

**STRATEGI INDONESIA DALAM MENINGKATKAN KERJASAMA
SUB-REGIONAL ASEAN DALAM *INDONESIA, MALAYSIA, THAILAND*
*GROWTH TRIANGLE (IMT-GT) TAHUN 2007-2011***



Disusun Oleh :

DANTY JULIANTY

E 131 111 113

**HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

2017

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL : STRATEGI INDONESIA DALAM MENINGKATKAN
KERJASAMA SUB-REGIONAL, ASEAN DALAM *INDONESIA,
MALAYSIA, THAILAND GROWTH TRIANGLE (IMT-GT)* TAHUN
2007-2011

NAMA : DANTY JULIANTY

NIM : E 131 11 113

DEPARTEMEN : ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK



Makassar, 5 Juni 2017

Mengetahui :

Pembimbing I,

Dr. H. Adi Suryadi B, MA
NIP. 19630217 199202 1 001

Pembimbing II,

Pusparida Syahdan, S.Sos, M.Si
NIP. 19710109 200801 2 005



Mengesahkan

Ketua Departemen Ilmu Hubungan Internasional,

H. Darwis, MA, Ph.D

NIP. 19620102 199002 1 003

HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI

JUDUL : STRATEGI INDONESIA DALAM MENINGKATKAN
KERJASAMA SUB-REGIONAL, ASEAN DALAM *INDONESIA,
MALAYSIA, THAILAND GROWTH TRIANGLE (IMT-GT)* TAHUN
2007-2011

NAMA : DANTY JULIANTY

NTM : E 131 11 113

DEPARTEMEN : ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Telah diterima oleh Tim Evaluasi Sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin Makassar untuk memenuhi syarat-syarat guna memperoleh
gelar sarjana pada Departemen Ilmu Hubungan Internasional pada hari Jum'at,
2 Juni 2017

TIM EVALUASI

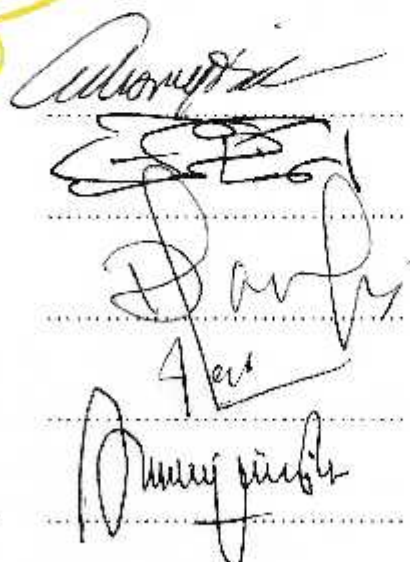
Ketua : Dr. H. Adi Suryadi B, MA

Sekretaris : Agussalim, S.IP, MIRAP

Anggota : 1. H. Darwis, MA, Ph.D

2. Seniwati, Ph.D

3. Drs. Munjin Syafik Asy'ari, M.Si



Handwritten signatures of the evaluation team members, corresponding to the names listed on the left. The signatures are written in black ink on a white background with horizontal dotted lines.

ABSTRAKSI

Danty Julianty, E131 11 113, “*Strategi Indonesia dalam Meningkatkan Kerjasama Sub-Regional ASEAN dalam IMT-GT*” dibawah bimbingan Dr. H. Adi Suryadi Culla, MA. sebagai pembimbing I dan Pusparida Syahdan, S. Sos, M.Si sebagai pembimbing II, pada jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan (1) peluang indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*) sejak tahun 2007 hingga 2011 (2) Tantangan indonesia Indonesia dalam meningkatkan kerjasam sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*) sejak tahun 2007 hingga 2011.

Untuk mencapai tujuan penelitian tersebut, maka metode penulisan yang penulis gunakan adalah metode deduktif untuk memaparkan permasalahan yang diteliti secara umum serta menarik kesimpulan secara khusus dari hasil analisis penelitian dengan teknik pengumpulan data penulis menelaah literature-literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti seperti buku, jurnal, artikel dan data-data lainnya yang berhubungan dengan masalah yang ingin diteliti baik dari media elektronik maupun dari media non elektronik. Sedangkan untuk menganalisis data penulis menggunakan teknik analisis data kuantitatif neraca perdagangan serta data lain yang mendukung kemudian data kuantitatif untuk menjelaskan bagaimana kerjasama ekonomi perdagangan dalam IMT-GT.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terjadi beberapa dampak yang ditimbulkan dari kerjasama subregional IMT-GT, dimana dampak tersebut berimbas pada beberapa aspek dalam kerjasama ketiga negara khususnya dalam bidang-bidang yang telah disepakati.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahilahirabil'alamin puji syukur atas kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayahNyalah saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Strategi Indonesia Dalam Meningkatkan kerjasama subregional ASEAN dalam IMT-GT tahun 2007-2011", semoga skripsi ini dapat memberi banyak manfaat bagi para pembaca.

Dalam menyusun skripsi ini tentunya tidak lepas dari pihak-pihak yang telah berjasa memberi semangat, masukan, dan motivasi. Saya ingin mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak **Dr. H. Adi Suryadi B, MA** selaku pembimbing I saya dan Ibu **Pusparida Syahdan, S,sos, M.Si** selaku pembimbing II saya yang telah bersedia membimbing saya dalam penyusunan skripsi ini, atas bimbingan bapak dan ibu saya ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya .
2. Terima kasih kepada Bapak **H. Darwis, MA, Ph.D** selaku ketua jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Hasanuddin.
3. Terima kasih kepada dosen-dosen Ilmu Hubungan Internasional yang sudah memberi ilmu pengetahuan dibangku kuliah, Bapak **Prof. Salusu, Prof. Mappa, Pak Adi, Pak Darwis, Pak Aspi, Pak Nasir, Pak Bur, Pak Ishaq, Pak Patrice, Pak Husein, Pak Munjin, Kak Gego, Ibu Puspa, Ibu Isda, Kak Agus.**
4. Terima kasih kepada Mamaku **Dra. Haeraty Amsik** yang sudah sangat sabar membesarkanku dan menjadi orang tua yang sangat pengertian,

tidak pernah bawel bagaimanapun saya, terima kasih banyak Ma atas semua doanya sampai kapanpun jasamu takkan bisa kugantikan.

5. Terima kasih kepada bapak dan ibu meruaku **H. Said T dan Hj. Sukartina** yang selalu membantu dan memberi semangat dalam proses menyelesaikan skripsi ini.
6. Terima kasih untuk adik-adikku **Denny Agustrianto, Muh. Arfan Resky Pranda, dan Asrti Resqina Al- Andalib**. Terima kasih sudah menjadi adik-adik yang selalu menghibur dikala mumet-mumetnya.
7. Terima kasih kepada **Bunda dan Kak Rahma** yang sudah sangat sabar dan pengertian. Terima kasih untuk semua bantuannya.
8. Terima kasih Kepada teman-teman **History 2011**, terima kasih atas semua kenangan dimasa-masa kuliah yang tak akan terlupakan.
9. Terima kasih kepada **keluarga besarku** yang selalu mensupport dan memberi nasehat-nasehat.
10. Terima kasih kepada **GENGS, Cica, Bunda Rini, Septi, Dini, Ryry, Tendi, Wiki, Nunu, Ningsih, Pajo, Mita, Erik dan Dana**. Terima Kasih atas segala, doa, semangat dan hiburannya.
11. Terima kasih kepada **Omnivore** karena kalian saya tidak pernah merasa kelaparan.
12. Terima kasih **Kuat Harimau, 327, geng NTI, ESSE** yang selalu memberi gossip-gossip yang sangat tidak bermanfaat dalam proses penyelesaian skripsi saya namun sangat menghibur.

13. Terima kasih juga untuk **My Lovely Grumpy Husband**, terima kasih karena sudah sangat membantu meskipun pake ngomel-ngomel but still love you.
14. Terima kasih untuk **The Apple of My Heart Mikaila Ghania Danardhi**, terima kasih nak sudah memberi Mommy semangat untuk menyelesaikan skripsi ini dan maaf karena sudah bawa Mika wara-wiri sana sini, panas, hujan, terik, harus bawa Mika kemana-mana. Sehat terus yah nak, lanjutkan Mimpi Mommy dan Daddy.
15. Dan terima kasih untuk semua yang telah berjasa dalam proses penyelesaian skripsi ini, saya tidak mungkin bisa membalas satu per satu jasa kalian, semoga Allah membalas dengan amal kebiikan.

