

**STRATEGI PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DALAM
MENINGKATKAN EKSPOR GERBONG KERETA API KE
BANGLADESH TAHUN 2016-2019**



SKRIPSI

*Diajukan sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana pada
Departemen Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin*

Oleh:
JEMIMA JULIANI WERUNE
E 131 16 515

**DEPARTEMEN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2020**

HALAMAN JUDUL

STRATEGI PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DALAM

MENINGKATKAN EKSPOR GERBONG KERETA API KE

BANGLADESH TAHUN 2016-2019

OLEH:

JEMIMA JULIANI WERUNE

E13116515

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana
Pada Departemen Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

DEPARTEMEN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2020

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL : STRATEGI PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DALAM
MENINGKATKAN EKSPOR GERBONG KERETA API KE
BANGLADESH TAHUN 2016-2019

N A M A : JEMIMA JULIANI WERUNE

N I M : E13116515

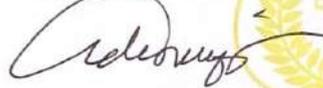
DEPARTEMEN : ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Makassar, 10 Agustus 2020

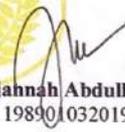
Mengetahui :

Pembimbing I,



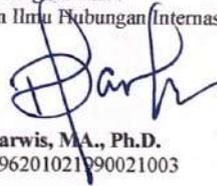
Dr. H. Adi Suryadi B, MA
NIP. 196302171992021001

Pembimbing II,



Nurjannah Abdullah, S.IP, MA
NIP. 198901032019032010

Mengesahkan :
Ketua Departemen Ilmu Hubungan Internasional,



H. Darwis, MA., Ph.D.
NIP. 196201021990021003

HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI

JUDUL : STRATEGI PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DALAM
MENINGKATKAN EKSPOR GERBONG KERETA API KE
BANGLADESH TAHUN 2016-2019

N A M A : JEMIMA JULIANI WERUNE

N I M : E13116515

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 Kamis, 6 Agustus 2020.



Ketua : Dr. H. Adi Suryadi B, MA

Sekretaris : Abdul Razaq Z. Cangara, S.IP, M.Si, MIR

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

2. Pusparida Syahdan, S.Sos, M.Si

3. Nurjannah Abdullah, S.IP, MA

[Handwritten signatures of the team members]

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Jemima Juliani Werune

Nomor Induk : E13116515

Judul Skripsi : Strategi Pemerintah Republik Indonesia Dalam Meningkatkan Ekspor Gerbong Kereta Api ke Bangladesh 2016-2019

Bahwa benar adalah Karya Ilmiah Saya dan bebas dari plagiarisme (duplikasi).
Demikianlah Surat Pernyataan ini dibuat, jika dikemudian hari ditemukan bukti ketidakaslian atas Karya Ilmiah ini maka Saya bersedia mempertanggungjawabkan sesuai Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, Agustus 2020

Jemima Juliani Werune

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjat kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmt-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Strategi Pemerintah Republik Indonesia Dalam Meningkatkan Ekspor Gerbong Kereta Api ke Bangladesh Tahun 2016-2019”, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Departemen Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin. Penulis sangat berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat serta kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan kepada pembacanya.

Penulis menyadari bahwa telah banyak pihak yang memberikan dukungan dan bantuan selama proses penyusunan skripsi ini. Dengan segara kerendahan hati dan rasa hormat, Penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua Orang Tua Penulis, **Bapak Jonet Novianto** dan **Ibu Arlini**. Terima kasih banyak untuk setiap doa yang dipanjatkan menemani langkah Penulis menghadapi apapun. Terima kasih telah sabar dan menjadi pendengar setia Penulis ketika berkeluh kesah dalam proses merampungkan skripsi ini. Terima kasih telah menjadi penenang sekaligus penyemangat.
2. Kedua saudara Penulis, **Jeremy Ahmad Islami** dan **Joviarzah Jusuf Muin**. Terima kasih telah menjadi penyemangat dalam proses menyelesaikan skripsi ini. Semoga kita bertiga dapat terus membanggakan kedua orang tua.
3. Bapak Ketua Departemen Ilmu Hubungan Internasional, **H. Darwis, MA, Ph.D.** Terima kasih atas segala ilmu dan bimbingan yang telah diberikan

kepada Penulis. Semoga Penulis dapat memanfaatkan ilmu tersebut dengan sebaik-baiknya.

4. **Bapak Dr. H. Adi Suryadi B, MA dan Ibu Nurjannah Abdullah, S.IP, MA.** Terima kasih banyak atas bimbingan, arahan, motivasi, kesabaran, dan ilmu yang diberikan kepada Penulis sehingga penyusunan skripsi ini berjalan dengan baik.
5. Kepada seluruh **Dosen Ilmu Hubungan Internasional FISIP UNHAS.** Terima kasih atas segala ilmu yang diberikan dari semester awal hingga akhir. Terima kasih telah membuka jendela baru bagi Penulis. Semoga Penulis dapat memanfaatkan ilmu yang diberikan dengan sebaik-baiknya.
6. Kepada **Kak Tia dan Kak Rahmah.** Terima kasih atas segala bantuan dan nasihat yang telah diberikan kepada Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada **Keluarga Besar** Penulis, terkhusus pada **Pung Nurul Awati,** dan **Thalia Intani.** Terima kasih atas segala doa, motivasi, dan bantuan yang telah diberikan selama Penulis menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih telah mendengarkan keluh kesah Penulis dalam proses menyelesaikan skripsi.
8. Sahabat-sahabat Penulis sejak di bangku perkuliahan, **Sulastri, Christa Utami Brilianti, A. Fatimah Nurhudasari Mahardika J.R, A. Siti Chantika Batari, A. Avila Titadevi Bukti, Fildza Nabila Anandhini,** serta **Nurul Titania.** Terima kasih telah mengisi hari-hari Penulis di kampus sejak maba, tempat berbagi cerita, canda, tawa, kesedihan, dan berbagai hal. Terima kasih buat momen-momen yang lumayan banyak dramanya. Semoga cita-cita kita semua dapat terwujud kedepannya. Semoga masih terus berteman baik.

