

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kerjasama IMT-GT mendukung konektivitas ekonomi maritim di Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Penang, dan Pelabuhan Songkhla periode 2020–2023 melalui tiga bentuk yang dapat diidentifikasi. Dari sisi tujuan bersama, ketiga negara menunjukkan keselarasan kepentingan pada tataran visi memperkuat konektivitas di Koridor EC1 sebagai bagian dari integrasi ekonomi ASEAN meskipun divergen pada tataran kesiapan infrastruktur dan prioritas implementasi masing-masing negara. Dari sisi perumusan kebijakan, IMT-GT mendukung melalui penyediaan wadah koordinasi kelembagaan yang berjenjang dan dokumen panduan bersama dalam bentuk Implementation Blueprint 2022–2026, yang menghasilkan kemajuan pada dimensi kelembagaan dan regulasi di antara ketiga negara. Dari sisi aturan dan interaksi, kerjasama berlangsung secara berkelanjutan melalui pola pertemuan reguler antarpemerintah, meskipun sifat konsensus ASEAN yang menjadi fondasi IMT-GT membatasi daya dorong implementasi karena tidak tersedia mekanisme yang bersifat mengikat.

Secara keseluruhan, kerjasama IMT-GT mendukung konektivitas ekonomi maritim di ketiga pelabuhan tersebut terutama pada tataran kelembagaan, sementara konektivitas fisik berupa jalur pelayaran terjadwal langsung antarpelabuhan belum terwujud pada akhir periode kajian. Penelitian ini juga menemukan bahwa pelaku usaha yang aktif beroperasi di koridor Belawan–Penang–Songkhla belum mengenal dan merasakan manfaat kerjasama IMT-GT secara langsung, yang mengindikasikan masih terdapat kesenjangan antara komitmen kebijakan di tingkat pemerintah dengan dampak nyata di tingkat operasional pelabuhan.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan penelitian di atas, berikut disampaikan saran-saran yang ditujukan kepada pemangku kepentingan akademis maupun praktis yang relevan dengan topik kerjasama IMT-GT dan konektivitas ekonomi maritim.

5.2.1 Saran Akademis

Penelitian berikutnya perlu memperluas sumber data primer ke narasumber dari Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian melalui Asisten Deputi Kerjasama Regional dan dari Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dua institusi yang oleh narasumber penelitian ini sendiri diidentifikasi sebagai titik koordinasi teknis Indonesia di IMT-GT (Wawancara Dit. KSE ASEAN, 2026). Data dari kedua institusi tersebut akan memungkinkan kajian yang lebih mendalam terhadap dimensi teknis konektivitas maritim yang dalam penelitian ini belum dapat dijangkau secara penuh akibat keterbatasan akses.

Kajian tentang kesenjangan kesadaran antara komitmen kebijakan IMT-GT dengan pengalaman pelaku usaha di koridor EC1 sangat layak dikembangkan sebagai agenda riset lanjutan yang prospektif. Fenomena di mana pelaku bisnis yang aktif beroperasi di koridor tersebut tidak mengidentifikasi aktivitasnya dalam konteks kerjasama IMT-GT merupakan temuan yang memerlukan eksplorasi lebih lanjut dengan metodologi yang lebih sistematis, misalnya melalui survei terhadap sampel pelaku usaha yang lebih representatif di Belawan, Penang, dan Songkhla.

Kajian-kajian berikutnya tentang IMT-GT perlu mempertimbangkan penggunaan kerangka teoretis yang mampu mengakomodasi peran aktor non-negara secara lebih memadai. Sebagaimana teridentifikasi dalam penelitian ini, teori kerjasama internasional Holsti (1988, 2011) yang berpusat pada negara sebagai unit analisis memiliki keterbatasan dalam menjelaskan dinamika kerjasama di mana sektor swasta dan pemerintah daerah memainkan peran yang signifikan. Penggunaan pendekatan transnasionalisme atau teori rezim secara komplementer berpotensi menghasilkan analisis yang lebih menyeluruh terhadap kompleksitas kerjasama subregional IMT-GT.