Makassar 10 Juni, 2017

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI	iii
ABSTRAKSI.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
LAMPIRAN.....	xi
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	6
D. Kerangka Konseptual	7
E. Metode Penelitian.....	11
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kepentingan Nasional	13
B. Organisasi Regional dan Kerjasama Sub-Regional	17
III. GAMBARAN UMUM	
A. Latar Belakang Kerjasama IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand <i>Growth Triangle</i>)	22
B. Perjanjian yang Telah Disepakati Dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand <i>Growth Triangle</i>)	28
C. Kebijakan Pemerintah Indonesia Dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand <i>Growth Triangle</i>)	32
D. Implementasi IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand) di Malaysia dan Thailand.....	39

IV. ANALISIS HASIL PENELITIAN

A. Strategi Indonesia dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand <i>Growth Triangle</i>).....	49
B. Tantangan dan Peluang Indonesia dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand <i>Growth Triangle</i>)	56
a. Tantangan	56
b. Peluang	67

V. PENUTUP

A. Kesimpulan	77
B. Saran.....	78

DAFTAR PUSTAKA	79
-----------------------------	-----------

DAFTAR TABEL

TABEL 1 : Intergovernmental Organization Founded 1815-1965.....	21
TABEL 2 : IMT-GT Participating State and Province	26
TABEL 3 : IMT-GT Priority Cinnectivity	45
TABEL 4 : The Flagship Programs Mid-term Review of IT-GT Roadmap .	47
TABEL 5 : Indikator Dasar IMT-GT Tahun 2012.....	49
TABEL 6 : Kondisi Populasi dan Tenaga Kerja.....	50
TABEL 7 : Susunan Tim Kordinasi Indonesia di Wilayah Pertumbuhan dan Pengembangan	57
TABEL 8 : Kendala Pembangunan Infrastruktur Indonesia.....	63

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

PERTEMUAN-PERTEMUAN IMT-GT

Tempat dan tanggal	Pertemuan
1. 12 Januari 2007, Cebu, Philipina	2 nd leaders summit
2. 19 November 2007, Singapore	3 rd leaders summit
3. 28 Februari 2009, Cha-am, Petchaburi, Thailand	4 th leaders summit
4. 28 Oktober 2010, Hanoi, Vietnam	5 th leader summit
5. 6 September 2007, Songkhla, Thailand	14 th Ministerial Meeting (MM)
6. 23 Oktober 2008, Palembang, Sumsel, Indonesia	15 th Ministerial Meeting (MM)
7. 15 Oktober 2009, Melaka, Malaysia	16 th Ministerial Meeting (MM)
8. 3-5 Agustus 2010, Krabi, Thailand	17 th Ministerial Meeting (MM)
9. 4-5 September 2007, Songkhla, Thailand	14 th Senior Official Meeting (SOM)
10. 5 September 2008, Putrajaya, Malaysia	Spesial Senior Official Meeting (SOM)
11. 21-22 Oktober 2008, Palambang, Sumsel, Indonesia	15 th Senior Official Meeting (SOM)
12. 13-14 Oktober 2009, Melaka, Malaysia	16 th Senior Official Meeting (SOM)
13. 03-05 Agustus 2010, Krabi, Thailand	17 th Senior Official Meeting (SOM)
14. 6 Desember 2011, Medan, Indonesia	18 th Senior Official Meeting (SOM)
15. 15 Februari 2007, Trang, Thailand	3 rd Governor and Chief ministers Forum (GCMF)
16. 5 September 2007, Songkhla, Thailand	4 th Governor and Chief ministers Forum (GCMF)
17. 22 Oktober 2008, Palembang, Sumsel, Indonesia	5 th Governor and Chief ministers Forum (GCMF)
18. 14 Oktober 2009, Melaka, Malaysia	6 th Governor and Chief ministers Forum (GCMF)
19. 03-05 Agustus 2010, Krabi, Thailand	7 th Governor and Chief ministers Forum (GCMF)
20. 2 Desember 2011, Medan,	8 th Governor and Chief ministers Forum (GCMF)

Indonesia	
21. 26-27 Juni 2008, Langkawi, Malaysia 22. 21-22 Juli 2009, Palembang, Sumsel, Indonesia 23. 9-10 Mei 2011, Bangkok, Thailand	Working Group Infrastructure and Transportation (WGIT) 2 nd meeting 3 rd meeting 4 rd meeting
24. 26-27 Juli 2007, Banda aceh, Indonesia 25. 20 Oktober 2008, Palembang, Sumsel, Indonesia	Working Group Trade and Invesment (WGTI) 1 st meeting 2 nd meeting Inaugural Meeting of the ITITD Task Force 3 rd meeting 5 th meeting
26. 4 September 2009, Putrajaya, Malaysia 27. 19-20 Agustus 2009, Kuala Lumpur, Malaysia	Working Group Human Resources Development (WGHRD) 1 st meting 2 nd meeting
28. 30 Mei 2011, Patayya, Thailand 29. 08-11 Juli 2007, Melaka, Malaysia	Working Group Agriculture, Agro-Based Industry and Environment (WGAAE) 1 st meeting 2 nd meeting
30. 23-26 September 2008, Phuket, Thailand 31. 03-04 April 2007, Port Dickson, Negeri Sembilan, Malaysia 32. 30-31 Mei 2008, Phuket, Thailand 33. 30 Juni- 01 Juli 2009, Bukit Tinggi, Sumbar, Indonesia 34. 26 Juni- 01 Juli 2009, Penang Malaysia 35. 15 September 2011, Selangor, Malaysia	3 rd meeting 4 th meeting 5 th meeting

Sumber : data diolah sendiri berdasarkan data dari www.imtgt.org¹

¹ Data diperoleh melalui situs resmi IMT-GT, diakses pada 23 November 2015

LAMPIRAN 2

IMT-GT Flagship Project

Strategic thrusts	Flagship Projects
Facilitate and Promote Intra and Inter-IMT-GT Trade and Investments	<ul style="list-style-type: none">i. IMT-GT Plaza<ul style="list-style-type: none">a. Trang, Thailandb. Hadyai, Songkhla, Thailandc. Bukit Kayu Hitam, Kedah, Malaysiad. Batam, Riau Island, Indonesiae. Bukit Tinggi, Padang, Indonesiaf. Agro Business Plaza in Dumai, Indonesiaii. Border Township Development<ul style="list-style-type: none">a. Kota Putra Townshipb. Kota Perdana Townshipc. Takbai-Pengkalan Kubord. Sungai Golok-Rantau Panjange. Buketa-Bukit Bungaf. Betong-Pengkalan Hulug. Danok-Bukit Kayu Hitamh. Padang Besari. Wang Kelianiii. Friendship City inclusive of Common Border Wholesale Market in Padang Besariv. ASA Niaga, Harbour City Barter Trade Porti. New Oil Palm Plantation Felda like in Sumatera: Target 100,000 haii. New Banana estate in Aceh: Target 10,000 haiii. Regional Halal Corridoriv. Tourism Master Planv. Medical Tourismvi. 3–Star Hotel-Branding and Standardization Among the Hotels of the Same Levelvii. Promotion of Visit IMT-GT Year 2008viii. Establishment of Beef Cattle Breeding Center in the IMTGT areaix. Food Safety Projectx. Development of Home Stay Tourism
Promote of agriculture, agro-industry and tourism	
Promote halal food product and services	i. Halal Expo and Annual IMT Maolid Nabi Celebration

	<ul style="list-style-type: none"> ii. Halal Trade iii. Halal scientific laborstory networking iv. certified halal restaurants and hotels v. Halal Medical Hub vi. International Halal Science Symposium vii. Business Incubator of Halal Products and Services for Small, Medium Enterprises
Strengthen Infrastructure Support and Connectivity	<ul style="list-style-type: none"> i. Four corridors <ul style="list-style-type: none"> a. Extended Songkhla- Penang-Medan Economic Corridor b. Strait of Melaka Economic Corridor c. Banda Aceh-Medan- Dumai- Palembang Economic Corridor d. Melaka-Dumai Economic Corridor ii. Ro-ro Ferry Services <ul style="list-style-type: none"> e. Penang-Belawan f. Melaka – Dumai g. Kantang-Satun-Penang- Belawan iii. Regional Energy Hub <ul style="list-style-type: none"> h. Bio-diesel i. Strategic Energy Landbridge in southern Thailand j. High Energy Related Industries iv. Liberalized Transport Arrangement in IMT-GT within the Framework of ASEAN Agreements <ul style="list-style-type: none"> • Full 5th freedom traffict rights within IMT-GT. • Liberalization of scheduled passengers services with no limitation on 3rd and 4th freedom traffict rights for at least two designated points in each country • Liberalization of scheduled passengers services with no limitation on 5th freedom traffict rights for at least two designated points in each country
Address Human Resources Development/ Environment and Natural Resource Management Concerns	<ul style="list-style-type: none"> i. Reconstruction and Rehabilitation of Tsunami Affected Region ii. Mutual Recognition Arrangement (MRA) iii. Fisheries Resource Information iv. Early Warning System on Natural Disasters v. Operation to Contain diseases, etc., like Avian Flu vi. Harmonizing the Minimum Standard for Human resources Training for Immediate Business Needs in many Areas. vii. IMT-GT UNINET viii. Collaboration in health education ix. Early Warning System on natural disasters
Enhance Public-Private Sector Collaboration	<ul style="list-style-type: none"> i. Coordination Monitoring Center (CMC) ii. official IMT-GT website iii. Synchronization of public and private sector meetings

Sumber : *IMT-GT, Building a Dynamic Future: a Roadmap for Development 2007-2011*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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 negara menghadapi banyak masalah hidup berdampingan yang tidak dapat dihindari dengan negara sekitarnya. Negara yang tidak memiliki kedekatan secara geografis pun tetap dapat mempengaruhi atau dipengaruhi negara-negara lainnya. Negara yang memiliki kedekatan secara geografis juga memiliki kedekatan politik. Kedekatan geopolitik menimbulkan kontak baik itu persaingan maupun kerjasama. Hal tersebut akan terjadi dimanapun dan akan terus terjadi sepanjang waktu.

Hubungan kerjasama antar negara sangat dibutuhkan di era globalisasi ekonomi seperti yang sedang terjadi sekarang ini, utamanya untuk negara-negara yang sedang berkembang karena dengan bekerjasama negara-negara tersebut dapat mempercepat proses pembangunannya. Tidak satupun negara yang dapat berdiri sendiri tanpa kerjasama dengan negara lainnya.

Sebagai negara yang sedang berkembang Indonesia menghadapi banyak masalah dan tantangan dalam meningkatkan daya saing ekonomi baik dalam tingkat sub-regional, regional maupun dalam tingkat global.