9. Kepada **Aimee Aurilya Anindita**, dan **Marchella Audria Pandelaki**. Terima kasih banyak sudah mau menjadi sahabat Penulis sejak SMA sampai sekarang. Terima kasih sudah menjadi pendengar yang baik, pemegang rahasia negara, menerima segala kekurangan penulis, memotivasi, serta memberikan bantuan. Banyak sekali momen-momen kehidupan baik sedih, maupun senang yang kita lewati. Semoga kita bisa bersahabat terus dan berbagi momen-momen penting lainnya. Semoga cita-cita yang diimpikan bisa terwujud.
10. Kepada **Lisa, Wilda, Hilda, Indah, Aourel**. Terima kasih banyak juga sudah mau menjadi sahabat Penulis sejak SMA. Terima kasih atas dukungan dan bantuan yang diberikan. Semoga cita-cita yang diimpikan bisa terwujud.
11. Kepada **Muh. Firmansyah**. Terima kasih sudah mau menjadi pendengar yang baik segala curhatan-curhatan tidak penting. Terima kasih atas motivasi, saran, dan bantuan yang diberikan selama penulisan skripsi ini. Semoga bisa menyusul secepatnya, serta semua cita-citanya bisa terwujud.
12. Kepada teman-teman **GENEVA 2016**. Terima kasih atas waktu yang telah dilalui bersama. Banyak sekali momen-momen berharga yang dilalui dari jaman maba sampai sekarang. Kenangan ini akan selalu membekas bagi Penulis dan tentunya akan dirindukan. Terima kasih sudah menjadikan masa perkuliahan Penulis menjadi berwarna dan tidak membosankan. Semoga kita semua bisa mewujudkan cita-cita dan terus berteman kedepannya.
13. Kepada kakak-kakak, adik-adik dan teman-teman **D'B3 Voice**. Terima kasih telah memberikan kesempatan bagi Penulis untuk menjadi bagian dalam *choir*

group yang hebat ini. Banyak pelajaran yang didapatkan Penulis di bidang tarik suara, dan tarian. Penulis juga merasa senang sekali berkesempatan mengikuti job-job yang diberikan. Mohon maaf apabila selama ini Penulis belum bisa berkontribusi banyak. Semoga kedepannya D'B3 Voice makin sukses.

14. Teman-teman **KKN Tematik Gelombang 102 Kecamatan Minasate'ne Kabupaten Pangkep**. Terima kasih telah mewarnai masa-masa KKN Penulis selama satu bulan. Terima kasih atas segala motivasi, bantuan, serta kerja sama yang baik selama masa-masa KKN di Pangkep. Banyak sekali momen-momen suka yang berharga dan akan selalu dirindukan Penulis. Semoga cita-cita teman-teman dapat terwujud.
15. Untuk semua pihak yang telah menjadi bagian penting dalam hidup Penulis, maaf belum semuanya bisa disebutkan satu-satu. Terima kasih atas motivasi dan kebaikannya. Maaf atas segala kesalahan yang Penulis pernah lakukan.

Makassar, 9 Agustus 2020

Jemima Juliani Werune

ABSTRAKSI

Jemima Juliani Werune, (E13116515), “Strategi Pemerintah Republik Indonesia Dalam Meningkatkan Ekspor Gerbong Kereta Api ke Bangladesh Tahun 2016-2019”, dibawah bimbingan **Dr. H. Adi Suyadi B, MA** selaku pembimbing I, dan **Nurjannah Abdullah, S.IP, MA** selaku pembimbing II, pada Departemen Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui strategi Pemerintah Republik Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh tahun 2016-2019, serta untuk mengetahui dampak ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia terhadap perekonomian Indonesia dan Bangladesh. Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah metode deskriptif, dengan teknik pengumpulan data berupa telaah pustaka yang bersumber dari berbagai literatur seperti buku-buku, jurnal, artikel, situs internet resmi, serta laporan yang berkaitan dengan penelitian ini.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, terdapat strategi yang dilakukan oleh Pemerintah RI dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh. Strategi-strategi yang dilakukan yakni, menerapkan harga minimum, menciptakan keunikan produk, serta mempertimbangkan segmentasi pasar. Ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh juga memberikan dampak positif pada perekonomian Indonesia maupun Bangladesh.

Kata Kunci: Indonesia, Bangladesh, Strategi, Ekspor, Gerbong Kereta Api, Perekonomian.

ABSTRACT

Jemima Juliani Werune, (E13116516), “The Strategy of the Government of the Republic of Indonesia to Increase the Export of Railway Carriages to Bangladesh in 2016-2019”, under the guidance of **Dr. H. Adi Suyadi B, MA** as first advisor, and **Nurjannah Abdullah, S.IP, MA** as second advisor, at the Department of International Relations, Faculty of Social and Political Sciences, Hasanuddin University.

This research aim to analyze the strategy of the Government of the Republic of Indonesia to increase the export of railway carriages to Bangladesh on 2016-2019, and also to understand the impact of the export of railway carriages on the economies of Indonesia and Bangladesh. The method used in this research is a descriptive method, with data collection techniques in the form of literature review sourced from various literatures such as books, journals, articles, official internet site, and reports which are related to this research.

The results of this research indicate that, there is a strategy undertaken by the Government of the Republic of Indonesia in increasing exports of railway carriages to Bangladesh. These strategies consist of cost leadership, creating product uniqueness, and also consider market segmentation. The export of railway carriages to Bangladesh also had a positive impact on the economy of Indonesia and Bangladesh.