Pengembangan kajian komparatif antara koridor-koridor IMT-GT yang berbeda misalnya membandingkan EC1 (Songkhla–Penang–Medan)

dengan EC4 (Dumai–Melaka) dalam hal tingkat realisasi konektivitas maritimnya juga sangat dianjurkan guna mengidentifikasi faktor-faktor yang membedakan koridor yang lebih berhasil dari yang kurang berhasil dalam mewujudkan konektivitas fisik. Perbandingan semacam ini akan memperkaya pemahaman tentang penentu keberhasilan kerjasama subregional dalam konteks ASEAN.

5.2.2 Saran Praktis

Kepada Sekretariat IMT-GT dan pemerintah ketiga negara anggota, penelitian ini merekomendasikan penguatan mekanisme pemantauan dan evaluasi yang lebih terukur serta berbasis pada keluaran nyata terhadap program-program konektivitas maritim dalam Implementation Blueprint 2022–2026. Sistem pemantauan yang berlaku saat ini lebih banyak mencatat aktivitas kelembagaan seperti jumlah pertemuan, lokakarya, dan dokumen yang dihasilkan daripada mengukur dampak nyata di tingkat operasional pelabuhan. Pengembangan indikator kinerja yang lebih berorientasi pada hasil seperti volume kargo trilateral, frekuensi pelayaran langsung antarpelabuhan, dan biaya logistik di koridor EC1 akan membantu mengidentifikasi secara lebih akurat di mana hambatan pelaksanaan sesungguhnya berada.

Kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian Perhubungan RI, penelitian ini merekomendasikan penguatan koordinasi lintas kementerian di dalam negeri sebagai prasyarat agar komitmen IMT-GT dapat dilaksanakan secara lebih optimal. Sebagaimana teridentifikasi, lemahnya koordinasi antara Kementerian Perhubungan, Bea Cukai, dan Kementerian Kesehatan di tingkat domestik merupakan hambatan yang tidak kalah berarti dibandingkan hambatan antarnegara. Pembentukan mekanisme koordinasi internal yang lebih terstruktur misalnya melalui gugus tugas lintas kementerian yang secara khusus menangani agenda konektivitas maritim IMT-GT akan memperkuat kapasitas Indonesia dalam menerjemahkan komitmen internasional menjadi langkah pelaksanaan yang terkoordinasi.

Kepada Dewan Bisnis Bersama IMT-GT dan asosiasi-asosiasi pengusaha yang relevan, penelitian ini merekomendasikan peningkatan upaya penyebaran informasi dan sosialisasi program-program kerjasama IMT-GT kepada pelaku usaha di sektor maritim dan logistik di ketiga koridor, khususnya di Sumatera Utara, Penang, dan Songkhla. Temuan kesenjangan kesadaran dalam penelitian ini menunjukkan bahwa program-program IMT-GT belum menjangkau pelaku bisnis yang seharusnya menjadi pengguna dan penerima manfaat utamanya. Peningkatan keterlihatan program di tingkat asosiasi pengusaha daerah termasuk melalui forum bisnis bilateral dan trilateral yang lebih sering diselenggarakan akan membantu menjembatani kesenjangan antara kebijakan di tingkat pemerintah dengan kebutuhan nyata di tingkat pelaku usaha.

Kepada pemerintah ketiga negara dan Bank Pembangunan Asia sebagai mitra pembangunan utama IMT-GT, penelitian ini merekomendasikan percepatan realisasi investasi infrastruktur fisik pelabuhan yang menjadi prasyarat terwujudnya konektivitas maritim trilateral. Data menunjukkan bahwa investasi infrastruktur di masing-masing pelabuhan baik melalui kemitraan Pelindo–Indonesia Investment Authority di Belawan (Pelindo & Indonesia Investment Authority, 2023), pengembangan Terminal Butterworth Utara di Penang (Penang Institute, 2026), maupun modernisasi fasilitas Pelabuhan Songkhla masih bersifat nasional dan berorientasi jangka panjang. Koordinasi yang lebih erat antara program investasi nasional di tiga pelabuhan tersebut dengan agenda konektivitas EC1 IMT-GT akan memastikan bahwa pengembangan infrastruktur masing-masing negara juga berkontribusi pada terbangunnya konektivitas trilateral yang terpadu.