Salah satu contoh kerjasama perdagangan yang terjadi dalam ASEAN (Association of South East Asian Nation) adalah IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *growth triangle*). IMT-GT merupakan kerjasama sub-regional yang dibentuk pada tahun 1993 oleh Pemerintah Indonesia, Malaysia, dan Thailand untuk mempercepat transformasi ekonomi di daerah-daerah yang kurang berkembang. Sektor swasta telah memainkan dan akan terus memainkan peran kunci dalam mempromosikan kerjasama ekonomi di IMT-GT. Sejak pembentukannya, IMT-GT telah berkembang dalam lingkup geografis dan kegiatannya mencakup lebih dari 70 juta orang. Saat ini terdiri dari 14 Provinsi di Thailand selatan, 8 negara bagian Semenanjung Malaysia, dan 10 Provinsi Sumatera di Indonesia.² Selain peran negara, aktor non negara atau swasta juga memiliki peran yang kuat dalam membantu mewujudkan program-program yang telah disepakati dalam IMT-GT. Semakin banyak investor baik itu asing ataupun domestik maka transformasi ekonomi di wilayah investasi akan semakin cepat.

Growth Triangle atau segitiga pertumbuhan merupakan dasar konsep ekonomi yang didorong oleh komitmen politik yang kuat. Segitiga pertumbuhan ekonomi menghubungkan wilayah-wilayah yang saling berdekatan dengan masing-masing negara yang terlibat. Faktor-faktor

² IMT-GT Official Website, www.imtgt.org, diakses pada tanggal 2 desember 2014

produksi seperti lahan, tenaga kerja dan modal merupakan keunggulan kooperatif yang ingin dimanfaatkan dalam segitiga pertumbuhan ekonomi sub-regional. Selain itu tujuan segitiga pertumbuhan lainnya yaitu meningkatkan daya saing untuk menarik investor-investor baik itu domestik maupun asing dan mempromosikan perdagangan yang menguntungkan daerah-daerah lintas batas yang saling berintegrasi.

Sejak didirikan IMT-GT telah menyepakati banyak program yang memperlihatkan implementasi dan perubahan yang baik dari tahun ketahun meskipun belum terbilang masif. Kerjasama ini akan sangat menguntungkan ketiga negara tersebut karena kawasan ini memiliki potensi yang besar dalam bidang ekonomi, dengan tanah yang luas, tenaga kerja dan sumber daya alam yang melimpah, serta pasar yang cukup luas, yaitu sekitar 70 juta. Hal itu dapat membuat IMT-GT sebagai sebuah magnet pertumbuhan yang menjanjikan apabila digabungkan dengan kekuatan keuangan dan keahlian bisnis dari sektor swasta yang dinamis. Peluang ekonomi di kawasan itu meliputi bidang pertanian dan industri, termasuk karet, kelapa sawit, hortikultura, hasil laut, minyak dan gas dan kayu alam.³

Sebagai salah satu program kerjasama ASEAN, IMT-GT menuntut negara-negara yang terlibat didalamnya untuk berpartisipasi aktif dalam meningkatkan kerjasama IMT-GT ini. Tidak terkecuali Indonesia, sebagai

³Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia *Official Website*, www.ekon.go.id, diakses pada tanggal 3 desember 2014.

salah satu negara yang memiliki peran penting dan negara terbesar dari segi jumlah penduduk dan luas wilayah dalam ASEAN, Indonesia membuat kebijakan-kebijakan dan melakukan strategi untuk meningkatkan kerjasamanya dalam IMT-GT.

Salah satu bentuk strategi Indonesia yaitu melakukan banyak kerjasama dengan Malaysia dan Thailand baik itu dalam sektor ekonomi maupun dalam sektor transportasi laut, telekomunikasi, perdagangan dan investasi dan sektor-sektor lainnya. Tidak hanya Indonesia, Malaysia dan Thailand juga melakukan upaya-upaya dalam meningkatkan kerjasamanya dalam berbagai sektor untuk meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi masing-masing negara yang merupakan tujuan dijalinnya kerjasama segitiga pertumbuhan ini.

Dalam kerjasama segitiga pertumbuhan ekonomi ini Indonesia berharap dapat mengalami peningkatan investasi asing mengingat Indonesia merupakan negara tujuan investasi di ASEAN. Investasi merupakan salah satu faktor yang menyebabkan IMT-GT belum berjalan secara optimal. Selain itu juga diharapkan terjadi peningkatan pada bidang perdagangan khususnya ekspor dan impor diantara ketiga negara dan dapat memperkuat posisi perdagangan. Hal tersebut juga berpengaruh besar bagi perkembangan ekonomi di setiap negara IMT-GT. Dalam hal penerapan kebijakannya negara-negara yang terlibat masih perlu melakukan evaluasi terhadap kebijakan-kebijakan yang telah disepakati disetiap pertemuan-pertemuan IMT-GT serta melakukan regulasi yang berkaitan dengan optimalisasi

kerjasama tersebut agar IMT-GT dapat berjalan lebih optimal sehingga dapat mewujudkan visi dan misi dalam IMT-GT.

Dalam upaya meningkatkan strateginya, IMT-GT membuat *Roadmap* dengan masa berlaku 5 tahun agar strategi lebih terarah dan jelas serta berjalan secara efisien dan efektif. Jika *Roadmap* yang telah dibuat berjalan dengan efisien maka tentunya kerjasama segitiga pertumbuhan Indonesia, Malaysia dan Thailand akan membawa dampak yang baik bagi tiap-tiap negara anggotanya dalam berbagai sektor dan dapat mendorong berkembangnya kerjasama antar kawasan. Berdasarkan hal-hal tersebut maka penulis menganggap bahwa strategi Indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia Malaysia, Thailand *Growth triangle*) penting untuk dibahas dan diteliti.

B. Batasan dan rumusan masalah

Seperti yang telah dipaparkan sebelumnya IMT-GT membawa keuntungan sejak dibentuk 20 tahun yang lalu. Meskipun implementasi IMT-GT dari *Roadmap* yang telah dibuat berjalan belum maksimal dan masih perlu dilakukan optimalisasi karena cenderung *ambivalen* dari tujuan utama dibentuknya segitiga pertumbuhan oleh Indonesia, Malaysia dan Thailand. Berdasarkan hal tersebut maka peneliti membatasi studi kasus penelitian dari tahun 2007-2011 sesuai dengan *Roadmap* yang telah disepakati oleh IMT-GT untuk menganalisis strategi Indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth*

Triangle). Berdasarkan hal tersebut maka penulis merumuskan dua rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana strategi Indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*) tahun 2007-2011 ?
2. Bagaimana tantangan dan peluang Indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*) tahun 2007-2011 ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan, maka penelitian ini memiliki tujuan, yaitu:

- a. Untuk mengetahui dan menjelaskan strategi Indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*) sejak tahun 2007 hingga 2011.
- b. Untuk mengetahui dan menjelaskan tantangan dan peluang Indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*) sejak tahun 2007 hingga 2011.

2. Kegunaan penelitian

Sementara itu, kegunaan penelitian ini, yaitu:

- a. Diharapkan dapat memberi sumbangan pengetahuan dan informasi bagi akademisi-akademisi ilmu hubungan internasional ataupun masyarakat umum yang berniat untuk mengkaji peluang dan tantangan Indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand *Growth Triangle*).
- b. Diharapkan sebagai referensi bagi pembuat kebijakan utamanya bagi pemerintah Indonesia dalam bidang ekonomi politik serta perdagangan.

D. Kerangka Konseptual

Kepentingan nasional merupakan salah satu hal yang mendorong suatu negara untuk melakukan kerjasama. Sebagai salah faktor yang paling konstan dalam merumuskan politik luar negeri, kepentingan nasional juga merupakan kebutuhan vital suatu negara. Setiap negara yang melakukan hubungan internasional selalu dilatarbelakangi oleh kepentingan nasional. Untuk menjamin kesejahteraan serta memenuhi kebutuhan sosial rakyatnya, negara-negara melakukan berbagai cara untuk memenuhi kepentingan nasionalnya.

Kepentingan nasional merupakan cerminan dari kebutuhan suatu negara dalam berbagai aspek dan bagaimana usaha sebuah negara dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan tersebut untuk tetap *survive* dalam persaingan global. Salah satu usaha yang dilaku suatu negara untuk

mencapai kepentingannya yaitu dengan melakukan kerjasama baik dengan satu negara ataupun dengan cara bergabung dalam organisasi-organisasi internasional, regional maupun sub-regional.

Kuatnya benturan kepentingan yang terjadi di era globalisasi antar negara menimbulkan terjadinya perselisihan dalam berbagai bidang, salah satu bidang yang paling sering dipermasalahkan yaitu ekonomi perdagangan dunia. Hal tersebut secara tidak langsung memberi signal bahwa kepentingan nasional tetap menjadi prioritas dalam ekonomi politik internasional dan global.

Strategi adalah seluruh keputusan kondisional yang menetapkan tindakan-tindakan yang akan dan yang harus dijalankan guna menghadapi setiap keadaan yang mungkin terjadi di masa depan. Merumuskan suatu strategi berarti memperhitungkan semua variabel yang mungkin dihadapi pada setiap waktu di masa depan dan kemudian dari semenjak sekarang sudah menetapkan atau menyiapkan tindakan mana yang akan diambil atau dipilih kelak, guna menghadapi realisasi dari setiap kemungkinan tersebut.⁴

Tahun 1960an merupakan masa dimana kerjasama masih bersifat universal dan internasional. Kerjasama kawasan mulai terjadi pada awal masa perang dingin. Pasca perang dingin, dunia mengalami perubahan ekonomi global. Hal tersebut merupakan awal dimana kerjasama antar kawasan mulai dibentuk.

⁴ Cathal j. Nolan, 2002. *The Greenwood Encyclopedia of International Relations* vol.4, Westport: Greenwood Press, hal.1602.

Kedekatan sebuah negara secara geografis menyebabkan pertemuan yang intensif terjadi secara tidak langsung dengan negara-negara sekitar. Pertemuan yang intensif tersebut mendorong negara-negara tersebut untuk membentuk organisasi regional. Selain itu adanya keinginan untuk memenuhi kepentingan-kepentingan negara juga merupakan tujuan dibentuknya organisasi regional.

