun yang sama mengabdikan sebagai dosen di almahatemya, Jurusan Administrasi Negara, Universitas Lampung, hingga saat ini.



**DEVI YULIANTI, S.A.N., M.A.** Merupakan lulusan Sarjana Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung. Penulis melanjutkan pendidikan Master Pada Kekhususan Kebijakan Publik, FISIP Universitas Indonesia. Sekarang penulis berprofesi sebagai Dosen di Jurusan Administrasi Negara yang mengajar beberapa mata kuliah inti seperti Etika Administrasi Negara, Manajemen Pembangunan dan lain-lain.



**FAHMI TARUMANEGARA, S.IP., M.Si., M.B.A.** Lahir di Bandung, Jawa Barat. Mengecap pendidikan sarjana di Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran dan magister Hubungan internasional di Universitas Indonesia serta Magister Manajemen di UGM.



**FITRI JULIANA SANJAYA, S.IP., M.A.** Mendalami bidang interseksi Global Daerah dan Paradiplomasi serta alat-alat analisis. Aktif sebagai dosen pengajar di jurusan Hubungan Internasional FISIP Universitas Lampung.



**GITA PARAMITA DJAUSAL, S.IP., M.A.B.** Lahir dan tumbuh di Bandar Lampung. Mengemban pendidikan di Bandung dengan latar belakang Hubungan Internasional dan Bisnis Administrasi. Memiliki ketertarikan pada isu-isu lingkungan, pelestarian alam, dan juga strategi pengembangan bisnis mengantarkan dirinya menjadi dosen di Ilmu Administrasi Bisnis, FISIP Universitas Lampung. Terlibat aktif di pelestarian kupu-kupu, Taman Kupu-Kupu Gita Persada (ekowisata) dan kegiatan lain di luar kampus.

Diterbitkan Atas Kerjasama dengan



**LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN  
KEPADA MASYARAKAT, UNIVERSITAS LAMPUNG**

ISBN: 978-623-228-706-8



9 786232 228706

**PEMETAAN PROVINSI LAMPUNG DALAM KEBERLANJUTAN IMT-GT 2036**

oleh *Intan Fitri Meutia; Fahmi Tarumanegara; Devi Yulianti; Gita Paramita Djausal; Fitri Juli Sanjaya*

Editor: *Bayu Sujadmiko, Ph.D.*

Hak Cipta © 2020 pada penulis

Edisi Pertama; Cetakan Pertama ~ 2020



**GRAHA ILMU**

Ruko Jambusari 7A Yogyakarta 55283

Telp: 0274-889398; 0274-882262; email: [info@grahailmu.co.id](mailto:info@grahailmu.co.id)

Hak Cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, secara elektronik maupun mekanis, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan teknik perekaman lainnya, tanpa izin tertulis dari penerbit.

ISBN: 978-623-228-706-8

Buku ini tersedia sumber elektroniknyanya

**DATA BUKU:**

Format: 17 x 24 cm; Jml. Hal.: x + 112; Kertas Isi: HVS 70 gram; Tinta Isi: BW; Kertas Cover: Ivori 260 gram; Tinta Cover: Colour; Finishing: Perfect Binding; Laminasi Doff.



## Daftar Isi

<b>KATA PENGANTAR</b>	v
<b>DAFTAR ISI</b>	ix
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>	1
1.1 Globalisasi dan Konektivitas	1
1.2 <i>E-Commerce</i>	4
<b>BAB 2 INDONESIA DALAM PEREKONOMIAN MASYARAKAT ASEAN</b>	7
2.1 Kondisi Ekonomi Negara Indonesia	7
2.2 Indeks Daya Saing Negara Indonesia	8
<b>BAB 3 KERJASAMA SUBREGIONAL IMT-GT</b>	11
3.1 Kepentingan Nasional	11
3.2 Kerjasama Regional dan Subregional	14
<b>BAB 4 PERAN KERJASAMA IMT-GT DALAM PEMBANGUNAN KERJASAMA ASEAN</b>	17
4.1 Latar Belakang Kerjasama IMT-GT	17
4.2 Perjanjian yang Disepakati Dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand <i>Growth Triangle</i> )	22
4.3 <i>Master Plan on ASEAN Connectivity</i>	24
4.4 Arti Penting Subregional IMT-GT	25
4.5 Pelaksanaan Kerjasama IMT-GT 2012-2016	27

4.6	Peran Kerjasama Subregional IMT-GT dalam Mendukung Konektivitas ASEAN	32
<b>BAB 5</b>	<b>KEBIJAKAN PEMERINTAH INDONESIA DALAM IMT-GT</b>	<b>39</b>
5.1	Kebijakan IMT-GT di Indonesia	39
5.2	Implementasi IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand <i>Growth Triangle</i> )	44
<b>BAB 6</b>	<b>STRATEGI NEGARA INDONESIA DALAM MENINGKATKAN KERJASAMA SUBREGIONAL ASEAN DALAM IMT-GT</b>	<b>49</b>
6.1	Tantangan Indonesia dalam Meningkatkan Kerjasama Subregional ASEAN dalam IMT-GT	52
6.2	Peluang Indonesia dalam Meningkatkan Kerjasama Subregional ASEAN dalam IMT-GT	57
<b>BAB 7</b>	<b>LETAK GEOGRAFIS DAN POTENSI PROVINSI LAMPUNG</b>	<b>65</b>
<b>BAB 8</b>	<b>PEMETAAN POTENSI PROVINSI LAMPUNG DALAM IMT-GT (INDONESIA, MALAYSIA, THAILAND <i>GROWTH TRIANGLE</i>)</b>	<b>69</b>
8.1	Posisi Lampung dalam IMT-GT	69
8.2	Analisis SWOT Potensi Provinsi Lampung	72
8.3	Pemetaan Strategi Provinsi Lampung dalam IMT-GT	82
8.4	<i>E-Commerce</i> dan Komoditas Unggulan Perdagangan Internasional Lampung	88
<b>PENUTUP</b>		<b>105</b>

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT..Tuhan Yang Maha ESA atas terselesaikannya penyusunan buku dengan judul ***Pemetaan Provinsi Lampung Dalam Keberlanjutan IMT-GT 2036.***

Buku ini merupakan produk hasil penelitian hibah institusi Pusat Studi ASEAN, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung pada tahun 2019-2020. Penelitian tersebut dilakukan dengan menggunakan metode mix-methods, yakni menggabungkan pendekatan kualitatif dan kuantitatif untuk mengatasi kelemahan yang terdapat dalam pendekatan metode kualitatif maupun kuantitatif. Dalam memetakan potensi strategis Provinsi Lampung tidak hanya dengan mengumpulkan data dan melakukan wawancara namun perlu adanya survey atas pengelompokan potensi yang akan dipetakan. Penelitian ini akan dilakukan dengan urgensi pemetaan strategis potensi Provinsi Lampung dan rekomendasi kebijakan kepada Bappeda dan Instansi terkait untuk lebih aktif dalam kerjasama internasional khususnya paradiplomasi. Indikator capaian penelitian ini adalah sebagai berikut: Potensi dan Kelemahan Provinsi Lampung dan Pemetaan pemahaman terkait pentingnya kerjasama internasional (paradiplomasi); serta Strategi Lampung menghadapi IMTGT 2020.

Penelitian yang dilakukan Pusat Studi ASEAN melakukan prediksi dan pendataan untuk pemetaan potensi daerah (Provinsi Lampung) sebagai komoditas *e-commerce* dalam kesiapan menghadapi IMTGT (Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle) pada tahun 2020. Analisis terhadap rencana strategis BAPPEDA sebagai upaya pemetaan potensi Provinsi Lampung dalam menghadapi IMTGT (Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle) tahun 2020. Diharapkan melalui pemetaan ini potensi Sumber Daya dapat dikembangkan, serta keunggulan dan peluang kemudian tantangan dan halangan akan dapat dianalisis, khususnya untuk menghadapi era Perdagangan tanpa batas melalui perekonomian digital atau *e-commerce*. Upaya pemberdayaan masyarakat juga dilakukan melalui Kepala Pekon dan Pengepul dan Petani Komoditas Utama Provinsi Lampung yang berasal dari 3 Kabupaten. Pihak swasta, yang memiliki produk berbasis komoditas sebagai narasumber, harapannya juga mereka dapat menjalin kerja sama lanjutan dengan petani dan universitas. Dinas perindustrian dan perdagangan serta dinas Komunikasi Informasi dan Teknologi untuk mendukung kegiatan dalam aktivasi *e-commerce*. Menimbulkan kesadaran pentingnya kekuatan ekonomi Indonesia melalui start up bisnis dan memperkenalkan inisiasi bisnis

manajemen terhadap petani komoditas perdagangan. Nantinya upaya ini bertujuan agar komoditas Utama Provinsi Lampung dan Petani mampu bersaing di Era Perdagangan Borderless, atau Perekonomian Digital atau e-commerce.

Komoditas Provinsi Lampung memiliki peranan penting dalam mendukung perkembangan perekonomian daerah. Salah satunya adalah kopi, Provinsi Lampung sebagai penghasil kopi dan lada, serta komoditas lainnya. Penggunaan teknologi saat ini memberikan kemudahan dan peluang bisnis yang lebih luas. Permasalahan pada petani adalah minimnya nilai tambah komoditas, sehingga bergantung kepada harga yang ditentukan tengkulak. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan kapasitas dalam membangun entitas bisnis. Hal tersebut dapat diterapkan pada pengenalan produk pada calon konsumen, penyajian informasi pada platform digital, mendapatkan timbal balik, dan juga mengeksekusi penjualan melalui platform tadi. Sehingga, petani komoditas dapat memperoleh nilai tambah yang lebih baik.

Kerjasama Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) sudah terbentuk sejak 1993, namun baru mengalami perkembangan signifikan sejak 12 Januari 2007 diantaranya dengan disepakatinya IMT-GT Connectivity Corridor terdiri dari (lima) koridor ekonomi yang dipandang paling potensial dan telah memiliki traffic yang relatif tinggi dan perlu ditingkatkan yaitu: (i) koridor ekonomi Songkhla-Penang-Medan Economic Corridor, (ii) Koridor ekonomi Selat Malaka, (iii) Koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-Dumai-Palembang, (iv) koridor ekonomi Melaka-Dumai dan (v) koridor ekonomi Ranong-Phuket-Aceh. Beberapa wilayah Indonesia yang menjadi bagian dari kerja sama IMT-GT adalah provinsi Aceh, Bangka-Belitung, Bengkulu, Jambi, Lampung, Sumatera Selatan, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Utara dan Sumatera Barat. IMT-GT menjadi peluang bagi Provinsi Lampung untuk membangun daerahnya melalui paradiplomacy baik bilateral maupun multilateral sekaligus agar memiliki daya saing dan tidak tertinggal di era free trade dan ASEAN Community. Sebagaimana focus IMT-GT yang menekankan pada sektor swasta, maka keunggulan komplementer dan keunggulan komparatif perlu dipetakan. Salah satu isu lainnya yang saat ini sedang menjadi masalah menarik yaitu Ekonomi Digital yang dimaknai sebagai aktivitas ekonomi dan bisnis yang berbasis pada teknologi digital. Dengan kata lain, ekonomi digital merupakan pelaksanaan kegiatan ekonomi dan bisnis melalui pasar yang berbasis internet.

Pusat Studi ASEAN (PSA) FISIP Universitas Lampung sebagai salah satu *think tank* utama dalam perkembangan keilmuan khususnya di Provinsi Lampung sudah selayaknya membangun kompetensi keilmuan untuk menghadapi Peluang dan Tantangan dari IMTGT ini. Oleh karena itu PSA melakukan inisiasi penelitian yang berfokus pada pemetaan potensi

strategis Provinsi Lampung dalam menghadapi IMTGT, yaitu potensi Sumber Daya Komoditas Perdagangan Lokal yang mampu bersaing pada era Revolusi Digital 4,0.

Akhirnya, semoga buku ini bermanfaat bagi khalayak ramai.

Bandar Lampung, Juli 2020

Penulis



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Globalisasi dan Konektivitas

Globalisasi mendorong kompetisi antarnegara melalui munculnya gejala regionalisme sebagai bentuk upaya kolektif antar negara-negara di dunia membangun kekuatan regional. Pada perkembangannya, pasca perang dingin kecenderungan kerjasama regional semakin menguat dan dikenal sebagai *new regionalisme* yang berorientasi peningkatan pertumbuhan ekonomi regional. Hal yang menarik dari kecenderungan kerjasama regional tersebut bahwa negara-negara dengan kedekatan geografis ini tak hanya membentuk kerja sama regional juga merintis berbagai kerjasama subregional di dalamnya.

Hal menarik yang ditemukan di kawasan Asia Tenggara, terdapat beberapa bentuk kerjasama sub regional yang aktif antara lain: BIMP-EAGA (*Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area*), IMT-GT (*Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle*), *Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle* (IMS-GT), Kawasan Sijori-nya (Singapura-Johor-Riau), dan Kerjasama *Indian Ocean Rim Assosiation* (IORA), dimana Indonesia, Malaysia, dan Thailand tergabung sebagai anggota mayoritas kerjasama subregional tersebut.

IMT-GT adalah kerjasama utama dan menjadi penting karena berkaitan dengan keterhubungan/konektivitas wilayah antarnegara anggota yang kemudian berujung pada perwujudan *ASEAN Community*, terutama pilar *ASEAN Economic Community*. Dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity* disebutkan bahwa salah satu cara mewujudkan konektivitas adalah melalui sinkronisasi dengan beberapa kerjasama subregional di Asia Tenggara, terutama melalui IMT-GT.

Kerjasama IMT-GT sudah terbentuk sejak tahun 1993, tetapi baru mengalami perkembangan signifikan sejak 12 Januari 2007 diantaranya melalui kesepakatan *IMT-GT Connectivity Corridor* terdiri dari (lima) koridor ekonomi yang dipandang paling potensial dan telah memiliki *traffic* yang relatif tinggi dan perlu ditingkatkan yaitu: (i) koridor ekonomi Songkhla-Penang-Medan *Economic Corridor*, (ii) Koridor ekonomi Selat Malaka, (iii) Koridor ekonomi Banda

Aceh-Medan-Dumai-Palembang, (iv) Koridor ekonomi Melaka-Dumai dan (v) Koridor ekonomi Ranong-Phuket-Aceh. Beberapa wilayah negara Indonesia yang menjadi bagian dari kerjasama IMT-GT adalah Provinsi Aceh, Bangka-Belitung, Bengkulu, Jambi, Lampung, Sumatera Selatan, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Utara dan Sumatera Barat. Terlihat bahwa mayoritas area IMT-GT adalah Pulau Sumatera, dengan potensi Sumber daya alamnya tetapi kurang berkualitasnya sarana infrastruktur dan transportasi.

Kerjasama IMT-GT ini strategis bagi negara Indonesia karena dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah Sumatera Indonesia, menyumbang kekuatan bagi ekonomi negara dan kawasan, yang kemudian akan kembali lagi kepada perkembangan ekonomi Sumatera itu sendiri. Dari sisi geografis, sebagian wilayah tiga negara tersebut terhubung oleh lautan. Kerjasama subregional IMT-GT melibatkan Selat Malaka sebagai selat penting bagi perdagangan dan keamanan Negara Indonesia. Indonesia dapat menemukan peluang melalui pelibatan unsur pemerintah daerah dan potensi daerah di Pulau Sumatera. Provinsi Lampung merupakan pintu masuk jalur darat yang memadai dalam kerjasama ini. Provinsi Lampung berpeluang strategis dilihat dari program-program dalam *Implementation Blueprint 2012-2016*, IMT- GT. Dalam pelaksanaannya yang terbagi dalam enam kelompok kerja (*working groups*), yaitu *Working Group on Agriculture, Agro-Based Industry & Environment* (WGAAE), *Working Group on Halal Products and Services* (WGHAPAS), *Working Group on Tourism* (WGT), *Working Group on Infrastructure & Transport* (WGIT), *Working Group on Trade & Investment* (WGTI), dan *Working Group on Human Resources & Development* (WGHRD).

Berdasarkan enam fokus kerja tersebut, terdapat beberapa hal yang digarisbawahi bahwa Negara Indonesia memiliki kewajiban menghapus hambatan investasi dan membangun infrastruktur yang menghubungkan ketiga Negara anggotanya. Disamping itu, Indonesia dapat mengambil peluang besar dari produk barang dan jasa halal, peningkatan perdagangan sektor pariwisata, dan kelautan, serta pengembangan mobilitas tenaga kerja. Sedangkan kendala utama terletak pada pengembangan di sektor transportasi terutama transportasi laut. Tidak semua daerah Provinsi Sumatera memiliki kesiapan daya saing untuk mengambil

peluang dalam kerja sama ini.

Setelah terwujudnya konektifitas, setiap daerah yang berada di Pulau Sumatera dapat memanfaatkan kerjasama ini bagi kepentingan pembangunan ekonomi daerahnya. Setiap daerah provinsi yang tergabung dalam area kerjasama subregional IMT-GT dapat membaca peluang strategisnya. IMT-GT menjadi peluang bagi Provinsi Lampung untuk membangun daerahnya melalui *paradiplomacy* baik bilateral maupun multilateral sekaligus daya saing di era *free trade* dan *Asean Community*. Sebagaimana fokus IMT-GT yang menekankan pada sektor swasta, maka keunggulan komplementer dan keunggulan komparatif perlu dipetakan. Ekonomi Digital merupakan isu yang menarik sebagai aktivitas ekonomi dan bisnis yang berbasis pada teknologi digital. Dengan kata lain, ekonomi digital merupakan pelaksanaan kegiatan ekonomi dan bisnis melalui pasar yang berbasis internet. Adapun kegiatan tersebut meliputi berbagai area yang luas, termasuk di dalamnya: industri, layanan kesehatan, pendidikan, jasa finansial atau perbankan maupun sektor lainnya. Potensi ekonomi digital di wilayah Asia Tenggara sangat besar dan pada tahun 2018 diperkirakan mencapai 1.048 Triliun rupiah (<https://www.wartaekonomi.co.id/> diakses pada 23 Agustus 2020 pukul 15:41).

Presiden Joko Widodo menyampaikan dalam KTT IMT-GT ke-11 pada bulan April 2018 yaitu “Sejalan dengan kebutuhan era Revolusi Industri 4.0 maka pengembangan digital ekonomi adalah keniscayaan, untuk itu kerja sama IMT-GT harus dapat memanfaatkan peluang ini”. Pernyataan Presiden tersebut mendapat dukungan dari para Kepala Negara IMT-GT dengan menyatakan bahwa “*We recognise the importance of promoting e-commerce development and cooperation as well as the enhancement of digital economy usage and welcome the establishment of a new Sub-Working Group on ICT Connectivity*”. Menindaklanjuti pernyataan para Kepala Negara, maka para Menteri juga menegaskan dalam pernyataan bersama bahwa “*IMT-GT will also consider ways to better harness opportunities and adapt to challenges of the Industrial Revolution 4.0*”. Secara khusus para Menteri IMT-GT menyepakati untuk disusun *Framework* Revolusi Industri 4.0 dengan memperhatikan 7 (tujuh) sektor prioritas yang ada di dalam *IMT-GT Implementation Blueprint* dan diharapkan dapat

dilaksanakan bersamaan dengan *Mid Term Review* IMT-GT IB 2017-2021 pada tahun 2019.

## 1.2 *E-Commerce*

Perdagangan elektronik (*e-commerce*) telah mengubah masyarakat kita secara radikal. Kegiatan ekonomi yang ditunjang oleh teknologi dan jaringan internet untuk membeli barang atau jasa atau melakukan bisnis *online* berkembang pesat. Global *e-commerce* menjadi semakin penting dalam perekonomian internasional. Berbagai faktor seperti kapasitas internet berkecepatan tinggi, penggunaan ponsel cerdas, fasilitas pembayaran *online*, perubahan perilaku konsumen, liberalisasi sektor jasa, dan sebagainya mempengaruhi *e-commerce*. Negara-negara di kawasan Asia lebih diuntungkan dibandingkan kawasan lain di dunia saat perdagangan elektronik (Chen, 2017).

Keunggulan Asia berikutnya adalah pertumbuhan transformasi digital kawasan baru, ide baru, teknologi baru, pola pikir baru, alat baru, dan bisnis baru mengubah pola tatanan kehidupan, pekerjaan, dan sebagainya. Pergeseran konsep *e-commerce* tidak hanya merubah cara bisnis dari *offline* ke *online* tetapi memperkenalkan alat digital dan pendekatan baru, seperti *artificial intelligence*, *computation* dan *big data* dalam kegiatan bisnis. Bagi pengguna akhir, perbedaan paling jelas antara *e-commerce* dan metode bisnis tradisional adalah aktivitas *e-commerce* melibatkan lebih sedikit tautan perantara antara penjual dan pembeli yang berhubungan dengan informasi, pembayaran, dan logistik. *Platform* digital juga dapat mengumpulkan layanan terkait untuk menentukan pasara yang sesuai. Negara-negara anggota Perhimpunan Bangsa Asia Tenggara (ASEAN) seperti Singapura, Malaysia, dan Indonesia menjadi beberapa pasar teratas dunia dengan belanja *online* tertinggi hal ini terlihat dari tingkat penetrasi dalam 5 tahun ke depan, pangsa konsumsi swasta semakin meningkat berasal dari pertumbuhan *e-commerce* global (Chen, 2017).

Ilmu hubungan internasional merupakan disiplin ilmu yang terus mengalami perubahan atau transformasi. Perubahan-perubahan tersebut terjadi di level masyarakat, negara, kawasan ataupun global. Perubahan ini juga mendasari semakin berkembangnya isu-isu HI yang tidak hanya membahas pertahanan dan

keamanan. Salah satu isu yang juga berkembang dalam ilmu hubungan internasional adalah isu ekonomi utamanya isu perdagangan baik itu kerjasama perdagangan yang terjadi antar negara yang berada dalam satu kawasan maupun yang berbeda kawasan. Setiap organisasi regional memiliki karakteristik yang berbeda-beda, hal tersebut terjadi karena setiap organisasi regional memiliki struktur organisasi serta orientasi yang berbeda-beda yang mempengaruhi bentuk organisasi tersebut. Proses kerjasama setiap organisasi regional juga berbeda-beda sesuai dengan kohesivitas masing-masing. Tingkat kerjasama regional dapat dilihat menjadi lima jenis yakni berupa asosiasi, koordinasi, harmonisasi, dan integrasi baik sebagian maupun sepenuhnya. Integrasi dalam organisasi regional sifatnya tidak selalu sama, ada yang bersifat sepenuhnya mencakup semua aspek ada yang aspek-aspek tertentu saja misalnya seperti, aspek ekonomi saja sehingga organisasi regional tersebut fokus untuk meningkatkan stabilitas perekonomian negara-negara kawasannya. Selain kerjasama dalam tingkat regional, organisasi-organisasi regional juga membuat kerjasama subregional.

Kerjasama subregional merupakan kerjasama yang disepakati oleh beberapa negara yang saling memiliki kedekatan secara geografis dan memiliki kedekatan lainnya baik itu kedekatan sosial budaya, kedekatan politik dan kedekatan-kedekatan lainnya yang telah terjalin sejak lama. Faktor-faktor tersebut merupakan faktor pendorong suatu negara ingin melakukan kerjasama dengan negara-negara yang dianggap memiliki kesamaan kondisi negara maupun kepentingan. Pada hakikatnya negara melakukan kerjasama subregional untuk meningkatkan laju perekonomian di negaranya masing-masing. Untuk mengimplementasikan tujuan dari kerjasama subregional dilakukan proses-proses negosiasi dan melakukan perundingan-perundingan untuk merumuskan kebijakan-kebijakan dan aturan-aturan yang akan menjadi landasan kerjasama tersebut agar dapat terimplementasi dengan baik.

Pertumbuhan pembeli *online* yang berkelanjutan memberikan dasar yang kuat bagi perkembangan *e-commerce*. Secara keseluruhan, skala ekonomi digital di ASEAN diproyeksikan meningkat 5,5 kali pada tahun 2025 (Chen, 2020). Konektivitas digital adalah landasan yang akan membuat perubahan dalam kepentingan ekonomi suatu daerah. Buku ini bertujuan untuk memberikan

wawasan terkait dari perspektif kerjasama subregional IMT-GT dalam ekonomi digital bagi pertumbuhan perekonomian di Provinsi Lampung sehingga memberikan hal yang positif bagi kemajuan kawasan dalam transformasi di era digital.

## **BAB 2**

### **INDONESIA DALAM PEREKONOMIAN MASYARAKAT ASEAN**

#### **2.1 Kondisi Ekonomi Negara Indonesia**

Enam persen dari total populasi dunia berada di kawasan ASEAN, sementara itu PDBnya 3% memberikan kontribusi bagi perekonomian dunia. Data dari CSIS menyebutkan bahwa penduduk ASEAN pada tahun 2050 akan meningkat 9% dari populasi dunia dan kemungkinan PDB-nya juga akan meningkat 5% dari perekonomian. Posisi Indonesia dalam ASEAN menjadi semakin strategis dimana 43% dari penduduk ASEAN yang sekarang mencapai 608 juta jiwa adalah penduduk Indonesia, kemudian secara geografis 53% wilayah ASEAN merupakan wilayah Indonesia. Pertumbuhan ekonomi Indonesia cukup tinggi dan relatif stabil di kawasan ASEAN yaitu tumbuh pada kisaran 6,1-6,5% pada tiga tahun terakhir. 48.8% penduduk Indonesia adalah generasi muda yang merupakan masa atau era produktif sehingga merupakan bonus demografi. Dengan demikian, Indonesia seharusnya dapat secara penuh mampu bersaing dengan negara-negara lain di kawasan ASEAN dengan segala peluang dan tantangan serta segera mengambil Rencana Aksi sehingga memiliki pengaruh positif bagi Perekonomian Indonesia (Suteja, 2013).

Data menunjukkan bahwa kontribusi sektor jasa dalam perekonomian Indonesia saat ini sekitar 45% terhadap PDB. Kontribusi sektor jasa diharapkan pada tahun 2025 mendatang mencapai 70% terhadap PDB. Maskapai nasional cukup banyak tapi dari segi kualitas pelayanan maupun bandara pendukung masih kalah dibandingkan maskapai yang ada di negara anggota ASEAN lainnya (misalnya landasan pacu di beberapa bandara masih pendek, sehingga sulit didarati pesawat berbadan lebar), terutama Malaysia, Singapura dan Thailand; kualitas pelayanan kesehatan di Indonesia cukup baik, namun terbatas di kota besar dan harganya juga relatif mahal. Jumlah tenaga kerja kesehatan dan infrastruktur yang dibangun di Indonesia masih berada di bawah negara ASEAN

lainnya; tingkat kunjungan turis ke Negara Indonesia relatif rendah dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya meskipun Indonesia memiliki potensi pariwisata yang sangat besar baik berupa kekayaan alam, budaya maupun peninggalan sejarah; Kualitas tenaga kerja yang ada di Indonesia relatif masih lebih rendah dibandingkan dengan tenaga kerja di negara ASEAN lainnya. Neraca Perdagangan Indonesia terhadap Negara-negara ASEAN sejak tahun 2005 selalu mengalami defisit yang meningkat setiap tahunnya Ekspor Indonesia selama ini didominasi oleh barang-barang yang berupa bahan baku alam (*raw material*) seperti batubara, minyak nabati, gas, dan minyak bumi (40% dari seluruh ekspor Indonesia). Anggaran untuk belanja infrastruktur Indonesia paling rendah, hanya 2% dari GDP (Idealnya belanja infrastruktur 5%). Sebagai perbandingan Vietnam: 8%, dan Cina: 10%. Kondisi infrastruktur jalan di Indonesia merupakan yang terburuk di ASEAN. Selain itu, panjang jalan di Indonesia juga merupakan yang terpendek di ASEAN (ADB, 2011).

Kolaborasi pemerintah dan swasta nasional adalah determinan penting dalam kontruksi membangun daya saing sistem operasional logistik nasional yang berdaya saing. Dibandingkan negara-negara ASEAN lainnya, Indonesia termasuk yang relatif rendah dari sisi daya saing sistem logistik. Dalam publikasi LPI (2014), peringkat daya saing logistik Indonesia pada peringkat (53) masih berada di posisi 3 terbawah negara-negara tetangga, seperti: Singapura (5), Malaysia (25), Thailand (35), dan Vietnam (48). Negara Indonesia hanya unggul dari Negara Filipina (57), dan dan Myanmar (145).

## **2.2 Indeks Daya Saing Negara Indonesia**

Indonesia merupakan salah satu dari negara anggota ASEAN yang daya saingnya mengalami penurunan dari urutan ke 34 (2014) menjadi urutan ke 37 (2015) dari 140 negara yang dihitung berdasarkan beberapa komponen oleh *Global Competitiveness Index* (GCI). Thailand, meskipun skorenya mengalami penurunan, tapi masih di atas Indonesia pada tahun 2015 ini Thailand menempati urutan ke-32 dimana tahun sebelumnya (2014) menempati urutan ke-31. Pemerintah Thailand meningkatkan investasi pada infrasturktur, pendidikan tinggi



kesiapan teknologi, ukuran/pangsa pasar, inovasi bisnis dan juga fokus pada pembangunan jaringan logistik untuk meningkatkan indeks kinerja logistiknya.

Dua negara tetangga terdekat Indonesia, begitu serius mengelola berbagai komponen dari 12 indikator penilaian GCI, yang dibagi menjadi tiga kelompok; yaitu (i) Kebutuhan Dasar; (ii) Peningkatan Efisiensi; (iii) Inovasi dan Kecanggihan Teknologi, Malaysia dan Singapura berada di urutan ke 18 dan ke 2 dengan skor masing masing 5.23 dan 5.68. Malaysia naik dari sebelumnya urutan ke 20 menjadi urutan ke 18 di tahun 2015, sementara Singapura tetap bertahan pada urutan ke-dua. Bagi Indonesia, kondisi ini tentu saja kurang menguntungkan, apalagi kalau dilihat dari infrastruktur dan jumlah populasi dimana negara Filipina ada pada urutan ke-47. Meskipun di bawah Indonesia, negara ini mampu menaikkan daya saingnya dari urutan ke-52 pada tahun 2014. Ini adalah Pekerjaan Rumah yang harus secepatnya diselesaikan oleh para *policy maker* di negeri tercinta ini, apabila kita ingin meningkatkan daya saing dengan negara negara sesama anggota ASEAN.

## **BAB 3**

### **KERJASAMA SUBREGIONAL IMT-GT**

#### **3.1 Kepentingan Nasional**

Konsep kepentingan nasional sangat penting untuk menjelaskan dan memahami perilaku internasional. Kepentingan nasional merupakan dasar untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara. Kepentingan nasional juga untuk menjelaskan tujuan fundamental dan faktor penentu akhir yang mengarah para pembuat kebijakan atau keputusan dari suatu negara dalam merumuskan kebijakan luar negerinya. Kepentingan nasional suatu Negara secara khas merupakan unsur-unsur yang membentuk kebutuhan negara yang paling vital, salah satunya adalah kesejahteraan ekonomi.

Seiring dengan berjalannya waktu dan perkembangan zaman, kepentingan nasional suatu negara bangsa berkembang juga menjadi sangat beragam. Namun yang paling umum dan utama yang secara pasti dianut oleh banyak negara adalah eksistensi dan kelangsungan hidup negara, kesejahteraan rakyat/bangsa serta keamanan. Aspek lain yang penting adalah menggapai kekayaan (negara), pertumbuhan ekonomi dan mempertahankan kekuatan.

Kepentingan nasional adalah tujuan-tujuan yang ingin dicapai sehubungan dengan kebutuhan bangsa/negara atau sehubungan dengan hal yang dicita-citakan. Dalam hal ini kepentingan nasional yang relatif tetap dan sama diantara semua negara/bangsa adalah keamanan yang mencakup kelangsungan hidup rakyatnya dan keutuhan wilayah serta kesejahteraan. Kedua hal pokok ini yaitu keamanan dari kesejahteraan. Kepentingan nasional diidentikkan dengan dengan tujuan nasional seperti kepentingan pembangunan ekonomi, kepentingan pengembangan dan peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) atau kepentingan mengundang investasi asing untuk mempercepat laju industrialisasi. Dalam hal merumuskan suatu kebijakan kepentingan nasional memiliki peran yang sangat vital. Kebijakan yang dirumuskan oleh pemerintah harus bersifat kolektif dan dirumuskan berdasarkan kepentingan mayoritas. Adapaun beberapa variabel yang

menjadi tolak ukur ketepatan suatu kebijakan yang dirumuskan oleh pemerintah dan sebagai alat evaluasi kebijakan yang dibuat, variabel-variabel tersebut adalah:

1. Kualitas, kepribadian, dan cita-cita para pengambil keputusan;
2. Tipe filosofi struktur dan proses pemerintah;
3. Adat istiadat dan budaya masyarakat;
4. Lokasi geopolitik dan kapabilitas berbagai negara;
5. Jenis-jenis tantangan dan tekanan yang dihadapi oleh setiap Negara tetangganya, negara-negara besar, dan organisasi internasional.

Kepentingan nasional dapat dikatakan sebagai landasan dasar sebuah negara untuk membentuk kebijakan luar negeri. Melalui kebijakan yang diciptakan pemerintah memproyeksikan kepentingan nasionalnya. Ekonomi adalah salah satu masalah krusial yang dialami oleh dunia akhir-akhir ini. Tak dapat dipungkiri bahwa ekonomi memegang peranan penting untuk negara mengambil keputusan, terutama kebijakan luar negeri. Apabila terjadi kesalahan dalam memutuskan kebijakan, dampak dari ekonomi ini memengaruhi stabilitas negara. Sehingga dalam penyusunan kepentingan nasional, ekonomi merupakan nilai vital yang tidak bisa diabaikan. Selain ekonomi, hal lainnya juga merupakan hal-hal yang sangat penting dalam mempertimbangkan perumusan kebijakan luar negeri. Kepentingan nasional merupakan sebuah konsep dasar untuk mencapai cita-cita negara. Kepentingan nasional mencakup kepentingan militer atau keamanan negara, ekonomi, politik serta sosial dan budaya. Kebijakan-kebijakan dibuat dengan latar belakang individu, kepentingan ekonomi, kepentingan strategi dan ideologi untuk mencapai sebuah kepentingan nasional.

Masalah utama dalam pembuatan kebijakan luar negeri dan diplomasi untuk kepentingan nasional adalah bagaimana menjabarkan kepentingan umum yang relatif semu menjadi nyata dengan tujuan yang jelas. Konsep kepentingan nasional biasanya tetap menjadi faktor yang paling konstan berfungsi sebagai kompas bagi para pembuat keputusan dalam membuat kebijakan luar negeri.