Keywords: Indonesia, Bangladesh, Strategy, Export, Railway Carriages, Economy.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI	iv
HALAMAN SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAKSI	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR BAGAN	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR GRAFIK	xvi
DAFTAR TABEL	xvii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah	6
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
D. Kerangka Konseptual.....	8
E. Metode Penelitian	16
1. Tipe Penelitian	16
2. Teknik Pengumpulan Data.....	16
3. Jenis Data	17
4. Teknik Analisis Data.....	17
5. Metode Penulisan.....	18
BAB II	19
TINJAUAN PUSTAKA	19
A. Perdagangan Internasional dan Teori Keunggulan Kompetitif	19
B. Konsep Kepentingan Nasional.....	29

C. <i>Literature Review</i>	34
BAB III.....	39
EKSPOR GERBONG KERETA API BUATAN INDONESIA	
KE BANGLADESH	39
A. Industri Kereta Api Indonesia.....	39
B. Ekspor Gerbong Kereta Api Buatan Indonesia ke Bangladesh	47
BAB IV.....	55
STRATEGI PEMERINTAH RI DALAM MENINGKATKAN	
EKSPOR GERBONG KERETA API KE BANGLADESH	55
A. Strategi Pemerintah RI Dalam Meningkatkan Ekspor Gerbong	
Kereta Api ke Bangladesh Tahun 2016-2019	55
1. Menerapkan Harga Minimum.....	57
2. Keunikan Gerbong Kereta Api Buatan Indonesia yang Diekspor ke	
Bangladesh.....	63
3. Segmentasi Pasar	72
B. Dampak Ekspor Gerbong Kereta Api Buatan Indonesia Terhadap	
Perekonomian Indonesia dan Bangladesh	75
1. Dampak Ekspor Gerbong Kereta Api Buatan Indonesia Terhadap	
Perekonomian Indonesia.....	76
2. Dampak Ekspor Gerbong Kereta Api Buatan Indonesia Terhadap	
Perekonomian Bangladesh.....	83
BAB V	91
PENUTUP.....	91
A. Kesimpulan	91
B. Saran	98
DAFTAR PUSTAKA.....	100

DAFTAR BAGAN

Bagan 1. Kerangka Berpikir	15
----------------------------------	----

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Logo PT INKA (Persero).....	42
Gambar 2. Gerbong Kereta Api yang Diekspor ke Bangladesh	53
Gambar 3. Interior Kereta Api yang Diekspor ke Bangladesh	65
Gambar 4. Pedagang di Stasiun Kereta Api Bangladesh.....	87

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. Peningkatan Ekspor Gerbong Kereta Api ke Bangladesh.....	55
Grafik 2. Laba Bersih PT INKA Tahun 2015-2019	76
Grafik 3. Jumlah Karyawan PT INKA Tahun 2014-2019	80

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Teori Klasik dan Teori Modern Dalam Perdagangan Internasional.....	23
Tabel 2. Jumlah dan Nilai Kontrak Ekspor Gerbong Kereta Api ke Bangladesh.....	51
Tabel 3. Harga Perunit Gerbong Kereta Api yang Diekspor ke Bangladesh.....	60
Tabel 4. Perbandingan Harga Jual Gerbong Kereta Api Indonesia dan China.....	61
Tabel 5. Nilai Ekspor Komoditas Kereta Api.....	78

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan teknologi di era globalisasi terjadi sangat pesat hingga menciptakan media transportasi, informasi dan komunikasi yang begitu canggih. Adanya perkembangan teknologi transportasi, komunikasi dan informasi, maka kegiatan perekonomian yang meliputi arus barang dan jasa akan lebih cepat berjalan, terutama kegiatan perdagangan internasional yang melintasi batas-batas teritorial sebuah negara. Perdagangan internasional adalah sarana untuk melakukan pertukaran barang dan jasa internasional atau menjadi penghubung antara perdagangan dalam negeri dan luar negeri. Terjadinya perdagangan internasional dapat berdampak pada kepentingan ekonomi, sosial, dan politik sebuah negara. Perdagangan internasional pun turut mendorong industrialisasi, globalisasi, dan kehadiran perusahaan multinasional (Hasoloan, 2013). Di dalam perdagangan internasional terdapat ekspor, impor dan aliran dana antarnegara menjadi sesuatu yang tidak dapat dinafikan perannya dalam pemberian kontribusi bagi pertumbuhan ekonomi sebuah negara (Rusydiana, 2009).

Ekspor merupakan salah satu bagian dari perdagangan internasional yang diutamakan oleh sebuah negara karena melalui ekspor negara dapat memiliki cadangan devisa. Ekspor adalah penjualan barang ke luar negeri dengan menggunakan sistem pembayaran, kualitas, kuantitas dan syarat penjualan lainnya yang telah disetujui oleh pihak eksportir dan importir. Melalui ekspor, sebuah negara dapat memperluas pasar bagi produk dalam negeri ke negara-negara lain

sehingga dapat menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi sebuah negara (Silitonga, Ishak, & Mukhlis, 2017).

Impor bisa diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara ke wilayah negara lain. Melalui impor, negara mendapatkan barang atau jasa yang tidak dapat diproduksi oleh industri dalam negerinya seefisien atau semurah negara pengekspor. Hal ini berarti, melalui impor negara dapat menutupi kekurangannya (Diphayana, 2018).

Dalam rangka meningkatkan ekspor, sebuah negara menciptakan sebuah produk yang mampu bersaing dengan produk negara lain sehingga dapat masuk ke pasar internasional. Agar bisa meraih sukses dalam pasar internasional, maka sebuah negara harus menetapkan sebuah strategi. Jika sebuah produk negara berhasil menembus pasar internasional, maka negara memiliki potensi untuk mendapatkan keuntungan sehingga kepentingan ekonomi dapat tercapai (Silitonga, Ishak, & Mukhlis, 2017).

Indonesia merupakan salah satu negara yang mengandalkan perdagangan internasional sebagai penggerak roda pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya kegiatan ekspor maupun impor, maka Indonesia dapat mempererat jaringan bisnis global serta dapat mempererat hubungan bilateral Indonesia dengan negara lain. Indonesia mengekspor komoditas migas dan non migas. Dahulu, Indonesia menitik beratkan migas sebagai komoditas ekspor utama, namun pada tahun 1985 ekspor Indonesia mulai didominasi oleh komoditas non migas (Kusuma, 2019).