Lynn H. Miller membuat klasifikasi organisasi regional yang didasarkan pada '*security orientation*'. *Security Orientation* lebih menekankan keinginan untuk menjaga kestabilan ekonomi, meredam ketegangan politik atau konflik-konflik sosial dan budaya. Dengan tujuan itulah negara-negara melakukan kerjasama dan mewujudkannya dalam sebuah organisasi sebagai wadah aktifitas bersama.⁵

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.⁶

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

⁵ Nuraeni S, Deasy Silvua dan Arifin Sudirman, *Regionalisme dalam Ilmu Hubungan Internasional*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2010, hal. 86.

⁶Ibid, hal. 82

regional tersebut fokus untuk meningkatkan stabilitas perekonomian negara-negara kawasannya. Selain kerjasama dalam tingkat regional, organisasi-organisasi regional juga membuat kerjasama sub-regional.

Kerjasama sub-regional merupakan kerjasama yang disepekat 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 hakekatnya negara melakukan kerjasama sub-regional untuk meningkatkan laju perekonomian di negaranya masing-masing. Untuk mengimplemantasikan tujuan dari kerjasama sub-regional 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.

Dalam bidang ekonomi perdagangan kerjasama dilakukan dengan mengadakan ekspor-impor maupun dengan mengadakan investasi. Kerjasama sub-regional tidak hanya melibatkan negara tetapi juga melibatkan sektor-sektor swasta. Sektor swasta dalam kerjasama sub-regional memiliki pengaruh yang cukup kuat dalam keberhasilan kerjasama tersebut. Sektor swasta sangat mempengaruhi laju investasi di suatu negara, hal tersebut memacu negara untuk terus meningkatkan daya

tarik perdagangan mereka untuk mendatangkan investor baik domestik maupun investor asing.

Kerjasama sub-regional dapat dikatakan berhasil apabila tujuan-tujuan yang telah disepakati dapat memperlihatkan peningkatan nyata setelah terjadinya kerjasama. Tiap-tiap kerjasama sub-regional memiliki visi dan misi yang berbeda, hal tersebut disebabkan karena tiap-tiap kerjasama sub-regional memiliki kepentingan yang berbeda serta keadaan geografis yang berbeda.

E. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan oleh penulis adalah tipe deskriptif analitik, metode ini merupakan tipe penelitian dengan memaparkan fakta-fakta yang terjadi. Kemudian menguraikan analisis hasil pengamatan yang disertai dengan argumen-argumen yang relevan yang dapat menggambarkan mengenai strategi indonesia dalam meningkatkan kerjasama sub-regional ASEAN tersebut.

2. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan data primer yang diperoleh dari situs-situs resmi serta data sekunder yang diperoleh dari berbagai literatur seperti buku-buku, jurnal, artikel serta situs-situs pendukung lainnya.

3. Teknik dan Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini, penulis menelaah literature-literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti seperti buku, jurnal, artikel dan data-data lainnya yang berhubungan dengan masalah yang ingin diteliti baik dari media elektronik maupun dari media non elektronik. Bahan-bahan tersebut diperoleh melalui :

- a. Kedutaan Besar Malaysia di Jakarta
- b. Kedutaan Besar Thailand di Jakarta
- c. Kantor Kementerian Perdagangan di Jakarta
- d. Perpustakaan Nasional RI
- e. Perpustakaan Universitas Hasanuddin
- f. Perpustakaan Fisip Universitas Hasanuddin

4. Teknik Analisis Data

Penulis menggunakan teknik analisis data kuantitatif neraca perdagangan serta data lain yang mendukung kemudian data kualitatif untuk menjelaskan bagaimana kerjasama ekonomi perdagangan dalam IMT-GT.

5. Metode Penulisan

Penulis menggunakan metode deduktif untuk memaparkan permasalahan yang diteliti secara umum serta menarik kesimpulan secara khusus dari hasil analisis penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. 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.⁷

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

⁷ Anak Agung Bayu Parwinta, 2005, *Pengantar ilmu Hubungan Internasional*, Bandung, Remaja Rosdakarya, hal.35.

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 kebijakann 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 gaya kultur 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.⁸

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

⁸ Theodore A. Colombus, *Pengantar Hubungan Internasional: Keadilan dan Power*, Bandung, Abardin Cv, 1990, hal.110

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 akan mempengaruhi 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 hakekatnya 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 akan dijadikan acuan dalam perumusan serta penentuan strategi yang akan 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, akan memengaruhi kehidupan negara tersebut secara keseluruhan. Ada terdapat banyak cara untuk meningkatkan kualitas perekonomian suatu negara.

Salah satu contoh cara untuk 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. Pun demikian, pada akhirnya semua kekacauan tersebut dapat dikurangi dengan cara sedikit demi sedikit menyesuaikan dengan kepentingan-kepentingan yang saling bertentang dan mencari akar penyelesaian dari segala masalah tersebut sehingga dapat diselesaikan dengan melalui tindakan-tindakan diplomatik.

B. Organisasi Regional dan Kerjasama Sub-Regional

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 Colombus dan Wolfe, dalam bukunya yang berjudul *Introduction to International Relations, Power, Justice* terdapat empat cara atau criteria yang bias kita pergunakan untuk mendefinisikan dan menunjukkan sebuah kawasan atau region yang sebenarnya sangat ditentukan oleh tujuan analisis. Keempat kriteria tersebut adalah:⁹

1. Kriteria geografis: mengelompokkan negara dalam berdasarkan lokasinya dalam benua, sub-benua, kepulauan dan lain sebagainya seperti: Eropa dan Asia.
2. Kriteria politik/militer: mengelompokkan negara-negara dengan 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 pada criteria terpilih dalam perkembangan pembangunan ekonomi, seperti GNP dan output industry, misalnya negara-negara industry dan negara-negara yang sedang berkembang atau yang terbelakang.
4. Kriteria transaksional: mengelompokkan negara-negara berdasarkan jumlah frekuensi mobilitas penduduk, barang dan jasa, seperti imigran, turis, perdagangan dan berita. Contoh ini dapat

⁹ Nuraeni S, Deasy Silvua dan Arifin Sudirman, *op.cit.*, hal.2

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 konsiderasi 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 akan mempengaruhi bentuk organisasi regional dan organ-organ yang menopangnya. Perbedaan karakter ini juga nantinya akan 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 mengapa 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. Akan 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.

Menurut Hopkins dan Mansbach, keberadaan organisasi regional mengalami pertumbuhan yang cepat. Hal ini dapat dilihat dalam tabel berikut:

TABEL 1 : Intergovernmental Organization Founded 1815-1965

	Total IGOs	Regional	% Regional terhadap total IGOs
1855-1914	49	14	28
1915-1944	73	27	37
1945-1955	76	45	60
1956-1965	65	41	73
Founded	254	127	50
Terminated	(65)	(27)	
Total	189	100	53

Sumber: *Peace in Parts. J.S Nye, p.4 Copyright: 1971: by Little, Brown and Company, Inc.*” dalam Hopkins dan Mansbach, 1973.

Selain dari sisi jumlah, peran organisasi regional juga dipandang cukup penting dalam mengatasi permasalahan yang timbul dalam interaksi antar negara.¹⁰

¹⁰ Nuraeni S, Deasy Silvua dan Arifin Sudirman, op.cit., hal 81.

BAB III

KERJASAMA SUB-REGIONAL IMT-GT

A. Latar Belakang Kerjasama IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle)

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 antara mereka sendiri.¹¹

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

¹¹ ASEAN official website, www.asean.org, diakses pada tanggal 11 november 2015

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 sub-regional *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).¹²

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.

¹² Suprayoga Hadi, *Pengembangan Kerjasama Ekonomi Regional dan Peningkatan Kinerja Pembangunan Kawasan Timur*, Samarinda, Badan Pendidikan NasionalS, 1997, hal 1.

TABEL 2 : *IMT-GT Participating State and Province*

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

Sumber : IMT-GT Implementation Blueprint 2012-2016

Kepulauan yang berlimpah ruah dan kaya akan 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.¹³

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

¹³ IMT-GT, *Implementation Blueprint 2012-2016*, hal 2

1997. Diperparah oleh kendala dalam upaya pengefektifan fungsi kelembagaan. Sekitar akhir tahun 1990an menuju awal 2000an, IMT-GT mengalami sebuah hiatus. Tetapi mulai pulihnya ekonomi dan terus menjadi ekonomi yang terus menguntungkan di sebagian besar wilayah Asia pada awal tahun 2000 memicu minat baru dalam kerjasama subregional di Asia termasuk IMT-GT.¹⁴

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 desember 2005. Para pemerintah anggota menegaskan kembali komitmen mereka untuk program IMT-GT dan setuju untuk 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 2007-2011.¹⁵

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 akan tetapi pelaksanaan proyek berjalan kurang maksimal dan lamban. MTR mengamati bahwa *Action Plan Matrix* (APM) pendukung *Roadmap* perlu diefektifkan

¹⁴ ibid

¹⁵ ibid

agar implementasiannya lebih nyata dan dapat mewujudkan manfaat kerjasama IMT-GT dalam program ini.¹⁶

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.

B. 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 :¹⁷

¹⁶ *ibid*

¹⁷ IMT-GT Secretariat and Asian Development Bank, *IMT-GT Building a Dynamic Future: a Roadmap for Development*, Philipines, 2007, hal. 34-45

36. *Leaders Summit*, pembuat keputusan dalam IMT-GT
37. MM , meningkatkan fokus pada arah dan kerangka kebijakan.
38. SOM, memperkuat pemantauan keseluruhan dan peran koordinasi
39. WG, meningkatkan penetapan prioritas dan berperan untuk memfasilitasi
40. 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.
41. *Governors Forum*, melembagakan peran dan partisipasi dalam memfasilitasi resolusi kebijakan, peraturan dan isu prosedural, serta perencanaan dan perograman dari investasi publik untuk IMT-GT.
42. Sekretariat Nasional, memperkuat kapasitas untuk melakukan koordinasi dan peran mereka di pemantauan tingkat nasional .