Pada hakikatnya kepentingan nasional mempunyai ciri *outward looking*, dimana suatu negara memposisikan dirinya, mencapai tujuan-tujuannya, mempertahankan eksistensinya, membela hak-haknya serta melaksanakan

kewajibannya dalam hubungan dan interaksi dengan Negara lain. Oleh karena itu kebijaksanaan politik luar negeri menjadi faktor utama kegiatan untuk mencapai kepentingan nasional. Kepentingan nasional sudah menjadi penentu utama yang menggerakkan negara-negara dalam menjalankan hubungan internasional atau politik luar negerinya. Kepentingan nasional suatu negara haruslah dirumuskan secara jelas dan tegas oleh pemerintahnya, dituangkan dalam satu produk tertulis, yang kemudian dijadikan acuan dalam perumusan serta penentuan strategi yang dilakukan.

Umumnya di setiap negara, “kepentingan” mempunyai intensitas yang beragam, yang satu mungkin lebih penting dari yang lain, atau masih dalam batas-batas dapat dikontrol atau tidak dan sebagainya. Semuanya tergantung dari seberapa besar pengaruhnya terhadap kehidupan negara bersangkutan, serta keadaan lingkungan dimana dia berada. Dimensi ekonomi merupakan salah satu aspek utama yang memengaruhi dan memotivasi sebuah negara dalam mengusahakan kepentingan nasional negara masing-masing dalam hubungan internasional. Kepentingan ekonomi adalah kepentingan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas perekonomian suatu negara. Kepentingan ekonomi menjadi salah satu kepentingan yang dianggap mendasar, karena biasanya, kualitas baik atau buruknya perekonomian suatu negara memengaruhi kehidupan negara tersebut secara keseluruhan. Ada terdapat banyak cara untuk meningkatkan kualitas perekonomian suatu negara.

Salah satu contoh cara meningkatkan perekonomian bangsa yaitu dengan meningkatkan kualitas produksi barang dari dalam negeri, sehingga negara tersebut tidak perlu terlalu bergantung terhadap barang impor atau barang produksi negara lain. Cara lainnya adalah dengan melakukan kerjasama dalam bidang ekonomi dengan negara-negara maju. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kepentingan nasional merupakan unsur terpenting dalam mendorong sebuah negara melakukan interaksi. Kepentingan nasional juga menjadi salah satu alasan terkuat, sebuah negara menjalankan dan memelihara hubungan internasional. Kepentingan nasional sebuah negara dapat menjadi lem pengikat hubungan antar negara-negara di dunia, sebaliknya, juga dapat menjadi pemecah hubungan negara-negara dunia. Pada akhirnya semua kekacauan tersebut

dapat dikurangi dengan cara menyesuaikan dengan kepentingan-kepentingan yang saling bertentang dan mencari akar penyelesaian dari segala masalah tersebut sehingga dapat diselesaikan melalui tindakan-tindakan diplomatik.

### **3.2 Kerjasama Regional dan Subregional**

Di era globalisasi kemajuan teknologi dan telekomunikasi menjadikan dunia seolah tanpa batas. Globalisasi membawa pengaruh yang besar diberbagai bidang tidak terkecuali ekonomi. Integrasi ekonomi merupakan salah satu dampak globalisasi dalam bidang ekonomi. Globalisasi ekonomi merupakan integrasi ekonomi dunia untuk memenuhi kebutuhan suatu Negara agar tercapai kesejahteraan dan standar hidup yang tinggi sehingga menimbulkan ketergantungan antara negara yang satu dengan negara lainnya. Adanya ketergantungan antar negara mendorong sebuah negara untuk membentuk suatu organisasi dan melakukan kerjasama antar kawasan. Hal tersebut terjadi untuk menyelaraskan kepentingan negara dalam satu kawasan.

Menurut Coulombis dan Wolfe, dalam bukunya yang berjudul *Introduction to International Relations, Power, Justice* terdapat empat cara atau kriteria yang dapat kita gunakan untuk mendefinisikan dan menunjukkan sebuah kawasan atau region yang sebenarnya sangat ditentukan oleh tujuan analisis. Keempat kriteria tersebut adalah: 1). Kriteria geografis: mengelompokkan negara berdasarkan lokasinya dalam benua, sub-benua, kepulauan dan lain sebagainya seperti: Eropa dan Asia; 2). Kriteria politik/militer: mengelompokkan negara-negara berdasarkan pada keikutsertaannya dalam berbagai aliansi, atau berdasarkan pada orientasi ideologis dan orientasi politik, misalnya blok sosialis, blok kapitalis, NATO dan non blok; 3). Kriteria ekonomi: mengelompokkan negara-negara berdasarkan kriteria terpilih dalam perkembangan pembangunan ekonomi seperti GNP dan *output industry*, misalnya negara-negara industri dan negara-negara yang sedang berkembang atau yang terbelakang dan 4). Kriteria transaksional: mengelompokkan negara-negara berdasarkan jumlah frekuensi mobilitas penduduk, barang dan jasa, seperti imigran, turis, perdagangan dan berita. Contoh ini dapat dilihat pada wilayah seperti Amerika, Kanada dan pasar tunggal Eropa.

Kerjasama kawasan sendiri seringkali berujung pada integrasi ekonomi atau bahkan kerjasama tersebut dibentuk karena adanya kepentingan ekonomi yang patut diperbaiki oleh masing-masing negara kawasan. Kerjasama kawasan atau regionalisme mulai terbentuk karena hubungan antar negara-negara dalam satu kawasan dengan menyadari bahwa ada permasalahan yang harus diatasi bersama dan landasan kepentingan. Regionalisme ini identik dengan hubungan saling ketergantungan dimana negara-negara dalam satu wilayah saling membutuhkan satu sama lain. Permasalahan ekonomi, politik, sosial dan budaya merupakan faktor-faktor utama yang menjadi pertimbangan mereka untuk melakukan kerjasama. Intensitas interaksi antar negara dan kedekatan antar negara inilah yang mengantarkan mereka untuk membentuk suatu kerjasama kawasan. Seiring dengan globalisasi dan kerjasama yang telah menjadi isu global ini, mulailah bermunculan organisasi kawasan dengan tujuan untuk meningkatkan kerjasama dan mengatasi masalah bersama seperti ASEAN. Peran yang dimainkan oleh organisasi-organisasi regional sangat berbeda bergantung pada karakteristik organisasi tersebut. Karakteristik ini dipengaruhi oleh faktor geografis, ketersediaan sumber-sumber dan struktur organisasi. Perbedaan faktor-faktor ini mempengaruhi bentuk organisasi regional dan organ-organ yang menopangnya.

Perbedaan karakter ini juga nantinya berpengaruh pada mekanisme dan prosedur penyelesaian konflik yang ditempuh untuk menyelesaikan sengketa antara anggota dalam sebuah Organisasi Regional. Organisasi regional mempunyai wilayah kegiatannya bersifat regional, dan keanggotaan hanya diberikan bagi negara-negara pada kawasan tertentu saja. Salah satu alasan regionalisme ini menjadi penting bagi aktor-aktor negara didalamnya adalah saat mereka terbebas dari pengaturan-pengaturan regional yang membebani biaya-biaya signifikan dan pada saat kawasan menjadi basis organisasi bagi kebijakan di dalam kawasan yang melintasi serangkaian isu-isu penting.

Regionalisme ini bukan hanya terbentuk karena dilandasi oleh kepentingan ekonomi yang ingin dicapai tetapi juga banyak faktor-faktor pertimbangan lain seperti permasalahan politik, sosial dan budaya yang harus diselesaikan bersama. Tetapi, regionalisme ini dapat terbentuk dengan adanya permulaan berupa

motivasi ekonomi, yakni membentuk kerjasama ekonomi dan membangun konektivitas dengan harapan memperbaiki perekonomian yang ada dengan memperoleh keuntungan dan menghapus hambatan-hambatan yang ada.

## BAB 4

### PERAN KERJASAMA IMT-GT DALAM PEMBANGUNAN KERJASAMA ASEAN

#### 4.1 Latar Belakang Kerjasama IMT-GT

Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara, atau ASEAN, didirikan pada Tanggal 8 Agustus 1967 di Bangkok, Thailand, dengan penandatanganan Deklarasi ASEAN (*Bangkok Declaration*) oleh Pendiri ASEAN, yaitu Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand. Brunei kemudian bergabung pada tanggal 7 Januari 1984 Vietnam pada tanggal 28 Juli 1995, Laos dan Myanmar pada tanggal 23 Juli 1997 dan Kamboja pada tanggal 30 April 1999, Dalam deklarasi ASEAN, ASEAN memiliki maksud dan tujuan yaitu :

1. Untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, kemajuan sosial dan perkembangan budaya di daerah melalui usaha bersama dalam semangat kesetaraan dan kemitraan untuk memperkuat dasar bagi masyarakat yang sejahtera dan damai di Asia Tenggara;
2. Untuk mempromosikan perdamaian dan stabilitas regional dengan menghormati keadilan dan supremasi hukum dalam hubungan Antara negara-negara kawasan dan kepatuhan terhadap prinsip-prinsip Piagam PBB;
3. Untuk mempromosikan kolaborasi aktif dan saling membantu dalam hal-hal yang menjadi kepentingan bersama di bidang ekonomi, sosial, budaya, teknis, ilmiah dan administrasi;
4. Untuk memberikan bantuan satu sama lain dalam bentuk pelatihan dan fasilitas penelitian di bidang pendidikan, profesional, teknis dan administratif;
5. Untuk berkolaborasi lebih efektif untuk pemanfaatan lebih besar dari pertanian dan industri mereka, perluasan perdagangan mereka, termasuk studi tentang masalah perdagangan komoditas internasional, perbaikan transportasi dan fasilitas komunikasi dan peningkatan standar hidup masyarakat mereka;
6. Untuk mempromosikan studi Asia Tenggara; dan
7. Untuk mempertahankan kerjasama yang erat dan menguntungkan dalam



organisasi internasional dan regional dengan tujuan yang sama dan menjelajahi seluruh aspek untuk kerjasama lebih dekat di antar mereka sendiri (ASEAN *Official Website*, 2020).

Dalam upaya untuk mencapai tujuan-tujuan ASEAN, ASEAN juga melakukan kerjasama ekonomi subregional. Kerjasama ekonomi subregional dilakukan untuk mengambil manfaat dan saling melengkapi dalam mempercepat perkembangan ekonomi, salah satu hal yang mendukung perkembangan ekonomi yaitu peningkatan investasi, perkembangan infrastruktur, perkembangan sumber daya alam dan manusia, serta perkembangan industri. Tujuan utama pembentukan kerjasama subregional adalah untuk memadukan kekuatan dan potensi dari tiap wilayah yang berbatasan sehingga menjadi wilayah pertumbuhan ekonomi yang dinamis.

Kerjasama ekonomi subregional, juga sering disebut dengan segitiga pertumbuhan ekonomi atau wilayah pertumbuhan yang merupakan salah satu bentuk keterkaitan ekonomi antar daerah dengan memiliki unsur internasional. Dalam kurun waktu lima tahun dari tahun 2007-2011, kerjasama ekonomi sub-regional dalam lingkup regional ASEAN telah menunjukkan perkembangan yang positif. Perkembangan tersebut dapat dilihat dari semakin bertumbuh kembangnya kerjasama ekonomi yang dibangun antara wilayah Sumatera bagian utara dengan Negara tetangga Malaysia dan Thailand melalui kerjasama ekonomi sub-regional Indonesia Malaysia Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT) serta yang dibangun antara propinsi-propinsi di wilayah KTI dengan negara tetangga Malaysia, Brunei Darussalam, dan Filipina melalui kerjasama ekonomi subregional Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines - *East ASEAN Growth Area* (BIMP-EAGA). Sebenarnya mendahului kedua kerjasama yang relatif baru di atas, kerjasama ekonomi sub-regional dalam lingkup ASEAN telah dibangun sejak disepakatinya kerjasama SIJORI (Singapore-Johor-Riau) pada awal tahun 1990 yang lalu. Kerjasama SIJORI tersebut dalam perjalanannya telah mengalami perkembangan yang sangat pesat, sehingga selanjutnya diperluas cakupan lokasi dan program kerjasamanya dalam wilayah Sumatera dalam bentuk kerjasama ekonomi sub-regional Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*

(IMT-GT). Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT) merupakan program kerjasama ekonomi subregional yang didirikan pada tahun 1993 dengan tujuan untuk mempercepat transformasi ekonomi Negara anggota dan provinsi di tiga negara dengan saling melengkapi kebutuhan pokok dan memanfaatkan keuntungan koperatif masing-masing. Sejak didirikan pada tahun 1993, IMT-GT telah memperluas ruang lingkup geografis di provinsi dan negara IMT-GT. 32 provinsi dan 3 negara; 14 provinsi di Thailand Selatan; 8 negara di Semenanjung Malaysia; dan 10 provinsi di Pulau Sumatra, Indonesia. Anggota negara dan provinsi tersebut membentuk blok alami untuk kerjasama ekonomi mengingat banyak keterkaitan diantara mereka; kedekatan geografi and sejarah, budaya dan bahasa. Dalam perkembangannya selama ini, melalui kerjasama yang dilakukan telah banyak kesepakatan yang dicapai dan selanjutnya diwujudkan dalam berbagai kegiatan operasional yang melibatkan pihak pemerintah dan terutama dunia usaha dari negara-negara yang terlibat dalam kerjasama ekonomi sub-regional IMT-GT.

**Tabel 4.1. IMT-GT Participating State and Province**

<b>Indonesia</b>	<b>Malaysia</b>	<b>Thailand</b>
Aceh	Melaka	Nakhon si Thammarat
Bangka Belitung	Kedah	Narathiwat
Bengkulu	Kelantan	Pattani
Jambi	Negeri Sembilan	Phatthalung
Lampung	Penang (Pulau Pinang)	Satun
Sumatera Selatan	Perak	Songkhla
Riau	Perlis Selangor	Trang
Kepulauan Riau		Yala
Sumatera Utara		Chumpon
Sumatera Barat		Krabi
		Phangnga
		Phuket
		Ranong
		Surat Thani

Sumber: IMT-GT *Implementation Blueprint 2012-2016*

Kepulauan yang berlimpah ruah dan kaya sumber daya alam merupakan sumber potensi tingginya pertumbuhan ekonomi yang dapat membantu mengurangi kemiskinan. Dikombinasikan dengan sektor swasta yang dinamis, sumbangan tersebut memiliki potensi untuk mengubah sub regional menjadi

sebuah magnet pertumbuhan ekonomi yang kuat dan besar yang dapat memperbaiki kualitas hidup dalam subregional IMT-GT. Subregional IMT-GT memiliki populasi sekitar 70 juta yang konsumsi belanjanya merupakan faktor penting untuk mempertahankan hasil pertumbuhan (*IMT-GT Implementation Blueprint*, 2012).

Didukung oleh dinamika aktif dari sektor swasta, berbagai inisiatif telah dilaksanakan dalam perdagangan, perjalanan dan pariwisata, serta perbaikan konektivitas fisik dalam subregional IMT-GT. Kemajuan diawal kerjasama subregional IMT-GT, terhenti pada krisis ekonomi Asia tahun Komunitas ASEAN mulai diberlakukan sejak tahun 2016. Untuk mendukung efektivitas pelaksanaannya, keterhubungan/konduktivitas wilayah antarnegara anggota menjadi faktor kunci. *Master Plan on ASEAN Connectivity* sudah merumuskan bahwa salah satu cara mewujudkan konektivitas adalah melalui sinkronisasi dengan beberapa kerja sama subregional di Asia Tenggara. Salah satu kerja sama subregional yang berpotensi mendorong pembangunan konduktivitas ASEAN dan diakui dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity* adalah Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT). Kerjasama ini meliputi 32 provinsi/ negara bagian dengan jumlah populasi sekitar 70 juta jiwa, terdiri atas 10 provinsi di Negara Indonesia, 8 negara bagian Malaysia, dan 14 provinsi Thailand (*Master Plan ASEAN Connectivity*, 2010:31).

IMT-GT mempromosikan pertumbuhan ekonomi berbasis sektor swasta dengan penekanan pada keunggulan komplementer dan keunggulan komparatif negara-negara anggotanya. Dalam hal konektivitas, IMT-GT juga mencanangkan pembangunan koridor ekonomi. Dalam Cetak Biru Pelaksanaan IMT-GT 2012-2016, ada lima koridor yang dikembangkan. Pertama, koridor Songkhla-Penang-Medan yang menghubungkan Thailand-Malaysia via darat dan Malaysia-Indonesia via laut. Kedua, koridor Selat Malaka, meliputi sabuk pantai barat dari Trang di Thailand bagian selatan hingga Malaka di Semenanjung Malaysia. Ketiga, koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-Pekanbaru-Palembang, yang membangun jalur darat dari utara hingga selatan Pulau Sumatra. Keempat, koridor ekonomi Malaka-Dumai, yaitu jalur laut yang menghubungkan Sumatra dengan Semenanjung Malaysia. Kelima, koridor ekonomi Ranong- Phuket-Aceh,

yang akan menghubungkan Indonesia dengan Thailand via laut (IMT-GT *Implementation Blueprint*, 2012-2016).

Setidaknya ada tiga alasan kerjasama ekonomi subregional antara Indonesia, Malaysia, dan Thailand tersebut menarik untuk dipahami lebih lanjut. Pertama, dari sisi geografis, sebagian wilayah tiga negara tersebut yang terhubung oleh lautan, dimana pembangunan konektivitas antarwilayah tersebut diasumsikan akan lebih sulit, lama, dan mahal. Kedua, wilayah perbatasan maritim tiga negara tersebut meliputi Selat Malaka yang merupakan salah satu selat tersibuk di dunia dan menjadi barometer kesehatan perdagangan dunia. Ketiga, kerjasama subregional tiga negara pendiri ASEAN ini dapat menjadi model/ccontoh bagi Negara anggota ASEAN lainnya. Keempat, dalam konteks kepentingan Indonesia sekarang ini, pembangunan konektivitas (maritim) tersebut berkaitan dengan cita-cita Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia.

Kehadiran kerjasama subregional IMT-GT menimbulkan optimisme tersendiri terhadap pembangunan konektivitas maritime di wilayah tersebut, seperti halnya yang sudah dikontribusikan oleh kerjasama ekonomi terhadap konektivitas darat di subregional Mekong. Globalisasi produksi dan percepatan laju integrasi ekonomi regional di Asia menambahkan pentingnya strategi kerjasama subregional sebagai sarana untuk upaya peningkatan pembangunan nasional dalam menghubungkan dengan pasar eksternal. Demikian, selama konferensi pertama yang diselenggarakan di Malaysia pada Bulan Desember tahun 2005. Para pemerintah anggota menegaskan kembali komitmen mereka untuk program IMT-GT dan menyetujui perumusan *Roadmap* untuk memandu usaha antar ketiga Negara di 5 tahun ke depan. *Asian Development Bank* (ADB) meminta untuk membantu dalam merumuskan *Roadmap* yang pertama untuk subregional mencakup periode 2007-2011.

Secara keseluruhan, implementasi dari *Roadmap* IMT-GT 2007-2011 mencapai hasil yang sederhana. *Mid-Term Review* (MTR) *Roadmap* tahun 2009 menyatakan bahwa strategi *Roadmap* tetap relevan tetapi pelaksanaan proyek berjalan kurang maksimal dan lamban. MTR mengamati bahwa *Action Plan Matrix* (APM) pendukung *Roadmap* perlu diefektifkan agar implementasiannya lebih nyata dan dapat mewujudkan manfaat kerjasama IMT-GT dalam program

ini. Walaupun demikian, dalam perjalanannya masih ditemui berbagai kendala dan permasalahan yang dihadapi dalam mewujudkan suatu pola kerjasama yang saling menguntungkan (*mutual benefit*) diantara pihak-pihak yang bekerjasama.

Dalam rangka itu, diperlukan suatu upaya penilaian dan evaluasi yang seksama terhadap kinerja yang dimiliki masing-masing pihak yang terlibat, serta secara optimal mengupayakan perbaikan dan penyempurnaan yang dibutuhkan untuk lebih meningkatkan daya saing dan daya guna kerjasama yang dilakukan bersama.

#### **4.2 Perjanjian yang Disepakati Dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*)**

Dalam mengefektifitaskan kerjasama para anggota IMT-GT sepakat untuk melakukan pertemuan-pertemuan untuk membahas perkembangan dan upaya-upaya untuk mencapai tujuan dalam Roadmap yang telah dibuat. Anggota IMT-GT melakukan pertemuan-pertemuan hampir setiap tahun, baik pertemuan tingkat *Leaders Summit*, *Ministerial Meeting* (MM), *Senior Officials Meeting* (SOM), *Governors and Chief Ministers Forum* (GCMF) dan *Working Group* (WG) untuk mencapai tujuan bersama dalam meningkatkan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi Negara-negara IMT-GT. Mekanisme kelembagaan IMT-GT adalah sebagai berikut:

1. *Leaders Summit*, pembuat keputusan dalam IMT-GT
2. MM, meningkatkan fokus pada arah dan kerangka kebijakan.
3. SOM, memperkuat pemantauan keseluruhan dan peran koordinasi
4. WG, meningkatkan penetapan prioritas dan berperan untuk memfasilitasi JBC (*Join Business Council*) mengintensifkan peran advokasi untuk kebijakan dan perubahan regulasi, serta untuk bantuan lainnya yang dibutuhkan oleh sektor swasta, dan memperkuat partisipasi sektor swasta di tingkat provinsi.
5. *Governors Forum*, melembagakan peran dan partisipasi dalam memfasilitasi resolusi kebijakan, peraturan dan isu prosedural, serta perencanaan dan perograman dari investasi publik untuk IMT-GT.
6. Sekretariat Nasional, memperkuat kapasitas untuk melakukan koordinasi dan peran mereka di pemantauan tingkat nasional.

Hasil rapat *Leaders Summit* adalah sebagai berikut:

1. 2<sup>nd</sup> *Leaders Summit*  
Mengembangkan IMT-GT *connectivity corridor* menjadi pusat kegiatan ekonomi yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di subkawasan.
2. 3<sup>rd</sup> *Leaders Summit*  
Memacu kinerja IMT-GT dan meningkatkan kerjasama dalam bidang transportasi, perdagangan dan investasi.
3. 4<sup>th</sup> *Leaders Summit*  
Mempercepat pembangunan koridor antarnegara untuk mendukung pembentukan masyarakat ASEAN 2015.
4. 5<sup>th</sup> *Leaders Summit*  
Perkembangan proyek-proyek IMT-GT terutama yang berkaitan dengan perwujudan antara lain koneksitas subregional dalam mendukung ASEAN *connectivity*.

Untuk memastikan agar kerjasama berada pada arah yang tepat untuk mencapai sasaran, memberikan arah dalam pengembangan proyek-proyek yang telah disepakati maka IMT-GT membuat *Roadmap* dengan periode 5 tahun. Isi *Roadmap* IMT-GT tahun 2007-2011:

1. Untuk memberikan visi dan kerangka kerja untuk kerjasama dalam IMT-GT, sehingga semua perangkatnya IMT-GT tidak hanya bergerak pada arah yang sama, tetapi juga dengan cara saling memperkuat.
2. Untuk memandu perumusan dan pelaksanaan program IMT-GT dan proyek.
3. Untuk memastikan pelaksanaan program IMT-GT dan proyek melalui perbaikan mekanisme yang lebih efektif dalam pelaksanaan, koordinasi, monitoring dan evaluasi.
4. Untuk membantu dalam memobilisasi sumber daya dari bilateral dan multilateral untuk pelaksanaan program dan proyek IMT-GT.
5. Untuk memperluas dukungan masyarakat umum IMT-GT di IMT-GT inisiatif kerjasama subregional.

### 4.3 *Master Plan on ASEAN Connectivity*

Roadmap 5 tahun untuk IMT-GT telah disiapkan berdasarkan pada serangkaian konsultasi dan pertemuan dengan berbagai *stakeholder* IMT-GT, termasuk swasta, pemerintah lokal dan instansi pemerintah lokal Indonesia, Malaysia dan Thailand. Roadmap IMT-GT tahun 2007-2011 disepakati dalam rapat 2<sup>nd</sup> *Leaders Summit* di Philipina dan ditanda tangani oleh H.E Boediono sebagai Menko perekonomian Indonesia pada saat itu, H.E. Dato' Seri Syed Hamid Syed Jaafar Albar menteri luar negeri Malaysia serta H.E. Nitya Pibulsonggram menteri luar negeri Thailand. *Roadmap* IMT-GT 2007-2011 sebagai kerangka kerja serta menjadi alat pemantau kemajuan dan evolusi untuk memastikan langkah-langkah yang dilakukan untuk mencapai tujuan. Hasil aktual dalam berbagai program dan proyek yang dicocokkan dengan tujuan dan implementasinya. Pada saat itu pula mekanisme yang dibentuk untuk memastikan garis yang lebih jelas serta tanggung jawab dalam program dan proyek IMT-GT. Agar *Roadmap* ini berhasil memberikan kontribusi pada kerjasama ini, komitmen kerjasama aktif dari semua *stakeholder* sangat penting untuk memfasilitasi realisasi potensi IMT-GT dalam meningkatkan kehidupan rakyat.

Dalam konteks dokumen *the Master Plan on ASEAN Connectivity* 2011-2015, konektivitas merujuk pada berbagai rencana aksi untuk menghubungkan (negara-negara anggota) ASEAN melalui tiga strategi. Pertama, pembangunan infrastruktur fisik (*physical connectivity*). Strategi ini dititikberatkan pada pembangunan sistem transportasi, infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi, serta kerangka keamanan energi regional. Yang kedua adalah pembangunan lembaga, mekanisme, dan proses yang efektif (*institutional connectivity*) yang dilakukan melalui penyelesaian berbagai hambatan dalam pergerakan barang dan orang, fasilitasi perdagangan dan investasi intra-ASEAN, harmonisasi prosedur yang standar dan seragam, serta operasionalisasi berbagai kesepakatan untuk mengurangi biaya pemindahan barang secara lintas batas. Ketiga, pembangunan masyarakat yang terberdayakan (*people-to-people connectivity*) dalam rangka mempromosikan interaksi sosial dan budaya intra-ASEAN yang lebih dalam. Dengan konektivitas tersebut, diharapkan bahwa jaringan produksi dan distribusi di kawasan ASEAN akan semakin dalam, luas,

dan mengakar di dalam perekonomian global.

Berdasarkan dua konsep tentang subregionalisme dan konektivitas di atas, dapat dirumuskan bahwa kerjasama IMT-GT adalah kerjasama internasional yang dilakukan secara trilateral antara Indonesia, Malaysia, dan Thailand untuk mencapai kepentingan atau tujuan bersama. Kerjasama trilateral tersebut diwujudkan dalam bentuk subregionalisme yang merujuk pada proses pembangunan subregional (*subregion building*) yang diharapkan tidak hanya berdampak pada subkawasan tersebut secara khusus, tetapi juga kawasan Asia Tenggara secara umum. Tujuan bersamanya adalah menciptakan konektivitas baik dalam dimensi fisik, kelembagaan, maupun antarmasyarakat.

#### **4.4 Arti Penting Subregional IMT-GT**

Dalam konteks subregionalisme di ASEAN, subregional IMT-GT memiliki karakteristik yang unik, karena mencakup keterhubungan darat antara Malaysia dan Thailand di daratan utama Asia Tenggara, maupun keterhubungan maritim antara Negara Indonesia, Malaysia, dan Thailand. Wilayah perbatasan ketiga negara meliputi Selat Malaka yang menjadi selat tersibuk kedua di dunia (setelah Selat Hormuz) dan dinobatkan sebagai barometer kesehatan perdagangan dunia. Oleh karena itu, Selat Malaka menjadi sangat strategis bukan hanya bagi Indonesia, Malaysia, dan Thailand, tetapi juga bagi negara- negara lain pengguna selat tersebut (*user states*). Kemudian dalam konteks kepentingan Indonesia, negara ini membutuhkan stabilitas di wilayah perbatasannya dengan Malaysia dan Thailand, termasuk di Selat Malaka. Hal ini ditunjukkan dengan cukup ketatnya pengamanan laut perbatasan tersebut, yang kini secara kelembagaan dibebankan kepada Badan Keamanan Laut bekerja sama dengan 13 pemangku kepentingan lain seperti TNI AL, Polairud, Bea Cukai, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan lain-lain. Berkaitan dengan hal tersebut, Selat Malaka sendiri merupakan pintu gerbang perairan Indonesia menuju Samudra Hindia menuju ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa, hingga Amerika. Oleh karena itu, pembangunan di kawasan perbatasan tersebut menjadi vital dalam mewujudkan cita-cita Poros Maritim Dunia. Kemudian dalam konteks kepentingan Malaysia, ada delapan negara bagian yang dilibatkan dalam kerja sama IMT-GT, yaitu Kedah, Kelantan,



Malaka, Negeri Sembilan, Perak, Perlis, Pulau Pinang, Selangor.

Negara-negara bagian tersebut terletak di Semenanjung Malaysia, yang secara geografis berdekatan dengan Pulau Sumatra Indonesia melalui laut dan dengan wilayah Thailand bagian selatan melalui darat. Berbeda dengan kasus Indonesia dan Thailand yang wilayahnya di subkawasan IMT-GT merupakan “daerah pinggiran”, wilayah Malaysia yang dilibatkan justru merupakan daerah yang maju secara ekonomi. Bagi Malaysia, wilayah tersebut merupakan penopang vital dalam upayanya mewujudkan kebijakan pembangunan ekonomi dalam tahap *National Transformation Policy* (2011-2020) menuju *high income economy*. Kerja sama yang dibangun di IMT-GT dapat menjadi peluang bagi Malaysia untuk memasarkan produknya, meningkatkan kunjungan wisatawan luar, hingga memenuhi kebutuhan tenaga kerja yang murah. Dengan adanya kerja sama dan pembangunan konektivitas, target-target tersebut akan lebih mudah dicapai.

Adapun dalam konteks kepentingan Thailand, empat belas provinsi di Thailand Selatan yang dilibatkan dalam kerja sama IMT-GT merupakan daerah yang relatif tertinggal bila dibandingkan dengan provinsi-provinsi di bagian utara. Empat belas provinsi tersebut hanya menyumbang 8,64% dari total PDB Thailand pada tahun 2013. Karena itu, erat yang memperbaiki kondisi di Thailand Selatan, sehingga diharapkan dapat meredam konflik yang selama ini berlangsung. Secara lebih spesifik dalam isu kemaritiman, posisi Thailand yang bukan merupakan Negara kepulauan, tetapi negara pantai, menjadikan sektor maritim bukan menjadi sektor yang utama.

Selama ini, sistem keterhubungan di Thailand masih mengandalkan sisi timur yang berhadapan dengan Teluk Thailand. Adapun sisi pantai barat yang berhadapan dengan Laut Andaman dan Selat Malaka cenderung tertinggal. Keterlibatan dalam kerjasama subkawasan IMT-GT dapat menjadi peluang untuk membangun pantai sisi barat tersebut dan mengejar ketertinggalannya dari pantai sisi timur. Adapun pelabuhan utama yang diproyeksikan untuk dikembangkan di sisi barat ini adalah Pelabuhan Ranong yang memiliki akses ke Samudra Hindia. Ke depan, pelabuhan ini dapat menjadi akses bagi Thailand secara khusus maupun IMT-GT dan ASEAN secara umum dalam menjalin kerjasama dengan organisasi IORA di kawasan Samudra Hindia tersebut. Apalagi, wilayah Samudra Hindia

kini semakin diperhitungkan karena sekitar 80% jalur pelayaran minyak melalui lautan ini, yang diikuti dengan menggeliatnya kembali IORA sebagai organisasi regional bagi 21 negara pesisir Samudra Hindia.

Kepentingan lain Thailand terhadap kerjasama subkawasan ini adalah perdagangan lintas batas, terutama dengan Malaysia. Selain dapat menjadikan Malaysia sebagai pasar produk-produknya melalui perdagangan lintas batas, Thailand juga dapat menggunakan wilayah ini untuk mendistribusikan produknya dari Thailand Selatan melalui pelabuhan-pelabuhan internasional yang ada di Malaysia guna diekspor ke negara ketiga. Hal ini mengingat jarak yang lebih dekat dibandingkan barang dikirim via Bangkok, sehingga memangkas waktu dan biaya.

#### **E. Pelaksanaan Kerjasama IMT-GT 2012-2016**

Dalam menjalankan program-program dalam *Implementation Blueprint* 2012-2016, IMT-GT membagi pelaksanaannya menjadi enam kelompok kerja (*working groups*), yaitu *Working Group on Agriculture, Agro-Based Industry & Environment* (WGAAE), *Working Group on Halal Products and Services* (WGHAPAS), *Working Group on Tourism* (WGT), *Working Group on Infrastructure & Transport* (WGIT), *Working Group on Trade & Investment* (WGTI), dan *Working Group on Human Resources & Development* (WGHRD). Pertama, kelompok kerja untuk sektor pertanian. Indonesia melalui Kementerian Pertanian banyak berkepentingan dalam kelompok kerja ini untuk mempromosikan investasi dalam produksi, pengolahan, dan pemasaran produk pertanian, dengan berfokus pada mengurangi atau menghilangkan hambatan investasi. Salah satu andalan Indonesia yang dimasukkan dalam cetak biru bidang ini adalah investasi budidaya ikan tuna di Sumatera Barat. Di samping itu, dikembangkan juga pusat *networking for Animal Production and Biotechnology* di wilayah Sumatera Barat.