Indonesia berhasil mengekspor komoditas bahan mentah, maupun mengekspor produk-produk yang berbasis manufaktur, yaitu mengolah bahan

mentah menjadi sebuah barang setengah jadi ataupun barang jadi yang memiliki nilai jual yang lebih tinggi. Bahkan, barang sudah diproses secara mekanis dengan menggunakan mesin yang telah memenuhi standar spesifikasi dengan produksi dalam skala besar. Salah satu produk buatan dalam negeri yang berhasil masuk ke pasar internasional adalah Gerbong Kereta Api oleh PT INKA (Industri Kereta Api).

PT INKA (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) manufaktur kereta api terintegrasi pertama di Asia Tenggara yang berdiri pada tahun 1981 di Madiun. Fokus PT INKA adalah menghasilkan produk dan jasa yang berkualitas tinggi bagi pelanggan. PT INKA menyediakan berbagai macam produk untuk memenuhi kebutuhan pelanggan serta *after sales* untuk memastikan bahwa pelanggan menerima produk dengan kualitas terbaik (PT INKA, 2020).

Sejak tahun 2015 pemerintah dibawah kendali Presiden Joko Widodo berusaha membuka pasar-pasar baru dan gencar melakukan ekspor ke negara-negara yang termasuk pasar non tradisional. Hal ini dilakukan karena terjadi perlambatan ekonomi di beberapa negara mitra dagang utama Indonesia, sehingga dapat berpengaruh pada ekspor Indonesia. Salah satu negara yang menjadi tujuan ekspor adalah Bangladesh. Melalui PT INKA Indonesia mengeksport gerbong kereta api ke Bangladesh (Kementerian Luar Negeri RI, 2017).

Sebagai salah satu negara pertama yang memberikan pengakuan resmi terhadap kemerdekaan Bangladesh, Indonesia memiliki aset besar dalam menjalin hubungan yang erat dan bersahabat dengan Bangladesh. Indonesia dan Bangladesh memiliki sejumlah kesamaan, yakni merupakan dua negara

berpenduduk banyak di kawasan Asia, sesama negara berpenduduk muslim terbesar, serta kedua negara memiliki situasi politik yang stabil dan ekonomi makro yang sehat serta tumbuh. Indonesia dan Bangladesh juga tergabung dalam organisasi internasional yang sama yakni Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), Gerakan Non Blok (GNB), Organisasi Konferensi Islam (OKI), Bangladesh juga menjadi mitra wicara di *ASEAN Regional Forum* (ARF), serta berbagai forum kerja sama antar negara berkembang. Hal ini menjadikan Indonesia dan Bangladesh memiliki kesamaan pandang atas berbagai isu regional/internasional yang merupakan kepentingan bersama. Karakteristik Bangladesh sebagai *import-based country* karena belum cukup berkembangnya industri manufaktur, menjadikan Bangladesh merupakan pasar yang sangat potensial bagi produk-produk Indonesia (Kementerian Luar Negeri RI, 2015).

Dalam hubungan perdagangan, Bangladesh merupakan salah satu negara yang telah lama mengimpor produk-produk buatan Indonesia. Komoditas ekspor Indonesia ke Bangladesh adalah minyak kelapa sawit, bubur kayu kimiawi, batu bara, kertas, sulfat, dan komoditas lain (Kementerian Perdagangan RI, 2019). Bangladesh mengimpor kereta api penumpang buatan Indonesia dilatar belakangi oleh keinginan Bangladesh untuk memperbaiki moda transportasi daratnya, salah satunya kereta api (Kedutaan Besar Republik Indonesia Dhaka, 2019). Keadaan sarana transportasi kereta api di Bangladesh tergolong memprihatinkan. Gerbong-gerbong kereta api di Bangladesh banyak yang sudah tua sehingga sudah tidak layak untuk digunakan bahkan dapat meningkatkan risiko kecelakaan (Rasal, 2018).

Bangladesh membutuhkan banyak kereta penumpang modern untuk meningkatkan konektivitas antarkota dan provinsi di seluruh negeri. Pada saat yang sama, jaringan kereta api di Bangladesh akan semakin diperluas dan dimodernisasi untuk menunjang tercapainya kepentingan ekonomi Bangladesh yakni pengentasan kemiskinan dan meningkatkan taraf hidup rakyat. Hal ini pun dilirik oleh Indonesia melalui PT INKA untuk memenuhi kebutuhan Bangladesh tersebut (PT INKA, 2020).

Indonesia melalui BUMN PT INKA, sudah tiga kali mengekspor gerbong kereta api ke Bangladesh melalui Bangladesh Railway. Jumlah gerbong kereta api dan nilai kontraknya juga mengalami peningkatan dalam setiap ekspor. Pada tahun 2006, Indonesia mengekspor sebanyak 50 gerbong kereta api dengan nilai kontrak sebesar USD 13,8 juta. Kemudian pada tahun 2016, Indonesia mengekspor lagi sebanyak 150 gerbong kereta api dengan nilai kontrak sebesar USD 72,39 juta serta di tahun 2019 sebanyak 250 gerbong kereta api dengan nilai kontrak sebesar USD 100,8 juta (PT INKA, 2016). Indonesia memenangkan persaingan tender ini dengan menyingkirkan pesaingnya yaitu negara China yang juga mengikuti tender pengadaan gerbong kereta api ke Bangladesh (Kementerian Perindustrian RI, 2019). Selain itu, ekspor gerbong kereta api ini tentu dapat membawa dampak perekonomian, baik bagi Indonesia maupun Bangladesh.

Berdasarkan paparan yang telah dijelaskan, dapat dilihat bahwa pada kurun waktu 2016-2019 terjadi peningkatan ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia ke Bangladesh. Di pasar Bangladesh, terdapat Perusahaan China yang telah lebih dulu masuk memasarkan kereta apinya. Walaupun begitu, produk

gerbong kereta api buatan Indonesia berhasil memenangkan persaingan dengan China.