Hasil rapat leaders summit :

1. 2nd leaders summit

Mengembangkan IMT-GT *connectivity corridor* menjadi pusat kegiatan ekonomi yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di sub kawasan.¹⁸

2. 3rd leaders summit

Memacu kinerja IMT-GT dan meningkatkan kerjasama dalam bidang transportasi, perdagangan dan investasi.¹⁹

3. 4th leaders summit

Mempercepat pembangunan koridor antar Negara untuk mendukung pembentukan masyarakat ASEAN 2015.²⁰

4. 5th leaders summit

Perkembangan proyek-proyek IMT-GT terutama yang berkaitan dengan perwujudan antara lain koneksitas sub-regional dalam mendukung ASEAN connectivity.²¹

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 :²²

¹⁸ Situs Resmi Kementerian Luar negeri, *kemenlu.go.id*, diakses pada tanggal 23 november 2015

¹⁹ Situs Web Resmi Presiden Republik Indonesia, *sby.kepuustakaan-presiden.pnri.go.id*, 19 november 2007, diakses pada tanggal 23 november 2015

²⁰ Ninin Damayanti, "Indonesia Perkuat Kerjasama Ekonomi Sub Regional ASEAN", *dunia.tempo.co*, 28 februari 2009. Diakses pada tanggal 23 november 2015

²¹ B Kunto Wibisono, "PM Thailand Berkunjung ke Malaysia Senin", *antarjateng.com*, 19 februari 2012, diakses pada tanggal 23 november 2015

²² IMT-GT Secretariat and Asian Development Bank, *op cit.*, hal 5-7

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.

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 2nd 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.²³

²³ *Ibid*, hal 7

Roadmap IMT-GT 2007-2011 sebagai kerangka kerja serta menjadi alat pemantau kemajuan dan evolusi untuk memastikan langkah-langkah apa saja yang dilakukan untuk mencapai tujuan. Hasil aktual dalam berbagai program dan proyek akan dicocokkan dengan tujuan dan implementasinya. Pada saat itu pula mekanisme akan 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.

C. Kebijakan Pemerintah Indonesia Dalam IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle)

Selama beberapa puluh tahun kebelakang masalah 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 stakeholders 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 akan 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 swasta²⁴.

²⁴ Detik News, <http://news.detik.com/kolom/2758291/paradigma-baru-perbatasan-jendela-depan-nkri>, diakses pada tanggal 6 juni 2017.

Indonesia, Malaysia, Thailand Growth Triangle (IMT-GT) atau segitiga pertumbuhan Indonesia, Malaysia, Thailand merupakan salah satu kerjasama sub-regional 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 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.²⁵

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,

²⁵ Ahmad Jamaan, *Pengaruh Bentuk Perjanjian terhadap Keberhasilan Kerjasama Internasional (Kasus Kawasan Sub Ekonomi Regional IMT-GT)*, Transnasional Jurnal Ilmu Hubungan Internasional. Vol.1, No.2, Pekanbaru, 2010, hal. 103.

Bangka-Belitung, Bengkulu, Jambi, Lampung, Sumatera Selatan, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Utara dan Sumatera Barat²⁶.

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.²⁷

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)

²⁶ Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia *Official Website*, www.kemenlu.go.id, diakses pada tanggal 3 agustus 2016

²⁷ *ibid*

Koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-Dumai-Palembang, (iv) koridor ekonomi Melaka-Dumai dan (v) koridor ekonomi Ranong-Phuket-Aceh.²⁸

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*²⁹.

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*.³⁰

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

²⁸ ibid

²⁹ ibid

³⁰ ibid

telah disepakati beberapa sektor yang menjadi fokus utama, kerjasama ini meliputi sektor-sektor:³¹

- a. Transportasi dan Energi
- b. Perdagangan dan investasi
- c. Pertanian
- d. Halal produk dan jasa
- e. Pariwisata
- f. 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 sosialisai kerjasama IMT-GT. Selain beberapa upaya tersebut pemerintah juga membuat proyek-proyek untuk mendorong perkembangan perekonomian ketiga negara IMT-GT.³²

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

³¹ Wawancara dengan Kemenko Bagian Perekonomian, 27 januari 2015

³² *ibid*

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 dibawah ke Thailand dan Malaysia. Pemerintah pusat berharap agar pemerintah daerah-daerah lainnya dapat turut serta mengembangkan potensi daerahnya dalam kerjasama IMT-GT.³³

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:³⁴

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 dipertanian , agroindustri dan pariwisata di IMT-GT.

³³ Wawancara Kemenko Bagian Perekonomian, *loc cit.*

³⁴ IMT-GT Secretariat and Asian Development Bank, *op cit.*, hal 10-14.

3. 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.
4. Alamat lintas sektoral fokus pada mengembangkan 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.
5. 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 sub regional 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.

D. 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 sub regional 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 ini 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 massa 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 cara 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.³⁵

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

³⁵ IMT-GT, *Mid-Term Review of the IMT-GT Roadmap for Development: 2007-2011*, diakses pada tanggal 4 Agustus 2006.

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. Masalah sama 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 transformatif 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 - GT 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 sub regional 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

akan 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/private akan 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, tapi hal tersebut akan 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 \$ 5,2 miliar dalam daftar PCP.³⁶

TABEL 3 : IMT-GT Priority Connectivity Projects¹

Project Name	Amount (US\$ million)
Indonesia	
1. Sumatra Ports Development Project	57.4
1.1 Ulee Lheue Port (\$0.5M)	
1.2 Malahayati Por (\$29M)	
1.3 Belawan Por (\$12.9M)	
1.4 Kuala Enok Port (\$15M)	
2. Melaka-Dumai Economic Corridor Multimodal Transport Project	875.2
2.1 Dumai Port (\$30.2M)	
2.2 Pekanbaru-Dumai Road (\$389.7M)	
3. Sumatra Toll Roads	493.0
3.1 Palembang and Indralaya Toll Road (\$105M)	

³⁶ opcit

<i>3.2 Palembang-Betung Toll Road (\$17.5)</i>	
4. Melaka-Penkanbaru Power Interconnection	300.0
5. Most southerly section of the Eastern Highway from Bandar Lampung to Bakahuni	820.0
6. Development of Aceh Highway Facilities: Banda Aceh-Kuala Simpang	2,000.0
Subtotal: Indonesia	4,545.68
Malaysia	
1. Melaka-Penkanbaru Power Interconnection	200.0
2. ICQS Bukit Kaya Hitam	120.0
Subtotal: Malaysia	320.0
Thailand	
1. Southern Thailand Ports Development Program	28.0
2. Hat Yai-Sadao Toll Road	300.0
Subtotal: Thailand	328.00
TOTAL: IMT-GT	5,193.6
	(10 projects)

Sumber : *Mid-Term Review of the IMT-GT Roadmap for Development 2007-2011*

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 sub –regional. 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 set baru 12 program unggulan serta *Action Plan Matrix* (APM) .

TABEL 4: The 12 Flagship Programs Identified by the Mid-term Review of the IMT-GT Roadmap

Sector		Flagship Program
Transport and Energy	1	Five Connectivity Corridors
		a. Extended Songkhla-Penang-Medan Corridor (Nakhon Si Thammarat – Phattalung – Songkhla – Yala – Pattani – Penang – Medan)
		b. Straits of Melaka Corridor (covering the western coastal belt from Trang in Southern Thailand to Melaka in Peninsular Malaysia)
		c. Bandah Aceh-Medan-Pekanbaru-Palembang Economic Corridor (a road corridor running south to north through Sumatera)
		d. Dumai-Melaka Economic Corridor (a maritime corridor linking Sumatera and Peninsular Malaysia)
	e. Ranong-Phuket-Aceh	
Trade and Investment	2	Streamlining of trade regulations and procedures
	3	Promotion of logistics/supply chain and business services
Agriculture	4	Marine fisheries and aquaculture development
	5	Application of new technologies for livestock

	6	Trade in agriculture
	7	Environment-friendly agriculture
Halal products/services	8	Halal integrity (standards and certification)
	9	Industry development
	10	Branding and promotions
Tourism	11	Develop thematic tourism routes or circuits with a logical sequence of destinations and sites
Human resources development	12	Enhanced labor mobility by adopting Mutual Recognition Agreements along the lines of the ASEAN framework

Sumber : *Mid-Term Review of the IMT-GT Roadmap for Development 2007-2011*

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 sekretarian baik ditingkat nasional dan daerah. Kelemahan-kelemahan tersebut membutuhkan perbaikan yang lebih serius agar IMT-GT dapat mencapai tujuan serta memberi dampak yang positif.³⁷

BAB IV

ANALISIS HASIL PENELITIAN

A. STRATEGI INDONESIA DALAM DALAM MENINGKATKAN KERJASAMA SUB-REGIONAL ASEAN DALAM IMT-GT

Dalam berbagai persoalan yang dihadapi Indonesia dalam kerjasama 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 dibanding Malaysia dan Thailand.³⁸

Tabel 5: Indikator Dasar IMT-GT Tahun 2012

³⁷ opcit

³⁸IMT-GT Official Website, Indikator Standar Tahun 2012, diakses pada 13 Maret 2017.