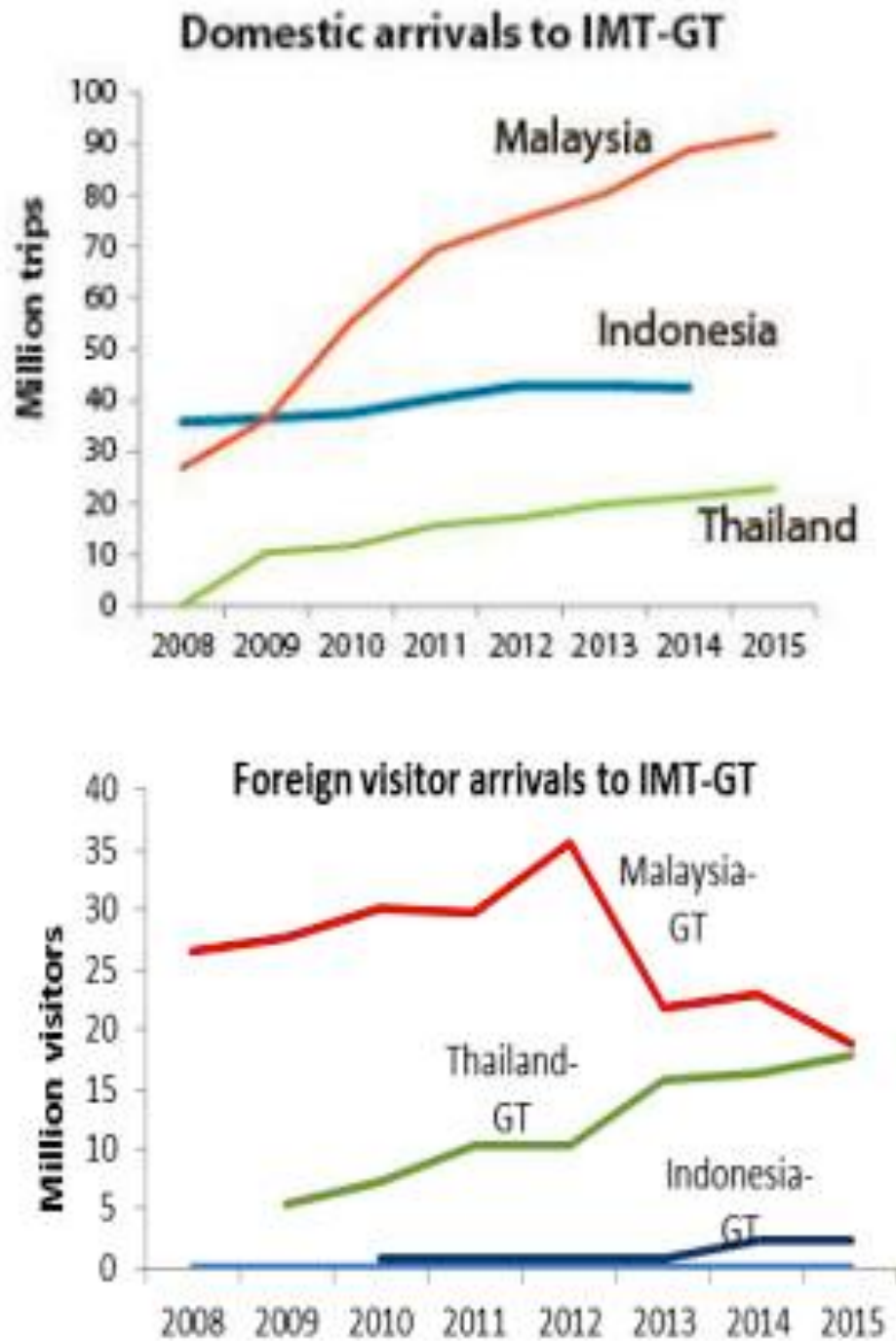
Kedua, kelompok kerja untuk sektor produk dan jasa halal. Indonesia pada tahun 2014-2016 mendapat tugas untuk menjadi koordinator untuk kelompok kerja ini. Sejak adanya UU nomor 33 Tahun 2014 tentang Jaminan Produk Halal, kelompok kerja produk dan jasa halal secara resmi berada di bawah

kepemimpinan Kementerian Agama, walaupun dalam pelaksanaannya dibantu oleh LPPOM-MUI dan Kementerian Pertanian. Namun pada kenyataannya, LPPOM –MUI yang lebih berperan aktif dibandingkan yang lain. Secara umum ada tiga hal penting yang menjadi kekuatan program mereka yaitu integritas standar produk dan jasa, pengembangan industri, serta branding dan promosi. Meskipun kedua negara lainnya juga mempunyai kepentingan untuk mengembangkan industri halal, Indonesia menunjukkan suatu peluang besar untuk meningkatkan nilai perdagangannya. Diperkirakan nilai perdagangan di subregional IMT-GT dapat mencapai sekitar USD 89,1 miliar.<sup>22</sup> Industri halal di sini bukan hanya terkait dengan makanan, tetapi juga produk obat-obatan, kesehatan, kosmetik, bahan kimia, pelayanan logistik, pariwisata, pendidikan, jasa keuangan perbankan, dan asuransi. Meskipun demikian, Indonesia belum memiliki *grand design* dalam pengembangan produk dan jasa halal secara nasional, padahal potensi yang dimiliki sangat tinggi. Ketiga, kelompok kerja sektor pariwisata. Pada tahun 2014-2016 (tiga tahun), Indonesia juga menjadi koordinator untuk kelompok kerja ini. Perkembangan sektor ini terlihat baik dengan pertumbuhan yang cepat dari jumlah turis di dalam dan dari luar wilayah IMT-GT, pengoperasian maskapai penerbangan yang lebih banyak, peningkatan frekuensi penerbangan ke wilayah IMT-GT, dan peningkatan jumlah hotel, terutama di Medan, Hat Yai dan Sadao.

Dibandingkan dengan tiga kali penerbangan mingguan antara Penang dan Medan pada awal inisiatif IMT-GT dibuat, saat ini telah ada beberapa maskapai yang melakukan beberapa kali penerbangan dalam seminggu. Tidak hanya antara Medan dan Penang, tetapi juga bandara IMT-GT yang lain seperti Pekanbaru, Banda Aceh, dan Palembang. Selain itu, IMT-GT jugamencanangkan kerjasama pembukaan jalur kapal pesiar Phuket-Langkawi-Sabang. Dalam implementasinya, kunjungan wisatawan domestik IMT-GT ketiga negara tersebut juga terus mengalami kenaikan dari tahun ke tahun. Dari tiga negara tersebut, Malaysia-lah yang paling banyak didatangi wisatawan domestik, terutama untuk karena program “*medical tourism*” yang banyak diminati warga Indonesia di Pulau Sumatera. Namun untuk kunjungan wisatawan asing, terjadi penurunan yang tajam di Malaysia, sementara di Thailand dan Indonesia tetap mengalami

peningkatan. Kondisi di atas dapat terlihat dari grafik di bawah ini.

**Gambar 4.1. Grafik Kunjungan Wisatawan di IMT-GT (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2016).**



Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI, 2016

Keempat, kelompok kerja di sektor transportasi, energi, dan infrastruktur. Seperti yang sudah dijelaskan di pendahuluan, IMT-GT mempunyai program pembangunan lima koridor ekonomi seperti dalam peta di bawah ini. Dalam kelompok kerja ini, Indonesia diwakili oleh Kementerian Perhubungan. Indonesia membangun Tol Trans-Sumatera yang merupakan bagian dari koridor IMT-GT yang terbagi dalam empat koridor utama dan tiga koridor prioritas jaringan jalan tol. Keempat koridor utama yaitu: Bandar Lampung (Lampung) – Palembang (Sumatera Selatan) 358 km, Palembang – Pekanbaru (Riau) 610 km, Pekanbaru – Medan (Sumatera Utara) 548 km, dan Medan-Banda Aceh (NAD) 460 km. Sedangkan tiga koridor prioritas pembangunan yakni: Palembang – Bengkulu sepanjang 303 km, Pekanbaru – Padang (Sumatera Barat) sepanjang 242 km dan Medan – Sibolga sepanjang 175 km. Kemudian untuk konektivitas maritime Indonesia-Malaysia, di masa lalu sudah ada konektivitas laut antara Medan dengan Penang, melalui kapal feri Ro-Ro (*rol on-rol off*). Namun demikian, saat ini mobilitas melalui laut ini ditiadakan dengan alasan bahwa jalur penyeberangan feri ini kurang diminati oleh penumpang. Mereka lebih memilih jalur udara yang lebih cepat dan harganya juga tidak terlalu mahal. Sebagai ganti penyeberangan Penang- Medan itu, telah dioperasikan penyeberangan kapal dari Penang – Langsa (Aceh) yang berjadwal hari Selasa dan Kamis. Selain itu, ada feri dari pelabuhan Dumai ke *Port of Dickson*, Malaka yang berlangsung 4 kali dalam seminggu.

Untuk koridor Indonesia-Thailand via laut, koridor kelima merencanakan untuk menghubungkan provinsi Ranong, melalui Provinsi Phang Nga, dan Provinsi Phuket dengan Banda Aceh, Indonesia. Untuk pembangunan konektivitas maritim di Selat Malaka, Thailand mendesak realisasi koridor tersebut dalam sidang SOM IMT-GT tahun 2014 di Banda Aceh. Hal ini penting bagi Thailand untuk memperkuat pelabuhan Ranong dalam aksesnya ke Samudera Hindia. Sayangnya, pemerintah Provinsi Aceh sepertinya masih memiliki kendala untuk berkomitmen secara lebih dalam dan lebih mengandalkan komitmen dari pemerintah pusat di Jakarta. Keterbatasan sumber daya disinyalir menjadi faktor penyebabnya. Hal ini masih menjadi kendala umum bagi pelaksanaan program-program di IMT-GT, bukan hanya di Provinsi Aceh, tapi juga provinsi-provinsi lainnya. Untuk koridor Malaysia-Thailand via darat, sektor

Thailand pada koridor ini dimulai dari Provinsi Surathani hingga provinsi Narathiwat. Sedangkan sektor Malaysia dimulai dari Negara bagian Kedah hingga negara bagian Penang/Pulau Penang. Sektor Thailand dan sektor Malaysia ini tersambung dengan sektor Thailand lainnya yang dimulai dari provinsi Songkhla menuju Kedah melalui daerah perbatasan di Kota Sadau dan Bukit Kayu Hitam. Sementara itu, sektor Thailand pada koridor kedua dimulai Provinsi Trang hingga provinsi Satun. Sedangkan sektor Malaysia dimulai dari Negara Bagian Perlis hingga Malaka.

Kepentingan Thailand dalam koridor ini adalah mendorong mobilisasi orang dan barang secara lebih mudah, mengingat adanya persamaan antara penduduk empat Provinsi di Thailand Selatan dengan penduduk Malaysia, yaitu sesama masyarakat Melayu Muslim. Kelima, sektor perdagangan dan investasi. Indonesia diwakili oleh Kementerian Perdagangan dan BKPM, yang didukung *subworking Group* yaitu BPS. Kemajuan di bidang perdagangan dan investasi sebenarnya meningkat secara signifikan. Mengingat total perdagangan IMT-GT mencapai 491 miliar dolar, atau sekitar 25% dari perdagangan total ASEAN. Sedangkan jauh lebih banyak investasi sektor swasta Malaysia yang menanamkan investasi di bidang pertanian komersial di Sumatera, terutama bidang pertanian komersial seperti kelapa sawit dan pisang. Investasi juga telah dilakukan dalam mengembangkan dan memperluas fasilitas-fasilitas pariwisata terutama *resort* dan hotel bintang tiga di wilayah IMT-GT.

Tren perdagangan provinsi/negara bagian di masing-masing negara yang terlibat dalam IMT-GT terlihat mengalami penurunan. Kondisi ini, berdasarkan informasi dari Sekretariat Nasional Indonesia untuk IMT-GT, lebih disebabkan oleh faktor eksternal berupa menurunnya perekonomian dunia. Walaupun demikian, kontribusi IMT-GT terhadap perekonomian masing-masing negara masih cukup signifikan. Pada tahun 2014, kontribusi IMT-GT terhadap Produk Domestik Bruto Malaysia sebesar 45,97%, diikuti oleh Indonesia dengan 23,46%, dan Thailand dengan 8,53%. Keenam, sektor pengembangan sumber daya manusia. Dalam kelompok kerja, Indonesia melibatkan Kementerian Tenaga Kerja untuk berkolaborasi pada tindakan yang terkait dengan pengembangan daya saing tenaga kerja serta perbaikan dalam mobilitas tenaga kerja. Namun demikian,

data mengenai perkembangan kelompok kerja ini masih terbatas.

Dari penjelasan di atas, terlihat bahwa pelaksanaan kerjasama IMT-GT melalui keenam kelompok kerjanya telah banyak membuahkan hasil. Namun demikian, jika dievaluasi secara menyeluruh dari yang direncanakan dengan apa yang dilaksanakan, maka hasilnya terlihat sedikit berbeda. Sampai tahun terakhir 2016, baru 18,9%-nya yang sudah selesai, sementara sebagian besar (66,6%) masih dalam tahap pengerjaan. Adapun 14,4% sisanya masih dalam bentuk konsep, sehingga hamper mustahil dapat diselesaikan sampai akhir tahun 2016. Hal yang menjadi perhatian adalah, terlalu banyaknya program yang direncanakan, sehingga tingkat keterselesaiannya juga cenderung tidak optimal. Di masa depan, IMT-GT diharapkan dapat menetapkan program secara lebih terukur dan berdasarkan skala prioritas, sehingga efektivitas pelaksanaannya dapat ditingkatkan.

#### **4.6 Peran Kerjasama Subregional IMT-GT dalam Mendukung Konektivitas ASEAN**

##### **1. Konektivitas Fisik**

IMT-GT berperan dalam mendukung penguatan infrastruktur transportasi dan energi di kawasan. Beberapa program pembangunan transportasi jalan yang dicanangkan di dalam IMT-GT secara langsung bersinergi dengan rencana pembangunan ASEAN *Highway Network* (AHN) yang menjadi program unggulan dalam pembangunan konektivitas darat ASEAN. Selain itu, program pembangunan lima koridor ekonomi prioritas dalam IMT-GT juga turut mendukung upaya untuk menciptakan ASEAN yang lebih terintegrasi secara fisik, baik dari segi daratan maupun konektivitas melalui jalur laut. Kelima koridor tersebut adalah koridor Songkhla-Penang-Medan, koridor Selat Malaka, koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-Pekanbaru- Palembang, koridor ekonomi Malaka-Dumai, serta koridor ekonomi Ranong-Phuket-Aceh. Panjang jalan yang ada di kawasan Indonesia termasuk dalam proyek AH150 sepanjang 1.762,3 km dan AH151 sepanjang 611,9 km yang melintasi Pekanbaru – Bukittinggi - Pematang Siantar – Jambi - Sarolangun; Bengkulu - Lubuk Linggau - Lahat. Mayoritas dari dua segmen yang ada di Indonesia tersebut juga merupakan

program pembangunan yang ada dalam IMT-GT *Implementation Blueprint* 2012-2016 dan termasuk proyek penting dalam pembangunan Koridor Ekonomi 3 IMT-GT. Selain dua segmen tersebut, segmen lain yang juga termasuk dalam koridor ekonomi IMT-GT di Indonesia adalah jalur AH25 sepanjang 141,55 km yang melintasi Banda Aceh, Medan, Pekanbaru, Jambi, Palembang, Lampung, Bakauheni, dan Merak. Secara umum, kualitas jalan yang ada di lintas Sumatera terbilang lebih rendah dan kurang berkembang apabila dibandingkan dengan kualitas jalan darat yang menghubungkan Malaysia dan Thailand.

Tantangan ini perlu menjadi perhatian bagi IMT-GT untuk mengembangkan lebih lanjut konektivitas darat di kawasan yang tercakup dalam kerja samanya dalam rangka mendukung konektivitas yang dirancang oleh ASEAN. Selain jalur darat lintas Sumatera yang disebutkan di atas, Koridor Ekonomi 1 IMT- GT yang melintasi Bukit Kayu Hitam dan Rantau Panjang di Malaysia juga termasuk dalam skema AHN. Adanya sinergi rancangan program pembangunan koridor ekonomi IMT- GT dengan program AHN yang dikembangkan ASEAN, menunjukkan bahwa pembangunan koridor-koridor ekonomi yang sudah dilakukan oleh IMT-GT memiliki peran penting bagi integrasi ASEAN. Dengan demikian koridor-koridor ekonomi IMT-GT menjadi lebih mampu menerjemahkan target-target yang ingin dicapai oleh ASEAN dalam konteks area yang lebih focus dan spesifik. Bahkan, program IMT-GT Hat Yai – Sadao *Intercity Motorway* juga membuka pintu bagi ASEAN untuk terhubung dengan negara di luar kawasan, karena direncanakan akan menjadi bagian dari ASEAN *Highway* yang melintasi *Muse*, perbatasan Myanmar dengan Tiongkok. Sayangnya, pencapaian yang diperoleh IMT-GT dalam mendukung pembangunan konektivitas darat di ASEAN sebagaimana yang dijelaskan di atas belum diimbangi dengan pencapaian konektivitas dalam bidang maritim.

Fokus pengembangan konektivitas maritim internal dan eksternal di kawasan IMT-GT belum memperlihatkan hasil maksimal sebagaimana yang ditunjukkan oleh koridor ekonomi yang dibangun di daratan. Kerjasama transportasi di bidang maritim dalam IMT-GT fokus utamanya pada pembangunan infrastruktur pelabuhan. Hal ini sebenarnya sudah sejalan dengan program ASEAN, dimana tujuh dari 47 pelabuhan untuk jaringan transportasi



maritim ASEAN berada di area kerja sama IMT-GT yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Palembang, dan Pelabuhan Panjang yang berada di Indonesia; Pelabuhan *Port* Klang dan pelabuhan Penang yang terletak di Malaysia; serta Pelabuhan Songkhla yang terletak di Thailand. Akan tetapi, belum terlihat adanya strategi pengembangan pelabuhan yang jelas di bawah kerangka kerjasama IMT-GT yang tertuang dalam cetak biru pelaksanaan program-programnya. Demikian pula program kapal *Roll-on-Roll-off* (RoRo) Dumai-Malaka yang seharusnya selesai pada tahun 2015, sampai tahun 2016 masih dalam tahap pembahasan untuk diundur sampai tahun 2018.

## **2. Konektivitas Kelembagaan**

Untuk menunjang kelancaran pembangunan infrastruktur fisik di kawasan Asia Tenggara, diperlukan perangkat kelembagaan yang kuat dan memiliki kapasitas serta dilengkapi dengan perangkat hukum dan kebijakan yang pasti. Peran IMT-GT dalam mendukung konektivitas kelembagaan ASEAN ditunjukkan oleh komitmen IMT-GT untuk mengembangkan program *Special Border Economic Zones* (SBEZ) di wilayah perbatasan Thailand bagian selatan dengan Malaysia bagian utara, serta pengembangan layanan *Custom, Immigration, and Quarantine* (CIQ) di koridor-koridor ekonomi yang ada di wilayah perbatasan Thailand, Malaysia, dan Indonesia.<sup>32</sup> Dua program ini dilakukan untuk memudahkan arus barang, jasa, dan orang di wilayah perbatasan. Namun demikian, pelaksanaan program tersebut masih menghadapi banyak kendala. Terkait dengan Pembangunan SBEZ, sampai saat ini masih dalam tahapan konsep. Terkait dengan CIQ, masih banyak wilayah perbatasan yang belum menerapkan sistem layanan CIQ terpadu satu pintu, kecuali di beberapa tempat seperti Pelabuhan Sabang. Demikian pula untuk di perbatasan Thailand dan Malaysia, system CIQ diterapkan di perbatasan Sadao-Bukit Kayu Hitam.

Terkait dengan hal ini, IMT-GT masih tertinggal bila dibandingkan dengan yang sudah diterapkan dalam kerjasama subregional Greater Mekong Subregion (GMS) yang menerapkan *Cross Border Transportation Agreement* (CBTA) berupa pos pemeriksaan CIQ bersama bagi barang, jasa, dan orang yang melintasi pos perbatasan tersebut. Ada beberapa kendala yang menghambat pembangunan konektivitas kelembagaan ini. Pertama, perbedaan regulasi

domestik masing-masing negara anggota. Perlu ada harmonisasi kebijakan, prosedur, dan standar teknis yang jelas, serta lingkungan sosial dan keamanan yang kondusif. Kedua, lemahnya koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Perlu ada *political willingness* dari pemerintah pusat dan daerah yang terlibat dalam kerjasama lintas batas ini. Ketiga, *Centre for IMT-GT Subregional Cooperation* (CIMT) sebagai sekretariat IMT-GT kurang didukung dengan sumber daya (manusia dan finansial) yang mencukupi, serta kurang memiliki koordinasi dengan Sekretariat ASEAN. Padahal, program-program dalam IMT-GT diproyeksikan sebagai “*test bed and building bloc*” bagi ASEAN.

### **3. Konektivitas Antarmasyarakat**

IMT-GT ikut berperan dalam memperkuat hubungan antarmasyarakat dengan adanya Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle University Network* (IMT-GT UNINET). Sampai saat ini sudah ada 13 universitas di Indonesia, Malaysia, dan Thailand yang tergabung dalam IMT-GT UNINET, yaitu Universitas Syiah Kuala, Universitas Malikussaleh, Universitas Sumatera Utara, Universitas Riau, Universitas Maritim Raja Ali Haji, Universitas Sriwijaya, Universitas Andalas, Universitas Lampung, Universiti Sains Malaysia, Universiti Teknologi Malaysia, Universiti pendidikan Sultan Idris (UPSI), Prince of Songkla *University*, dan Thaksin *University*. Selain itu, konektivitas antarmasyarakat juga nampak dalam perkembangan sektor pariwisata di intra IMT-GT. *Medical tourism* yang menjadi salah satu paket strategis yang dikembangkan oleh Malaysia dan Thailand. Paket ini menyediakan hotel, akomodasi, tempat makan, bahkan asuransi keuangan dan kesehatan. Sementara itu, Aceh banyak menarik turis dari Malaysia dengan program wisata halalnya.

Indonesia, Malaysia, dan Thailand telah mengembangkan kerjasama perbatasan di dalam wadah subregionalisme IMT-GT. Kehadiran kerjasama subregional/subregional tersebut menjadi peluang yang baik dalam mendorong pembangunan konektivitas. Apalagi, karakter subregional tiga Negara tersebut unik, karena mencakup konektivitas darat antara Malaysia dan Thailand di daratan utama Asia Tenggara, maupun konektivitas maritim antara Indonesia dengan Malaysia dan Thailand. Pembangunan konektivitas tersebut menjadi elemen pendukung yang penting dalam mewujudkan Komunitas ASEAN. Terkait dengan

arti penting subregional IMT-GT, bagi Indonesia subregional tersebut adalah kawasan strategis yang penting untuk dijaga stabilitasnya, mengingat wilayahnya mencakup wilayah perairan Selat Malaka. Selain itu, kawasan tersebut juga berperan penting dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu sebagai pintu gerbang perairan Indonesia menuju Samudra Hindia menuju ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa, hingga Amerika. Kemudian dalam konteks kepentingan Malaysia, wilayahnya di subregional tersebut merupakan penopang vital dalam upayanya mewujudkan kebijakan pembangunan ekonomi dalam tahap *National Transformation Policy* (2011-2020) menuju a high income economy. Adapun bagi Thailand, pemerintah pusatnya berkepentingan agar wilayah Thailand Selatan yang pembangunannya tertinggal dan menjadi daerah konflik dapat ditingkatkan kesejahteraannya melalui kerjasama IMT-GT. Sementara untuk pelaksanaan kerjasama perbatasan di subregional tersebut, IMT-GT membagi bidang kerja samanya ke dalam enam kelompok kerja (*working groups*), yaitu *Working Group Agriculture, Agro-Based Industry & Environment* (WGAAE), *Working Group Halal Products and Services* (WGHAPAS), *Working Group Tourism* (WGT), *Working Group Infrastructure & Transport* (WGIT), *Working Group Trade & Investment* (WGTI), dan *Working Group Human Resources & Development* (WGHRD). Masing-masing kelompok kerja tersebut memiliki rencana proyek-proyek yang diimplementasikan dalam periode 2012-2016. Sampai berjalannya 2016, dari 90 proyek yang direncanakan, baru 18,9%-nya yang sudah selesai, sementara sebagian besar (66,6%) masih dalam tahap pengerjaan. Terlalu banyaknya program yang direncanakan membuat penyelesaiannya menjadi cenderung tidak optimal. Dalam hal ini, Indonesia dianggap belum cukup mampu memanfaatkan kerjasama subregional tersebut dibandingkan dengan Malaysia dan Thailand, terutama karena perencanaan yang kurang fokus dan kurang matang atas proyek-proyek yang akan digarap.

Hampir sama halnya di Negara Indonesia, Thailand juga belum optimal dalam memanfaatkan kerja sama ini. Hal ini terkait dengan kurang diprioritaskannya MT-GT dibanding GMS. Negara yang dinilai sudah cukup mampu memanfaatkan IMT-GT adalah Malaysia, mengingat posisinya yang ada di tengah Negara Indonesia dan Thailand, serta modal infrastrukturnya yang

sudah baik. Terkait dengan peran IMT-GT dalam Pembangunan Konektivitas ASEAN, dalam dimensi konektivitas fisik IMT-GT telah menetapkan proyek pembangunan lima koridor ekonomi/konektivitas. Koridor ini disinergikan dalam program ASEAN *High Way* di dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan koridor-koridor ekonomi IMT-GT memiliki peran penting bagi konektivitas ASEAN. Sayangnya, pembangunan konektivitas tersebut masih lebih berat kepada dimensi darat. Sementara pembangunan konektivitas maritim belum terlalu nampak terlihat implementasinya, walaupun sudah direncanakan. Kemudian dalam dimensi konektivitas kelembagaan, peran IMT-GT ditunjukkan dengan rencana pengembangan program *Special Border Economic Zones (SBEZ)* di wilayah perbatasan Thailand bagian Selatan dengan Malaysia bagian utara, serta pengembangan layanan *Custom, immigration, and quarantine (CIQ)* di koridor-koridor ekonomi yang ada di wilayah perbatasan Thailand, Malaysia, dan Indonesia. Sayangnya, pembangunan SBEZ tersebut masih dalam tahapan konseptual saja. Namun demikian, IMT-GT sudah mempunyai modal berupa forum bisnis JBC dan sekretariat bernama CIMT, walaupun koordinasinya dengan Sekretariat ASEAN masih lemah. Adapun dalam dimensi konektivitas antarmasyarakat, IMT-GT juga ikut berperan melalui pembentukan IMT-GT UNINET dan ramainya pariwisata antar tiga negara tersebut.

Penjelasan di atas menggambarkan bahwa pelaksanaan kerjasama IMT-GT telah berperan positif dalam membangun konektivitas intra ASEAN, bahkan berpotensi membangun konektivitas antara tiga negara IMT dengan kawasan lain. Namun demikian, secara umum konektivitas di tingkat subregional masih lebih dominan di darat dan udara.

## **BAB 5**

### **KEBIJAKAN PEMERINTAH INDONESIA DALAM IMT-GT**

#### **5.1 Kebijakan IMT-GT di Indonesia**

Selama beberapa puluh tahun permasalahan perbatasan masih belum mendapat perhatian yang cukup dari pemerintah. Hal ini tercermin dari kebijakan pembangunan yang kurang memperhatikan kawasan perbatasan dan lebih mengarah kepada wilayah-wilayah yang padat penduduk, aksesnya mudah, dan potensial, sedangkan kebijakan pembangunan bagi daerah-daerah terpencil, terisolir dan tertinggal seperti kawasan perbatasan masih belum diprioritaskan. Pada masa Orde Baru, GBHN telah mengamanatkan arah kebijakan pengembangan daerah perbatasan yaitu meningkatkan pembangunan di seluruh daerah, terutama di Kawasan Timur Indonesia, daerah perbatasan dan wilayah tertinggal lainnya dengan berlandaskan pada prinsip desentralisasi dan otonomi daerah. Sekalipun demikian, sejauh ini belum tersusun suatu kebijakan nasional yang memuat arah, pendekatan, dan strategi pengembangan kawasan perbatasan yang bersifat menyeluruh dan mengintegrasikan fungsi dan peran seluruh *stakeholder* kawasan perbatasan, baik di pusat maupun daerah, secara menyeluruh dan terpadu.

Hal ini mengakibatkan penanganan kawasan perbatasan terkesan terabaikan dan bersifat parsial. Pemerintah Jokowi-JK bertekad merubah paradigma baru pengelolaan kawasan perbatasan di masa lampau sebagai 'halaman belakang' menjadi 'halaman depan' wilayah NKRI dengan cara membangun kawasan perbatasan yang selama ini identik miskin, tertinggal dan terisolir dari segi ekonomi dan sosial sebagai kekuatan ekonomi negara dan sosial/citra bangsa Indonesia. Munculnya harapan paradigma ini, disebabkan pemerintahan Jokowi yang membangun ekonomi kemaritiman sebagai dasar pengelolaan SDA daerah. Sementara rata-rata kehidupan masyarakat perbatasan identik dengan nelayan atau kelautan. Selama ini persepsi penanganan kawasan

perbatasan lebih didominasi pandangan untuk mengamankan perbatasan dari potensi ancaman dari luar (*external threat*) dan cenderung memposisikan kawasan perbatasan sebagai sabuk keamanan (*security belt*). Hal ini mengakibatkan kurangnya pengelolaan kawasan perbatasan dengan pendekatan kesejahteraan melalui optimalisasi potensi sumberdaya alam, terutama yang dilakukan oleh investor swasta (<http://news.detik.com/kolom/2758291/paradigma-baru-perbatasan-jendela-depan-nkri>, diakses pada tanggal 20 Agustus 2020).

Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT) atau segitiga pertumbuhan Indonesia, Malaysia, Thailand merupakan salah satu kerjasama subregional di lingkup ASEAN yang melibatkan beberapa wilayah yaitu 10 Provinsi di Indonesia yang terletak di Pulau Sumatra, 8 negara bagian terutama Negara bagian utara di Malaysia dan 14 Provinsi di Negara Thailand bagian Selatan. Kerjasama ekonomi sub-regional ini dibentuk sebagai upaya untuk mendorong kerjasama ekonomi regional ASEAN dan mengantisipasi realisasi pasar bebas AFTA. Karakteristik dari segitiga pertumbuhan ekonomi ini sendiri adalah adanya komplementaritas ekonomi, kedekatan geografis, komitmen pemerintah dan infrastruktur (Jamaan, 2010:103).

IMT-GT berdiri pada Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) ke-1 di Langkawi, Malaysia, pada 20 Juli 1993. IMT-GT ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi masyarakat di daerah perbatasan negara-negara IMT-GT. Melalui kerjasama IMT-GT, sektor swasta terus didorong menjadi “*engine of growth*”. Untuk tujuan tersebut telah dibentuk suatu wadah bagi para pengusaha di kawasan IMT-GT yang disebut *Joint Business Council* (JBC). JBC secara aktif ikut dilibatkan dalam rangkaian SOM/MM IMT-GT setiap tahunnya. Wilayah Indonesia yang menjadi bagian dari kerjasama IMT-GT adalah provinsi-provinsi: Aceh, Bangka-Belitung, Bengkulu, Jambi, Lampung, Sumatera Selatan, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Utara dan Sumatera Barat (<https://www.kemenlu.go.id> diakses pada 20 Agustus 2020).

Pada KTT IMT-GT ke-5 di Hanoi, Vietnam, tanggal 28 Oktober 2010, para pemimpin IMT-GT mengadopsi *Joint Statement of the 5th IMT-GT Summit* yang antara lain berisi mengenai: perkembangan proyek-proyek IMT-GT terutama yang berkaitan dengan perwujudan sub-regional *connectivity* dalam mendukung

ASEAN Connectivity, *Mid-Term Review of the IMT-GT Roadmap 2007-2011, Business Process Review* yang dilakukan oleh *Eminent Person Group (EPG)*, pentingnya peran swasta dan pemerintah daerah dalam pengembangan IMT-GT, peran ADB sebagai *IMT-GT Development Partner*, dan kerjasama dengan IMT-GT dengan Jepang dalam *Economic Research Institute of ASEAN and East Asia (ERIA)*. Sampai saat ini telah diadakan 15 kali Pertemuan Pejabat Senior (SOM) dan Pertemuan Tingkat Menteri (MM) dan 5 kali KTT IMT-GT. KTT ke-2 IMT-GT di Cebu, Filipina, 12 Januari 2007 telah menyepakati untuk mengembangkan *IMT-GT Connectivity Corridor* menjadi pusat kegiatan ekonomi yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di sub-kawasan (<https://www.kemenlu.go.id> diakses pada 20 Agustus 2020).

Implementasi konsep *IMT-GT Connectivity Corridor* di 5 koridor ekonomi yang dipandang paling potensial dan telah memiliki *traffic* yang relatif tinggi dan perlu ditingkatkan yaitu: (i) koridor ekonomi Songkhla-Penang-Medan *Economic Corridor*, (ii) Koridor ekonomi Selat Malaka, (iii) Koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-Dumai-Palembang, (iv) koridor ekonomi Melaka-Dumai dan (v) koridor ekonomi Ranong-Phuket-Aceh (<https://www.kemenlu.go.id> diakses pada 20 Agustus 2020).

Pada KTT ke-4 di Hua Hin, Thailand, 28 Februari 2009 para pemimpin IMT-GT kembali menekankan mengenai pentingnya pembangunan *IMT-GT Connectivity Corridors*. Pengembangan *connectivity corridors* perlu dimasukkan dalam perencanaan pembangunan nasional. Selain itu, para pemimpin IMT-GT juga memandang perlu penguatan *maritime transport links* dan perdagangan melalui Selat Malaka. Dalam hal ini telah terdapat 13 (tiga belas) pelabuhan yang tergabung dalam *Joint Business Councils (JBCs) IMT-GT Coastal Network*. IMT-GT telah menetapkan *IMT-GT Baseline Priority Projects Connectivity (PCPs)* dalam rangka meningkatkan konektivitas di wilayah IMT-GT. Diantara proyek dalam kerangka PCPs adalah *Sumatera Ports Development Project, Melaka-Dumai Economic Corridor Multimodal Transport Project, Melaka Pekanbaru Power Interconnection, dan Development of Aceh Highway Facilities*. Pada KTT ke-5 di Hanoi, Oktober 2010, para pemimpin IMT-GT menyatakan bahwa PCPs dapat menjadi landasan rencana utama *ASEAN Master Plan on*

*Connectivity* (<https://www.kemenlu.go.id> diakses pada 20 Agustus 2020).

Kerjasama IMT-GT di Indonesia dibawah oleh Kementerian Koordinator Perekonomian. Menko Perekonomian memberi laporan hasil perkembangan IMT GT kepada kepala negara. Dalam kerjasama IMT-GT telah disepakati beberapa sektor yang menjadi fokus utama, kerjasama ini meliputi sektor-sektor (PSA *research documentation*, 2019).

1. Transportasi dan Energi
2. Perdagangan dan investasi
3. Pertanian
4. Halal produk dan jasa
5. Pariwisata
6. Sumber daya manusia

Sebagai upaya untuk mencapai mencapai tujuan dari kerjasama segitiga pertumbuhan, pemerintah melakukan berbagai upaya yaitu seperti memberikan informasi keseluruh provinsi, memfasilitasi provinsi yang terkait dalam kerjasama IMT-GT, mengadakan pertemuan-pertemuan, membantu peraturan-peraturan yang perlu dibantu apabila terjadi tumpang tindih dan melakukan sosialisasi kerjasama IMT-GT. Selain beberapa upaya tersebut pemerintah juga membuat proyek-proyek untuk mendorong perkembangan perekonomian ketiga negara IMT-GT.