Hal ini menjadi menarik untuk diteliti karena dalam kurun yang cukup singkat yakni dalam waktu tiga tahun, terjadi kenaikan yang signifikan pada jumlah ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh. Artinya Indonesia mampu meyakinkan Bangladesh dalam waktu yang lebih singkat untuk bersedia membeli gerbong buatan Indonesia, dimana sebelumnya membutuhkan waktu sepuluh tahun. Oleh karena itu, Penulis merasa penting untuk membahas mengenai strategi pemerintah Republik Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh tahun 2016-2019.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Penelitian ini berfokus pada strategi Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh, tidak membahas barang lain yang Indonesia ekspor ke Bangladesh, maupun sebaliknya. Adapun waktu penelitian ini adalah pada tahun 2016-2019, mengingat dalam kurun waktu tersebut Indonesia melakukan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh dengan jumlah dan nilai kontrak yang meningkat. Dalam kurun waktu tersebut pula, Indonesia melakukan beberapa strategi sebagai upaya mempertahankan peningkatan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh.

Dengan batasan tersebut, berikut merupakan formulasi rumusan masalah yang dibahas dalam penelitian ini:

1. Bagaimana strategi Pemerintah Republik Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh tahun 2016-2019?
2. Bagaimana dampak ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia terhadap perekonomian Indonesia dan Bangladesh?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah ditetapkan di atas, maka tujuan dan kegunaan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Penelitian
 - a. Untuk mengetahui dan menjelaskan strategi Pemerintah Republik Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh tahun 2016-2019.
 - b. Untuk mengetahui dan menjelaskan dampak ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia terhadap perekonomian Indonesia dan Bangladesh.
2. Kegunaan Penelitian
 - a. Sebagai referensi atau masukan bagi pembaca agar mengetahui gambaran umum mengenai strategi Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh.
 - b. Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk menambah pengetahuan dan melatih cara berpikir, memahami serta mengamati mengenai realitas hubungan internasional khususnya mengenai masalah yang diteliti.

- c. Penelitian ini dapat dijadikan pembandingan bagi studi-studi lainnya yang berkaitan dengan masalah-masalah terkait yang dibahas, dan untuk melakukan penelitian lebih lanjut sebagai literatur tambahan dalam mempelajari dan menganalisa masalah-masalah Hubungan internasional

D. Kerangka Konseptual

Dalam menyelesaikan penelitian ini, Penulis menggunakan dua kerangka konseptual. Kerangka konseptual tersebut antara lain, teori keunggulan kompetitif yang merupakan salah satu teori modern dalam perdagangan internasional, serta konsep kepentingan nasional utamanya kepentingan ekonomi. Pada bagian ini, Penulis akan menjelaskan kedua kerangka konseptual tersebut kemudian mengaitkannya dengan rumusan masalah yang diangkat pada penelitian ini.

1. Perdagangan Internasional dan Teori Keunggulan Kompetitif

Menurut David N. Balaam, Ekonomi Politik Internasional adalah hubungan kerja sama antara negara-negara dalam kerangka produksi, distribusi kekayaan dan kekuasaan, investasi, dan lain-lain. Dalam tinjauan EPI, perlu adanya pendekatan level analisis terhadap individu, negara, dan sistem internasional (Balaam & Dillman, 2014).

Professor Susan Strange, seorang pemikir ekonomi politik internasional terkemuka mengatakan bahwa, studi ekonomi politik internasional berfokus pada empat struktur inti. Empat struktur inti tersebut adalah produksi dan perdagangan, keuangan dan moneter, keamanan, serta pengetahuan dan teknologi. Bagi Strange,

empat hal tersebut merupakan dasar dari ekonomi politik internasional. (Balaam & Dillman, 2014).

Dalam struktur produksi dan perdagangan internasional, memproduksi barang-barang dan kemudian menjualnya di pasar internasional dapat menghasilkan banyak uang bagi negara termasuk bagi industri negara. Hal ini pada akhirnya dapat dengan mudah menggeser distribusi kekayaan dan kekuasaan global (Balaam & Dillman, 2014).

Seiring dengan makin maju dan berkembangnya teknologi, khususnya teknologi informasi, komunikasi dan transportasi, maka semakin meningkat pula kegiatan ekonomi termasuk perdagangan internasional. Menurut David N. Balaam dan Bradford Dillman, perdagangan internasional terjadi ketika barang dan jasa melintasi batas-batas negara dengan imbalan uang, atau barang dan jasa dari negara lain (Balaam & Dillman, 2014). Sedangkan menurut Menurut Heri Setiawan dan Sari Lestari, perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Penduduk yang dimaksud dapat berupa antar perseorangan (individu dengan individu), antara individu dengan pemerintah suatu negara atau pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lain (Setiawan & Ridho, 2011).

Dari penjelasan di atas, dapat dikatakan bahwa ekonomi politik internasional dan perdagangan internasional saling berkaitan. Perdagangan internasional merupakan salah satu struktur inti dari ekonomi politik internasional. Hubungan timbal balik antara politik dan ekonomi internasional dapat dilihat pada

aksi-aksi politis negara yang dapat mempengaruhi perdagangan internasional dan aliran moneter, maupun sebaliknya. Perdagangan internasional dan aliran moneter juga dapat mempengaruhi aksi politis sebuah negara. Perdagangan internasional terjadi atas dasar adanya kesepakatan bersama antara penduduk suatu negara, dengan negara lain.

Perdagangan internasional terdiri dari kegiatan ekspor, dan impor. Kedua kegiatan ini merupakan kegiatan utama yang sangat berperan dalam perekonomian sebuah negara. Ekspor adalah penjualan barang ke luar negeri dengan menggunakan sistem pembayaran, kualitas, kuantitas, dan syarat penjualan lainnya yang telah disetujui oleh pihak eksportir dan importir. Sedangkan impor adalah kegiatan memasukkan barang dari suatu negara ke wilayah negara lain (Diphayana, 2018).

Melalui ekspor, negara dapat mengenalkan produk lokal ke luar negeri, memperluas pasar bagi produk domestik, serta menambah cadangan devisa. Selain itu melalui impor, negara dapat memperoleh barang yang tidak dapat diproduksi di dalam negeri karena faktor-faktor keterbatasan negara, serta dapat memperoleh teknologi modern. Artinya, dengan adanya aktivitas ekspor dan impor ini, negara dapat memenuhi kebutuhan dalam negerinya.