Area	Population	Land area	Population density	GDP (Current Prices)	GDP (PPP Valuation)	Growth rate of real GDP	International trade
	Thousands	Sq. KM	Persons per sq. KM	US\$ Million	Current International Dollars Million	Percent	US\$ Million
IMT-GT	78.181	615.125	127	345.917	523.024	6.8	490.568
Indonesia GT	53.066	450.793	119	170.779	233.604	6.8	87.881
Malaysia GT	15.640	63.617	244	139.027	226.674	6.6	373.617
Thailand GT	9.585	70.715	136	36.111	63.656	3.1	29.170

Sumber: IMT-GT *Official Website*

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 paskah Roadmap 2007-2011, Indonesia berada pada posisi terbawah untuk kondisi serapan tenaga kerja dalam IMT-GT.³⁹

Tabel 6: Kondisi Populasi dan Tenaga Kerja

Area	Population	Population 15 years and over a/	Labour Force	Labour Force Participation rate	Employed persons to population	Unemployment rate
	Thousand	Thousand	Thousand	Percent	Percent	Percent
IMT-GT	78.181	615.125	127	345.917	523.024	6.8
Indonesia GT	53.056	36.004	23.989	66.6	66.9	5.7

³⁹Ibid

Malaysia	15.540	10.566	6.865	65.0	63.4	2.4
Thailand	9.585	7.372	5.468	74.2	73.9	0.7

Sumber: IMT-GT Official Website

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 telah hirau dalam pengembangan utuh bagi pemerintah daerah dalam menjalankan kemandirian pengembangan provinsi. Artinya saat Indonesia telah memulai perhatian utuh kepada 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.

Melalui pengkajian kelayakan yang cermat dan intensif, telah banyak peluang yang dapat dimanfaatkan secara optimal oleh pemerintah daerah dan kalangan dunia usaha di daerah, namun selama ini terbentur pada kendala dan batasan regulasi yang kurang kondusif dan menunjang. Perlu dilakukan kajian mendalam tentang regulasi yang mendukung pengembangan sektor-sektor produksi unggulan tertentu yang potensial di masing-masing daerah terkait, terutama terkait dengan deregulasi dalam bidang fiskal dan moneter, kemungkinan penghapusan hambatan non-tarif bagi perdagangan lintas batas negara, penyederhanaan prosedur pemeriksaan bea dan cukai, dan pemberian kemudahan prosedural bagi para pelintas batas.

Poros kerjasama sub-regional berdasarkan kedekatan geografis merupakan salah satu faktor penting untuk menjalin kerjasama antar negara di IMT-GT. Pemerintah daerah turut aktif dalam berbagai upaya menjalin kerjasama untuk meningkatkan pembangunan ekonomi di kawasan yang saling berdekatan, khususnya bagi pengembangan di Sumatera Utara, Aceh, Sumatera Barat, dan Riau.

Sementara itu, Indonesia turut mendorong keterlibatan aktor swasta sebagai aktor penting dalam kerangka percepatan perdagangan. Menurut Rodrik (2000), integrasi ekonomi internasional adalah bagaimana memandang dunia ini sebagai pasar untuk barang, jasa, dan pasar produksi terintegrasi secara sempurna. Integrasi ekonomi dapat terjadi apabila ditunjang oleh dua

pilar, yakni kerjasama keuangan dan moneter, dan pembentukan komunitas ekonomi.⁴⁰

Pandangan Rodrik telah memperlihatkan bahwa integrasi ekonomi baik regional maupun sub-regional, 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 pengolahanyang mengolahan produk akhir berbahan

⁴⁰Dani Rodrik, 2000, How How Far Will International Economic Integration, Journal of EconomicPerspective Vol. 14, hal.

baku lokal, sehingga pelaku usaha Indonesia umumnya bergerak dalam pengekspor 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 sub-regional. Hal ini telah memposisikan pemerintah Indonesia mengambil peran pendukung yang tidak terlalu jauh (dominan), maka posisi disini ialah Indonesia sebagai katalisator. Sebagai contoh sederhana, Indonesia menyambut khusus kelompok atau afiliasi pengusaha APINDO (Asosiasi Pengusaha Indonesia) dalam turut aktif dalam proses perdagangan sub-regional. 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, namun 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 negaranegara 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.

B. TANTANGAN DAN PELUANG INDONESIA DALAM MENINGKATKAN KERJASAMA SUB-REGIONAL ASEAN DALAM IMT-GT

a. Tantangan

Dalam poros kerjasama IMT-GT memiliki persoalan tersendiri bagi Indonesia. Forum ini pada hakikatnya mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan guna mempercepat pemerataan ekonomi sub-regional, 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 konsen dalam percepatan pembangunan tersebut. Seperti dalam tabel dibawah ini;

Tabel 7: Susunan Tim Kordinasi Indonesia di Wilayah Pertumbuhan dan Pengembangan

Penanggung jawab	IMT-GT
Ketua	Menteri Pertambangan dan Energi
Sekretaris	Asisten Menko Perekonomian Bidang Sumberdaya Alam
Anggota	Pejabat dari: - Deperindag - Dep PU - Dephutbun - Depnaker - Deptan - Depkeu - Dephub - Depdagri ; - Dep Kehakiman - Deplu - Kemeneg PPN/Bappenas - Kemeneg Investasi/BKPM - Kemeneg Agraria/BPN - Kemeneg LH/Bapedal dan : - Gubernur DI Aceh - Gubernur Sumut - Gubernur Sumbar - Gubernur Riau

Sumber: Lampiran Keppres 184/1998

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:⁴¹

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-

⁴¹Buletin Kawasan, "Menangkap Peluang Perdagangan dan Investasi Melalui Forum Kerjasama Ekonomi Sub-Regional, *Publikasi Direktorat Kawasan Khusus dan daerah Tertinggal – Deputi Pengembangan Regional dan otonomi Daerah Bappenas*, Vol. 22, 2008, Hal. 3.

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 Kadin bahwa wakil dari daerah sering mengalami masalah dalam memahami apa 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 Aceh, mempersoalkan mengenai tidak adanya akses keluar dari Provinsi NAD ke wilayah lain di 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 apa yang diharapkan dari kerjasama IMT-GT.

Sementara itu, 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.⁴² Tidak hanya di tingkat internal, koordinasi IMT-GT juga mendapatkan hambatan di tingkat sub-regional dengan tidak terjalinnya komunikasi yang baik antara pihak-pihak yang berkepentingan di 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 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 dihelat di Petchaburi, Thailand pada bulan Maret 2009, pemimpin negara sepakat untuk mengambil skema fokus yang memuat target yang harus dicapai oleh negara anggota.

⁴² Hadi, “Pengembangan Kerjasama Ekonomi Regional,” 8.

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 dokumentasikendaraan;
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 sub-wilayah 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 instrument penting dalam memingkatkan pertumbuhan ekonomi melalui perdagangan. Koridor wilayah yang tengah disepekati, tentunya

menempatkan infrastruktur jalan sebagai instrument penting dalam menjamin keberlangsungan perdagangan yang ada.⁴³

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 diagnostik pertumbuhan infrastruktur ini. Seperti data penelitian yang dihimpun oleh Zafar dan Areef (2010) yang disampaikan dibawah:⁴⁴

⁴³Montague Lord & Pawat Tangtrogita, “Special Border Economic Zone in IMT-GT” *Institutional Development for Enhanced Subregional Cooperation in the aSEA Region*, 2014, Hal 27.

⁴⁴Zafar Iqbal & Areef Suleman, “Indonesia: Kendala Kritis Bagi Pembangunan Infrastruktur”, *Departemen Kebijakan dan Penelitian Ekonomi*, Islamic Development Bank, 2010, Hal. 75.

Tabel 8: Kendala Pembangunan Infrastruktur Indonesia

Kendala Besar pada Pembangunan Infrastruktur di Indonesia (Berdasarkan analisa mendalam menurut sub-sektor)						
Indikator	Transportasi				Listrik	Telekomunikasi
	Jalan	Kereta Api	Pelabuhan	Udara		
Kendala Utama						
Sulitnya Pembebasan Tanah	Ya	Ya			Ya	
Lemahnya Kapasitas Sumber Daya Manusia dan Kelembagaan	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya
Buruknya Tata Kelola Pemerintahan	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya
Tidak Tersedianya Pendanaan Jangka Panjang	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya	
Rendahnya Pengembalian atas Investasi				Ya		
Penentuan tarif sosial listrik yang dibawah pemulihan biaya					Ya	

Sumber: “Indonesia: Kendala Kritis Bagi Pembangunan Infrastruktur”, Depertemen Kebijakan dan Penelitian Ekonomi, Islamic Development Bank, 2010,

Analisa mendalam tentang tiga sub-sektor utama: (i) Transportasi (jalan, kereta api, pelabuhan dan bandara), (ii) Listrik, dan (iii) Komunikasi juga dilakukan untuk menentukan kendala yang menghambat investasi di sub-sektor 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 ketidak-mampuan 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 non-komersial; 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 menyerdehanakan hambatannya, penulis menilai tiga poin penting dan mengemuka dalam progresifitas Indonesia di IMT – GT paskah *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 pra-kelayakan 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). Dibawah 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.

Dalam penelitian sebelumnya oleh Toh Mun heng (2006), menyebut Indonesia mengalami problema dimana kapasitas pengembangan kewilayahan masih tertinggal dibanding negara Malaysia secara khusus. Toh menjustifikasi bahwa Indonesia memiliki empat kekurangan yang akan menjadi batu sandungan dalam proyeksi trinitas pertumbuhan yaitu; pekerja skill rendah, teknologi terbatas, SDA yang kurang terkelola, dan pengembangan tanah (*land*) rendah. Dibanding dengan Malaysia, meskipun hampir sama dengan Indonesia, namun Malaysia memiliki kecakapan teknologi dan infrastruktur yang cukup baik dengan Indonesia.⁴⁵

b. Peluang

Kerjasama subregional merupakan momentum pembangunan nasional. Dalam menggapai proses pembangunan tersebut, Indonesia memiliki modalitas yang cukup relevan dalam kerangka kemitraan tersebut. IMT-GT dalam lanskap studi Hubungan Internasional tidak dilihat sebagai kondisi yang kosong semat. 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

⁴⁵Heng Toh Mun, Development in Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle, Singapore Centre for Applied and Policy Economics, Paper No. 2006/06, 2006, Hal, 6, diakses pada 13 Maret 2017.