Pola ekonomi perdagangan dalam IMT-GT cenderung fokus pada pertanian, Indonesia sendiri dalam meningkatkan perekonomiannya fokus pada *capacity building*. Dari pemerintah daerah sendiri, masih terbilang kurang aktif dalam kerjasama ini. Beberapa daerah yang aktif dalam kerjasama IMT-GT yaitu Kepulauan Riau, Aceh, Sumatra Selatan, Palembang dan Sumatra utara. Aceh merupakan salah satu wilayah yang memberikan respon paling banyak dan paling aktif dalam mengajukan usulan-usulan untuk daerahnya. Untuk mengembangkan infrastruktur daerahnya, Aceh melakukan upaya dengan menawarkan pelabuhannya agar dijadikan pelabuhan ke Sabang untuk mengangkut bahan pertanian untuk dibawa ke Thailand dan Malaysia. Pemerintah pusat berharap agar pemerintah daerah-daerah lainnya dapat turut serta mengembangkan potensi daerahnya dalam kerjasama IMT-GT.



IMT-GT akan menjadi daerah kerjasama ekonomi, dimana upaya terpadu dan sistematis akan dilakukan dalam 5 tahun untuk mengurangi biaya bisnis, membiayai dari awal sampai berikutnya dan pengoperasian usaha bisnis, meningkatkan daya saing daerah, mempromosikan daya tarik sebagai tujuan wisata dan investasi dan basis produksi untuk mendukung upaya tersebut, IMT GT membuat strategi untuk mendorong hal tersebut:

1. Memfasilitasi dan mempromosikan intra dan antar IMT-GT perdagangan dan investasi. Perdagangan dan investasi dalam IMT-GT melibatkan tindakan yang bertujuan meningkatkan daya saing IMT-GT untuk investasi dan ekspor melalui pengurangan dari biaya bisnis dan promosi aliran bebas barang dan jasa di IMT-GT.
2. Mempromosikan pertumbuhan pertanian dan agroindustri serta pariwisata. Usaha koperasi akan diambil untuk meningkatkan perdagangan, investasi, nilai tambah dan lapangan kerja di sector pertanian, agroindustri dan pariwisata di IMT-GT. Memperkuat infrastruktur hubungan dan dukungan kepada integrasi dari IMT-GT sub regional. Finansial dibidang infrastruktur ditujukan untuk mengintegrasikan tiga subkawasan serta saling melengkapi dan mendukung pertumbuhan ekonomi.
3. Alamat lintas sektoral fokus pada pengembangan sumber daya manusia dan keterampilan kompetensi, meningkatkan mobilitas tenaga kerja, dan memperkuat lingkungan dan pengelolaan sumber daya alam dalam IMT-GT. Kerjasama dalam pengembangan sumber daya manusia dan mobilitas. Langkah-langkah untuk meningkatkan kualitas tenaga kerja yaitu meningkatkan mereka daya saing dan meningkatkan efisiensi pasar tenaga kerja dalam IMT-GT.
4. Memperkuat pengaturan dan mekanisme kelembagaan untuk kerjasama dalam IMT-GT, termasuk kolaborasi sektor swasta, partisipasi pemegang kepentingan di tingkat lokal, dan mobilisasi dukungan dari mitra pembangunan lainnya. Meskipun sektor swasta dalam IMT - GT telah aktif mengeksplorasi dan berpartisipasi dalam program dan proyek di sub regional, kemajuan tersebut masih

terkendala oleh kurangnya fisik infrastruktur dan kebutuhan untuk perbaikan lebih lanjut di subregional tersebut. Oleh karena itu diperlukan kolaborasi lebih dekat antara sektor publik dan swasta, sehingga faktor energi dan inisiatif dari sektor swasta dapat ditangani secara efektif dan tepat waktu.

## **5.2 Implementasi IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*)**

IMT-GT telah mencapai kemajuan sederhana dalam 15 tahun terakhir dalam hal mempertahankan pertukaran ekonomi dan hubungan komersial antara negara-negara yang berpartisipasi dan provinsi. Sektor swasta telah sangat aktif dan telah berfungsi dan membentuk dengan baik jaringan bisnis yang membantu untuk meningkatkan perdagangan dan investasi di subregional tersebut. Meskipun gangguan global memperlambat kinerja ekonomi dari tiga negara, program IMT-GT telah terlindung dari gangguan tersebut. Namun, hiatus program dari sekitar tahun 1998 ke awal tahun 2000 merupakan faktor kunci yang memberikan kontribusi untuk kemajuan lambat kerjasama. Pertumbuhan ekonomi negara bagian dan provinsi yang telah bergabung dalam IMT-GT menjadi statis atau lambat. Meskipun hal ini mungkin disebabkan oleh faktor-faktor kompleks yang unik untuk setiap negara bagian atau provinsi, juga bisa menjadi indikasi bahwa IMT-GT tidak membuat perbedaan dalam hal merangsang pembangunan ekonomi daerah selama 15 tahun terakhir.

*Roadmap* IMT - GT menetapkan visi jangka panjang, mendorong 5 proyek strategis, 37 proyek unggulan dalam *flagships*, lebih dari 50 langkah program dan proyek (pada saat perumusan *Roadmap*). Hubungan Antara dorongan strategis dan proyek-proyek yang sebenarnya umumnya lemah. Dorongan strategis belum diterjemahkan ke dalam masa kritis proyek yang saling terkait yang bisa membuat dampak yang signifikan pada tujuan IMT-GT. *Flagships* tidak menjalankan tujuan ini, *Flagship* terlalu banyak dan tidak dipahami dengan baik. Kecuali untuk studi yang dilakukan pada koridor konektivitas, transportasi laut, pengembangan logistik peluang untuk sektor transportasi yang didukung oleh berbagai proyek bantuan teknis ADB, tidak dilakukan analisis komprehensif disektor lain

kerjasama dengan mengidentifikasi kesenjangan pembangunan sebagai dasar dalam merumuskan program dan proyek. Proposal Proyek yang ditangani dan disetujui oleh kelompok kerja secara garis besar tidak melalui perencanaan yang matang.

Hal ini mencerminkan absennya perencanaan kerjasama yang koheren dalam tatanan kelompok kerja itu sendiri menjadi tidak jelas. Dalam analisa terhadap koridor konektivitasnya, banyak rekomendasi yang tidak dapat disalurkan kepada pemerintah dan kelompok kerja JBC. Kelemahan terhadap dukungan sekretariat baik dalam tingkat nasional dan subregional, telah memperburuk formulasi dan identifikasi masalah proyek yang tepat.

Hasil MTR (*mid-term review*) mengenai perkembangan implementasi strategi Roadmap IMT-GT:

1. Memfasilitasi dan Mempromosikan Perdagangan dan Investasi dalam dan antar Negara IMT-GT. Prestasi IMT-GT di bidang promosi perdagangan dan investasi sangat sederhana jika ditinjau dari langkah-langkah ambisius yang diambil berdasarkan *Roadmap*. Lambatnya kemajuan dapat dilihat dari kurangnya kejelasan peran pemerintah dalam memberikan insentif untuk sektor swasta (misalnya pemerintah nasional harus memberikan *duty free* insentif untuk barang yang dijual di plaza IMT-GT dan jika demikian, sampai sejauh mana), dan isu lingkup kewenangan perangkat pemerintah daerah harus berhadapan langsung di pemerintah nasional atau pusat. Pentingnya berkaitan dengan ruang lingkup kerjasama IMT-GT dalam perdagangan dan investasi langsung yang sudah dilakukan dalam kerangka ASEAN. Misalnya, prosedur bea cukai, imigrasi, dan karantina (CIQ) inisiatif dalam IMT-GT adalah salah satu yang juga tertanam di bawah *blueprint* AEC dimana rencana aksi yang komprehensif dan terikat telah ditetapkan. Pusat-pusat pelayanan satu atap merupakan titik penting lainnya di mana orang-orang yang telah diatur untuk melayani baik IMT-GT dan bisnis non-IMT-GT.
2. Merangsang Pertumbuhan Agrikultur, Agro-Industri dan Pariwisata (termasuk Barang, Jasa dan Pariwisata Halal). Sejumlah inisiatif telah

dilaksanakan di bidang pengolahan hasil pertanian, penyebaran peluang bisnis dan kerjasama penelitian pertanian. Bidang strategis intervensi yang penting namun tidak jelas dalam inisiatif ini Mengingat banyaknya negara bagian dan provinsi yang memiliki bidang pertanian besar yang berpartisipasi dalam IMT-GT berpartisipasi, tugas *transformative* utama adalah untuk memodernisasi sektor ini untuk membuatnya mampu menghasilkan upah tinggi dan keterampilan kerja yang tinggi. Ini melibatkan penerapan teknologi produksi baru, termasuk penggunaan *input* pertanian yang telah dikembangkan melalui kegiatan R&D, sehingga memperpanjang proses pengolahan bahan baku untuk menghasilkan nilai yang lebih besar. Di dalam sektor pertanian, kerjasama dalam produk dan layanan Halal telah aktif. Inisiatif yang dilakukan di subsektor ini namun, kegiatan seperti pameran, seminar dan pembangunan kapasitas lebih diutamakan daripada proyek. Dalam sektor pariwisata, promosi pariwisata bersama dan pemasaran IMT- T sebagai tujuan wisata telah sangat sukses. Ada juga telah mengalami kemajuan yang signifikan dalam konektivitas transportasi udara melalui pengembangan dan perluasan rute udara yang menghubungkan kota IMT- GT. Terlepas dari kegiatan ini, banyak inisiatif yang tercantum dalam *Roadmap* yang masih sedang dikembangkan, yaitu usulan pembebasan atau pengurangan pajak perjalanan dalam sub regional IMT-GT, pembebasan visa bagi warga negara, negara terpilih luar subregional tersebut, penyusunan direktori/panduan wisata meliputi hotel bintang tiga, dan pengembangan *Rest Area*. Kerangka strategis yang diperlukan untuk kerjasama di sektor pariwisata juga tidak di tempat, sehingga sulit untuk menentukan isu-isu dan prioritas yang menghasilkan hasil yang optimal dan menggalang dukungan penuh dari semua pemangku kepentingan terutama sektor swasta.

3. Memperkuat Koneksi dan Dukungan Infrastruktur untuk Integrasi Meskipun beberapa proyek infrastruktur sudah mulai dibangun di

IMT–GT, teknis, keuangan dan hambatan hukum yang menyebabkan keterlambatan dalam beberapa proyek yang direncanakan. Studi kelayakan untuk jalan dan sistem transportasi lainnya perlu dilakukan, atau jika telah dilakukan perlu diperbarui. Proyek dengan potensi kerjasama publik/privat membutuhkan sumber daya yang signifikan dalam persiapan hal-hal yang diperlukan dan perencanaan yang matang, begitu pula dengan pengadaan barang, lelang dan dokumen-dokumen kontrak. Aspek *software* konektivitas infrastruktur belum mendapat perhatian. Fasilitas transportasi lintas perbatasan di perlintasan perbatasan merupakan prioritas penting, tetapi hal tersebut membutuhkan pendekatan yang lebih matang dengan mempertimbangkan inisiatif terkait dalam kerangka ASEAN.

4. Proyek-Proyek Prioritas Konektivitas pada KTT IMT-GT ke-4 di Thailand pada bulan Februari 2009, Pemimpin memutuskan untuk secara individu dan kolektif memperkuat pelaksanaan program yang terkait dengan *Connectivity Corridors and Urged the Asian Development Bank* (ADB) untuk membantu mengidentifikasi, memprioritaskan dan menyediakan keuangan untuk mengembangkan IMT-GT Konektivitas Koridor. Pertemuan Para Pejabat (SOM) yang diselenggarakan di Putrajaya, Malaysia pada September 2009 menyepakati proses jalur cepat identifikasi dan pengesahan proyek infrastruktur yang akan dikembangkan lebih lanjut dengan dukungan ADB. Serangkaian konsultasi nasional diadakan untuk mengidentifikasi proyek-proyek ini. Selanjutnya, 16 Pejabat Senior *Meeting/Ministerial Meeting* (SOM/MM) yang diselenggarakan pada bulan Oktober 2009 di Melaka, Malaysia didukung delapan prioritas proyek "jalur cepat" (kemudian disebut sebagai proyek konektivitas prioritas (PCPs) dengan total biaya \$ 2,5 miliar. Daftar tersebut selanjutnya disempurnakan sepanjang paruh pertama tahun 2010 melalui Rapat Konsultasi Nasional (NCMS), Rapat Khusus Konsultasi (SCM) pada tanggal 1 Juli 2010, serta misi posting SCM untuk tiga konsultasi negara. Mulai 27 Juli 2010, ada 10 proyek dengan total

biaya \$5,2miliar dalam daftar PCP.

5. Isu – Isu yang Berkaitan: Mengembangkan Kompetensi dan Kemampuan Sumber Daya Manusia, Meningkatkan Mobilisasi Tenaga Kerja, dan Memperkuat Manajemen Lingkungan dan Sumber Daya Alam. Secara keseluruhan implementasi proyek HRD relatif sedikit. Proyek-proyek ini meliputi pembentukan jaringan universitas (UNINET) dan langkah-langkah awal menuju *Mutual Recognition Agreement* (MRA) di 5 sektor diidentifikasi oleh JBC (keperawatan, pariwisata, pengiriman, konstruksi dan kesehatan). Rendahnya tingkat kemajuan dalam kerjasama HRD berasal sebagian besar dari fakta bahwa banyak dari isu-isu kebijakan seperti mobilitas tenaga kerja dan akreditasi universitas berada di luar mandat badan subregional. Kelompok Kerja Pengembangan Sumber Daya Manusia (WGHRD) perlu meninjau rencana aksi dan memilah proyek yang benar milik kementerian nasional dan ASEAN. Untuk mengatasi kelemahan mendasar dari sektor strategi *Roadmap* yang dikembangkan sebagai bagian dari MTR. Sektor Strategi ini disokong oleh Kelompok Kerja dan SOM di SCM pada tanggal 1 Juli 2010. Mereka memberikan dasar untuk memetakan arah kerjasama dan mengidentifikasi 12 program unggulan serta *Action Plan Matrix* (APM).

Kelompok Kerja APM untuk menentukan konsistensi proyek dengan strategi sektor dan untuk mengidentifikasi sebagai prioritas mereka yang secara langsung mendukung program unggulan. APM juga diperbarui dalam proses mengidentifikasi proyek-proyek yang telah selesai dan menghapus dari daftar yang membuat tidak adanya kemajuan atau tidak berisi informasi apapun. Dari total 175 proyek di APM, 11% telah selesai, 19% dihentikan, 39% dipertahankan, dan 31% digabung atau ditransfer ke Kelompok Kerja lainnya. Lebih dari setengah dari proyek ditahan yang diberikan prioritas tinggi karena mereka secara langsung mendukung program unggulan. Dari 57 proyek prioritas tinggi, sekitar setengah akan memiliki periode pelaksanaannya setelah 2011.

Berdasarkan MTR IMT-GT tahun 2007-2011, implementasi dari *Roadmap*

mencapai hasil yang rendah. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa hal seperti kurang fokus karena *flagship project* yang terlalu banyak, kurangnya sektor strategi, dan kurangnya persiapan dan pelaksanaan merupakan kendala utama. Sebagian besar kendala-kendala ini menjadi penyebab kelemahan mekanisme kelembagaan nasional dan daerah yang dapat secara efektif memandu proses strategi, program, dan perumusan proyek. Secara keseluruhan pencapaian hasil dari implementasi *Roadmap* merupakan gambaran dari lemahnya fundamental didalam struktur. Kelemahan ini merupakan hal yang paling jelas dalam kurangnya kapasitas dalam program perumusan dan pelaksanaan dan dukungan sekertarian baik di tingkat nasional dan daerah. Kelemahan-kelemahan tersebut membutuhkan perbaikan yang lebih serius agar IMT-GT dapat mencapai tujuan serta memberi dampak yang positif.

## BAB 6

### STRATEGI NEGARA INDONESIA DALAM MENINGKATKAN KERJASAMA SUBREGIONAL ASEAN DALAM IMT-GT

Dalam berbagai persoalan yang dihadapi Indonesia dalam kerja sama IMT-GT dalam kurun waktu 2007-2011, tidak sedikit juga memberi manfaat pendapatan untuk wilayah-wilayah yang terlibat. Seperti dalam data yang disampaikan oleh IMT-GT, menempatkan Indonesia paskah *Roadmap* 2007-2011 telah menunjukkan tren positif, bahkan Indonesia paling unggul. Meskipun pendapatan yang cukup tinggi diterima oleh Indonesia dalam wilayah Sumatera, namun tren populasi yang begitu tinggi tidak berbanding lurus dengan serapan tenaga kerja wilayah Sumatera. Dalam rilis data yang diungkapkan oleh IMT-GT pasca *Roadmap* 2007-2011, Indonesia berada pada posisi terbawah untuk kondisi serapan tenaga kerja dalam IMT-GT dibanding Malaysia dan Thailand (IMT-GT *Official Website, 2020*).

Melalui skema tata rencana IMT-GT tahun 2007-2011, Indonesia telah melakukan upaya dan strategi dalam percepatan dan pengembangan poros perdagangan. Penulis mencatat ada dua kebijakan yang telah dilakukan oleh Indonesia untuk skema tersebut, yaitu perananan utuh pemerintah daerah dan pengutan sektor swasta. Upaya yang dilakukan pemerintah pusat maupun daerah dalam mengembangkan IMT-GT dianggap masih relatif kurang berjalan. Persoalan utama yang seperti penulis sampaikan diatas, bahwa adanya dominasi pemerintah pusat dalam menentukan proses perdagangan, sehingga pemerintah daerah (wilayah Indonesia–IMT-GT) mengalami stagnansi. Untuk mendukung pengembangan IMT-GT, Indonesia mengajak pemerintah daerah dalam menjalankan kemandirian pengembangan provinsi. Artinya saat Indonesia memfokuskan keterlibatan pemerintah daerah, maka diperlukan suatu upaya untuk semakin memantapkan peran dari masing-masing pemerintah daerah yang selanjutnya perlu diikuti dengan upaya pendelegasian berbagai kewenangan dari pusat kepada pemerintah daerah. Pendelegasian kewenangan dan tanggung jawab



tersebut sekaligus mencakup kegiatan pembinaan dan pengendalian kekuatan dunia usaha di masing-masing daerah.

Integrasi ekonomi baik regional maupun subregional, dianggap sebagai momentum peran pasar sebagai palagan utama dalam menggapai perkembangan ekonomi/interdependensi secara kompleks. Artinya aktor pasar merupakan aktor seimbang dengan negara, sebab integrasi ekonomi hanya bisa terjadi sebagai konsekuensi negara mulai melepas dominasinya. Melalui momentum ini, impian IMT-GT sebagai agenda pertumbuhan trinitas (*growth triangle*) yang seimbang maka pertumbuhan ekonomi akan sangat ditentukan oleh kemampuan pembentukan modal yang dilakukan oleh pengusaha yang memiliki inisiatif dan inovasi tinggi atau berjiwa *enterprenership* tinggi dalam menciptakan produk-produk yang dibutuhkan pasar.

Peran pelaku usaha telah berjalan dalam menggalang pengembangan kerjasama antar pelaku usaha dengan negara tetangga yang terlibat dalam forum kerjasama ekonomi sub regional. Peran dunia usaha ini akan lebih optimal apabila dapat menangkap peluang pasar yang terbuka luas terhadap berbagai produk dari Indonesia. Sayangnya, dunia usaha Indonesia belum optimal memanfaatkan poros kerjasama ini terutama karena belum berkembangnya industri pengolahan yang mengolah produk akhir berbahan baku lokal, sehingga pelaku usaha Indonesia umumnya bergerak dalam pengeksport produk primer atau bahan mentah.

Dalam catatan yang ada, usaha yang dilakukan oleh Indonesia dalam menciptakan iklim pasar IMT-GT, Indonesia mengajak keterlibatan utuh aktor pasar lokal di wilayah Sumatera untuk meningkatkan proses perdagangan yang ada. Bahkan undangan khusus ini tidak serta merta membantu kelompok usaha kecil dan menengah dalam bantuan fasilitas perdagangan, namun turut serta mengajak lembaga atau kelompok pengusaha untuk mengambil peran utama (*key role*). Alasan paling mendasar ialah trinitas pertumbuhan (IMT-GT) secara umum mengambil bentuk integrasi yang diarahkan oleh investasi (*investment-led integration*), dengan sektor swasta yang menyediakan saluran-saluran modal, teknologi, pelatihan, dan pemasaran. Dalam hal ini, arus intraindustri memainkan peranan kunci sebagai penghubung aktifitas di tingkat perusahaan, seperti investasi, sumber daya, produksi dan distribusi lintas-batas, serta mengambil

keuntungan dari komplementaritas ekonomi subregional. Hal ini telah memposisikan pemerintah Indonesia mengambil peran pendukung yang tidak terlalu jauh (dominan), maka di sinilah posisi Indonesia sebagai katalisator. Sebagai contoh sederhana, Indonesia menyambut khusus kelompok atau afiliasi pengusaha APINDO (Asosiasi Pengusaha Indonesia) dalam turut aktif dalam proses perdagangan subregional. Proses interaksi yang dilakukan Indonesia dengan APINDO menghasilkan umpan balik interaksi dimana APINDO turut mengajukan usulan agar hambatan mobilitas *worker migration* dapat dihilangkan tanpa mengurangi aspek keamanannya seperti *fiscal* keberangkatan keluar negeri.

Dalam bidang yang sama, Indonesia telah mengupayakan peluang kerjasama IMT-GT, disamping menguntungkan para pelaku usaha produk primer, tetapi juga mampu meningkatkan kinerja *multiplier effect* bagi pengembangan perekonomian berbagai lapisan masyarakat Indonesia, melalui peningkatan ekspor produk olahan, yang tentunya harus didukung oleh kebijakan yang memadai. Peluang pengembangan kegiatan pembaharuan oleh para pengusaha akan mempertinggi pendapatan, masyarakat dan menaikkan tingkat konsumsi. Kenaikan tersebut akan mendorong perubahan untuk memperbesar tingkat produksinya dan mengadakan penanaman modal yang baru. Hal itu sangat menentukan pihak swasta akan mampu memanfaatkan peluang pengembangan poros kerjasama ini. Peran swasta atau pelaku usaha sangat penting sebagai pihak yang langsung memproduksi produk-produk yang dibutuhkan oleh negara-negara yang terlibat dalam kerjasama IMT-GT, baik dalam pembentukan modal kembali, penghasil devisa negara, pembuka lapangan kerja, yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan. Meskipun tren perdagangan Indonesia lebih unggul dibanding Malaysia dan Thailand, tidak dapat dipungkiri juga kualitas pekerja di wilayah Sumatera, posisi Indonesia sangat rendah dibanding Malaysia dan Thailand.

Penulis mencatat terdapat strategi Indonesia dalam mempercepat kualitas pekerja di wilayah tersebut dengan mengajak keterlibatan institusi kampus guna mencetak lulusan produktif. Universitas merupakan dasar bagi pembangunan ekonomi di daerah. Saat ini, sebagai pusat pendidikan, pengetahuan, inovasi, bakat, dan bisnis, universitas diharapkan dapat menyediakan tiga fungsi utama

berupa penciptaan peluang kewirausahaan dan semangat untuk melakukan inovasi, perluasan jaringan global, serta penciptaan *platform* untuk pembangunan berkelanjutan. Demi mencapai hal-hal tersebut, universitas dapat melakukan beberapa cara yaitu dengan mengupayakan pembentukan modal secara kreatif, membangkitkan pengetahuan dan teknologi, mendidik SDM, membangun modal sosial, dan melindungi modal SDA. Untuk itu universitas dapat memainkan beberapa peran dalam pertumbuhan ekonomi kawasan yang mencakup peran sebagai *attractor*, *stimulator*, *creator*, *partner*, dan bahkan eksportir.

### **6.1 Tantangan Indonesia dalam Meningkatkan Kerjasama Subregional ASEAN dalam IMT-GT**

Dalam poros kerjasama IMT-GT memiliki persoalan tersendiri bagi Indonesia. Forum ini pada hakikatnya mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan guna mempercepat pemerataan ekonomi subregional, melalui peningkatan investasi dan perdagangan dengan memberikan kemudahan investasi, mempertinggi nilai komparatif, produk ekspor, menekan biaya transportasi dan transaksi, serta mengurangi biaya produksi dan distribusi sehingga menggapai nilai ekonomis. Dalam menanggapi percepatan pembangunan nasional dan memanfaatkan IMT-GT sebagai agenda pembangunan ekonomi, pemerintah Indonesia melakukan pembentukan Tim Pelaksanaan IMT-GT di Wilayah Pertumbuhan dan Pengembangan. Situasi ini memberi legitimasi secara khusus bagi Menteri Pertambangan dan Energi beserta jajaran birokrasi untuk berfokus pada percepatan pembangunan tersebut.

Bagi pemerintah Indonesia, progresifitas *Roadmap* IMT-GT memiliki lima permasalahan yang menyebabkan *multiplier effect* tidak dapat berjalan sebagaimana yang diharapkan. Permasalahan yang ditemukan oleh pemerintah daerah-daerah yang terlibat meliputi:

1. Beberapa pengalaman dalam pertemuan internasional, delegasi Indonesia relatif kurang siap dengan program-program dan proyek yang ingin diusulkan. Sering usulan- usulan kegiatan dalam IMT-GT tidak berasal dari Indonesia melainkan dari Malaysia dan Thailand. Tampaknya kedua negara tersebut lebih siap dalam hal ini.

2. Kurangnya koordinasi antar masing- masing anggota delegasi sebelum dan selama pelaksanaan sidang. Dalam pertemuan-pertemuan IMT-GT delegasi Indonesia sering mengalami *miss-communication* dan *misunderstanding* dalam pembahasa berbagai program/proyek yang akan diusulkannya. Hal ini berbeda sekali dengan anggota delegasi dari Malaysia atau Thailand yang selalu terlebih dahulu mengkoordinasikan berbagai program/proyek yang akan diusulkan oleh delegasi mereka. Disamping itu, peran pemerintah pusat atau pemerintah daerah lebih dominan dibandingkan dengan peran sektor swasta terutama UKM, akibatnya swasta enggan terlibat secara aktif dalam IMT-GT.
3. Hambatan komunikasi terutama masalah bahasa dalam pertemuan-pertemuan IMT-GT. Disampaikan oleh wakil Kamar Dagang Indonesia (Kadin) bahwa wakil dari daerah sering mengalami masalah dalam memahami yang sesungguhnya dibicarakan dalam pertemuan IMT-GT. Akibatnya pengiriman delegasi ke pertemuan-pertemuan IMT-GT menjadi tidak optimal karena wakil yang hadir dalam pertemuan tersebut kurang memahami apa substansi yang dibicarakan dalam pertemuan-pertemuan tersebut.
4. Masalah fokus terhadap pembangunan wilayah dalam IMT-GT, yang diperluas menjadi 10 provinsi, sehingga fokus pemerintah menjadi berkurang karena banyaknya daerah yang harus ditangani. Seperti Provinsi Aceh, mempersoalkan mengenai tidak adanya akses keluar dari Provinsi NAD ke wilayah lain di Negara Indonesia atau ke negara lain di luar Indonesia. Saat ini, hanya Medan dan Riau yang memiliki akses ke luar wilayah negara Indonesia. Aceh sebagai pintu masuk di Pulau Sumatera diharapkan juga memiliki akses tersebut dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonominya melalui pengembangan Pelabuhan Calang sebagai salah satu pintu masuk ke Provinsi NAD yang sayangnya hanya sebagai pelabuhan laut dan tidak dikembangkan sebagai pelabuhan penyeberangan dari Aceh dan ke wilayah-wilayah lain di luar Aceh. Meski telah melalui perjalanan panjang dalam

kerjasama ini, faktanya Aceh masih tertinggal dari daerah-daerah lain yang juga termasuk dalam IMT-GT.

5. Komitmen pemerintah pusat untuk mendorong pemerintah daerah dalam implementasi program/proyek dalam rangka mendukung IMT-GT belum optimal, sehingga daerah belum dapat secara langsung menikmati yang diharapkan dari kerjasama IMT-GT (Iqbal & Suleman, 2010:8).

Pengamatan yang dilakukan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), pelaksanaan kebijakan terkait implementasi IMT-GT di lapangan sering kali tidak saling mendukung satu sama lain. Mereka melihat bahwa koordinasi pelaksanaan IMT-GT yang melibatkan banyak instansi menimbulkan berbagai masalah, seperti miskoordinasi dan miskomunikasi. Situasi ini kemudian menimbulkan ketidakmerataan prasarana dan sarana pendukung investasi yang berdampak pada terhambatnya penanaman modal di kawasan segitiga IMT-GT. Tidak hanya di tingkat internal, koordinasi IMT-GT juga mendapatkan hambatan di tingkat subregional dengan tidak terjalinnya komunikasi yang baik antara pihak-pihak yang berkepentingan di Negara Indonesia, Malaysia, dan Thailand. Persoalan tersebut, Indonesia patut melakukan perbaikan yang bukan hanya pembangunan infrastruktur, tetapi kapasitas suprastruktur. Di tengah perbaikan kondisi yang ditempuh oleh Negara Indonesia, IMT-GT melalui pertemuan rutinnya menyepakati "*Roadmap for Development: 2007-2011*", haluan ini dipandang upaya kolektif tiga negara untuk meningkatkan kualitas kemitraan yang berlangsung. Pada pertemuan Keempat IMT-GT yang diadakan Petchaburi, Thailand pada bulan Maret 2009, pemimpin negara sepakat untuk mengambil skema fokus yang memuat target yang harus dicapai oleh negara anggota.

Tujuan utama dari sub wilayah IMT-GT adalah untuk memperkuat hubungan infrastruktur dan konektivitas melalui IMT-GT *Roadmap 2007-2011*. Bidang yang diprioritaskan dalam pembangunan infrastruktur yang diidentifikasi dalam IMT-GT Roadmap meliputi:

1. peningkatan infrastruktur lintas-batas dan koneksi layanan

transportasi;

2. fasilitasi transportasi jalan di sub wilayah IMT-GT-melalui pengakuan timbal baik dokumentasi kendaraan;
3. pembangunan jasa dan fasilitas pelayaran untuk mendukung perdagangan lintas batas dan kegiatan investasi;
4. peningkatan dan pembangunan infrastruktur transportasi di koridor Utara-Selatan di Sumatera untuk meningkatkan hubungan ekonomi dengan Malaysia dan Thailand yang merupakan subwilayah IMT- GT;
5. peningkatan dan pembangunan jasa dan fasilitas udara IMT-GT;
6. pembangunan strategi dan program untuk kerja sama IMT-GT di bidang energi.

Dalam poros IMT-GT, pengembangan koridor wilayah merupakan instrumen penting dalam memingkatkan pertumbuhan ekonomi melalui perdagangan. Koridor wilayah yang tengah disepehati, tentunya menempatkan infrastruktur jalan sebagai instrumen penting dalam menjamin keberlangsungan perdagangan yang ada (Lord & Tangtrogita, 2014:27). Selama 16 tahun terakhir, perkembangan pelaksanaan IMT-GT, Inisiatif jauh di bawah yang diharapkan, khususnya yang berkaitan dengan “Infrastruktur” - peningkatan jalan, kereta api, bandara, pelabuhan dan infrastruktur listrik pada tingkat antar dan intra regional. Hambatan dasar dibalik tingkat kemajuan yang rendah ternyata sama dengan temuan penelitian pertumbuhan infrastruktur ini. Seperti data penelitian yang dihimpun oleh Zafar dan Areef (2010) tentang analisa mendalam tiga subsektor utama: (i) Transportasi (jalan, kereta api, pelabuhan dan bandara), (ii) Listrik, dan (iii) Komunikasi juga dilakukan untuk menentukan kendala yang menghambat investasi di subsektor ini. Sehubungan dengan berbagai komponen sektor transportasi, kesulitan dalam pembebasan tanah tampaknya menjadi kendala paling mengikat, diikuti oleh lemahnya kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia di pemerintahan, khususnya yang terwujud dalam ketidakmampuan dalam mempersiapkan proyek yang layak dana dan melaksanakan peraturan pemerintah; buruknya tata kelola pemerintahan, dan kurangnya pendanaan jangka panjang. Analisa ini menekankan bahwa kendala utama yang menghambat

investasi baru dalam infrastruktur kereta api mencakup kurangnya kapasitas sumber daya manusia dan kelembagaan, terefleksi khususnya dalam lemahnya kerangka peraturan yang ada; masalah pembebasan tanah; ketidaktersediaannya pendanaan jangka panjang; dan pengembalian atau keuntungan atas investasi yang rendah. Sehubungan dengan sektor pelabuhan, kendala utamanya adalah kurangnya kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia, khususnya ketidakmampuan untuk mempersiapkan proyek yang layak dana; lemahnya kerangka peraturan yang ada; buruknya tata kelolapemerintahan (yaitu, korupsi/kegiatan mencari rente), rendahnya tingkat pengembalian atau keuntungan atas investasi. Akhirnya, di bidang transportasi udara, kendala-kendalanya adalah: lemahnya kapasitas sumber daya manusia dan kelembagaan; buruknya tata kelola pemerintahan; langkanya pendanaan jangka panjang termasuk kapasitas pendanaan yang lemah untuk bandara nonkomersial; serta rendahnya tingkat keuntungan atau pengembalian atas investasi. Untuk sektor listrik, kendala utama yang menghambat investasi adalah sulitnya pembebasan lahan; kurangnya kapasitas sumber daya manusia dan kelembagaan; kurangnya koordinasi dalam kebijakan/peraturan; kurangnya pembiayaan; penetapan tarif listrik sosial di bawah tingkat pengembalian biaya; dan tidak efisiennya alokasi dan sumber daya yang terbatas. Dalam sektor telekomunikasi, hambatan utama meliputi kurangnya kapasitas sumber daya manusia dan kelembagaan, terefleksi pada kurangnya proyek yang layak dana dan lemahnya kerangka peraturan; dan buruknya tata kelola pemerintahan. Namun, pembebasan tanah dan pendanaan jangka panjang tampak sebagai kendala kecil karena berkembang pesatnya industri ponsel terutama yang ditangani oleh sektor swasta.

Persoalan ini senantiasa menghambat keberlangsungan IMT-GT, terlebih kesepakatan yang telah ditempuh untuk meningkatkan kebutuhan perdagangan yang telah digagas dalam *roadmap*, Indonesia harus menghadapi persoalan pengembangan infrastruktur. Untuk menyederhanakan hambatannya, penulis menilai tiga poin penting dan mengemukakan dalam progresifitas Indonesia di IMT-GT paska *roadmap* atau Indonesia dalam tahun 2007 - 2011, yaitu:

1. Lemahnya Kapasitas Kelembagaan dan Sumber Daya Manusia : jelas terlihat dari ketidak-adaan hubungan antara strategi, program dan

proyek. Terlalu banyak proyek utama (*flagship*) yang diidentifikasi tanpa mempertimbangkan kapasitas pelaksanaan dari tiga pemerintahan, terutama di tingkat lokal. Bahkan, kegiatan analitis (studi prakelayakan dan kelayakan) yang dilakukan untuk memandu perumusan proyek amat terbatas. Kelemahan dalam kapasitas sumber daya manusia dan kelembagaan juga tampak jelas dalam kesenjangan informasi proyek dan sistem pemantauan proyek yang tidak memadai. Keberhasilan koridor pembangunan seperti IMT-GT terdapat pada partisipasi sektor swasta. Namun, kurangnya proyek layak dana yang disiapkan oleh pemerintah mengakibatkan partisipasi minimal oleh sektor swasta, dan lembaga keuangan domestik dan internasional.