Seiring berjalannya waktu, para ekonom telah mengembangkan teori untuk menjelaskan mekanisme perdagangan global yang juga berkembang. Teori perdagangan internasional klasik mengambil perspektif negara saja. Pada pertengahan abad ke dua puluh, teori-teori itu mulai bergeser ke teori yang bukan hanya dapat menjelaskan perdagangan dari perspektif negara, namun juga

perusahaan. Teori-teori ini dikenal dengan teori modern yang berbasis negara maupun perusahaan (Carpenter & Dunung, 2011).

Menurut Carpenter dan Dunung, terdapat beberapa teori klasik dan teori modern dalam perdagangan internasional. Teori Klasik dalam perdagangan internasional adalah Teori Merkantilisme, Keunggulan Absolut, Keunggulan Komparatif, dan Heckscher-Ohlin. Kemudian teori modern dalam perdagangan internasional adalah, Teori Kemiripan Negara, Siklus Hidup Produk, Persaingan Strategis Global, dan Keunggulan Kompetitif (Carpenter & Dunung, 2011).

Dalam skripsi ini, Penulis menggunakan salah satu teori modern dalam perdagangan internasional yaitu teori keunggulan kompetitif yang dikemukakan oleh Michael Porter pada tahun 1985. Menurut Michael Porter, kemakmuran nasional sebuah negara bukan diwariskan, melainkan diciptakan oleh negara itu sendiri. Inilah yang dinamakan dengan era keunggulan kompetitif/bersaing. Memiliki keunggulan kompetitif artinya negara sudah memiliki keunggulan baik satu bidang atau beberapa bidang sehingga negara mampu memenangkan persaingan. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa, negara menciptakan sebuah produk yang masuk ke pasar internasional, bersaing dengan produk dari negara lain, kemudian memenangkan persaingan. Daya saing suatu negara bergantung pada kapasitas industrinya untuk berinovasi dan memperbarui (*upgrade*) (Arifin, Rae, & Joseph, 2007).

Menurut Michael Porter, negara atau perusahaan yang memiliki keunggulan kompetitif senantiasa memiliki kemampuan dalam memahami perubahan struktur pasar atau keadaan yang terjadi di pasar dan mampu memilih

strategi-strategi yang efektif yang memungkinkan untuk mengungguli pesaingnya atau memenangkan persaingan (Ceglinski, 2016).

Berdasarkan studi yang dilakukan oleh Porter, terdapat beberapa strategi yang dapat dilakukan oleh negara untuk memperoleh keunggulan kompetitif antara lain dengan menggunakan tiga strategi atau yang disebut juga dengan *Generic Strategies*. Tiga strategi ini antara lain, harga minimum (*cost leadership*), keunikan (*differentiation*), serta segmentasi (*focus*). Harga minimum artinya menawarkan produk atau jasa dengan harga yang lebih murah dibandingkan dengan harga pesaing, keunikan artinya produk atau jasa yang ditawarkan memiliki keunikan dibandingkan dengan pesaing, serta segmentasi artinya memfokuskan diri pada segmen tertentu (Porter, 1990).

Setiap negara dapat memenangkan persaingan dengan produk negara lain, apabila negara berusaha ataupun menetapkan sebuah strategi yang tepat agar dapat memenangkan persaingan dalam pasar internasional. Salah satu cara agar dapat memiliki daya saing yakni, dengan memacu industri dalam negeri agar terus berinovasi.

2. Konsep Kepentingan Nasional

Pada dasarnya, kepentingan merupakan suatu alasan bagi aktor untuk melakukan hubungan internasional (Steans, Pettiford, Diez, & El-Anis, 2010). Kepentingan nasional tercipta dari adanya kebutuhan suatu negara. Kepentingan ini dapat dilihat dari kondisi internalnya, baik dari kondisi politik, ekonomi, keamanan, dan sosial budaya. Dalam kepentingan nasional, negara memiliki peran

sebagai aktor yang mengambil keputusan dan memainkan peranan penting dalam pergaulan internasional serta berpengaruh bagi masyarakat dalam negerinya.

Menurut Norman J. Padelford, kepentingan nasional adalah,

“National interest of a country is what a governmental leaders and in large degree also what its people consider at any time to be vital to their national independence, way of life, territorial security and economic welfare” (Padelford & Lincoln, 1962).

Pendapat di atas mengemukakan bahwa, kepentingan nasional merupakan apa yang pemerintah dan rakyat sebuah negara anggap sebagai kemerdekaan nasional, jalan hidup, keamanan wilayah, dan kesejahteraan ekonomi. Kepentingan nasional sama dengan kepentingan masyarakat sebuah negara, tetapi pemerintah memiliki kewenangan maupun bertanggung jawab merumuskan serta memperjuangkan kepentingan tersebut.

Menurut KJ. Holsti, kepentingan nasional berkaitan dengan kumpulan cita-cita tujuan suatu bangsa, yang berusaha dicapainya dengan cara berhubungan dengan negara lain (Holsti, 1995). Artinya salah satu upaya yang dilakukan oleh negara untuk dapat mencapai kepentingan nasionalnya adalah melalui sebuah hubungan dengan negara lain.

Di sisi lain menurut Donald E. Nuechterlein, kepentingan nasional terbagi menjadi empat kategori dasar. Kategori dasar ini yakni kepentingan pertahanan, kepentingan ekonomi, kepentingan tatanan dunia, dan kepentingan ideologi. Kepentingan pertahanan dapat diartikan sebagai perlindungan terhadap warga negara, wilayah, dan sistem politik terhadap ancaman yang diarahkan oleh negara lain. Kepentingan ekonomi dicapai dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi suatu negara melalui hubungan dengan negara-negara lain.