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 sub-regional merupakan forum kerjasama yang mampu menstimulus integrasi regionalitas itu sendiri. Menurut pandangan Schalkwyk (2005) bahwa kerjasama sub-regional merupakan salah satu alat dan wadah yang potensial guna mengubah lingkungan ekonomi regional dan global saat ini.⁴⁶

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.⁴⁷ Sementara itu aspek yang cukup krusial yaitu iklim pasar yang mampu menjamin keberlangsungan perdagangan yang ada.⁴⁸ Dalam tulisan Tan (1993) menyebut konsep trinitas pertumbuhan

⁴⁶Schalkwyk Gina Van Schalkwyk, 2005, Challenges in Creation of Southern African Sub-Regional, Journal on Science and World Affairs Vol. 7, Hal. 33.

⁴⁷Kumar & Lee, 1991, Growth Triangles Belts and Circles; Trends in Growth Triangle, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies and Institute of Policy Studies.

⁴⁸Ng & Wong, 1991, The Growth Triangle: A Market Driven Response, Asia Club Papers, Hal 123-152.

(*growth triangle*) merupakan penjelasan penting sebagai formaat kerjasama regional yang menyediakan peranan pembangunan ekonomi nasional.⁴⁹ 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.⁵⁰ Dari sini dapat dipahami bahwa agenda trinitas pertumbuhan dalam poros sub-regional dimaknai sebagai momentum percepatan pertumbuhan ekonomi.

Dari kesemua itu, kemitraan subregional tidak sepatutnya sebagai agenda ekonomi semata, melainkan luapan agenda politik yang dihimpun dari kepentingan nasional (*national interest*). Kepentingan nasional merupakan cerminan dari kebutuhan suatu negara dalam berbagai aspek. Karakteristik antara 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, Indonesia mempertimbangkan pembentukan IMT-GT tidak sekedar sebagai tuntunan politik luar negeri untuk menjaga stabilitas kawasan, melainkan sebagai agenda pembangunan nasional. Indonesia dikenal sebagai negara dengan populasi dan wilayah yang sangat besar. Tidak jarang, kekuatan ini justru menjadi batu sandungan Indonesia akibat pengalaman pembangunan

⁴⁹Tan, 1993, Growth Triangles as a Regional Development Strategy, Borneo Review Vol. 4.

⁵⁰Fatimah W.I., 2002, Munzarina et al Awareness of Private Sector of the IMT-GT Concept: Benefits and Problems Analisis, Vol. 9, Hal. 15-30.

yang justru tersentralisasi dalam satu wilayah tertentu. Akibatnya, di beberapa wilayah yang sangat strategis yang bisa menjadi lokomotif pertumbuhan ekonomi Indonesia justru terbengkalai.

Hal ini mendorong pemerintah Indonesia pada kepemimpinan Soesilo Bambang Yudhiono pada periode keduanya (2008-2014) terus mendorong pembangunan di setiap wilayah, khususnya daerah strategis. Progresifitas untuk menjalankan perdagangan bebas bersama mitra sub-regional, Indonesia terlebih dahulu mempertimbangkan kematangan pembangunan infrastruktur. IMT-GT mengklasifikasi wilayah provinsi kemitraan untuk Indonesia ialah Sumatera. Wilayah Sumatera dipilih Indonesia sebagai bagian dari kerjasama IMT-GT bukan hanya karena kedekatannya dengan Malaysia dan Thailand, namun juga karena ketertinggalan ekonominya dibandingkan wilayah Jawa yang menjadi pusat pembangunan Indonesia ketika IMT-GT dibentuk pada tahun 1993. Lebih dari itu, Indonesia menganggap bahwa Sumatera memiliki potensi yang tinggi di bidang tenaga kerja, sumber daya alam, dan pariwisata yang bersifat komplementer dengan keunggulan milik Malaysia dan Thailand. Dengan adanya kerjasama IMT-GT, Indonesia melihat bahwa ketiga potensi tersebut dapat digali dengan lebih efektif.⁵¹

Dari segi tenaga kerja, Indonesia memiliki keunggulan komparatif yang signifikan dibandingkan Malaysia dan Thailand. Pada tahun 2011, Indonesia memiliki populasi tenaga kerja sebesar 118,053 orang, sementara

⁵¹ M. Baiquni, 1998, Membangun Pusat di Pinggiran: Pengembangan Wilayah Melalui Kerjasama Ekonomi Regional di ASEAN JKAP Vol. 2 No. 2, hal 58.

Malaysia dan Thailand hanya memiliki 13,120 dan 39,408. Dalam konteks kerjasama IMT-GT, wilayah Sumatra memiliki 23,989 tenaga kerja, sementara Semenanjung Malaysia dan Thailand Selatan hanya memiliki 6,866 dan 5,468.⁵²Keunggulan komparatif yang dimiliki Indonesia di bidang tenaga kerja memberikan mereka potensi untuk menggaet 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 Sumatera umumnya adalah bisnis di bidang industri, energi, agrikultur, dan perikanan.⁵³

Sementara dari segi sumber daya alam, wilayah Sumatera diakui sebagai wilayah dengan sumber daya alam paling berlimpah dibandingkan Semenanjung Malaysia dan Thailand Selatan. Wilayah Sumatera sangat kaya dengan sumber daya kehutanan, minyak dan gas, juga memiliki cadangan perikanan lepas pantai yang belum tereksplorasi, serta produksi bahan pangan (mis. beras dan sayuran) yang senantiasa surplus setiap tahunnya. Keunggulan komparatif di bidang sumber daya alam ini memungkinkan Indonesia untuk menjadi pemasok barang mentah untuk diolah di Thailand dan Malaysia. Barang olahan tersebut kemudian dapat dipasarkan di Indonesia dengan harga yang lebih murah. Pada saat yang sama, investasi yang dialirkan oleh sektor swasta Malaysia dan Thailand

⁵² IMT-GT Official Website, www.imtgt.org, diakses pada 12 maret 2017

⁵³ Asian Development Bank Official Website, Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT), diakses pada 12 Maret 2017.

akan membuka lebih banyak lapangan pekerjaan di Indonesia dan meningkatkan daya beli masyarakat Indonesia.⁵⁴

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 Indonesia ketika itu telah memprediksi bahwa permintaan terhadap jasa pariwisata akan semakin meningkat melalui kerjasama IMT-GT.

Untuk mendorong keberhasilan program IMT-GT, Indonesia telah mengupayakan kebijakan pembangunan infrastruktur di wilayah Sumatera, khususnya menyangkut transportasi. Kebijakan ini dibuat dalam rangka memanfaatkan proksimitas antara wilayah kerjasama IMT-GT yang merupakan salah satu faktor keunggulan dari kerjasama tersebut. Proksimitas wilayah memungkinkan kemudahan mobilitas sumber daya, seperti modal, barang, dan tenaga kerja. Namun hal ini hanya dapat terwujud jika terdapat infrastruktur yang memadai. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia semenjak tahun 1994 telah memusatkan pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah Sumatera, khususnya pembangunan jalur kereta api.⁵⁵ pemerintah juga memusatkan perhatiannya

⁵⁴M. Baiquni, loc. cit.

⁵⁵ Ofyar Z. Tamin, 1998, Peran Sistem Transportasi Kereta Api di Propinsi Sumatera Barat, Seminar Sehari Kereta Api Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Andalas Padang, hal 14.

pada pembangunan sistem angkatan laut dan penyeberangan pada titik terluar sebagai pintu masuk dengan negara tetangga dan penghapusan hambatan non-tarif serta penyederhanaan prosedur perpindahan lintas batas.⁵⁶

Selain pembangunan infrastruktur, pemerintah Indonesia juga mengeluarkan berbagai kebijakan untuk memperkuat tingkat produksi Indonesia. Hal ini dilakukan melalui penerbitan Keppres No. 13 tahun 2001 tentang Tim Koordinasi Kerjasama Ekonomi Sub Regional (KESR). Keppres ini dikeluarkan karena pemerintah melihat bahwa pertumbuhan nilai ekspor Indonesia ke Thailand dan Malaysia bergerak sangat lambat, yakni di bawah US\$1,000 juta. Setelah Keppres tersebut diterbitkan, terjadi peningkatan signifikan terhadap ekspor Indonesia ke Malaysia dan Thailand yang mendekati US\$4,000 juta pada tahun 2002.⁵⁷

Tren ekspor Indonesia ke Malaysia dan Thailand mengalami pertumbuhan positif dalam kurun waktu 2002-2008. Periode tersebut dikenal sebagai periode pemulihan pasca-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 Indonesia di periode tersebut.⁵⁸

⁵⁶ Suprayoga Hadi, Pengembangan Kerjasama Ekonomi Regional dan Peningkatan Kinerja Pembangunan Kawasan Timur Indonesia, diakses pada 12 Maret 2017.

⁵⁷ Avianto Benito Rio dan Koestoer Raldi Hendro, 2010, Distorsi kapasitas Perdagangan Inter-Regional IMT-GT: Kasus Provinsi Terpilih di Sumatera Indonesia, Jurnal Ekonomi Pembangunan Vol. 11 No. 1, Hal. 47.