2. Kegagalan Koordinasi: Lemahnya koordinasi di semua tingkatan pemerintah (nasional, pemerintah provinsi dan lokal) juga memperlambat pelaksanaan *Roadmap* IMT-GT. Khususnya, hanya ada sikap rasa memiliki yang rendah di tingkat pemerintah daerah karena mereka tidak aktif terlibat dalam persiapan proyek dan identifikasi. Selain itu, hubungan antara sektor publik dan swasta lemah.
3. Kurangnya Pendanaan: Pelaksanaan IMT-GT *Roadmap* membutuhkan \$15-20 milyar selama periode 10 tahun, yang bukan merupakan jumlah besar untuk tiga negara yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang pesat (yaitu, dibandingkan dengan \$200 milyar di rencana infrastruktur jangka menengah di Indonesia). Di bawah Inisiatif IMT-GT, tidak ada rencana pendanaan yang pantas yang disiapkan dan ketiga pemerintah tidak menyediakan cukup dana untuk proyek-proyek tersebut. Hal ini menunjukkan kurangnya kemauan politik dari ketiga pemerintah.

Negara Indonesia mengalami permasalahan dimana kapasitas pengembangan kewilayahan masih tertinggal dibanding negara Malaysia secara khusus. Negara Indonesia memiliki empat kekurangan dalam proyeksi trinitas pertumbuhan yaitu; pekerja *skill* rendah, teknologi terbatas, SDA yang kurang terkelola, dan pengembangan tanah (*land*) rendah. Dibanding dengan Negara



Malaysia, meskipun hampir sama dengan Negara Indonesia, tetapi Malaysia memiliki kecakapan teknologi dan infrastruktur yang cukup baik dibandingkan Negara Indonesia.

## **6.2 Peluang Indonesia dalam Meningkatkan Kerjasama Subregional ASEAN dalam IMT-GT**

Kerjasama subregional merupakan momentum pembangunan nasional. Dalam menggapai proses pembangunan tersebut, Indonesia memiliki modal yang cukup relevan dalam kerangka kemitraan tersebut. IMT-GT dalam studi Hubungan Internasional tidak dilihat sebagai kondisi yang kosong semata. Kemitraan ini memisahkan sebuah relasi kepentingan yang saling berhadapan antar tiga negara yang terlibat. Ada dua bentuk karakteristik IMT-GT dalam studi HI saat ini. Pertama, IMT-GT memperlihatkan preferensi kepentingan nasional diaktualisasikan yang tidak hanya melibatkan oleh keputusan tertinggi negara, melainkan pelibatan pemerintah daerah sebagai corak desentralisasi. Kedua, kerjasama subregional IMT-GT memperlihatkan kondisi peningkatan upaya pendalaman integrasi kawasan, melalui pilar ekonomi pembangunan. Kemitraan IMT-GT dapat bermanfaat yang tidak hanya bagi ketiga negara yang terlibat, melainkan bagi kawasan ASEAN. Penulis memandang, kehadiran subregional merupakan forum kerjasama yang mampu menstimulus integrasi regionalisasi itu sendiri.

Kerjasama subregional merupakan salah satu alat dan wadah yang potensial guna mengubah lingkungan ekonomi regional dan global saat ini. Kerjasama ekonomi subregional (KESR) adalah peristiwa yang mempertemukan suatu kepentingan nasional. Secara garis besar, kemitraan ini menampakkan suatu bentuk kerjasama ekonomi, khususnya melibatkan pemerintah daerah. Namun menjalin kerjasama dengan model seperti ini bukanlah perkara mudah. Dalam memastikan kerjasama yang terbangun secara seimbang, terlebih lagi menerapkan model pertumbuhan (*growth*) antara ketiga negara, tentunya terdapat poin fundamental yaitu fasilitas infrastruktur, serta kategorisasi pekerja dalam lahan potensial yang didukung oleh industri. Sementara itu aspek yang cukup penting yaitu iklim pasar yang mampu menjamin keberlangsungan perdagangan yang ada.

Konsep trinitas pertumbuhan (*growth triangle*) merupakan penjelasan penting sebagai format kerja sama regional yang menyediakan peranan pembangunan ekonomi nasional.

Peranan tersebut merupakan langkah strategis dalam rangka menuju integrasi terhadap simpul pertumbuhan dominan dalam regional dan berkonsekuensi pada laju kompetitif. Artinya trinitas pertumbuhan mampu menciptakan ruang kompetisi diantara negara-negara terlibat demi peningkatan laju kapital, pasar, teknologi, dan pasar. Dari sini dapat dipahami bahwa agenda trinitas pertumbuhan dalam poros subregional dimaknai sebagai momentum percepatan pertumbuhan ekonomi. Dari semua itu, kemitraan subregional tidak sepatutnya sebagai agenda ekonomi semata, melainkan pula merupakan agenda politik yang dihimpun dari kepentingan nasional (*national interest*). Kepentingan nasional merupakan cerminan dari kebutuhan suatu negara dalam berbagai aspek. Karakteristik antara Negara Indonesia dengan dua mitranya yaitu Thailand dan Malaysia tidak hanya memiliki kedekatan geografis, melainkan negara yang sama-sama membentuk kerjasama regional yang bernama ASEAN.

Dalam upaya menciptakan relasi yang signifikan dalam kawasan tersebut, Negara Indonesia mempertimbangkan pembentukan IMT-GT tidak sekedar sebagai tuntunan politik luar negeri untuk menjaga stabilitas kawasan, melainkan sebagai agenda pembangunan nasional. Negara Indonesia dikenal sebagai negara dengan populasi dan wilayah yang sangat besar. Tidak jarang, kekuatan ini justru menjadi permasalahan Negara Indonesia akibat pengalaman pembangunan yang justru tersentralisasi dalam satu wilayah tertentu. Akibatnya, di beberapa wilayah yang sangat strategis yang bisa menjadi lokomotif pertumbuhan ekonomi Negara Indonesia justru terbengkalai.

Hal ini mendorong pemerintah Indonesia pada kepemimpinan Soesilo Bambang Yudhoyono pada periode keduanya (2008-2014) terus mendorong pembangunan di setiap wilayah, khususnya daerah strategis. Progresifitas untuk menjalankan perdagangan bebas bersama mitra subregional, Negara Indonesia terlebih dahulu mempertimbangkan kematangan pembangunan infrastruktur. IMT-GT mengklasifikasi wilayah provinsi kemitraan untuk Indonesia ialah Sumatera. Wilayah Pulau Sumatera dipilih Negara Indonesia

sebagai bagian dari kerjasama IMT-GT bukan hanya karena kedekatannya dengan Malaysia dan Thailand, tetapi juga karena ketertinggalan ekonominya dibandingkan wilayah Pulau Jawa yang menjadi pusat pembangunan Negara Indonesia ketika IMT-GT dibentuk pada tahun 1993. Lebih dari itu, Indonesia menganggap bahwa Pulau Sumatera memiliki potensi yang tinggi di bidang tenaga kerja, sumber daya alam, dan pariwisata yang bersifat komplementer dengan keunggulan milik Negara Malaysia dan Thailand. Dengan adanya kerjasama IMT-GT, Indonesia melihat bahwa ketiga potensi tersebut dapat digali dengan lebih efektif. Dari segi tenaga kerja, Negara Indonesia memiliki keunggulan komparatif yang signifikan dibandingkan Negara Malaysia dan Thailand. Pada tahun 2011, Negara Indonesia memiliki populasi tenaga kerja sebesar 118,053 orang, sementara Malaysia dan Thailand hanya memiliki 13,120 dan 39,408. Dalam konteks kerjasama IMT-GT, wilayah Pulau Sumatra memiliki 23,989 tenaga kerja, sementara Semenanjung Malaysia dan Thailand Selatan hanya memiliki 6,866 dan 5,468 (IMT-GT *Official Website*).

Keunggulan komparatif yang dimiliki oleh Negara Indonesia di bidang tenaga kerja memberikan potensi untuk mendatangkan investasi dari sektor swasta milik Malaysia dan Thailand yang ingin membuka lahan bisnis dengan tenaga kerja yang masif dan relatif lebih murah. Bisnis unggulan yang membutuhkan tenaga kerja semacam itu di Pulau Sumatera umumnya adalah bisnis di bidang industri, energi, agrikultur, dan perikanan (Asian Development Bank, 2017). Sementara dari segi sumber daya alam, wilayah Pulau Sumatera diakui sebagai wilayah dengan sumber daya alam paling berlimpah dibandingkan Semenanjung Negara Malaysia dan Thailand Selatan. Wilayah Pulau Sumatera sangat kaya dengan sumber daya kehutanan, minyak dan gas, juga memiliki cadangan perikanan lepas pantai yang belum tereksplorasi, serta produksi bahan pangan (beras dan sayuran) yang senantiasa berlebih setiap tahunnya. Keunggulan komparatif di bidang sumber daya alam ini memungkinkan Negara Indonesia untuk menjadi pemasok barang mentah untuk diolah di Negara Thailand dan Malaysia. Barang olahan tersebut kemudian dapat dipasarkan di Negara Indonesia dengan harga yang lebih murah. Pada saat yang sama, investasi yang dialirkan oleh sektor swasta dari Negara Malaysia dan Thailand membuka lebih banyak

lapangan pekerjaan di Negara Indonesia dan meningkatkan daya beli masyarakat Indonesia.

Di luar itu semua, sektor pariwisata dapat dikatakan sebagai sektor paling potensial dalam skema kerjasama IMT-GT. Tingkat kemakmuran yang akan semakin meningkat di wilayah segitiga akan mendorong peningkatan wisatawan di daerah tersebut. Hal ini didukung oleh wilayah ASEAN dan Asia Pasifik yang merupakan wilayah dinamis dengan permintaan tinggi untuk jasa pelayaran dan pariwisata. Pemerintah Negara Indonesia ketika itu telah memprediksi bahwa permintaan terhadap jasa pariwisata akan semakin meningkat melalui kerjasama IMT-GT. Untuk mendorong keberhasilan program IMT-GT, Pemerintah Indonesia telah mengupayakan kebijakan pembangunan infrastruktur di wilayah Pulau Sumatera, khususnya menyangkut transportasi. Kebijakan ini dibuat dalam rangka memanfaatkan kerjasama IMT-GT yang merupakan salah satu faktor keunggulan dari kerja sama tersebut. Tetapi hal ini hanya dapat terwujud jika terdapat infrastruktur yang memadai. Oleh karena itu, pemerintah Negara Indonesia semenjak tahun 1994 telah memusatkan pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah Pulau Sumatera, khususnya pada pembangunan sistem angkutan laut dan penyeberangan pada titik terluar sebagai pintu masuk dengan negara tetangga dan penghapusan hambatan nontarif serta penyederhanaan prosedur perpindahan lintas batas. Selain pembangunan infrastruktur, pemerintah Negara Indonesia juga mengeluarkan berbagai kebijakan untuk memperkuat tingkat produksi Negara Indonesia. Hal ini dilakukan melalui penerbitan KEPRES No. 13 tahun 2001 tentang Tim Koordinasi Kerjasama Ekonomi Sub Regional (KESR).

Keppres ini dikeluarkan karena pemerintah melihat bahwa pertumbuhan nilai ekspor di Negara Indonesia ke Negara Thailand dan Malaysia bergerak sangat lambat, yakni di bawah US\$1,000 juta. Setelah Keppres tersebut diterbitkan, terjadi peningkatan signifikan terhadap ekspor dari Negara Indonesia ke Negara Malaysia dan Thailand yang mendekati US\$4,000 juta pada tahun 2002 (Rio & Hendro, 2010:47). Tren ekspor Indonesia ke Negara Malaysia dan Thailand mengalami pertumbuhan positif dalam kurun waktu 2002-2008. Periode tersebut dikenal sebagai periode pemulihan paskah krisis ekonomi. Melihat

tingkat pertumbuhan yang bertahan di kisaran 30%, dapat dikatakan bahwa ini merupakan salah satu bukti keberhasilan penerapan program IMT-GT oleh Pemerintah Negara Indonesia di periode tersebut (Rio & Hendro, 2010:47). Dapat dikatakan sebagai titik balik Negara Indonesia dalam menjalankan program kerjasama IMT-GT. Ditandai dengan diterbitkannya KEPPRES No. 13 Tahun 2001 tentang Tim Koordinasi KESR, Negara Indonesia terlihat mulai bangkit dari keterpurukan akibat krisis ekonomi, yang menyebabkan penundaan terhadap program IMT-GT, dengan memberikan arahan yang bersifat substansial dari tingkat kepala negara untuk mengimplementasikan program IMT-GT. Presiden Abdurrahman Wahid melalui KEPPRES tersebut memerintahkan penataan ulang terhadap struktur pengkoordinasian segala bentuk KESR yang dimiliki Negara Indonesia (termasuk IMT-GT) agar dapat lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan KEPPRES tersebut, tim koordinasi KESR Negara Indonesia diketuai oleh Menteri Negara Koordinator Bidang Perekonomian, beranggotakan 13 menteri, Kepala Bappenas, 24 Gubernur, dan Ketua Umum Kadin. Tim koordinasi tersebut memiliki kewenangan untuk menyusun dan merumuskan kebijakan yang terkait dengan KESR. Dalam hal ini, segala upaya tindak lanjut yang perlu dilakukan di tingkat lokal akan dilaksanakan oleh gubernur (Keppres Nomor 13 Tahun 2001).

Pemerintah Negara Indonesia memandang bahwa pengembangan KESR merupakan sarana yang tepat untuk meningkatkan daya saing Negara Indonesia di tingkat kawasan. Hal ini tidak terlepas dari pengimplementasian ASEAN *Free Trade Area* (AFTA) yang baru saja direalisasikan pada periode tersebut. AFTA dinilai sebagai tantangan yang menuntut kesiapan Indonesia untuk memasuki arena pasar bebas. Pengimplementasian program IMT-GT menunjukkan komitmen Negara Indonesia untuk mempersiapkan sumber daya manusianya dalam menghadapi tantangan AFTA. Jika Negara Indonesia terbukti mampu bersaing dalam pasar bebas di tingkat sub-regional, maka pemerintah meyakini Negara Indonesia juga akan mampu di tingkat regional. Sementara itu, Negara Indonesia merupakan aktor penting dalam menyukseskan keberlangsungan IMT-GT sendiri. *Spirit* dan optimis Negara Indonesia dalam penguatan akselerasi institusional terlihat dari kemauan utuh Negara Indonesia dalam mengembangkan

kerjasama IMT-GT, yang ditunjukkan dengan suksesnya penyelenggaraan *Senior Officials Meeting* (SOM) dan PTM IMT-GT pada pertengahan Bulan November tahun 2005 di Pekanbaru, dalam rangka mempersiapkan KTT IMT-GT pertama di Kuala Lumpur pada Bulan Desember Tahun 2005. Dalam KTT IMT-GT tersebut, Para pemimpin IMT-GT telah memberikan “*Future Direction*” bagi peningkatan kerjasama IMT-GT, dengan mengeluarkan “*Joint Statement*” yang pada intinya menegaskan kembali pentingnya IMT-GT dalam proses dan pembangunan ASEAN guna memperkecil kesenjangan pembangunan di ASEAN dan perlunya mempercepat pembangunan ekonomi, serta menyetujui langkah-langkah pendekatan pragmatis guna meningkatkan kerjasama dimaksud seperti penyusunan *roadmap*.

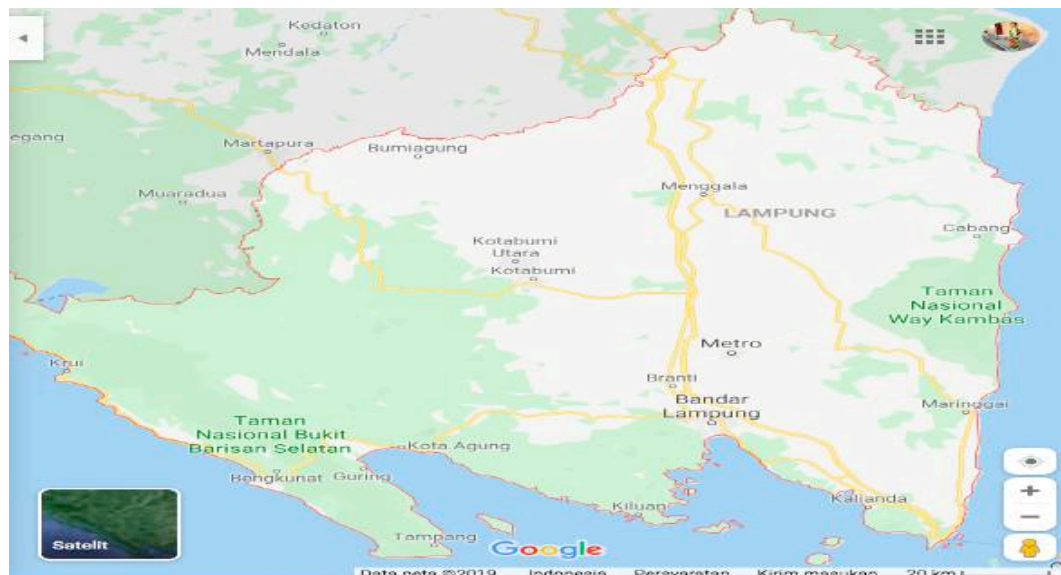
Melalui peranan pentingnya dalam memuluskan agenda IMT-GT, dianggap menjadi nilai prestis dan tawar menawar yang sifanya jangka panjang dalam memuluskan diplomasi ekonomi di Negara Indonesia. Hal ini menjadi peluang tersendiri bagi Indonesia dalam menggapai kepentingan nasional yang ada.

## BAB 7

### LETAK GEOGRAFIS DAN POTENSI PROVINSI LAMPUNG

Lampung merupakan provinsi yang berada di bagian paling selatan Pulau Sumatera. Provinsi Lampung berbatasan langsung dengan Provinsi Bengkulu dan Sumatera Selatan di bagian utara, Selat Sunda di sebelah selatan, Laut Jawa di sebelah barat dan Samudera Hindia di Wilayah Barat (Lampung Dalam Angka, 2018). Lampung menjadi pintu gerbang bagi masuknya arus barang dan manusia dari atau yang melintasi pulau Jawa. Oleh sebab itu, kondisi ini menjadikan Lampung sebagai salah satu provinsi yang memainkan peranan penting dalam pertumbuhan nasional, terutama yang berkaitan dengan pulau Sumatera dan Jawa. Kondisi ini menjadikan letak provinsi Lampung sangat strategis karena menjadi sentra penghubung antara provinsi-provinsi yang ada di Pulau Sumatera dengan daerah-daerah yang berada di Pulau Jawa.

**Gambar 7.1. Peta Provinsi Lampung**



Sumber:

<https://www.google.com/maps/place/Lampung/@4.882863,104.1608663,8.55z/data=!4m5!3m4!1s0x2e3b760153ac22a7:0x8f3b58c75f89b09a!8m2!3d-4.5585849!4d105.4068079>

Provinsi Lampung terdiri dari 15 Kabupaten / Kota, dengan rincian 2 Kota Madya dan 13 Kabupaten. Bila ditelaah lebih jauh, 7 dari 15 Kabupaten / Kota di Lampung berbatasan dengan laut. Hal ini menandakan bahwa sebagian daerah di provinsi Lampung memiliki potensi kelautan dan perikanan yang dapat dijadikan penopang sektor pangan dan sektor perekonomian masyarakat. Total panjang garis pantai di Provinsi Lampung mencapai 1.105 km. Garis pantai Lampung sebagian besarnya menghadap langsung ke Samudera Hindia. Kondisi ini menunjukkan bahwa selain memiliki potensi kekayaan sektor kelautan yang luar biasa, Lampung juga memiliki potensi pariwisata.

Secara demografi, Provinsi Lampung memiliki penduduk terbesar kedua di Pulau Sumatra dengan 51,1 persen penduduknya berada pada usia produktif. Selain itu, Lampung juga memiliki potensi alam yang besar mulai dari keindahan alam seperti pantai dan pulau, Taman Nasional Bukit Barisan dan Way Kambas, potensi panas bumi sebesar 2.867 Mwe atau total 10 % potensi nasional (Wawancara dengan Bappeda Lampung, 2019) hingga komoditas unggulan yang menjadi bahan baku industri. Di bawah ini adalah beberapa komoditas unggulan Provinsi Lampung.

**Tabel 7.1. Komoditas Unggulan Provinsi Lampung**

KOMODITAS	PERINGKAT		PRODUKSI
	SUMATERA	NASIONAL	
Padi	3	7	4.556.378 Ton
Jagung	1	3	2.518.224 Ton
Ubi Kayu	1	1	5.451.321 Ton
Nanas	1	1	453.818 Ton
Pisang	1	2	1,462.423 Ton
Kopi	2	2	116.345 Ton
Lada	2	2	15.118 Ton
Tebu	1	2	638.418 Ton
Kakao	2	6	35.720 Ton
Populasi Sapi Potong	2	7	679.795 Ekor



Populasi Kambing	1	3	1.386.009 Ekor
Populasi Ayam Pedaging	3	11	35.311.949 Ekor
Populasi Ayam Buras	3	7	12.215.316 Ekor
Udang	2	6	59.405 Ton

*Sumber: Bappeda Lampung, 2019*

Dalam RPJMD Provinsi Lampung menetapkan arah pembangunan Lampung berfokus pada pengembangan sektor wisata dan pengembangan kawasan industri. Secara lebih rinci Bappeda Lampung menetapkan tiga prioritas sebagai arah pengembangan yaitu, wilayah timur sebagai kawasan industri, tengah adalah untuk pengembangan mandatori penyangga ketahanan pangan nasional, dan wilayah barat (teluk lampung) sebagai kawasan pariwisata.

Kebijakan Sektor Industri diarahkan pada Pengembangan 9 Kawasan Industri sebagaimana Rencana Pembangunan Industri Provinsi (RPIP) Lampung 2016-2035 (Perda 13 tahun 2016) maka beberapa kabupaten dan daerah yang menjadi prioritas kawasan Industry adalah Tulang Bawang, Lampung Tengah, Way Kanan, Kail, Katibung, Way Pisang, dan Tenggamus. Tulang Bawang dan Way kanan adalah wilayah kawasan industri nanas, kopi, ubi, kelapa sawit, karet dan tebu. Kabupaten Lampung Tengah dan Utara adalah wilayah perkebunan kelapa sawit dan tebu. Kabupaten Tanggamus adalah daerah penghasil karet dan kakao. Sedangkan wilayah Barat dan Selatan adalah wilayah pengembangan sektor pariwisata di Provinsi Lampung.

Berbagai perusahaan perkebunan besar berbasis di wilayah Kabupaten Way Kanan dan Tulang Bawang. Provinsi Lampung memiliki total 48 perusahaan perkebunan, dengan Wilayah Kabupaten Way Kanan menjadi wilayah paling banyak terdapat perusahaan perkebunan sejumlah 12 perusahaan, disusul Kabupaten Tulang Bawang dengan 7 perusahaan perkebunan dan Kabupaten Tulang Bawang Barat 1 perusahaan (BPS Lampung, 2018: 2). Beberapa perusahaan besar berbasis di Provinsi Lampung terutama bergerak di industri perkebunan dan pertanian, semisal PT. Sugar Group Companies yang memiliki beberapa anak perusahaan, yaitu PT. Gula Putih Mataram (GPM), PT. Sweet Indo

Lampung (SIL), PT. Indo Lampung Perkasa (ILP), PT. Indo Lampung Distillery (ILD), PT. Guna Layan Kuasa (GULAKU), PT. JJ Multi Utama Indonesia. Kemudian, ada PT. Great Giant Pineapple Company yang berfokus pada produksi nanas, jambu, pisang, PT. Gunung Madu Plantations berfokus pada pengolahan tebu, dan PT, Budi Acid Jaya yang merupakan bagian dari Sungai Budi Group mengolah tepung beras dan sawit. Hal ini tidak mengherankan, bahkan Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung mencatat jumlah usaha dan perusahaan di Provinsi Lampung menempati posisi terbesar ke dua di Pulau Sumatera setelah Sumatera Utara.(BPS, 2018)

## BAB 8

### PEMETAAN POTENSI PROVINSI LAMPUNG DALAM IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*)

#### 8.1 Posisi Lampung dalam IMT-GT

Kerjasama Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT) bertujuan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat di wilayah perbatasan dan mempercepat pertumbuhan ekonomi di daerah perbatasan (*cross-border zone*) negara-negara IMT-GT. Pentingnya peran swasta/privat sebagai pion utama dalam pertumbuhan kawasan melalui pemanfaatan keunggulan komparatif, dengan peran pemerintah daerah provinsi dan negara bagian yang berpartisipasi secara aktif dan proaktif mempromosikan serta mengembangkan infrastruktur untuk mendukung kelangsungan kerjasama IMT-GT. Inisiatif IMT-GT memainkan peran penting dalam mempersempit kesenjangan pembangunan dalam konteks keseluruhan ekonomi nasional dan subregional. Komitmen ketiga negara anggota tersebut terdapat pada pembentukan atau penyusunan *Roadmap for Development* atau *Implementation Blueprint* yang menjadi panduan dan kerangka kerja/*framework* dalam mencapai tujuan kerjasama.

*Implementation Blueprint* merupakan panduan untuk meningkatkan konektivitas melalui pembangunan infrastruktur fisik, kebijakan dan kerangka kerja peraturan hubungan ekonomi. Berdasarkan *Implementation Blueprint* (IB) 2012-2016, terdapat 5 pembangunan koridor ekonomi diantaranya adalah: Koridor Ekonomi Maritim Melaka - Dumai, Koridor Selat Malaka (Pantai Barat Trang, Thailand Selatan - Melaka, Semenanjung Malaysia), Koridor Ekonomi Banda Aceh – Medan – Pekanbaru - Palembang, Koridor Panjang antara Songkhla – Penang - Medan (Nakhon Si Thammarat – Phatthalung- Songkhla – Yala – Pattani – Penang- Medan), terakhir koridor Ekonomi Aceh – Phuket – Ranong. Selain peningkatan konektivitas melalui pembangunan 5 koridor ekonomi

tersebut, terdapat pula program-program lain dalam IMT-GT *Priority Connectivity Projects*, diantaranya adalah: Sumatera *Ports Development*, Sumatera *Toll Roads*, Melaka-Pekanbaru *Interpower Connection*, *Development of Aceh Highway Facilities* (Banda Aceh – Kuala Simpang), ICQS Bukit Kayu Hitam, *Southern Thailand Port Development*, Hat Yai – Sadao *Intercity Motorway*, *Southern Region Cargo Distribution Center at Thungsong*, Thailand.

Terlihat bahwa Provinsi Lampung mendapatkan keuntungan secara tidak langsung dari program Sumatera *Toll Roads* dalam *Priority Connectivity Projects* tersebut. Provinsi Lampung dilalui oleh Jalan Tol Trans Sumatera yang terbentang dari Aceh sampai Lampung. Jalan ini memang dibangun salah satunya untuk mendukung konektivitas kerjasama ekonomi kawasan sub-regional IMT-GT. Walaupun dalam pembangunan koridor ekonomi, Lampung tidak masuk bagian dalam prioritas karena terhenti di Palembang. Namun sebagai provinsi tetangga, tentunya Lampung memiliki peluang untuk turut serta memajukan potensi perekonomiannya.

IMT-GT *Implementation Blueprint 2017-2021* sebagai lanjutan IB 2012-2016, strategi lima tahun lanjutan menuju penerapan Visi IMT-GT 2036. Adapun tiga tujuan prioritas yakni: Sektor pertanian berkelanjutan, inklusif dan inovatif; basis industri yang kompetitif, inovatif dan maju; dan pariwisata lintas batas yang berkelanjutan, inklusif dan kompetitif. Dalam IMT-GT *Implementation Blueprint 2017-2021* menjelaskan sektor pertanian menyediakan lapangan pekerjaan dan penghasilan bagi sejumlah rumah tangga di subregion. Hal ini dibuktikan dengan besaran *Gross Domestic Product (GDP)* negara-negara di dalam kerjasama IMT-GT memberikan kontribusi sebesar 24 % untuk Thailand-GT, 22,6 % bagi Indonesia-GT pada tahun 2014; sementara di Malaysia-GT memberikan kontribusi kurang dari 7% dari GDP negaranya. Kawasan pertanian ini memiliki industri berbasis agro yang kuat dan mapan yang terlibat dalam berbagai kegiatannya.

IMT-GT kurang lebih telah meningkatkan kesejahteraan sosial ekonomi sebagian warga negara partisipan. Terlihat pada penjelasan sebelumnya, GDP per kapita di IMT-GT lebih tinggi daripada kawasan ASEAN. Terlepas dari pencapaian tersebut, ketika ASEAN bergerak menuju tingkat integrasi ekonomi

yang lebih tinggi seperti yang ditentukan di bawah Visi ASEAN 2025, IMT-GT, sebagai komponen penting ASEAN, harus berusaha untuk tetap relevan dan kompetitif. IMT-GT mengikuti langkah integrasi ASEAN dan tidak akan sibuk dalam melaksanakan proyek dan kegiatan yang murni bersifat sukarela, sebagaimana dicirikan oleh sebagian besar proyek dan kegiatan kerjasama saat ini.

*Physical Connectivity Projects* pada *IMT-GT Implementation Blueprint* 2017-2021 menunjukkan keterkaitan Provinsi Lampung /rekomendasi:

1. Masih menyelesaikan target Sumatera *Toll Road Project* sampai dengan tahun 2021, dengan menambahkan rute baru jaringan kereta api di sepanjang Provinsi Lampung – Provinsi Aceh (*Trans Sumatera Railway Project*) sebagai bagian keberlanjutan dalam meningkatkan konektivitas Intra-Sumatera.
2. Sumatera *Ports Development* yang termasuk dalam program implementasi adalah Kuala Tanjung *Development Port* dan Belawan *Port* Sumatera Utara, serta Melaka Dumai *Economic Corridors Multimoda Transport Project*, tetapi Pelabuhan di Provinsi Lampung belum termasuk dalam bagian rencana pengembangan ini.

Kerjasama ketiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Thailand sudah dibentuk pada tahun 1993 pada Forum Kerjasama ASEAN. Forum kerja sama Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT) dibentuk pada Pertemuan Tingkat Menteri IMT-GT ke-1 pada 20 Juli 1993 yang bertujuan untuk mempercepat pertumbuhan dan pembangunan ekonomi serta memperkecil kesenjangan ekonomi daerah perbatasan antar negara. Kerjasama tersebut merupakan kerjasama ekonomi sub regional dalam lingkup regional ASEAN. Dalam kerjasama tersebut, Indonesia, beberapa poin program kerjasama melibatkan provinsi di Sumatera, yaitu yaitu: Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Selatan, Jambi, Bengkulu, Bangka-Belitung, dan Lampung.

Kerjasama ekonomi sub regional merupakan forum kerjasama yang letak geografisnya berdekatan. Tujuannya adalah untuk menciptakan perdagangan sebagai kunci pemerintah untuk berpartisipasi mengembangkan sosial dan

ekonomi di daerah yang kurang berkembang dan terpencil. Kerjasama tersebut tidak hanya melibatkan pemerintah sebagai pembuat kebijakan, tetapi juga pihak swasta sebagai pelaku usaha. Program kerjasama meliputi pertanian, perdagangan, peternakan, perikanan, pariwisata, dan kesehatan.

Pembangunan kerjasama segitiga pertumbuhan ekonomi merupakan peluang bagi pemerintah dan dunia usaha untuk merumuskan strategi pengembangan masing-masing maupun secara bersama-sama. Lampung merupakan wilayah yang termasuk dalam 10 provinsi yang dilibatkan dalam kerjasama. Lampung memiliki banyak potensi sumber daya baik di bidang pertanian, perkebunan maupun pariwisata. Lebih lanjut bisa dilihat berdasarkan analisis SWOT. *Strengths* atau kekuatan, *Weaknesses* atau kelemahan, *Opportunities* atau peluang, dan *Threats* atau hambatan.

## **8.2 Analisis SWOT Potensi Provinsi Lampung**

### **1) Kekuatan Provinsi Lampung dalam IMT-GT**

#### ***Komoditas Provinsi Lampung***

Provinsi Lampung yang memiliki luas wilayah kurang lebih 35.288,35 km<sup>2</sup> atau sekitar atau sekitar 7 persen dari luas Pulau Sumatera. Dengan luas wilayah tersebut pencapaian hasil pertanian/perkebunan juga cukup besar. Lampung turut memberikan sumbangsih dalam pencapaian Negara Indonesia sebagai penghasil biji kopi terbesar keempat di dunia setelah Negara Brasil, Vietnam dan Kolombia. Selain kopi, lada merupakan komoditas andalan di Provinsi Lampung. Komoditi lada merupakan salah satu komoditas yang mendunia. Produksi Provinsi Lampung nomor dua tertinggi se-Sumatera setelah Provinsi Bangka Belitung. Kakao juga merupakan komoditas paling banyak dihasilkan di Provinsi Lampung. Produksi kakao di Provinsi Lampung termasuk kategori terbesar kedua setelah Provinsi Sumatera Barat (Pemaparan Kepala Bappeda Provinsi Lampung pada Konfrensi Regional PDRB di Palembang, 3 Juli 2019)

Produksi komoditas pangan di Provinsi Lampung juga memiliki potensi yang besar. Provinsi Lampung merupakan penghasil tertinggi di Negara Indonesia untuk ubi kayu, jagung dan nanas. Sementara pisang merupakan produksi

tertinggi di Provinsi Lampung se-Sumatera dan urutan ke-2 skala nasional. Padi dan kedelai pun menduduki urutan ketiga tertinggi produksinya di Provinsi Lampung (FGD Pemetaan Program Prioritas Peningkatan Kesejahteraan Petani Bappeda Provinsi Lampung 2019)

Produksi di sektor peternakan di Provinsi Lampung juga mengalami perkembangan yang cukup baik. Provinsi Lampung merupakan penghasil sapi terbesar ke-2 di Pulau Sumatera. Sementara penghasil ternak kambing tertinggi di Pulau Sumatera. Produksi ayam broiler menduduki posisi ke-3 se-Sumatera. Peternakan merupakan salah satu penunjang dalam ketahanan pangan, yang tidak bisa dipisahkan dari pertumbuhan ekonomi di suatu daerah.