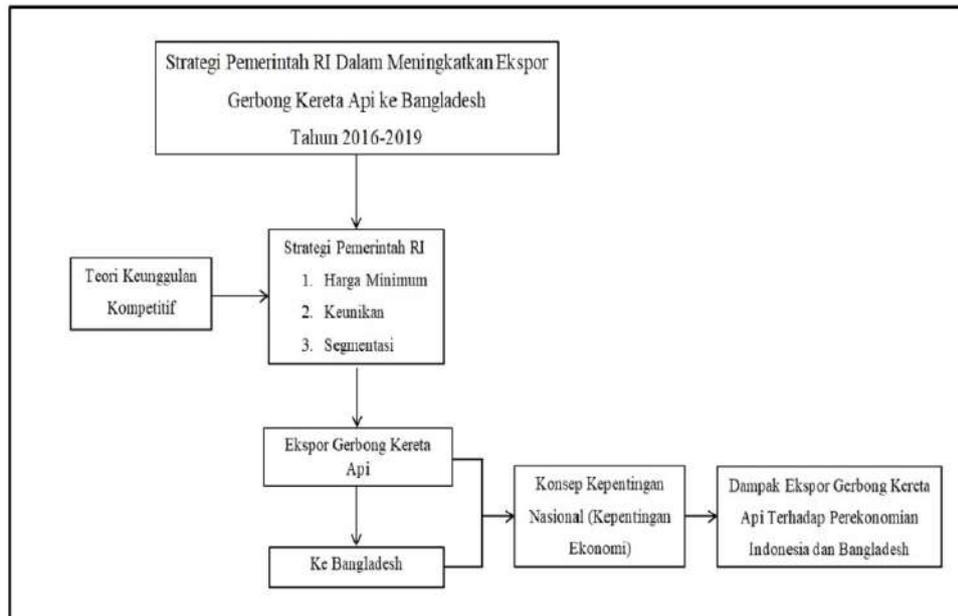
Sementara itu, kepentingan tatanan dunia berkaitan dengan kepentingan untuk mewujudkan atau mempertahankan sistem politik ekonomi internasional yang menguntungkan bagi negaranya. Sementara kategori yang terakhir adalah kepentingan ideologi, yaitu kepentingan untuk mempertahankan atau melindungi ideologi negaranya dari ancaman ideologi negara lain (Nuechterlain, 1976). Dapat disimpulkan bahwa kepentingan nasional pada dasarnya adalah rangkuman aspirasi suatu bangsa di bidang politik, ekonomi, dan keamanan.

Sesuai dengan konteks penelitian yang diangkat, dalam skripsi ini Penulis menggunakan salah satu kategori dasar dalam kepentingan nasional yang dikemukakan oleh Nuechterlein, yakni kepentingan ekonomi. Kepentingan ekonomi merupakan kepentingan negara dalam menjalin berinteraksi atau hubungan yang baik dengan negara lain demi peningkatan kesejahteraan ekonomi negaranya.

Menurut Joseph Samuel Nye, kepentingan negara tidak hanya mengenai kekuasaan atau keamanan semata, tetapi juga menyangkut urusan ekonomi negara. Menurutnya, negara-negara tidak hanya memiliki kepentingan keamanan atau politik tetapi mereka juga memperhatikan keadaan ekonomi dan hubungannya dengan negara lain yang dapat membawa efek saling ketergantungan atau interdependensi yang kuat pada negara. Selain itu, menurut Nye kepentingan ekonomi ini dapat dicapai oleh sebuah negara melalui perdagangan internasional atau ekspor-impor, investasi luar negeri, pembangunan infrastruktur atau transportasi yang sangat berperan terhadap pertumbuhan ekonomi, bahkan disebut sebagai urat nadi ekonomi (Wu, 2017).

3. Kerangka Berpikir

Bagan 1. Kerangka Berpikir



Sumber: *Olahan Berbagai Literatur*

Berdasarkan bagan di atas, teori keunggulan kompetitif digunakan sebagai landasan berpikir untuk menjelaskan strategi yang dilakukan Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh, yakni strategi harga, keunikan, dan segmentasi. Teori keunggulan kompetitif ini digunakan oleh Penulis dalam konteks Indonesia sebagai kompetitor China di pasar kereta api penumpang Bangladesh.

Selain itu, konsep kepentingan nasional digunakan sebagai landasan berpikir untuk menguraikan dampak ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia terhadap perekonomian Indonesia maupun Bangladesh. Dengan konsep kepentingan nasional, Penulis akan mencoba memaparkan hasil dari ekspor gerbong kereta api penumpang bagi Indonesia, apakah Indonesia mendapatkan keuntungan ekonomi atau tidak, begitu pula dengan Bangladesh.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian berasal dari kata “Metode” yang memiliki arti yakni cara yang tepat untuk melakukan sesuatu. Jadi dapat dikatakan bahwa metode merupakan cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara saksama untuk mencapai sebuah tujuan. Sedangkan “Penelitian” adalah suatu kegiatan untuk mencari, mencatat, merumuskan, serta menganalisis hingga menyusun sebuah laporan.

1. Tipe Penelitian

Adapun tipe penelitian yang digunakan Penulis adalah tipe penelitian deskriptif kualitatif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan suatu keadaan, peristiwa, objek apakah orang, atau segala sesuatu yang terkait dengan variabel-variabel yang bisa dijelaskan baik dengan angka-angka maupun kata-kata. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan strategi Pemerintah Republik Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh tahun 2016-2019.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, Penulis menggunakan teknik studi pustaka (*library research*), untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Studi pustaka sendiri merupakan metode dengan cara mengumpulkan data dari beberapa literatur yang akan digunakan seperti buku, jurnal lokal maupun internasional, dokumen, situs-situs internet resmi atau laporan serta bahan-bahan lain yang mendukung dan berkaitan dengan judul penelitian yakni strategi Pemerintah Republik Indonesia

dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh tahun 2016-2019.

Penulis memperoleh data dari laporan lembaga terkait, misalnya:

- a. Kementerian Perdagangan
- b. Kementerian Perindustrian
- c. Kementerian BUMN
- d. Kementerian Luar Negeri
- e. PT INKA
- f. Badan Pusat Statistik, dan lain-lain.