⁵⁸ Ibid

Tahun 2001 dapat dikatakan sebagai titik balik Indonesia dalam menjalankan program kerjasama IMT-GT. Ditandai dengan diterbitkannya Keppres No. 13 Tahun 2001 tentang Tim Koordinasi KESR, 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 Indonesia (termasuk IMT-GT) agar dapat lebih efektif dan efisien. Berdasarkan Keppres tersebut, tim koordinasi KESR 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.⁵⁹

Pemerintah Indonesia memandang bahwa pengembangan KESR merupakan sarana yang tepat untuk meningkatkan daya saing 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

⁵⁹ Hukum Online, Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2001 tentang Tim Koordinasi Kerjasama Ekonomi Sub Regional, diakses pada 12 Maret 2017.

menunjukkan komitmen Indonesia untuk mempersiapkan sumber daya manusianya dalam menghadapi tantangan AFTA. Jika Indonesia terbukti mampu bersaing dalam pasar bebas di tingkat sub-regional, maka pemerintah meyakini Indonesia juga akan mampu di tingkat regional.⁶⁰

Sementara itu, Indonesia merupakan aktor penting dalam memuluskan keberlangsungan IMT-GT sendiri. Spirit dan optimis Indonesia dalam penguatan akselerasi institusional terlihat kemauan utuh Indonesia dalam mengembangkan kerjasama IMT-GT, yang ditunjukkan dengan suksesnya penyelenggaraan Senior Officials Meeting (SOM) dan PTM IMT-GT pertengahan November 2005 di Pekanbaru, dalam rangka mempersiapkan KTT IMT-GT pertama di Kuala Lumpur pada bulan Desember 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

⁶⁰Suprayoga Hadi, Op. Cit, Hal 2.

ekonomi Indonesia. Hal ini menjadi peluang tersendiri bagi Indonesia dalam menggapai kepentingan nasional yang ada.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, dapat ditarik beberapa kesimpulan antara lain:

1. Dalam upaya dan strategi Indonesia untuk mempercepat pengembangan poros perdagangan, Indonesia merumuskan dua kebijakan yaitu peranan utuh pemerintah daerah dan penguatan sektro swasta. Pemerintah mengajak para actor pasar local untuk terlibat langsung dalam kerjasama IMT-GT. Selain itu, pemerintah juga mengajak par actor-aktor swasta untuk mengambil peran utama dalam penghubung aktifitas ditingkat perusahaan seperti investasi dan sumber day, produksi dan distribusi lintas batas serta mengambil keuntungan dari komplementaris subregional.
2. Dalam pelaksanaan IMT-GT menghadapi beberapa tantangan seperti Indonesia relatif kurang siap dengan program yang ingin diusulkan dalam IMT-GT, Indonesia kerap mengalami miskomunikasi karena kurangnya koordinasi antar negara, antara pemerintah pusat dan daerah kurang sinkron, serta kurangnya pendanaan.
3. Sebagai salah satu negara anggota IMT-GT, Indonesia memiliki peluang yang cukup besar untuk mengembangkan wilayah yang kurang berkembang khususnya didaerah Sumatra. Indonesia memiliki keunggulan kooperatf dibidang tenaga kerja dari segi populasi tenaga kerja dibandingkan negara lainnya. Selain itu Indonesia juga terindikasi memiliki pengaruh yang signifikan untuk menentukan arah IMT-GT.

B. Saran

1. Penulis menyarankan agar pemerintah Indonesia meninjau kembali kebijakan perdagangan serta meminimalisir dominasi pemerintah pusat dalam kebijakan tersebut dan memaksimal peran pemerintah daerah.
2. Penulis menyarankan agar pemerintah Indonesia untuk memperbaiki koordinasi disemua tingkatan pemerintah, meninjau kembali pendanaan untuk proyek-proyek agar pelaksanaan *roadmap* berjalan dengan baik.
3. Penulis menyarankan agar Indonesia dapat mengelolah dan lebih focus terhadap keunggulan kooperatif yng dimiliki Indonesia secara maksimal, tidaknya hanya dalam sektor perdagangan tetapi sektor-sektor lainnya yang telah disepakati dalam IMT-GT

DAFTAR PUSTAKA

BUKU :

- Amalia, Lia, 2007, *Ekonomi Internasional*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Cathal J. Nolan, 2002, *The Greenwood Encyclopedia of International Relations* Vol. 4, Westport: Green Wood Press.
- Colombus A. Theodore, 1990, *Pengantar Hubungan Internasional: Keadilan dan Power*, Abardin Cv, Bandung.
- Hadi Suprayoga, 1997, *Pengembangan Kerjasama Ekonomi Regional dan Peningkatan Kinerja Pembangunan Kawasan Timur*, Badan Pendidikan Nasional, Samarinda.
- Haryono Endi, Ilkodar Saptono B., 2005, *Menulis Skripsi: Panduan Untuk Mahasiswa Ilmu Hubungan Internasional*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Hudiyanto, 2004, *Ekonomi Politik*, PT. Bumi aksara, Jakarta.
- Ikbar, Yanuar, 2006, *Ekonomi Politik Internasional: Konsep dan Teori* vol.1 vol.2 , PT. Refika Aditama, Bandung.
- Mas'ood, Mochtar, 2003, *Ekonomi-Politik Internasional dan Pembangunan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Nuraeni S , Silvy Deasy & Sudirman Arifin, *Regionalisme dalam Studi Hubungan Internasional*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Parwinta Anak Agung Bayu, 2005, *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Secretariat IMT-GT and Asia Devepelopment Bank, 2007, *IMT-GT Building a Dynamic Future: a Roadmap for Development*, Philipines.
- Tunggal, Aprilia Restuning, 2013, *Ilmu Hubungan Internasional : Ekonomi, Politik, Keamanan dan Isu-Isu Kontemporer*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Wuryandari, Ganewati, 2011, *Politik Luar Negeri Indonesia*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

DOKUMEN :

- IMT-GT Blueprint Implementation 2007-2011
- IMT-GT Blueprint Implementation 2012-2017
- IMT-GT Mid Term Review of The IMT-GT Roadmap for Development 2

INTERNET :

B Kunto Wibisono, PM Thailand Berkunjung ke Malaysia Senin, antarjateng.com, diakses pada tanggal 23 november 2015

Detik News, <http://news.detik.com/kolom/2758291/paradigma-baru-perbatasan-jendela-depan-nkri>, diakses pada tanggal 6 juni 2017.

Henry Mintzberg, *General Strategic Theory*, www.milesazachary.com, diakses pada tanggal 17 Desember 2014

IMT-GT Mid Term Review of The IMT-GT Roadmap for Development 2007-2011, diakses pada tanggal 4 agustus 2016

IMT-GT Official Website, www.imtgt.org, diakses pada tanggal 2 desember 2014.

Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian Republik indonesia Official Website. www.ekon.go.id, diakses pada tanggal 3 desember 2014.

Ninin Damayanti, Indonesia Perkuat Kerjasama Ekonomi Subregional ASEAN, dunia.tempo.co, diakses pada tanggal 23 november 2015.

Situs Resmi Asian Development Bank, www.adb.org, Diakses pada Tanggal 12 maret 2017

Situs Resmi Kementrian Luar Negeri, www.kemenlu.go.id, Diakses pada tanggal 25 november 2015.

Situs Resmi Presiden Republik Indonesia, sby.kepustakaan-presiden.pnri.go.id, diakses pada tanggal 23 November 2015

JURNAL :

Ahmad Jamaan, Pengaruh Bentuk Perjanjian Terhadap Keberhasilan Kerjasama Internasional (kasus kawasan Sub Ekonomi Regional IMT-GT), *Transnasional Jurnal Ilmu Hubungan Internasional* Vol. 1, No. 2, Pekanbaru, 2010.

Avianto, B. R., & Koestoer, R. H. (2010). Distorsi Kapasitas Perdagangan Inter-Regional IMT-GT: Kasus Provinsi Terpilih di Sumatera Indonesia. *Jurnal Ekonomi Pembangunan* Vol. 11 No. 1, 39-56.

Baiquni, M. (1998). Membangun Pusat di Pinggiran: Pengembangan Wilayah Melalui Kerjasama Ekonomi Regional di ASEAN. *JKAP* Vol. 2 No. 2, 43-67.

Ibrahim, F. W., Samidi, M. A., Hassan, S., & Abdul Karim, N. A.-H. (2002). Awareness of Private Sector of the IMT-GT Concept: Benefits and Problems. *ANALISIS* 9 Vol. 1 No. 2, 1-26.

- Iqbal, Zafar & Areef Suleman. (2010) “Indonesia: Kendala Kritis Bagi Pembangunan Infrastruktur”, *Depertemen Kebijakan dan Penelitian Ekonomi*, Islamic Development Bank, 2010,
- Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT)*. (n.d.). Retrieved March 12, 2017, from Asian Development bank:
<https://www.adb.org/countries/subregional-programs/imt-gt>.
- Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 2001 tentang Tim Koordinasi Kerjasama Ekonomi Sub Regional*. (n.d.). Retrieved March 12, 2017, from Hukum Online:
<http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/19098/node/562/keppres-no-13-tahun-2001-tim-koordinasi-kerjasama-ekonomi-sub-regional>
- Pribadi, K. N. (1994). Kerjasama Antarnegara dan Pengembangan Pariwisata. *Jurnal PWK Edisi Khusus*, 16-34.
- Rodrik, dani. (2000). “How How Far Will International Economic Integration”, *Journal of Economic Perspective*. Vol. 14, 1.
- Tamin, O. Z. (1998, April 13). Peran Sistem Transportasi Kereta Api di Propinsi Sumatera Barat. *Seminar Sehari Kereta Api Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Andalas Padang*, pp. 1-14.
- Wong, S. C. (2012, September). *The Trouble with 'Triangles': The Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT)*. Retrieved March 12, 2017, from ISIS Malaysia:
http://www.isis.org.my/attachments/1271_SW_ASEAN_Newsletter_Sept2012.pdf