Berdasarkan paparan Kepala Bappeda Provinsi Lampung (2019), Provinsi Lampung akan diarahkan penembangannya ke arah timur untuk kawasan industri, kawasan tengah untuk mandatori ketahanan pangan nasional, dan timur untuk kawasan pariwisata. Kawasan strategis dari sudut pertumbuhan ekonomi ada di Bandar Lampung dan sekitarnya serta kawasan pantai barat.

### ***Letak Geografi yang Strategis***

Provinsi Lampung memiliki posisi yang cukup strategis karena merupakan pintu menuju Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Ada banyak tujuan wisata yang mulai dikembangkan. Pantai merupakan objek wisata yang banyak ditemui di daerah pesisir sepanjang Provinsi Lampung. Misalnya Pantai Tanjung Setia yang terletak di Kabupaten Lampung Barat. Pantai Tanjung Setia menjadi salah satu pantai di Negara Indonesia yang banyak dikunjungi oleh para peselancar dunia. Ombaknya yang masuk dalam kategori ombak tertinggi di Negara Indonesia menjadi daya tertarik sendiri bagi wisatawan, terutama para peselancar. Di daerah selatan, banyak pantai yang cantik dan bersih. Selain itu ada Teluk Kiluan yang bisa menghadirkan pesona lumba-lumba. Selain pantai, ada objek wisata Taman Nasional Bukit Barisan yang 70% taman berada di wilayah Provinsi Lampung dan Taman Nasional Way Kambas yang menyajikan pesona wisata gajah.

Provinsi Lampung dilalui oleh Jalan Tol Trans Sumatera yang terbentang dari Aceh sampai Lampung. Jalan ini memang dibangun salah satunya untuk mendukung konektivitas kerjasama ekonomi kawasan subregional IMT-GT. Ini

adalah kekuatan bagi Provinsi Lampung untuk menguatkan daerah-daerah di sekitar jalan tersebut. Selain itu, jalan tersebut dapat mempersingkat waktu dan jarak tempuh sehingga dapat mempermudah akses ekspor ke luar negeri. Provinsi Lampung juga memiliki akses pelabuhan dan bandara yang menunjang kegiatan ekonomi. Penguatan sarana jalan dapat mengundang investor untuk menanamkan modalnya.

### ***Bonus Demografi***

Provinsi Lampung merupakan provinsi yang memiliki jumlah penduduk terbesar kedua di Pulau Sumatera. Jumlah penduduk pada tahun 2018 yaitu sekitar 8.370.485 jiwa. Rasio ketergantungan (RK) pada tahun 2018 sebesar 48,9 yang berarti 51,1 persen penduduk Provinsi Lampung adalah usia produktif. Dengan demikian Provinsi Lampung memiliki kekuatan sumber daya yang cukup besar, jika diikuti dengan peningkatan kualitas dan pemberdayaan masyarakat.

IPM adalah Indeks Pembangunan Manusia yang merupakan indikator untuk mengukur keberhasilan dalam upaya membangun kualitas hidup manusia, dalam hal ini penduduk. IPM dapat menentukan peringkat pembangunan suatu wilayah dan dapat menjadi ukuran kinerja pemerintah. IPM menjelaskan cara penduduk dapat mengakses hasil pembangunan dalam memperoleh pendapatan, kesehatan, pendidikan, dan sebagainya. Menurut Kepala Bappeda Provinsi Lampung dalam Paparan RPJMD, 23 Agustus 2019, selama periode tahun 2015 s.d. 2018 IPM Provinsi Lampung terus mengalami peningkatan dari 66,95 di tahun 2015 menjadi 69,02 di tahun 2018.

## **2) Kelemahan Provinsi Lampung dalam IMT-GT**

### ***Produksi yang lemah***

Provinsi Lampung merupakan daerah penghasil karet dan kelapa sawit, Tetapi produksinya masih belum sebanyak Sumatera Utara dan Sumatera Selatan. Karet dan sawit merupakan komoditas yang masuk dalam program inklusif IMT-GT. Indonesia merupakan produsen terbesar kedua di dunia. Karet adalah komoditas yang digunakan di banyak produk dan peralatan di seluruh dunia mulai dari produk industri sampai rumah tangga. Sementara sawit menjadi salah satu



komoditas andalan Negara Indonesia dan penyumbang devisa terbesar.

Dari hasil wawancara yang dilakukan, Kepala Bagian Ekonomi Bappeda Provinsi Lampung menyatakan bahwa komoditas seperti kopi, lada, kakao banyak dihasilkan di Provinsi Lampung. Hanya saja jika dibandingkan dengan luas wilayah dan jumlah produksinya, belum sesuai. Produksi banyak tetapi masih kurang produktif. Apalagi saat ini banyak lahan kopi dan lada yang beralih fungsi menjadi lahan perkebunan lain. Banyak faktornya, selain harga yang semakin merosot juga karena banyaknya penyakit Hama yang menyerang tanaman, khususnya kakao (Wawancara, 2 Oktober 2019).

Produksi bahan pangan seperti padi, jagung, pisang, ubi kayu meskipun Provinsi Lampung menduduki posisi tertinggi dalam produksinya, tetapi menghadapi berbagai kendala di lapangan. Berdasarkan FGD Pemetaan Program Prioritas Peningkatan Kesejahteraan Petani Bappeda Provinsi Lampung 2019, petani kesulitan memperoleh bibit unggul. Bibit unggul yang memang berasal dari impor, harganya mahal, selain itu tidak terjamin. Kesulitan pupuk pada saat musim tanam juga menjadi masalah bagi petani. Sehingga produksi yang dihasilkan kurang maksimal. Kelemahan lainnya yaitu belum optimalnya dukungan sarana pengairan dan kebijakan pengaturan pola tanam.

### ***Keamanan***

Potensi pariwisata di Provinsi Lampung cukup banyak meliputi daerah pantai, bukit, gunung, keragaman sumber daya alam, keragaman budaya, dan lainnya. Promosi pariwisata juga gencar dilakukan, baik melalui media cetak, elektronik, dan media sosial. Banyak juga sukarelawan penggiat pariwisata yang mulai turut serta mempromosikan pariwisata di Provinsi Lampung. Tetapi pengelolaan belum bisa dikatakan profesional. Koordinasi yang terjalin antar pemerintah daerah kabupaten dan kota masih belum berjalan dengan baik. Selain itu yang saat ini digalakkan adalah desa wisata, namun baru sebatas membangun desa wisata belum ada kajian yang serius untuk menghadapi kesenjangan budaya, antara budaya lokal dan budaya yang datang dari para wisatawan

Faktor keamanan juga mendukung aktifitas perekonomian. Beberapa wilayah di Provinsi Lampung masih dalam kategori wilayah yang kurang aman.

Angka kriminalitas di Lampung cukup tinggi. Apalagi di beberapa wilayah yang memang sudah terkenal sejak dulu rawan kriminalitas.

### ***Daya Beli Rendah***

Jumlah penduduk di Provinsi Lampung yang besar bisa menjadi kekuatan sekaligus kelemahan. Tetapi angka kemiskinan di provinsi ini masih tinggi yaitu 12,6 persen pada Bulan Maret 2019. Kemiskinan dan kualitas penduduk berbanding lurus. Jika kualitas masyarakat meningkat, maka kemiskinan juga berkurang.

IPM Provinsi Lampung terus meningkat, namun masih tergolong rendah. Pada tahun 2018 hanya 69,02. Dari IPM ini bisa dilihat bahwa akses masyarakat untuk dapat mengakses hasil pembangunan dalam memperoleh pendapatan, kesehatan, pendidikan, dan sebagainya masih rendah. Dari kemudahan masyarakat mengakses hasil pembangunan, dapat dilihat pemerataan pembangunan. Jika pembangunan belum merata, ada yang belum optimal dalam pelaksanaan pemerintahan, baik dari segi manajerial maupun kebijakan. Padahal manajerial dan kebijakan adalah modal penting dalam keberlangsungan laju perekonomian, dalam menghadapi persaingan dengan daerah bahkan negara lain.

### **3) Peluang Provinsi Lampung Dalam Menghadapi IMT-GT**

Beberapa potensi eksternal dalam meninjau kerjasama dan partisipasi Provinsi Lampung melalui IMT-GT diantaranya:

#### ***Peluang Tiga Sektor Strategis dalam Kerjasama IMT-GT***

IMT-GT merupakan poros khusus dalam menghadapi iklim integrasi ekonomi ASEAN Antara Negara Indonesia, Malaysia, dan Thailand. Lampung menjadi wilayah yang diperhitungkan dapat berperan serta dan tergabung dalam bagian dari kerjasama IMT-GT. Terdapat tiga sektor strategis yang dapat dioptimalkan dalam membuka peluang kerjasama bagi Lampung yakni sektor pertanian, industri, dan pariwisata. Mengingat Lampung memiliki potensi yang besar pada tiga sektor tersebut. Perekonomian Provinsi Lampung digerakkan oleh tiga lapangan usaha utama, diantaranya pertanian (31,16%), industri pengolahan

(19,43%), perdagangan dan reparasi kendaraan (11,02%) (Papan Peta program prioritas peningkatan kesejahteraan oleh pemerintah Lampung). Beberapa komoditi pertanian unggulan Provinsi Lampung sepanjang tahun 2017 hingga 2018 dalam peringkat nasional diantaranya Ubi Kayu (terbesar pertama di Pulau Sumatera dan tingkat Nasional), jagung (terbesar kesatu di Pulau Sumatera dan ketiga secara Nasional), padi (terbesar ketiga di Pulau Sumatera dan peringkat ketujuh Nasional), nanas (terbesar kesatu di Pulau Sumatera dan secara Nasional), pisang (terbesar kesatu di Pulau Sumatera dan peringkat kedua Nasional), kedelai (terbesar ketiga di Pulau Sumatera dan peringkat kesepuluh Nasional).

Negara Malaysia merupakan potensi pasar yang baik untuk komoditas pertanian jagung di Provinsi Lampung. Selama ini Negara Malaysia mengimpor jagung 3 juta ton per tahun dari Negara Argentina dan Amerika (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3437489/malaysia-apresiasi-pertanian-indonesia> diakses 15 Oktober 2019).

Skema IMT-GT dapat mendorong kerjasama perdagangan antara Malaysia dan Indonesia (melalui Provinsi Lampung) untuk sektor unggulan pertanian komoditas jagung dan lainnya. Sementara di sektor pertanian Negara Thailand memiliki pola pengelolaan yang baik sehingga mendorong produktivitas. Kerjasama yang dibangun dapat berupa transfer teknologi ataupun pengaplikasian model dan pola pertanian yang efektif.

Tiga sektor strategis ini pun menjadi prioritas dalam arah pembangunan kewilayahan Provinsi Lampung. Pada sektor industri Pemerintah Lampung telah menetapkan 9 lokasi Rencana Pembangunan Industri tahun 2016-2035. Diantara kawasan industri yang termasuk ke dalam program hilirisasi produk pertanian melalui industri agro adalah Kawasan Industri Maritim (KIM) Tanggamus, Kawasan Industri Way Kanan, Kawasan Industri Tulang Bawang Barat, Kawasan Industri Mesuji, Kawasan Industri Tulang Bawang, Kawasan Industri Lampung Tengah, Kawasan Industri Lampung Selatan, Kawasan Industri Katibung, dan Kawasan Industri Way Pisang. Adapun Pengembangan Pariwisata meliputi kawasan wisata terintegrasi Teluk Lampung, Kawasan Lampung *West Coast Tourism Area*, *Eco-Tourism Area* Kiluan Dolphin Bay, Bukit Barisan Selatan *National Park Eco-Tourism*, Way Kambas *National Park Eco-Tourism*, Wisata

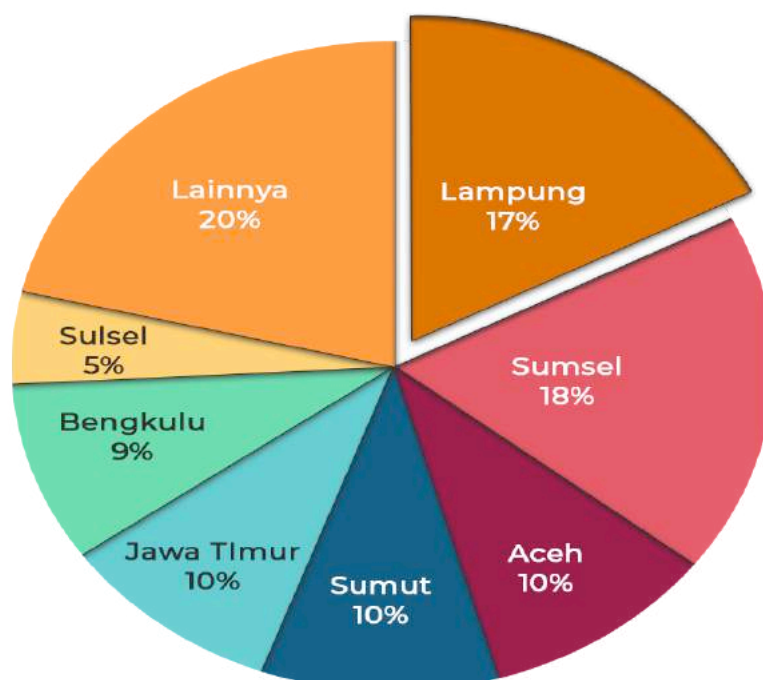
Anak Gunung Krakatau, Teluk Nipah, dan pengembangan Tahura Wan Abdul Rachman.

### ***Potensi Ekspor Komoditi Kopi Lampung terbesar di Indonesia***

Berdasarkan peringkat pangsa pasar ekspor terhadap komoditi kopi di pasar dunia pada tahun 2015-2016, Negara Indonesia berada di urutan ke-4 setelah Negara Brazil, Vietnam, dan Kolombia (*International Coffe Organization, 2017*). Bahkan untuk kopi robusta ekspor dari Negara Indonesia menduduki peringkat pertama di dunia. Sementara itu, Provinsi Lampung merupakan produksi tertinggi nomor 2 se-Sumatera setelah Sumatera Selatan (*Dirjen Perkebunan, 2018*). Di Negara Indonesia ada 14 (empat belas) jenis kopi yang telah mendapatkan sertifikat indikasi Geografis (IG). Salah satunya adalah kopi robusta Lampung (<https://www.dgip.go.id/pengenalan-indikasi-geografis>). Produksi kopi Negara Indonesia tahun 2017 untuk daerah Provinsi Lampung memenuhi 17 %, Sumatera Selatan 18 %, Aceh 10%, Sumatera Utara 10%, Bengkulu 9%, Sulawesi Selatan 5 %, dan sisanya 21% didapat dari hasil produksi daerah lainnya dengan total produksi sebesar 668,7 ribu ton.

**Gambar 8.1. Sebaran Daerah Penghasil Kopi di Indonesia**

Diagram Daerah Penghasil Kopi di Indonesia Tahun 2017



Sumber: Pemerintah Daerah Lampung, 2019

Melalui skema IMT-GT Provinsi Lampung dapat mengoptimalkan tujuan ekspor komoditi kopinya ke Negara Malaysia dan Thailand. Sementara ini negara tujuan ekspor utama kopi Indonesia adalah Negara Malaysia, Jerman, Italia, Rusia, dan Jepang. Saat ini volume ekspor kopi Indonesia rata-rata berkisar 350 ribu ton per tahun meliputi kopi robusta 85 % dan arabika 15 %. Dari total produksi sekitar 67 % kopinya diekspor ke pasar dunia, sedangkan sisanya 33% untuk memenuhi 4 kebutuhan dalam negeri yang sebagian besar kopi di proses menjadi kopi bubuk, kopi instan, dan *mixed coffee*. Terlebih *International Coffee Organisation* (ICO) memprediksi peningkatan konsumsi kopi dunia sebesar 2,5 % per tahun sejak tahun 2020, dan diperkirakan akan mencapai 165 sampai dengan 173 juta karung atau mengalami defisit sebesar 30 sampai 37 juta karung. Hal itu disebabkan meningkatnya taraf hidup dan *life style*, sehingga mendorong terjadinya peningkatan tingkat konsumsi di negara produsen kopi.

#### ***Daya Dukung Infrastruktur (Jalan Tol Lintas Sumatera, Bandara, dan Pelabuhan)***

Infrastruktur merupakan salah satu faktor penting dalam kerjasama. Dengan infrastruktur yang memadai memudahkan jalur transportasi dan mobilitas baik berupa barang, jasa, maupun manusia. Lampung sendiri termasuk ke dalam proyek besar pembangunan infrastruktur Indonesia yang menghubungkan ruas-ruas penting kota dan provinsi. Pembangunan jalan tol lintas Sumatera yang melintasi Provinsi Lampung meliputi ruas wilayah Bakauheni-Terbanggi Besar, Terbanggi Besar-Pematang Panggang, Pematang Panggang-Kayu Agung, Palembang-Indralaya, dan Palembang-Tanjung Api-api. *Exit Toll* Lematang mengakomodasi akses menuju Pelabuhan Internasional Panjang, terkoneksi dengan rencana pengembangan jalur Kereta Api dan *Dry Port*, serta menyediakan akses menuju Kota Metropolitan Bandar Lampung (sebagai salah satu titik pusat pembangunan dan pengembangan daerah). Jalur Kereta Api pasif yang membentang dari Pidada menuju Pelabuhan Panjang dapat diaktifkan kembali dimana nantinya dapat dimanfaatkan sebagai jalur mobilisasi perkebunan, batu bara, dll. Dalam kerangka IMT-GT pun telah ditetapkan IMT-GT *Baseline Priority Project Connectivity* (PCPs) untuk meningkatkan konektivitas di wilayah

IMT-GT. Proyek yang dapat menjadi peluang bagi Provinsi Lampung atas kerjasama yang bisa dibangun adalah *Sumatera Ports Development Project* yang merupakan salah satu proyek PCPs tersebut.

#### **4) Tantangan Provinsi Lampung Dalam Menghadapi IMT-GT**

Di samping kelemahan dari sisi internal wilayah Provinsi Lampung, beberapa tantangan yang dapat menjadi pertimbangan dan penanganan dalam rangka berupaya membangun partisipasi aktif melalui skema IMT-GT diantaranya:

##### ***Daya Saing (Kompetisi) dan Daya Tawar***

Salah satu tantangan terbesar dalam memulai kerjasama internasional adalah daya saing daerah. Mengingat daya saing dipengaruhi berbagai faktor seperti elemen keuangan, manusia, kekuatan ekonomi domestik, pemerintah, dan infrastruktur. Daya saing daerah juga tidak dapat terlepas dari sektor unggulan daerah. Sektor unggulan daerah pun tentunya didukung oleh aspek-aspek atau faktor yang semestinya juga harus baik. Tetapi pada kenyataannya, Provinsi Lampung masih memiliki kendala dan kelemahan dari sektor terkait yang dapat mempengaruhi daya saing Lampung di level nasional dan internasional.

##### ***Good Governance***

Standar tata kelola pemerintahan yang baik dan mapan menjadi hal yang krusial dalam membangun hubungan dan kerjasama di level internasional. Isu dan Norma mengenai “*global good governance*” memengaruhi perilaku negara dalam beradaptasi dengan lingkungan global demi mampu bersanding dan bersama negara-negara lain dalam melakukan proyek dan kesepakatan besar. Tantangan yang harus sesegera mungkin diatasi oleh pemerintah daerah dan pihak swasta terkait untuk dapat terlibat dalam berbagai skema internasional termasuk IMT-GT adalah perihal managerial dan keorganisasian yang professional. Mengingat sistem dan struktur kerjasama dalam skala regional maupun internasional biasanya memuat rincian standar dan prosedur yang kompleks, transparan, dan integratif.

### ***City Branding***

Iklim kompetisi yang sangat ketat dan persaingan pasar yang selektif di level internasional menuntut negara dapat membentuk citra positif sehingga menjadi daya tawar negara. Pada awalnya, citra positif (*image*) secara otomatis dapat terbentuk dari identitas nasional suatu negara. Tetapi, semakin berkembangnya pola kerjasama dan pola perilaku negara di era globalisasi ini, *brand* atau *image* suatu negara dapat diciptakan dengan strategi tertentu, yang oleh Simon Anholt disebut sebagai *nation branding*. Pola kerjasama dan pola diplomasi yang berkembang hingga pada level subnasional pun memungkinkan bagi subnasional untuk membentuk citra positif, yang dapat disebut sebagai *city branding* (Dinnie, 2011:5). Dalam hal ini Provinsi Lampung belum mampu menciptakan *image* positif atau *city branding*nya di level nasional, regional, hingga internasional. Hal tersebut berdampak pada keraguan mitra lain dalam skala subnasional maupun internasional untuk menjalin dan mengokohkan hubungan dan kerjasama dengan berbagai skema yang ada. Kemungkinan lain adalah masih minimnya intensitas dan mobilitas para pimpinan daerah dan aktor penting subnasional lain di Provinsi Lampung dalam berbagai aktivitas lintas batas (baik skala nasional, antar subnasional, regional, hingga internasional). Dampaknya adalah kurang dikenalnya Provinsi Lampung dengan berbagai potensi daerah yang ada.

### ***Transfer Teknologi***

Era revolusi industri berdampak pada digitalisasi dan penguasaan teknologi yang semakin modern dan mutakhir. Provinsi Lampung sebagai salah satu wilayah strategis di Pulau Sumatera harus segera menangkap peluang kemajuan teknologi ini. Mengingat negara-negara dan berbagai *stakeholder* dalam kerjasama internasional berlomba-lomba melakukan transfer teknologi untuk meningkatkan inovasi dalam berbagai aspek kehidupan. Transfer teknologi memungkinkan suatu wilayah mendapatkan distribusi pengetahuan dan penguasaan teknologi mutakhir untuk dimanfaatkan dalam berbagai keperluan pembangunan dan pengembangan daerah. Inovasi mendorong peningkatan kualitas dan spesialisasi suatu daerah pada sektor-sektor unggulannya

(*comparative advantage*). Apabila tantangan ini tidak ditanggapi secara responsif dan terarah, bisa jadi skema internasional yang ada termasuk IMT-GT dengan berbagai dinamika dan perkembangannya tidak dapat diikuti. Padahal Lampung memiliki potensi untuk bisa terlibat dan memberikan insentif dan dampak positif bagi Indonesia yang selanjutnya menunjang ASEAN. Lebih spesifik transfer teknologi dapat mendorong realisasi *e-commerce* sehingga meningkatkan produktivitas dan pangsa pasar komoditi subnasional sebagai penyokong nasional dan regional.

### **8.3. Pemetaan Strategi Provinsi Lampung dalam IMT-GT**

Dalam bagian ini dibahas lebih lanjut mengenai berbagai masalah yang dihadapi Provinsi Lampung sekaligus alternatif strategi yang dapat dipilih Provinsi Lampung terutama dalam konteks IMT-GT dengan menganalisis hasil pemetaan komoditas unggulan perdagangan Provinsi Lampung yang telah dijelaskan pada bagian sebelumnya dan analisis swot. Berdasarkan Analisis SWOT, Provinsi Lampung memiliki kekuatan yang utama adalah letak strategis yang menghubungkan antara Pulau Jawa dan Sumatra. Provinsi Lampung bahkan telah menjadi salah satu wilayah prioritas pembangunan jalan tol di Negara Indonesia. Dalam kerangka IMT-GT telah ditetapkan IMT-GT *Baseline Priority Project Connectivity* (PCPs) untuk meningkatkan konektivitas di wilayah IMT-GT. Proyek yang dapat menjadi peluang bagi Provinsi Lampung atas kerjasama yang bisa dibangun adalah *Sumatera Ports Development Project* yang merupakan salah satu proyek PCPs tersebut. Hal ini dapat memperlancar akses pasar bagi arus transportasi produk di Provinsi Lampung. Selain itu Provinsi Lampung memiliki beberapa komoditas penting. Di bawah ini, dirangkum hasil SWOT sebagai berikut:



**Tabel 8.1. Resume SWOT**

Internal	KEKUATAN (S)	KELEMAHAN (W)
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lahan Pertanian relatif luas</li> <li>2. Penghasil utama ubi kayu, jagung, nanas</li> <li>3. Letak geografis yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatera termasuk telah dilalui jalan tol lintas Sumatera</li> <li>4. Jumlah penduduk yang besar jumlah penduduk terbesar kedua di Sumatera. Jumlah penduduk pada tahun 2018 yaitu sekitar 8.370.485 jiwa</li> <li>5. Potensi pariwisata di Provinsi Lampung cukup banyak meliputi daerah pantai, bukit, gunung, keragaman sumber daya alam, keragaman budaya, dan lainnya.</li> <li>6. IPM Provinsi Lampung terus mengalami peningkatan dari 66,95 di tahun 2015 menjadi 69,02 di tahun 2018.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faktor produksi (kesulitan memperoleh bibit dan masalah pengairan untuk ubi kayu) serta produksi kecil kopi, lada, kakao karena banyak alih fungsi lahan dan hama</li> <li>2. Harga jual yang rendah terutama ubi kayu</li> <li>3. Pengelolaan pariwisata belum profesional dan faktor keamanan</li> <li>4. Karet dan sawit sebagai komoditas dalam IMT-GT dan Lampung belum dapat memproduksi sebanyak sumsel dan sumut</li> </ol>
PELUANG (O)	S – O	W – O
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tiga sektor strategis dalam kerjasama IMT-GT</li> <li>2. Indonesia sebagai penghasil biji kopi terbesar keempat di dunia setelah Brasil, Vietnam dan Kolombia (Lampung sebagai penghasil kedua terbesar kopi)</li> <li>3. Daya dukung infrastruktur</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan perdagangan dengan negara IMT-GT</li> <li>2. Meningkatkan hasil perikanan dan olahan laut</li> <li>3. Mengembangkan pariwisata</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan manajemen sistem produksi pertanian</li> <li>2. Membuka pasar baru bagi ubi kayu, jagung dan nanas</li> <li>3. Meningkatkan perdagangan ubi kayu ke Malaysia</li> <li>4. Meningkatkan kerjasama dan transfer teknologi dengan Thailand</li> </ol>
ANCAMAN (T)	S – T	W – T
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Daya saing tinggi</li> <li>2. <i>Global good governance</i> dalam <i>framework</i> IMT-GT</li> <li>3. <i>City branding</i> yang lemah</li> <li>4. Minimnya dukungan teknologi/ transfer teknologi</li> <li>5. Lampung tidak menjadi prioritas branding wisata Indonesia</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan kerjasama dengan negara IMT-GT dan Asia</li> <li>2. Membangun <i>sister city</i> dan <i>city branding</i></li> <li>3. Meningkatkan kualitas SDM dan pengadaan teknologi pertanian</li> <li>4. Mengembangkan <i>halal product</i></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan daya saing dengan membangun Lampung sebagai sumber <i>branding halal product</i></li> <li>2. Membangun <i>tourism branding</i> melalui <i>e-commerce</i></li> <li>3. Meningkatkan pengguna <i>e-commerce</i></li> </ol>

Sumber: Hasil Penelitian PSA, 2019

Berdasarkan table Analisis SWOT di atas, maka kekuatan Provinsi Lampung adalah pada komoditas dan letak geografis. Lampung memiliki beberapa produk yang menjadi kekuatan Provinsi Lampung, diantaranya adalah kopi, ubi kayu, nanas, pisang. Ironisnya di sisi lain, Provinsi Lampung memiliki kelemahan dalam hal produksi dan pasar. Penduduk Provinsi Lampung mempunyai daya beli yang rendah, sehingga produk Provinsi Lampung tak banyak diserap oleh domestik. Hal ini sesungguhnya merupakan peluang bagi Provinsi Lampung sehingga sudah seharusnya mencari pasar hingga ke negara lain. Sementara itu peluang Provinsi Lampung tentunya dalam konteks penelitian ini adalah terkait IMT-GT.

Peningkatan produksi dan perdagangan dapat dimaksimalkan melalui berbagai *Working Group* diantaranya *Working Group on Agriculture, Agro-Based Industry & Environment* (WGAAE), *Working Group on Halal Products and Services* (WGHAPAS), *Working Group on Tourism* (WGT), *Working Group on Infrastructure & Transport* (WGIT), *Working Group on Trade & Investment* (WGTI), dan *Working Group on Human Resources & Development* (WGHRD). Provinsi Lampung dapat meninjau posisi dan peluang strategis dengan mengacu pada program-program dalam *Implementation Blueprint 2012-2016*, IMT- GT tersebut di atas. Hal yang perlu dijelaskan berikutnya adalah strategi yang dapat dilakukan Lampung. Berdasarkan temuan dari hasil pemetaan komoditas unggulan perdagangan Lampung dan analisa SWOT maka terdapat beberapa hal yang penting untuk dicermati oleh Lampung sebagai basis menemukan strategi yang tepat. Beberapa poin penting diantaranya:

**Pertama**, masalah produksi dan pengembangan produksi komoditas unggulan. Provinsi Lampung mestinya dapat membaca pasar dan *trend* permintaan pasar untuk membangun dan menentukan fokus komoditas unggulan. Meski produksi menjadi kelemahan (*weakness*) namun dalam pemetaan potensi Lampung, diketahui bahwa kecendrungan produksi di Lampung terus meningkat sehingga masalah produksi tidak menjadi signifikan. Permasalahan bagi Provinsi Lampung sesungguhnya adalah penurunan pendapatan ekspor yang terutama disebabkan adanya penurunan pendapatan ekspor di 19 komoditas unggulan Provinsi Lampung. Pendapatan ekspor Lampung di tahun 2017 tercatat sebesar

US\$ 3,871 dolar AS turun menjadi US\$ 3,345 milyar, atau keseluruhan turun sebesar 11,27%.

Berdasarkan pemetaan potensi komoditas maka, Provinsi Lampung memang sangat bergantung pada komoditas unggulan. Komoditas unggulan itu meliputi batu bara, minyak palem dan minyak sayur, residu palem, kayu dan *pulp*, gula, kopi dan rempah-rempah, produk olahan buah, produk kimia, karet, kelapa dan kacang-kacangan. Sebaliknya, Komoditas dengan kapasitas produksi terendah adalah: produk garmen, produk keramik dan marmer, pupuk, produk peralatan, produk olahan kertas, perhiasan dan aksesoris, alumunium, produk percetakan, kosmetik, susu dan produk olahan susu. Yang menarik dari data ini, adalah temuan bahwa dengan melihat kekuatan geografis Lampung yang memiliki garis pantai 1.105 km ternyata tidak membuat Lampung memiliki komoditas unggulan terkait hasil perikanan dan kelautan. Padahal menurut temuan *trend* pada pemetaan potensi komoditas unggulan Provinsi Lampung yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa terdapat 10 komoditas yang tercatat memiliki potensi besar bila dilihat dari pendapatan ekspornya, komoditas tersebut adalah: minyak palem dan minyak sayur, kopi dan rempah-rempah, batu-bara, produk olahan buah, kayu dan *pulp*, karet, ikan dan makanan laut, benih ikan dan hewan laut, residu palem, serta produk kimia. Pada tahun 2017 tercatat pendapatan ekspor dari 10 komoditas tersebut berkisar antara US\$ 84,538 juta hingga US\$ 1,547 milyar per tahun. Sedangkan di tahun 2018 pendapatan ekspor komoditas tersebut berkisar antara US\$ 105,048 juta hingga US\$ 1,246 milyar per tahun.

Dari data ini diketahui, bahwa benih ikan dan hasil makanan laut adalah potensi baik apalagi ini juga didukung oleh kekuatan geografi Provinsi Lampung. Produk ini layaknya juga mulai menjadi perhatian produksi pemerintah Provinsi Lampung. Lampung tidak hanya perlu memperhatikan produksi komoditas yang selama ini telah menjadi unggulan namun juga perlu memperhatikan alternatif komoditas yang trend pendapatan ekspornya justru meningkat.

**Kedua**, kekuatan Lampung sebagai penghasil ubi kayu, jagung, dan nanas di Indonesia ternyata tidak dapat diharapkan banyak bagi pengembangan ekspor. Kekuatan penghasil utama ubi kayu yang dimiliki Provinsi Lampung tidak didukung oleh kenyataan ekspor Provinsi Lampung. Berdasarkan pemetaan

potensi maka ubi kayu dan jagung tidak termasuk dalam 10 komoditas utama Provinsi Lampung ataupun komoditas yang berpotensi bagi Provinsi Lampung (vital). Hal ini menjadi temuan yang krusial, karena nyatanya ubi kayu sebagai kekuatan (*strength*) perlu mendapat perhatian untuk dikembangkan.

Ada kenyataan dalam analisis potensi pemetaan bahwa komoditas unggulan Provinsi Lampung masih berbasis perdagangan produk mentah dan produk setengah jadi. Hal ini sekaligus dapat dimanfaatkan dalam pengembangan sektor industri ubi kayu, yaitu dengan menambah nilai ubi kayu dan mengolah menjadi bahan setengah jadi atau jadi. Ubi kayu dapat diekspor dengan menjadikannya sebagai kerikik, tepung atau lainnya. Selain itu, masalah jagung, Negara Malaysia merupakan potensi pasar yang baik untuk komoditas pertanian jagung di Provinsi Lampung. Selama ini Negara Malaysia mengimpor jagung 3 juta ton per tahun dari Argentina dan Amerika (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3437489/malaysia-apresiasi-pertanian-indonesia> diakses pada 15 Oktober 2019).

Skema IMT-GT dapat mendorong kerjasama perdagangan antara Malaysia dan Indonesia (melalui Provinsi Lampung) untuk sektor unggulan pertanian komoditas jagung dan lainnya. Sementara di sektor pertanian Negara Thailand memiliki pola pengelolaan yang baik sehingga mendorong produktivitas. Kerjasama yang dibangun dapat berupa transfer teknologi ataupun pengaplikasian model dan pola pertanian yang efektif.

**Ketiga,** Kopi yang menjadi kekuatan dan ciri bagi Provinsi Lampung. Sayangnya, komoditi kopi dan rempah-rempah mengalami penurunan baik dalam pendapatan ekspor maupun kapasitas produksi. Kopi dan rempah-rempah mengalami penurunan pendapatan ekspor hingga 55,8%, atau turun lebih dari US\$ 300 juta per tahun, sekaligus juga mengalami penurunan kapasitas produksi hingga 50,8% atau lebih dari 165.000 ton per tahun. Alternatif strategi yang dapat dilakukan Lampung adalah dengan membuka pasar baru, tidak hanya fokus pada pasar target ekspor selama ini yang dipilih.

**Keempat,** peluang IMT GT layak untuk diperhitungkan. Hal ini melihat data dari hasil pemetaan potensi bahwa mitra perdagangan terbesar Provinsi Lampung adalah negara-negara dari Eropa sejumlah 37 negara, dari kawasan Benua Afrika

sebanyak 25 negara, kawasan Timur Tengah sebanyak 20 negara, kawasan Amerika sebanyak 19 negara, kawasan Asia sebanyak 18 negara, dan dari kawasan Oceania sebanyak 10 negara. Jumlah negara mitra di Asia relatif kecil atau hanya sebesar 13,95% dari keseluruhan negara mitra, padahal total bobot perdagangan dan pendapatan dari perdagangan terhadap negara-negara mitra Asia merupakan yang terbesar. Mitra terbesar di Negara Indonesia adalah Negara India dan Tiongkok. Disinilah strategi yang dapat dipilih oleh pemerintah Provinsi Lampung yaitu untuk terus meningkatkan kerjasama dengan negara di Asia termasuk Negara Thailand dan Malaysia sebagai negara mitra Indonesia dalam IMT-GT. Provinsi Lampung perlu juga melakukan perluasan pemasaran komoditasnya.

*Kelima*, peluang halal *product* dan jasa perlu diperhatikan. Provinsi Lampung dapat menambah nilai kompetisi produk maka Provinsi Lampung bisa melakukan nilai tambah produk dengan penekanan branding *halal product*. Hal ini sejalan dengan *working group* dalam IMT GT yaitu *Working Group on Halal Products and Services* (WGHAPAS).

**Keenam**, terkait perluasan pemasaran komoditas Provinsi Lampung di Asia salah satunya dapat dilakukan melalui *e-commerce*. Di bawah ini dijelaskan lebih lanjut mengenai *e-commerce* sebagai alternatif strategi Provinsi Lampung

#### **8.4. E-Commerce dan Komoditas Unggulan Perdagangan Internasional Lampung**

##### **1) E-Commerce Sebagai Alternatif Strategi Provinsi Lampung**

Negara Indonesia termasuk di dalamnya Provinsi Lampung memiliki peluang besar dalam pengembangan *e-commerce* untuk pengembangan pasar dan peningkatan perdagangan. Menurut data Euromonitor (2014), penjualan *online* Indonesia mencapai US\$ 1,1 miliar atau lebih tinggi dibandingkan Negara Thailand dan Singapura. Tapi jika dibandingkan dengan total perdagangan retail, penjualan *e-commerce* di Indonesia hanya sebesar 0,07 persen (DBS Bank, 2018). Hal ini cukup ironis mengingat angka pengguna internet di Negara Indonesia terus meningkat terutama sejak tahun 2007 hingga 2019.

Pada tiga tahun terakhir, angka pengguna internet di Negara Indonesia

yang berjumlah 132,7 pada tahun 2016 meningkat menjadi 143,26 di tahun 2017, dan 171,17 pada 2018 (APJII). Saat ini ada 64,8 % pengguna internet di Negara Indonesia dari total jumlah penduduk 246,16 juta jiwa. Artinya Negara Indonesia masih memiliki peluang untuk berupaya meningkatkan angka pengguna internet, termasuk mengupayakan peningkatan *e-commerce*. Meskipun begitu, nyatanya sebesar 55% dari total pengguna internet masih terkonsentrasi di Pulau Jawa. Pulau Sumatra termasuk di dalamnya Provinsi Lampung hanya memiliki 22% dari total pengguna internet di Indonesia (APJII, 2019). Data ini menunjukkan bahwa Provinsi Lampung masih berpeluang meningkatkan pengguna internet dan meningkatkan pengguna *e-commerce*.

*E-commerce* memberi jalan bagi berbagai bentuk dan jenis transaksi baik yang melibatkan perusahaan besar, skala kecil, perusahaan jasa, maupun individu atau *consumer to consumer*. Produk unggulan Lampung semisal ubi kayu dan kopi yang memiliki kesempatan untuk mengembangkan pasar dan meningkatkan penjualan melalui *e-commerce*. Hal ini tidak hanya bisa dilakukan oleh perusahaan kopi dan ubi kayu berskala besar tetapi juga oleh kelompok UMKM maupun individu yang memiliki usaha kopi dan ubi. UMKM dapat memanfaatkan pertama, yaitu akun media social seperti *facebook*, *Instagram*, dan lainnya. *Facebook* misalnya terbukti mampu meningkatkan jumlah pelanggan. Sebagaimana survei *Institute of Economy and Finance* (INDEF), bahwa *facebook* berhasil meningkatkan jumlah pelanggan sebesar 92 persen. *Facebook* juga membantu 75 persen dan 74 persen UMKM, masing-masing untuk mengurangi biaya pemasaran dan hambatan untuk tumbuh. (INDEF, 2019).

Kedua, UMKM ataupun kelompok konsumen dapat memanfaatkan para penyedia jasa *e-commerce* yang cukup besar di Negara Indonesia sebagai langkah awal untuk memperkenalkan dan mengembangkan *brand* awal produk. Beberapa penyedia jasa *e-commerce* terbesar di Negara Indonesia diantaranya, Tokopedia dengan jumlah pengguna 132 juta, lalu Bukalapak pada urutan kedua dengan rata-rata jumlah pengunjung 115 juta per bulan, disusul Shopee, Lazada, dan Blibli (iPrice,2019)

Provinsi Lampung memiliki potensi untuk terus meningkatkan pengguna *e-commerce*. Jumlah usaha di Provinsi Lampung terus meningkat sejak tahun

2006. Berdasarkan hasil Sensus Ekonomi BPS pada tahun 2016 jumlah usaha di Provinsi Lampung naik 15,75% atau 783.286 usaha dibandingkan Sensus Ekonomi (SE) pada tahun 2006 yang hanya sebesar 632.620 usaha (BPS Lampung, 2018). Provinsi Lampung bahkan dapat memprioritaskan upaya pengembangan pengguna *e-commerce* ini dengan fokus pada para pelaku UMKM. Hal ini sejalan dengan angka pertumbuhan UMKM yang terus mengalami peningkatan di Provinsi Lampung. Seperti data yang dirilis oleh BPS, menunjukkan bahwa 99,2% usaha di Provinsi Lampung adalah berskala usaha mikro dan kecil, sedangkan 7.679 atau 0,98% berskala usaha menengah besar. Pertumbuhan UMKM sangat relevan untuk diharapkan mampu menggerakkan pertumbuhan ekonomi Provinsi Lampung terutama dengan mendorong pelaku UMKM untuk aktif terlibat sebagai pengguna dalam *e-commerce*.

Apabila Provinsi Lampung konsisten mendukung arah pengembangan yang fokus pada pertanian dan *tourism*, maka pemerintah Provinsi Lampung masih memiliki pekerjaan rumah untuk terus meningkatkan unit usaha pertanian dan *tourisme* tidak hanya di level usaha besar namun juga usaha kecil dan menengah hingga dapat menarik UMKM ini juga terlibat sebagai pengguna *e-commerce*. Hal ini masih menjadi PR besar karena faktanya, selama ini sektor UMK di Provinsi Lampung paling banyak menyerap tenaga kerja yang bersifat nonpertanian sebesar 86,39% atau 1,43 juta orang (BPS Lampung, 2018).

Cita-cita untuk mendorong perkembangan industri pangan dan pertanian tidak hanya bisa dicapai dengan hanya mengembangkan unit usaha besar melainkan juga UMKM. Sosialisasi kepada kelompok UMKM dan *consumers* (individu pelaku usaha) menjadi penting dilakukan oleh pemerintah Provinsi Lampung. Terutama jika melihat bahwa *e-commerce* dapat menjadi alat utama dalam menyokong keberhasilan pengembangan perekonomian Provinsi Lampung yang selama ini diarahkan pada pengembangan tiga prioritas utama, yaitu pertanian dan penyangga ketahanan pangan, industri pengolahan dan pariwisata. (Bappeda Lampung, 2019)

*E-commerce* dapat berpotensi besar tidak hanya untuk memperluas pasar komoditas utama Lampung seperti ubi kayu dan kopi, namun juga dapat menjual jasa, mempromosikan sekaligus mempermudah transaksi dalam sektor pariwisata

yang menjadi salah satu prioritas dalam tiga agenda prioritas utama arah pengembangan di Lampung. Gary Schneider telah menjelaskan bahwa *e-commerce* memiliki ragam sudut pandang, diantaranya pertama, untuk komunikasi yang berkaitan dengan penyediaan barang, jasa, informasi atau pembayaran melalui jaringan computer atau alat elektronik lainnya. Kedua, perspektif bisnis, yaitu aplikasi dari teknologi dengan tujuan mengotomatisasi transaksi bisnis dan langkah-langkah dalam melaksanakan pekerjaan. Ketiga, pelayanan, merupakan alat yang bisa memenuhi kebutuhan sebuah perusahaan, konsumen, dan manajemen dengan tujuan meminimalisir biaya pelayanan, meningkatkan kualitas, dan kecepatan pelayanan konsumen. Keempat, perspektif online, *e-commerce* memungkinkan dilakukannya proses penjualan dan pembelian produk serta informasi melalui internet dan juga layanan online lainnya (Gary Schneider, 2015;18-20). Secara garis besar, *E-commerce*, bermanfaat tidak hanya semata untuk memasarkan produk dan menambah pelanggan. *E-commerce* juga memfasilitasi pengguna untuk dapat mempermudah proses pembayaran, menghemat biaya pemasaran dan meningkatkan pelayanan.

Dalam konteks IMT-GT, *e-commerce* juga memiliki posisi menguntungkan. Hal ini terutama dengan melihat bahwa pasar ASEAN merupakan pasar terbesar dimana potensi pertumbuhan populasi dan pertumbuhan populasi pengguna teknologi internet juga tinggi. Pengguna internet aktif akan sangat mempengaruhi penjualan produk melalui penjualan digital. Provinsi Lampung dapat memanfaatkan hal ini, terutama dalam konteks IMT-GT yang salah satunya fokus pada *Trade & Investment (WGTI)* dan *Halal Products and Services (WGHAPAS0)*. Sebagaimana yang telah dijelaskan pada bagian analisa SWOT misalnya Malaysia dapat menjadi *partner* dan negara sasaran *e-commerce* ubi kayu Indonesia. Lampung juga masih memiliki pekerjaan rumah meningkatkan jumlah usaha di sektor pertanian industri dan pariwisata jika memang ingin fokus pada ketiga hal ini.

## **2) Potensi Komoditas Unggulan dan Perdagangan Internasional Lampung**

Provinsi Lampung sendiri tercatat pada BPS Indonesia memiliki total 38



jenis komoditas ekspor (dari 100 jenis utama) yang keseluruhannya mencapai 247 sub-komoditas. Adapun komoditas tersebut adalah sebagaimana tabel berikut:

**Tabel 8.2. Kapasitas Produksi dan Pendapatan Ekspor Komoditas Lampung**

Kode HS 6	Berat Bersih / BB (Ribu Ton)		Perubahan		Nilai FOB (Juta US\$)	
	2017	2018	BB	FOB	2017	2018
<i>Vegetable Palm Oils</i>	2142,22	1977,00	-165,22	-301,04	1547,81	1246,76
<i>Coal</i>	6137,75	7526,78	1389,02	115,74	389,37	505,10
<i>Coffee &amp; Spices</i>	326,89	160,68	-166,21	-404,37	724,51	320,14
<i>Wood &amp; Pulp</i>	367,97	421,12	53,16	65,36	196,28	261,64
<i>Fruit Products</i>	197,73	218,12	20,39	-46,52	247,06	200,53
<i>Beet Palm Residu</i>	1004,60	1222,90	218,30	62,84	104,43	167,28
<i>Rubber</i>	106,29	117,88	11,59	-13,73	178,60	164,87
<i>Chemical Products</i>	118,33	236,76	118,43	62,99	84,54	147,52
<i>Shrimp, Crab, Fish</i>	15,21	15,18	-0,04	-12,87	141,11	128,24
<i>SCF Preparations</i>	8,00	8,89	0,90	10,05	94,99	105,05
<i>Sugar</i>	362,59	415,96	53,37	2,68	55,39	58,08
<i>Nuts &amp; Coconuts</i>	49,63	62,18	12,55	9,06	29,47	38,53
<i>Nitrogen &amp; Phenols</i>	6,67	5,10	-1,57	-0,69	38,14	37,45
<i>Cocoa</i>	3,78	8,32	4,54	12,53	6,98	19,51
<i>Beverages</i>	19,39	13,38	-6,01	-4,74	14,42	9,68
<i>Copra &amp; Algae</i>	3,53	5,72	2,18	1,91	3,52	5,43
<i>Polymers &amp; Plastics</i>	0,24	0,34	0,09	1,13	3,77	4,90
<i>Fabrics &amp; Yarn</i>	10,15	12,48	2,33	1,00	3,54	4,54
<i>Gums</i>	1,14	2,00	0,86	1,75	1,44	3,19
<i>Cement &amp; Mineral</i>	0,78	73,90	73,12	2,56	0,17	2,74
<i>Soap &amp; Ac Cleaner</i>	6,60	3,57	-3,04	-1,30	3,17	1,87
<i>Glass</i>	0,57	0,48	-0,09	-0,08	1,05	0,97
<i>Cosmetics</i>	0,00	0,08	0,08	0,78	0,00	0,78
<i>Garments &amp; Bags</i>	0,10	0,06	-0,04	-0,08	0,22	0,14
<i>Machinery</i>	0,43	0,02	-0,41	-0,80	0,93	0,13
<i>Cereals &amp; Corn</i>	0,13	0,16	0,03	0,02	0,07	0,10

<i>Marble &amp; Ceramics</i>	0,06	0,11	0,04	0,04	0,06	0,10
<i>Flour &amp; Sago</i>	0,44	0,16	-0,27	-0,06	0,15	0,09
<i>Animal Products</i>	0,13	0,17	0,05	0,02	0,06	0,08
<i>Jewellery</i>	0,00	0,00	0,00	-0,07	0,14	0,07
<i>Iron &amp; Steal</i>	0,15	0,00	-0,15	-0,10	0,17	0,07
<i>Iron &amp; Steal Prod</i>	0,69	0,02	-0,68	-0,19	0,21	0,02
<i>Fertilizers</i>	0,04	0,03	-0,01	-0,01	0,03	0,02
<i>Paper Products</i>	0,00	0,03	0,02	0,01	0,00	0,01
<i>Milk &amp; Dairy</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Printed Products</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Alumunium</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Tools</i>	0,03	0,00	-0,03	-0,02	0,02	0,00

Sumber: Olah data dari Data BPS tentang Ekspor Menurut Provinsi Asal Barang Tahun 2018 Dirangkum dari Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. 2019. *Ekspor Menurut Provinsi Asal Barang Tahun 2018*. Jakarta: BPS RI.

Komoditas ekspor Provinsi Lampung dari data yang dihimpun, secara umum mengalami peningkatan kapasitas produksi dari 10,892 juta ton di tahun 2017 menjadi 12,509 juta ton di tahun 2018, atau tumbuh secara keseluruhan sebesar 14,85%. Pertumbuhan tersebut berlaku meskipun terdapat penurunan kapasitas produksi di 19 komoditas. Di sisi lain, pendapatan ekspor komoditas unggulan Provinsi Lampung justru mengalami penurunan. Pendapatan ekspor dari Provinsi Lampung di tahun 2017 tercatat sebesar US\$ 3,871 dolar AS turun menjadi US\$ 3,345 milyar, atau keseluruhan turun sebesar 11,27%. Penurunan ini juga merupakan hasil dari adanya penurunan pendapatan ekspor di 19 komoditas unggulan Provinsi Lampung.

Secara lebih rinci terdapat sejumlah 11 sub-komoditas tercatat unggul atau memiliki potensi besar dilihat dari kapasitas produksinya. Komoditas tersebut adalah: batu bara, minyak palem dan minyak sayur, residu palem, kayu dan *pulp*, gula, kopi dan rempah-rempah, produk olahan buah, produk kimia, karet, kelapa dan kacang-kacangan. Di tahun 2017 tercatat kapasitas produksi 11 komoditas ekspor tersebut berkisar antara 49,633 ribu ton hingga 6,137 juta ton per tahun. Sedangkan di tahun 2018 kapasitas produksi komoditas ekspor tersebut berkisar antara 73,896 ribu ton hingga 7,526 juta ton per tahun. Pertumbuhan ini secara

keseluruhan berkisar antara 10,3% hingga 100,1%. Beberapa komoditas ekspor unggulan Lampung mengalami penurunan kapasitas produksi diantaranya adalah: kopi dan rempah-rempah, serta kelapa dan kacang-kacangan. Produk kimia justru tercatat mengalami pertumbuhan kapasitas tertinggi, sedangkan batu-bara tetap menjadi komoditas terbesar.

Di sisi lain, Provinsi Lampung juga tercatat memiliki 10 komoditas dengan kapasitas produksi terendah. Komoditas tersebut adalah: produk garmen, produk keramik dan marmer, pupuk, produk peralatan, produk olahan kertas, perhiasan dan aksesoris, alumunium, produk percetakan, kosmetik, susu dan produk olahan susu. Keseluruhan komoditas ini memiliki kapasitas produksi di bawah 102 ton pada baik di tahun 2017 dan tahun 2018. Sejumlah tiga komoditas yaitu: produk garmen, produk keramik dan marmer, dan kosmetik yang menjadi salah satu sub-komoditas terendah di tahun 2017; pada tahun 2018 keluar dari daftar komoditas terendah tersebut dan digantikan dengan: besi, produk olahan besi dan baja, serta produk permesinan.

Dari data terkumpul juga dapat disimpulkan berbagai komoditas Provinsi Lampung dilihat dari pergerakan (progresivitas) kapasitas produksinya. Beberapa komoditas Lampung dengan kapasitas produksi tertinggi, juga tercatat memiliki progresivitas yang tinggi pula; komoditas tersebut diantaranya adalah: batu bara, gula, kayu, produk olahan buah, dan karet. Di luar komoditas tersebut terdapat komoditas semen dan kakao yang masuk ke dalam komoditas paling berkembang di Provinsi Lampung, bahkan tercatat tumbuh hingga 9373%. Komoditas dengan kapasitas produksi terendah di sisi lain juga mencatatkan angka progresivitas terendah diantaranya adalah: besi, produk olahan besi dan baja, serta permesinan. Unikny di jajaran komoditas dengan progresivitas kapasitas produksi terendah terdapat dua komoditas unggulan terbesar Provinsi Lampung yaitu: minyak palem dan sayur, serta kopi dan rempah-rempah. Dua komoditas ini mengalami penurunan bahkan hingga 50,8% atau mengalami penurunan kapasitas produksinya hingga lebih dari 165.000 ton per tahun.

Komoditas ekspor unggulan Provinsi Lampung berdasarkan kapasitas produksinya ternyata memiliki gambaran berbeda bila dipaparkan berdasarkan pendapatan ekspornya. Terdapat 10 komoditas yang tercatat memiliki potensi

besar bila dilihat dari pendapatan ekspornya. Komoditas tersebut adalah: minyak palem dan minyak sayur, kopi dan rempah-rempah, batu-bara, produk olahan buah, kayu dan *pulp*, karet, ikan dan makanan laut, benih ikan dan hewan laut, residu palem, serta produk kimia. Pada tahun 2017 tercatat pendapatan ekspor dari 10 komoditas tersebut berkisar antara US\$ 84,538 juta hingga US\$ 1,547 milyar per tahun. Sedangkan di tahun 2018 pendapatan ekspor komoditas tersebut berkisar antara US\$ 105,048 juta hingga US\$ 1,246 milyar per tahun. Pertumbuhan ini secara keseluruhan bervariasi antara -55,81% hingga 74,50%. Beberapa komoditas ekspor Provinsi Lampung mengalami penurunan pendapatan ekspor yang diantaranya adalah: minyak palem dan minyak sayur, kopi dan rempah-rempah, produk olahan buah, karet, serta ikan dan makanan laut. Komoditas minyak palem dan minyak sayur tercatat sebagai komoditas penyumbang pendapatan ekspor terbesar, meskipun mengalami penurunan angka pendapatan ekspor. Kondisi ini berbeda dari paparan kapasitas produksi komoditas Provinsi Lampung terbesar yaitu batu bara.

Provinsi Lampung di sisi lain juga tercatat memiliki 7 komoditas dengan pendapatan ekspor terendah di tahun 2017-2018. Komoditas tersebut adalah: produk dari binatang, pupuk, peralatan, produk olahan kertas, produk percetakan, aluminium, serta susu dan produk olahan susu. Keseluruhan produk ini menghasilkan pendapatan ekspor di bawah US\$ 75.000 ribu, baik pada tahun 2017 maupun pada tahun 2018. Terdapat tiga komoditas yaitu: sereal, marmer dan keramik, serta kosmetika yang menjadi komoditas dengan pendapatan ekspor terendah di tahun 2017; yang pada tahun 2018 keluar dari daftar tersebut. Tiga komoditas baru justru masuk dalam jajaran komoditas dengan pendapatan ekspor terendah di tahun 2018, yaitu: perhiasan, besi dan baja, serta produk olahan besi dan baja.

Dari data terkumpul, juga dapat disimpulkan berbagai komoditas Provinsi Lampung jika dilihat dari pergerakan (progresivitas) pendapatan ekspornya. Komoditas ini yaitu: batu bara, kayu, produk kimia, kakao, benih perikanan, kacang-kacangan dan kelapa, gula, semen, dan kopra. Komoditas tersebut tumbuh antara 10,8% hingga 1480,0%. Komoditas dengan pendapatan ekspor terendah diantaranya adalah: produk olahan besi dan baja, permesinan, serta produk

minuman. Uniknya pada diantara komoditas dengan progresivitas penghasil pendapatan ekspor terendah terdapat lima komoditas penghasil pendapatan terbesar Provinsi Lampung yaitu: ikan dan makanan laut, karet, produk olahan buah, minyak palem dan sayur, serta kopi dan rempah-rempah. Dua komoditas terakhir tersebut mengalami penurunan dalam menghasilkan pendapatan ekspor hingga 55,8%, atau turun hingga lebih dari US\$ 300 juta per tahun.

Dari keseluruhan paparan data di atas dapat disimpulkan setidaknya terdapat 10 komoditas unggulan yang vital bagi Provinsi Lampung, yaitu: minyak palem dan minyak sayur, batu bara, kopi dan rempah-rempah, kayu dan *pulp*, produk olahan buah, residu palem, karet, produk kimia, ikan dan makanan laut, serta benih perikanan. Kesepuluh komoditas ini berperan dalam menyumbangkan US\$ 3,110 milyar (dari total US\$ 3,435 milyar) pendapatan ekspor Provinsi Lampung di tahun 2018; atau dengan kata lain kesepuluh komoditas ini menyumbang 90,5% dari total pendapatan ekspor Provinsi Lampung. Pentingnya kesepuluh komoditas tersebut juga tidak dapat dilepaskan dari bagaimana perannya dalam keseluruhan kapasitas produksi ekspor Provinsi Lampung. Komoditas tersebut memiliki kapasitas produksi sebesar 12,359 juta ton (dari keseluruhan kapasitas produksi 12,509 juta ton); atau berperan sebesar 99,0% dari kapasitas produksi komoditas ekspor Provinsi Lampung.

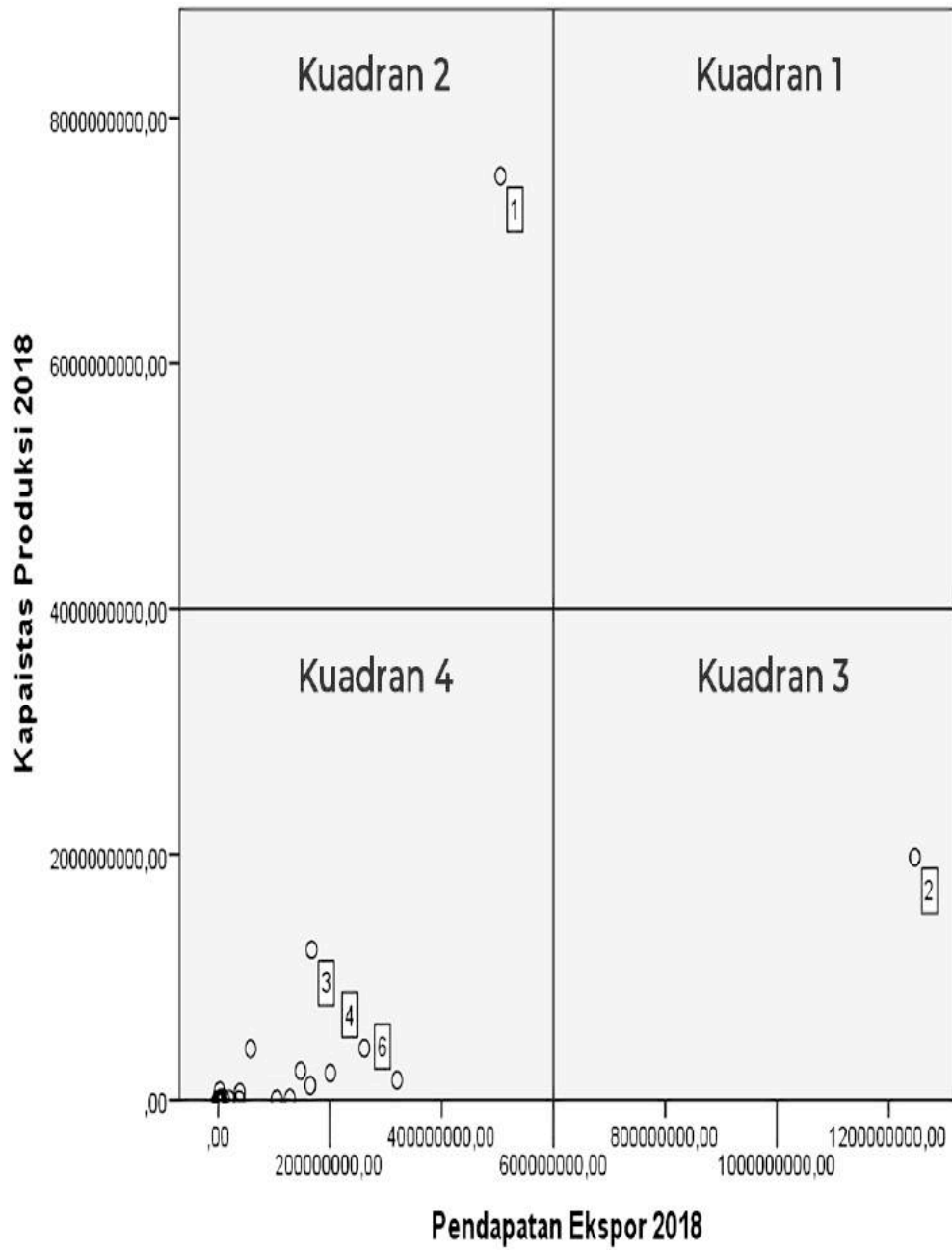
Terdapat beberapa hal yang harus dicermati dari kondisi komoditas unggulan Provinsi Lampung. *Permasalahan pertama*, komoditas unggulan Provinsi Lampung memiliki peran terlalu besar. Sebagaimana disebutkan sebelumnya, komoditas unggulan ini berperan 99,0% atas kapasitas produksi dan 90,5% bagi pendapatan ekspor Provinsi Lampung (mendekati 100%). Dapat dikatakan bahwa 10 komoditas ini menjadi penentu utama performa perekonomian Provinsi Lampung dari perdagangan internasionalnya. Di satu sisi peningkatan performa di setiap komoditas mampu meningkatkan perekonomian secara signifikan, namun di sisi lain penurunan performa di masing-masing komoditas juga akan berdampak pada menurunnya perekonomian Provinsi Lampung. Atau dengan kata lain perekonomian dan pembangunan di Provinsi Lampung sangat bergantung hanya pada kesepuluh komoditas tersebut.

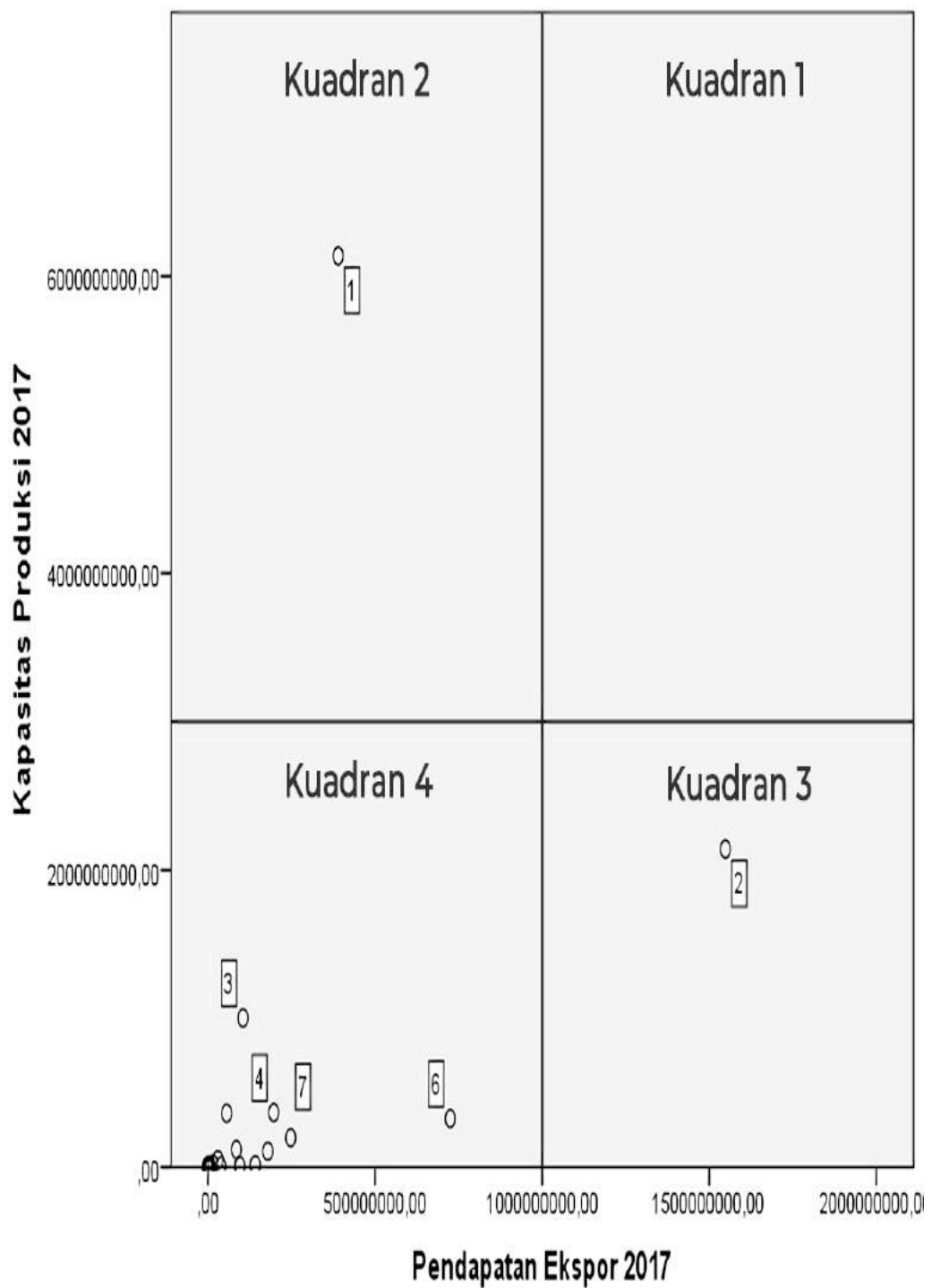
*Permasalahan kedua* adalah terjadinya penurunan pendapatan ekspor dari

komoditas unggulan Provinsi Lampung. Sepuluh komoditas unggulan sebagaimana disebutkan di atas meski mampu meningkatkan kapasitas produksi rata-rata sebesar 42,559 ton per komoditas per tahun, namun tercatat memiliki penurunan rata-rata sebesar US\$ 11,478 juta per komoditas per tahun. Kondisi ini berpotensi terus terjadi yang dapat dipicu oleh beberapa hal diantaranya: penurunan produksi masing-masing komoditas, penurunan jumlah pelaku usaha, ataupun penurunan permintaan pasar global. Hal ini jika terus terjadi berakibat buruk bagi pembangunan dan perekonomian Provinsi Lampung, khususnya jika tidak terdapat komoditas alternatif dalam perdagangan internasional Lampung. Selain permasalahan di atas, terdapat *permasalahan ketiga* yaitu belum maksimalnya pengelolaan produksi dan pemasaran komoditas unggulan tersebut. Hasil olah data penelitian ini menemukan tidak ada satupun komoditas unggulan yang berada pada kuadran optimal (kuadran 1) dari perbandingan kapasitas produksi dan pendapatan ekspor. Kapasitas produksi pada dasarnya merepresentasikan kemampuan industri dan pemerintah untuk memaksimalkan produksi barang dan jasa, sedangkan pendapatan ekspor merepresentasikan kemampuan industri dan pemerintah memasarkan produk dan jasa, termasuk memainkan peran dalam meningkatkan permintaan pasar internasional serta menjaga harga.

Hanya terdapat dua komoditas unggulan Provinsi Lampung yang berada pada kuadran 2 dan 3, atau menjelaskan bahwa komoditas tersebut hanya unggul dalam kapasitas produksi atau hanya pada perannya menghasilkan pendapatan dari aktivitas ekspor. Sedangkan delapan komoditas unggulan lainnya berada pada kuadran 4 (bersama dengan 28 komoditas ekspor lainnya). Kondisi ini menjelaskan bahwa seluruh komoditas ekspor Provinsi Lampung masih dapat dikembangkan dan ditingkatkan karena belum berada pada kuadran optimal. Optimalisasi aktivitas industri, peran pemerintah, dan pemberdayaan masyarakat pada peningkatan produksi barang dan jasa serta pemasaran internasional, harus dilakukan guna.

**Gambar 8.2. Scater Plot Perbandingan Kapasitas Produksi dan Pendapatan Ekspor Komoditas Lampung**





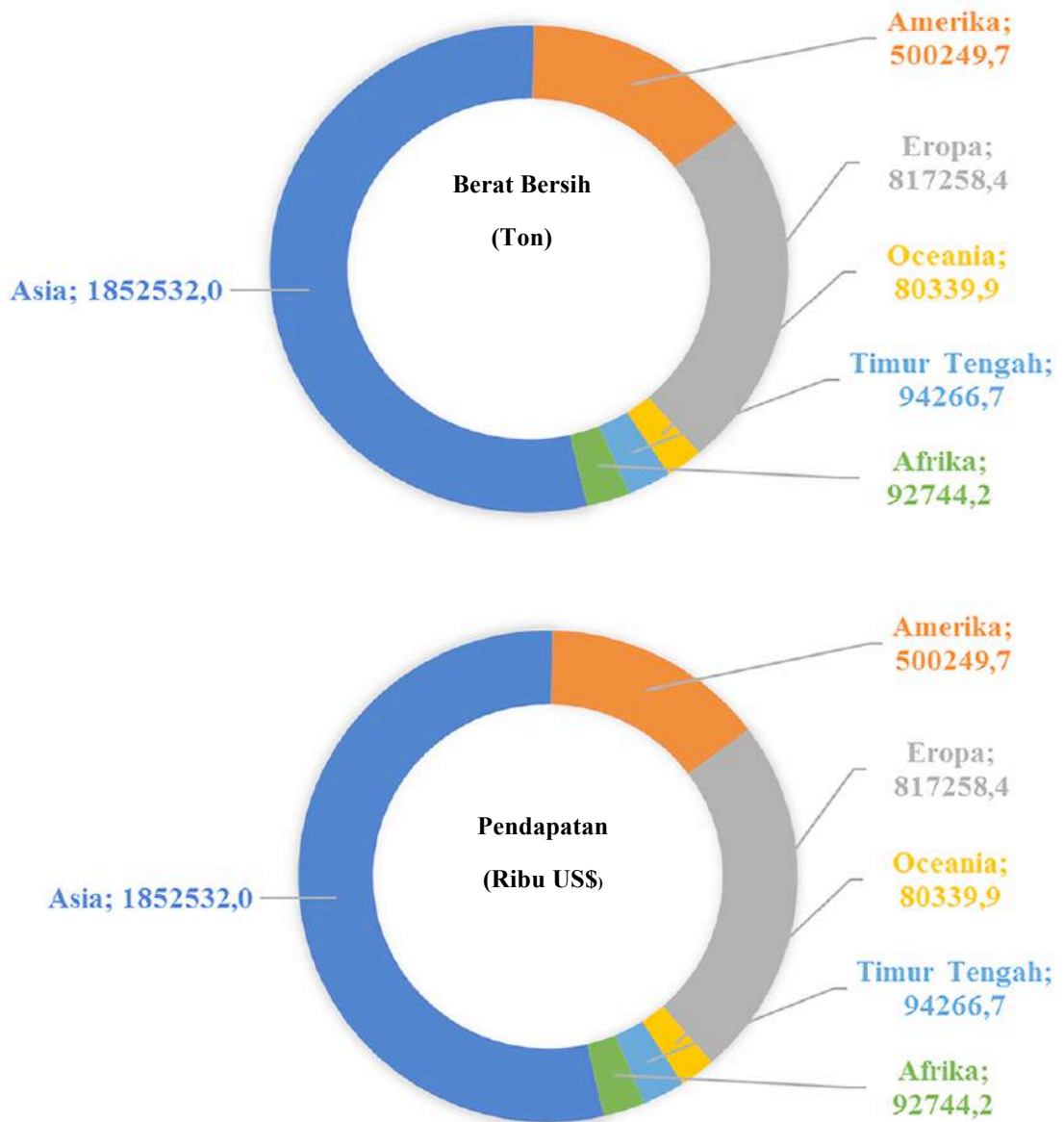
Sumber: Hasil Penelitian, 2019



*Permasalahan terakhir*, bahwa komoditas unggulan Provinsi Lampung masih berbasis perdagangan produk mentah dan produk setengah jadi. Komoditas berupa produk mentah sejumlah 15 komoditas, sedangkan komoditas setengah jadi berjumlah 16 komoditas, atau dapat disimpulkan 81,58% komoditas Provinsi Lampung berbasis dua jenis kategori komoditas tersebut. Hal ini menjelaskan bahwa sebagian besar komoditas asal Provinsi Lampung dapat dan harus ditingkatkan menjadi komoditas produk barang jadi. Peningkatan ini butuh beberapa hal diantaranya: investasi dan permodalan, transfer teknologi, termasuk sinergitas antar stakeholder. Peningkatan nilai guna komoditas ini idealnya dapat dijalankan paralel dengan berbagai program dan tujuan pemerintah jangka panjang. Sebagai contoh maksimalisasi nilai guna dapat sejalan dengan kebijakan pemerintah untuk menstimulus modernisasi industri unggulan daerah yang menggeser industri manufaktur konvensional menjadi industri yang bersifat aman lingkungan dan teknologi tinggi. Selain itu maksimalisasi nilai guna ini dapat disinergikan dengan pembangunan pariwisata dan *brand* daerah, sehingga adanya hubungan saling menguatkan antar industri.

Pemaksimalan potensi daerah tidak hanya dapat dilihat dari sebaran komoditas unggulan daerah, tetapi juga dapat dilakukan dengan melihat kemitraan dan negara tujuan perdagangan internasional dari Provinsi Lampung. Saat ini Provinsi Lampung memiliki 129 mitra dagang tujuan ekspor. Mitra terbesar adalah negara-negara dari Eropa sejumlah 37 negara, dari kawasan Afrika sebanyak 25 negara, kawasan Timur Tengah sebanyak 20 negara, kawasan Amerika sebanyak 19 negara, kawasan Asia sebanyak 18 negara, dan dari kawasan Oceania sebanyak 10 negara. Adapun kawasan lain yang menjadi mitra unggul lainnya adalah kawasan Eropa, Oceania, dan Amerika. Perbandingan performa perdagangan Provinsi Lampung dengan tiap kawasan mitra dapat dilihat pada gambar berikut:

**Gambar 8.3. Perbandingan Bobot dan Pendapatan Ekspor Lampung per Kawasan Tujuan Ekspor**



*Sumber: Hasil Penelitian, 2019*

Berbeda dengan kondisi jumlah negara mitra di Benua Asia yang relatif kecil atau hanya sebesar 13,95% dari keseluruhan negara mitra, namun total bobot perdagangan dan pendapatan dari perdagangan terhadap negara-negara mitra Asia merupakan yang terbesar. Pendapatan ekspor dari mitra di kawasan Asia sebesar US\$ 1852,532 juta atau sebesar 54,89% dari keseluruhan pendapatan ekspor. Sedangkan total kuantitas perdagangan yang terhadap kawasan Asia sebesar 968,869 ribu ton atau sebesar 77,45%. Perdagangan di kawasan Asia hampir mencakup seluruh komoditas Lampung; baik komoditas bahan mentah, setengah jadi, maupun bahan jadi. Dua mitra terbesar perdagangan internasional Lampung berasal dari kawasan Asia yaitu India dan Tiongkok. Komoditas utama yang diperdagangkan dalam perdagangan dengan India adalah berbagai hasil industri olahan makanan dan batubara, sedangkan komoditas utama yang dibutuhkan Tiongkok adalah batubara dan bahan kimia. Sedangkan mitra utama dari luar kawasan Asia adalah Amerika Serikat.

Kuantitas perdagangan dan kontribusi pendapatan ekspor yang didapat oleh Provinsi Lampung dari negara mitra utamanya kontras dengan perubahan (progresivitas) tahunan dua indikator tersebut. Kuantitas komoditas dagang Provinsi Lampung terhadap Negara India, Tiongkok, Amerika Serikat, dan Italia mengalami penurunan secara tahun ke tahun, yang berkisar 29,690 hingga 774,500 ribu ton. Hal yang juga terefleksi dari penurunan angka pendapatan ekspor ke empat negara tersebut di atas yang berkisar antara US\$ 65,773 juta hingga US\$ 119,970 juta. Diantara keseluruhan negara mitra dagang Provinsi Lampung, Korea Selatan tercatat mengalami peningkatan performa dagangnya dari sebesar sebesar 447%, yang menempatkan Korea Selatan yang berada pada urutan ke 18 di tahun 2017, menjadi negara mitra terbesar keenam dari Provinsi Lampung. Mitra lainnya dari setiap kawasan di dunia yaitu: Italia, Selandia Baru, Afrika Selatan, dan Arab Saudi. Sedangkan mitra dagang dengan performa terendah adalah: Libia, Northern Mariana, Angola, Tanjung Verde, Santa Lusia, Reunion, Swaziland, Seychelles, Guam, dan Montenegro. Perdagangan di keseluruhan negara-negara tersebut berada di bawah US\$ 35,2 ribu. Umumnya negara-negara tersebut belum memiliki sejarah perdagangan atau baru memulai perdagangan kembali dengan Provinsi Lampung. Daftar negara dan performa

dagang negara mitra selengkapnya sebagai berikut:

**Tabel 8.3. Kapasitas Produksi dan Pendapatan Ekspor Komoditas Lampung per Negara Tujuan**

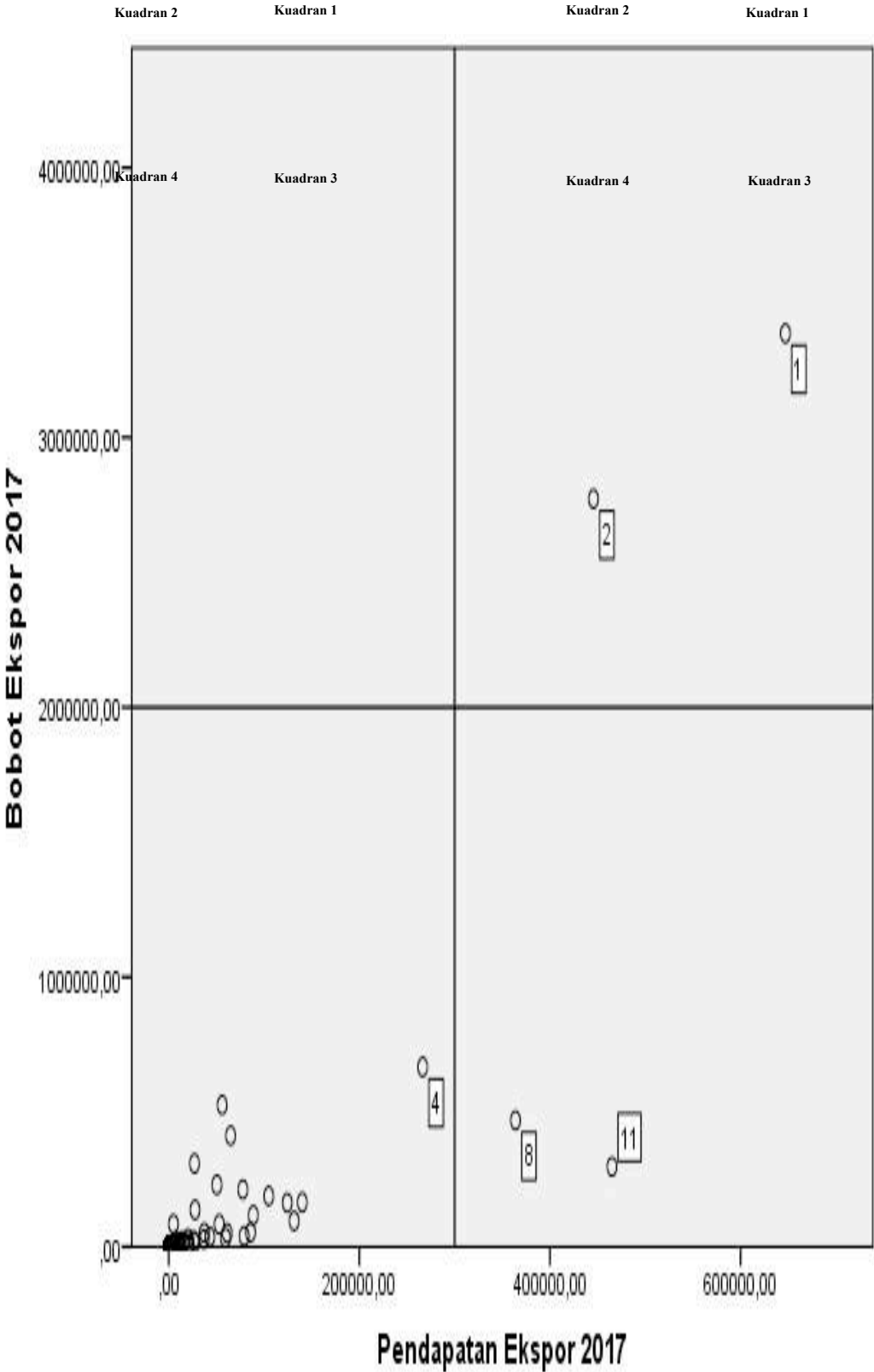
Negara Tujuan	Berat Bersih (Ton)		Perubahan		Nilai FOB (Ribu US\$)	
	2017	2018	Berat	FOB	2017	2018
India	3386211,8	2611711,5	-774500,3	-119970,2	647019,8	527049,6
Tiongkok	2772050,9	2312633,5	-459417,5	-17105,5	445607,8	428502,3
Amerika Serikat	296707,7	326727,1	30019,4	-43968,2	464998,1	421029,8
Italia	468788,8	439098,4	-29690,4	-65773,9	363766,9	297993,0
Belanda	666211,5	840733,3	174521,7	16407,9	266455,1	282863,0
Korea Selatan	83459,1	1480474,8	1397015,7	110360,2	52912,0	163272,3
Jepang	163244,1	154784,3	-8459,8	1918,3	124299,4	126217,7
Malaysia	95796,4	248498,5	152702,1	-5728,7	131592,5	125863,8
Pakistan	187991,9	162299,9	-25692,1	-6639,4	104885,9	98246,5
Spanyol	165038,0	107375,0	-57662,9	-58960,6	140046,7	81086,0
Taiwan	136741,7	597090,0	460348,3	35883,7	27577,0	63460,7
Selandia Baru	525471,2	425221,7	-100249,5	312,5	56042,7	56355,2
Brasil	36677,2	53890,5	17213,3	11440,7	43061,9	54502,6
Thailand	229783,6	670757,3	440973,7	3946,3	50467,5	54413,8
Vietnam	212503,7	116632,8	-95870,9	-25778,8	77772,6	51993,8
Hong Kong	308772,1	627147,6	318375,5	24666,7	27051,0	51717,6
Afrika Selatan	116879,9	78313,0	-38566,9	-40301,5	88676,4	48374,9
Singapura	50710,4	34012,2	-16698,1	-15724,9	61291,9	45567,0
Filipina	412122,8	188399,5	-223723,2	-20045,5	64969,1	44923,6
Jerman	53790,6	39643,4	-14147,2	-47007,0	85831,2	38824,2
Togo	19870,2	51848,0	31977,8	18798,8	13253,9	32052,7
Arab Saudi	22748,2	63067,3	40319,1	269,9	26356,8	26626,7
Inggris	33255,6	87647,2	54391,5	-33462,7	59561,5	26098,8
Bangladesh	13422,7	80090,7	66668,0	15196,9	10402,5	25599,4
Kamboja	84076,1	380943,7	296867,6	18766,0	4866,5	23632,6
Australia	10142,5	55900,5	45758,1	6077,3	16805,1	22882,4
Maroko	9941,2	10576,7	635,5	-1480,7	21060,4	19579,7

Prancis	28287,2	14174,5	-14112,6	-20839,9	37138,7	16298,8
Mesir	18996,5	11848,9	-7147,7	-3400,2	15793,4	12393,2
Georgia	5508,0	6829,2	1321,2	849,4	11359,3	12208,7
Sri Lanka	6839,9	7927,6	1087,7	41,0	11647,5	11688,5
Uni Emirat Arab	4383,1	16316,3	11933,3	6879,6	4105,8	10985,4
Myanmar	30005,6	15196,5	-14809,1	-10509,1	20261,0	9751,9
Rusia	39106,4	9700,5	-29405,9	-70282,7	79152,1	8869,4
Aljazair	13869,9	5449,9	-8419,9	-18603,3	27385,1	8781,8
Irlandia	0,0	57328,8	57328,8	7252,0	0,9	7252,9
Norwegia	21059,4	20719,2	-340,2	-51,9	7283,1	7231,2
Turki	2982,8	15278,6	12295,8	2333,4	4317,5	6650,8
Argentina	6484,9	7875,0	1390,1	-949,8	7511,0	6561,2
Kanada	3862,1	3898,0	35,9	-670,4	7044,1	6373,7
Belgia	11152,6	4066,8	-7085,8	-15345,5	21503,7	6158,2
Negara lainnya	146329,7	67810,6	-78519,1	-74708,7	142164,2	67455,4

*Sumber: Hasil Penelitian, 2019*

Sebaran negara mitra perdagangan internasional Provinsi Lampung memperlihatkan belum maksimalnya pemasaran komoditas Provinsi Lampung. Dari gambar berikut dapat dilihat bahwa hanya dua negara yang berada pada wilayah optimal (kuadran 1) yaitu Negara India dan Tiongkok, dimana negara ini membeli komoditas Provinsi Lampung dalam kuantitas besar sekaligus menghasilkan pendapatan yang besar pula bagi Provinsi Lampung. Dua negara mitra berada pada kuadran 3 yang merepresentasikan negara tersebut memberikan pemasukan dalam jumlah besar, meski dengan kuantitas rendah. Sisanya sebanyak 125 negara berada pada kuadran 4, yang menunjukkan masih rendahnya kuantitas perdagangan serta pendapatan yang didapat dari negara mitra tersebut.

**Gambar 8.4. Scatter Plot Perbandingan Bobot dan Pendapatan Ekspor Lampung per Negara Mitra**





Sumber: Hasil Penelitian, 2019

Perbandingan sebaran posisi negara mitra atas kuantitas perdagangan dan pendapatan ekspor sebagaimana dipaparkan di atas cukup menggambarkan hal positif. Meski secara umum kondisi ini sangat belum maksimal, namun sebaran negara-negara mitra tersebut menunjukkan adanya pergerakan keseluruhan negara mitra menuju kuadran yang lebih optimal. Perbandingan sebaran di tahun 2017 dan 2018 di atas, memperlihatkan setidaknya terdapat dua negara yang bergerak signifikan dimana 50 negara juga mengalami pergerakan positif meskipun tidak terlalu besar.

Dari keseluruhan paparan dan deskripsi data mengenai negara mitra dagang ada beberapa simpulan utama yang dapat ditarik. *Pertama*, terdapat ketimpangan performa ekspor negara-negara mitra. Hanya 1,55% negara mitra yang memberikan kontribusi besar bagi Lampung. Atas hal ini, Provinsi Lampung masih memiliki potensi untuk membuka kerjasama lebih intensif terhadap 98,45% negara mitranya. Di luar negara tersebut juga masih terdapat lebih dari 75 negara baru yang dapat dijajaki sebagai mitra. Untuk hal ini ada beberapa langkah yang dapat ditempuh pemerintah dan industri di Provinsi Lampung, diantaranya adalah: pemetaan kebutuhan pasar internasional, peningkatan kualitas produk dan jasa yang ditawarkan, peningkatan kedekatan hubungan kerjasama, intensifikasi aksi pemasaran, serta menawarkan biaya yang lebih efektif dan efisien untuk seluruh alur *supply chain* yang ditetapkan.

Hal *kedua* yang perlu menjadi perhatian adalah belum terjalinnya kemitraan perdagangan yang dalam antar negara mitra dengan pemerintah dan pelaku industri di Provinsi Lampung. Hal ini butuh dicermati mengingat pola sebaran negara mitra Provinsi Lampung serupa dengan sebaran negara mitra dan komoditas unggulan beberapa provinsi di Negara Indonesia, seperti: Provinsi Riau, Sulawesi Selatan, Maluku, dan Sumatera Selatan. Ketidakmampuan Provinsi Lampung untuk menemukan keunggulan komparatif (*comparative advantage*), keunggulan kompetitif (*competitive advantage*), maupun keunggulan pembeda (*distinctive advantage*); memungkinkan Provinsi Lampung kalah dari kompetisi perebutan dan perluasan pasar dibandingkan daerah-daerah lain di Negara Indonesia. Kemitraan yang lebih dalam mendorong terciptanya kerjasama berkelanjutan yang dibangun di atas kebutuhan dalam jangka panjang.



Provinsi Lampung dengan kondisi tersebut di atas dapat mulai membangun kerjasama kemitraan jangka panjang dan mendalam berbasis paradiplomasi ataupun melalui program seperti *sister city*. Kerjasama tersebut juga butuh dilakukan dengan selalu membenahi kualitas dan efektivitas-efisiensi perdagangan internasional Provinsi Lampung dengan negara mitra yang telah terjalin atau baru. Kerjasama yang telah terjalin juga butuh diperluas ke sektor dan bidang kerjasama lainnya seperti: bidang pendidikan (transfer pengetahuan dan teknologi), bidang sosial, budaya, bahkan bila memungkinkan pada bidang politik dan keamanan.

## BAB 9

### PENUTUP

Kerjasama Indonesia-Malaysia-Thailand *Growth Triangle* (IMT-GT) bertujuan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat di wilayah perbatasan dan mempercepat pertumbuhan ekonomi di daerah perbatasan (*cross-border zone*) negara-negara IMT-GT. Pembangunan kerjasama segitiga pertumbuhan ekonomi merupakan peluang bagi pemerintah dan dunia usaha untuk merumuskan strategi pengembangan masing-masing maupun secara bersama-sama. Proyek yang dapat menjadi peluang bagi Provinsi Lampung atas kerjasama yang bisa dibangun adalah *Sumatera Ports Development Project* yang merupakan salah satu proyek PCPs tersebut.

Berdasarkan analisis SWOT dapat dideskripsikan bahwa kekuatan Provinsi Lampung adalah pada komoditas dan letak geografis. Lampung memiliki beberapa produk yang menjadi kekuatan Lampung, diantaranya adalah kopi, ubi kayu, nanas, pisang. Ironisnya di sisi lain, Lampung memiliki kelemahan dalam hal produksi dan pasar. Penduduk Provinsi Lampung mempunyai daya beli yang rendah, sehingga produk daerahnya tak banyak diserap oleh domestik. Hal ini sesungguhnya merupakan peluang bagi Provinsi Lampung. Provinsi Lampung sudah seharusnya mencari pasar hingga ke negara lain.

Strategi yang dapat dipilih oleh pemerintah Provinsi Lampung yaitu untuk terus meningkatkan kerjasama dengan negara di Kawasan Asia termasuk Negara Thailand dan Malaysia sebagai negara mitra Indonesia dalam IMT-GT. Provinsi Lampung perlu juga melakukan perluasan pemasaran komoditasnya. Terkait perluasan pemasaran komoditas di Asia salah satunya dapat dilakukan melalui *e-commerce*.

Terdapat tiga sektor strategis yang dapat dioptimalkan dalam membuka peluang kerjasama bagi Provinsi Lampung yakni sektor pertanian, industri, dan

pariwisata. Maka tiga sektor tersebut sebaiknya menjadi sektor yang difokuskan dalam rencana strategis Provinsi Lampung dalam menghadapi IMT-GT. Sehingga diperlukan peningkatan nilai guna komoditas unggulan Provinsi Lampung. Peningkatan nilai guna komoditas ini idealnya dapat dijalankan paralel dengan berbagai program dan tujuan pemerintah jangka panjang. Sebagai contoh maksimalisasi nilai guna dapat sejalan dengan kebijakan pemerintah untuk menstimuli modernisasi industri unggulan daerah yang menggeser industri manufaktur konvensional menjadi industri yang bersifat aman lingkungan dan teknologi tinggi. Selain itu maksimalisasi nilai guna ini dapat disinergikan dengan pembangunan pariwisata dan brand daerah, sehingga adanya hubungan saling menguatkan antar industri. Peningkatan ini butuh beberapa hal diantaranya: investasi dan permodalan, transfer teknologi, termasuk sinergitas antar stakeholder.

Kerjasama kemitraan jangka panjang dan mendalam di Provinsi Lampung khususnya berbasis paradiplomasi ataupun melalui program seperti *sister city* untuk mendukung pelaksanaan IMT-GT perlu digagas dan diwujudkan. Kerjasama tersebut juga butuh dilakukan dengan selalu membenahi kualitas dan efektivitas dan efisiensi perdagangan internasional Provinsi Lampung dengan negara mitra yang tergabung dalam Program IMT-GT yang baru atau telah terjalin. Kerjasama yang telah terjalin juga butuh diperluas ke sektor dan bidang kerjasama lainnya seperti: bidang pendidikan (transfer pengetahuan dan teknologi), bidang sosial, budaya, bahkan bila memungkinkan pada bidang politik dan keamanan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Aldecoa, F. (Ed.), Keating, D. (Ed.). (2000). *Paradiplomacy in Action: The Foreign Relations of Subnational Governments*. London: Routledge. Available: [https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog\\_9972/objava\\_31354/fajlovi/Paradiplomacy%20in%20Action,%20Foreign%20Relations%20of%20Subnational%20Governments.pdf](https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_9972/objava_31354/fajlovi/Paradiplomacy%20in%20Action,%20Foreign%20Relations%20of%20Subnational%20Governments.pdf)
- Chen, L. (2017). Developing Asia in the Era of. *Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA)*. ERIA Discussion Papers DP-2017-11, Jakarta: ERIA
- Chen, L., & Kimura, K. (2020). Overview', in Chen, L. and F. Kimura (eds.), *E-commerce Connectivity in ASEAN*. Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, pp.1-6. Jakarta. Indonesia.
- Coulombis, T. A., & Wolfe, J. H. (1990). *Introduction to international relations: power and justice*. Pearson College Division.
- Dinnie K. (2011). *Introduction to the Theory of City Branding*. In: Dinnie K. (eds) *City Branding*. Palgrave Macmillan, London. [https://doi.org/10.1057/9780230294790\\_1](https://doi.org/10.1057/9780230294790_1)
- East Asian Bureau of Economic Research and China Center for International Economic Exchanges. (2016). *Partnership for Change*. ANU Press: Canberra. Available: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/10/partnership-for-change-australia-china-joint-economic-report-2016.pdf>
- Holsti, K. J. (1998). *Politik Internasional Jilid 2 : Kerangka Untuk Analisis / Holsti, K.J; Alih Bahasa, Tahir Azhary* (ed. 4 cet. 1). Jakarta: Erlangga.
- Koesnadi, K. (1977). *Administrasi Internasional*, Bandung: Lembaga Penerbitan Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi.
- Kuznetsov, A. S. (2015). *Theory and Practice of Paradiplomacy: Subnational Governments In International Affairs*. New York: Routledge
- Lebow, R. N. (2007). *Coercion, Cooperation, and Ethics in International Relations*. New York: Routledge.
- Schiavon, J. A. (2019). *Comparative Paradiplomacy*. London: Routledge.
- Schneider, G. P. (2015). *Electronic Commerce* (11th Edition). Stanford, CT: Cengage Learning.
- Sorensen, G., & Jackson, R. (2005). *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Tavares, R. (2016). *Paradiplomacy: Cities and States as Global Players*. In New York. Oxford University Press.

Turban, E., Whiteside, J., King, D., & Outland, J. (2017). *Introduction to Electronic Commerce and Social Commerce 4th Edition*. Switzerland: Springer  
[https://doi.org/10.1016/0009-2509\(74\)80023-0](https://doi.org/10.1016/0009-2509(74)80023-0)

Zafar, U., & Areef, S. (2010). *Indonesia: Kendala Kritis Bagi Pembangunan Infrastruktur*. Islamic Development Bank

### **Dokumen dan Website :**

About IMT-GT. Available: <https://imtgt.org/about-imt-gt/>, Accessed 10 September 2019

ASEAN, Master Plan on ASEAN Connectivity, (Ha Noi: ASEAN, 2010). Available: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/2010-Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity.pdf>

Asian Development Bank (2011). Proposed equity contribution and administration of ASEAN Infrastructure Fund: Report and Recommendation of the President to the Board of Directors

Asosiasi Penyelenggara Jasa Internet Indonesia (APJII, 2019). Buletin APJII. Available: <https://apjii.or.id/downfile/file/BULETINAPJIIEDISI40Mei2019.pdf>

ASEAN Official Website. Available: <https://asean.org/>

Badan Pusat Statistik. (BPS, 2018). Lampung dalam Angka. Lampung: BPS.

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Lampung (Bappeda Lampung, 2019). Available: <http://bappeda.lampungprov.go.id/>

Development Bank of Singapore (DBS Bank, 2018). Mendorong Pengembangan Ekonomi Digital di Luar Jawa. Available: [https://www.dbs.com/spark/index/id\\_id/dbs-yes-asset/files/\(Riset%201\)%20Mendorong%20Pengembangan%20Ekonomi%20Digital%20di%20Luar%20Jawa.pdf](https://www.dbs.com/spark/index/id_id/dbs-yes-asset/files/(Riset%201)%20Mendorong%20Pengembangan%20Ekonomi%20Digital%20di%20Luar%20Jawa.pdf)

Dirjen Perkebunan 2018. Available: <http://epublikasi.pertanian.go.id/epublikasi/outlook/2019/Outlook%20Kopi%202019/files/assets/basic-html/page17.html>

Grafik Kunjungan Wisatawan di IMT-GT (Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian 2016). Official Website Available: [www.ekon.go.id](http://www.ekon.go.id) diakses pada

IMT-GT Official Website, Available: [www.imtgt.org](http://www.imtgt.org), diakses pada 20 Agustus 2020

Institut for Development of Economics and Finance (INDEF, 2019). Menghubungkan Indonesia: Dampak Sosial dan Ekonomi Facebook di Indonesia. Available: [https://indef.or.id/source/research/FB%20Bahasa%20Reports\\_Soci](https://indef.or.id/source/research/FB%20Bahasa%20Reports_Soci)

oeconomic%20Impacts\_20032020.pdf

Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT). Implementation Blueprint 2012-2016. Available: [https://www.researchgate.net/deref/http%3A%2F%2Fimtgt.org%2FDocuments%2FIMT-GT\\_Implementation\\_Blueprint\\_2012-2016.pdf](https://www.researchgate.net/deref/http%3A%2F%2Fimtgt.org%2FDocuments%2FIMT-GT_Implementation_Blueprint_2012-2016.pdf)

Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT). IMT-GT Sub-Regional Connectivity. Available: <https://kemlu.go.id/portal/id/read/162/view/indonesia-malaysia-thailand-growth-triangle-imt-gt> diakses pada 20 Agustus 2020

iPrice. (2019). Peta E-Commerce Indonesia. Available: [https://indef.or.id/source/research/FB%20Bahasa%20Reports\\_Socioeconomic%20Impacts\\_20032020.pdf](https://indef.or.id/source/research/FB%20Bahasa%20Reports_Socioeconomic%20Impacts_20032020.pdf)

Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 2001 tentang Tim Koordinasi Kerjasama Ekonomi Sub Regional. (n.d.). from Hukum Online: <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/19098/node/562/keppres-no-13-tahun-2001-tim-koordinasi-kerjasama-ekonomi-sub-regional>

Meutia, I. F. Pemetaan Strategis Potensi Provinsi Lampung dalam Rangka Menghadapi IMTGT 2020. Penelitian Pusat Studi ASEAN FISIP Universitas Lampung, 2019.

Mid-term Review of the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) Roadmap for Development: 2007-2011. Available: <https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/1014/imt-gt-mtr.pdf?sequence=1>

Kementerian Perindustrian RI. (2013). Ekspor Naik, Produksi Singkong Bertambah. Available: Available: <https://kemenperin.go.id/artikel/5911/Ekspor-Naik,-Produksi-Singkong-Bertambah>

ASEAN Secretariat, (2010), Master Plan on ASEAN Connectivity

International Coffee Organization. (2017). Available: <http://ditjenppi.kemendag.go.id/index.php/apec-oi/organisasi-komoditi-internasional/ico>

Situs Resmi Asian Development Bank, [www.adb.org](http://www.adb.org),

Situs Resmi Direktorat Jenderal Kekayaan Intelektual, <https://dgip.go.id/pengenalan-indikasi-geografis>

Suteja, Jaja. (2013). Menakar Daya Saing Logistik Indonesia Dalam Menghadapi MEA 2015, Koran Pikiran Rakyat Jawa Barat.

Peraturan Pemerintah Tentang Kerjasama Daerah. Available: <https://setkab.go.id/wp-content/uploads/2018/07/PP-Nomor-28-Tahun-2018.pdf>

PSA Research Documentation 2019

Publikasi Badan Pusat Statistik 2019

Redaksi WE Online. (2018). 2018, Nilai Ekonomi Digital di Asia Tenggara Mencapai Rp1.048 Triliun. *Warta Ekonomi*. <https://www.wartaekonomi.co.id/read204230/2018-nilai-ekonomi-digital-di-asia-tenggara-mencapai-rp1048-triliun> diakses pada 23 Agustus 2020.

Situs Resmi Asian Development Bank, [www.adb.org](http://www.adb.org),

Susanti, H. (2014). Paradigma Baru Perbatasan: Jendela Depan NKRI. *detikNews*. <https://news.detik.com/kolom/d-2758291/paradigma-baru-perbatasan-jendela-depan-nkri>, diakses pada 20 Agustus 2020

Yunita, W. N. (2017). Malaysia Apresiasi Pertanian Indonesia. *detikFinance*. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3437489/malaysia-apresiasi-pertanian-indonesia>, diakses pada 15 Oktober 2019

### **Arikel Jurnal :**

Avianto, B. R., & Koestoer, R. H. (2010). Distorsi Kapasitas Perdagangan Inter-regional Imt-gt Kasus Provinsi Terpilih Di Sumatera Indonesia. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 11(1), 47. <https://doi.org/10.23917/jep.v11i1.333>

Rostiyati, A. (2013). Potensi Wisata di Lampung dan Pengembangannya. *Patanjala*, 5(1), 144-158. <http://dx.doi.org/10.30959/patanjala.v5i1.185>

Jamaan, A. (2010). Pengaruh Bentuk Perjanjian terhadap Keberhasilan Kerjasama Internasional (Kasus Kawasan Sub Ekonomi Regional IMT-GT), *Transnasional Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 1(2), 103.

Sudjarmoko, B. (2013). Prospek Pengembangan Industrialisasi Kopi Indonesia. *SIRINOV*, 1(3), 99-110.

Collier, D. (2011). Understanding Process Tracing. *PS: Political Science & Politics*, 44(4), 824. <https://doi.org/10.1017/S1049096511001429>

Gordon, S. (2009). Regionalism and Cross-Border Cooperation Against Crime and Terrorism in the Asia-Pacific. *Security Challenges*, 5(4), 75-102. <https://kokodafoundation.memberlodge.com/Resources/Files/vol5no4Gordon.pdf>

Lord, M. J., & Tangtrongjita, P. (2014). Special Border Economic Zone (SBEZ) in the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT). 27. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1576.3681>

Molden, D., Sharma, E., Shrestha, A. B., Chettri, N., Pradhan, N. S., & Kotru, R. (2017). Advancing Regional and Transboundary Cooperation in The Conflict-Prone Hindu Kush-Himalaya. *Mountain Research and Development*, 37(4), 502-508. <https://doi.org/10.1659/MRD-JOURNAL-D-17-00108.1>.

Raharjo, S. N. I., Irewati, A., Rahman, A. R., Pudjiastuti, T. N., Luhulima, C. P. F., & Nufus, H. (2017). Peran Kerja Sama IMT-GT Dalam Pembangunan Konektivitas ASEAN.

Wolff, S. (2009) 'Paradiplomacy: Scope, Opportunities and Challenges', 1-2, *University of Nottingham*, dalam M, T. A. (2015). Paradiplomacy: Bangkitnya Aktor Lokal di Fora Internasional. *The POLITICS: Jurnal Magister Ilmu Politik Universitas Hasanuddin*, 1(1), 86-87. <http://journal.unhas.ac.id/index.php/politics/article/viewFile/136/pdf>