3. Jenis Data

Jenis data yang Penulis gunakan adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui studi literatur seperti buku, jurnal, artikel, situs internet resmi, serta laporan. Adapun, data yang dibutuhkan ialah data yang berkaitan langsung dengan penelitian Penulis yaitu, strategi Pemerintah Republik Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh tahun 2016-2019.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan oleh Penulis dalam menganalisis data hasil penelitian adalah teknik analisis kualitatif. Menganalisis permasalahan yang digambarkan berdasarkan fakta-fakta, kemudian menghubungkan fakta tersebut dengan fakta lainnya sehingga menghasilkan sebuah argumen yang tepat. Data kuantitatif berfungsi sebagai pendukung dalam penguatan analisis kualitatif.

5. Metode Penulisan

Metode Penulisan skripsi ini ialah metode deduktif, yaitu menggambarkan secara umum masalah yang diteliti, kemudian menarik kesimpulan secara khusus dalam menganalisis data. Penulis akan memaparkan secara umum perkembangan industri kereta api di Indonesia, dan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh. Penulis kemudian akan memaparkan strategi pemerintah RI dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh, serta dampak ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia terhadap perekonomian Indonesia dan Bangladesh.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab II ini akan dijelaskan mengenai kerangka konseptual yang digunakan yakni teori keunggulan kompetitif dan konsep kepentingan nasional. Selain itu, ada pula penjelasan *literature review*. Teori keunggulan kompetitif dan konsep kepentingan nasional akan dijelaskan lebih luas dibandingkan yang telah ada pada bab I setelah dilakukan tinjauan pustaka pada buku maupun jurnal.

A. Perdagangan Internasional dan Teori Keunggulan Kompetitif

Menurut Javed Maswood, ekonomi politik internasional mempelajari tentang Interaksi antara negara dan pasar dalam kancah internasional. Secara spesifik, mempelajari bagaimana ekonomi mempengaruhi politik dan bagaimana politik mempengaruhi perkembangan ekonomi secara global (Maswood, 2008). Sedangkan, menurut David N. Balaam secara sederhana ekonomi politik internasional menjelaskan interaksi global antara politik dan ekonomi yang didefinisikan sebagai dinamika interaksi antara pengejaran kekuasaan dan kekayaan. Dapat dikatakan bahwa, terdapat keterhubungan antara ekonomi internasional dengan politik internasional yang muncul akibat berkembangnya masalah-masalah yang terjadi dalam sistem internasional (Balaam & Dillman, 2014).

Studi ekonomi politik internasional berfokus pada empat struktur inti. Empat struktur inti tersebut adalah, produksi dan perdagangan (*production and trade*), keuangan dan moneter (*finance and moneter*), keamanan (*security*), serta

pengetahuan dan teknologi (*knowledge and technology*). Empat hal tersebut merupakan dasar dari ekonomi politik internasional (Balaam & Dillman, 2014).

Dalam struktur produksi dan perdagangan internasional, apabila sebuah negara mampu memproduksi barang-barang dan kemudian menjualnya di pasar internasional, hal ini dapat menghasilkan banyak pendapatan bagi negara dan industri mereka yang pada akhirnya negara tersebut dapat dengan mudah menguasai perekonomian dan kekuasaan global (Balaam & Dillman, 2014).

Berkembangnya teknologi membuat kegiatan perekonomian termasuk perdagangan internasional menjadi lebih cepat berjalan. Menurut David N. Balaam dan Bradford Dillman, perdagangan internasional terjadi ketika barang dan jasa melintasi batas-batas negara dengan imbalan uang, atau barang dan jasa dari negara lain (Balaam & Dillman, 2014). Sedangkan menurut Menurut Heri Setiawan dan Sari Lestari, perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Penduduk yang dimaksud dapat berupa antar perseorangan (individu dengan individu), antara individu dengan pemerintah suatu negara atau pemerintah suatu negara dengan pemerintah negara lain (Setiawan & Ridho, 2011).

Dalam perdagangan internasional terjadi transaksi bisnis antara pihak-pihak dari lebih daripada satu negara. Pada dasarnya perdagangan internasional merupakan kegiatan yang menyangkut penawaran (ekspor) dan permintaan (impor) antar negara. Ekspor dapat didefinisikan sebagai kegiatan mengeluarkan barang dari dalam negeri ke luar negeri. Sedangkan impor dapat didefinisikan

sebagai memasukkan barang dari luar negeri ke dalam negeri. Ekspor dan impor ini dilakukan dengan menggunakan sistem pembayaran, kualitas, kuantitas, dan syarat penjualan lainnya yang telah disetujui oleh pihak eksportir dan importir. Sedangkan impor adalah kegiatan memasukkan barang dari suatu negara ke wilayah negara lain (Diphayana, 2018).

Pada saat melakukan ekspor, negara dapat memperluas pasar bagi produk dalam negeri, serta negara menerima devisa untuk pembayaran. Devisa inilah yang nantinya digunakan untuk membiayai impor. Ekspor suatu negara merupakan impor bagi negara lain, begitu juga sebaliknya. Melalui impor, negara mendapatkan barang yang tidak bisa diproduksi di dalam negerinya (Boediono, 1999).

Jika diperbandingkan dengan pelaksanaan perdagangan di dalam negeri, perdagangan internasional lebih rumit dan kompleks. Kerumitan tersebut disebabkan karena adanya batas-batas politik, serta kebijakan-kebijakan impor yang diterapkan oleh sebuah negara, seperti tarif, dan kuota impor. Sesuai dengan namanya, kebijakan tarif ini berarti ada penerapan tarif untuk impor barang-barang tertentu. Kebijakan tarif ini diharapkan bisa membantu barang produksi dalam negeri meningkatkan daya saingnya di pasar. Sedangkan kuota adalah jumlah total suatu barang yang bisa diimpor dalam satu periode tertentu (Amir M.S, 2007).

Perdagangan internasional timbul karena tidak ada satu negarapun di dunia yang mampu memenuhi semua kebutuhannya tanpa melakukan perdagangan atau bisnis dengan negara lain. Selain itu, masing-masing negara yang terlibat dalam

perdagangan internasional melihat adanya manfaat atau keuntungan tambahan yang bisa diperoleh dari pertukaran tersebut. Manfaat ini disebut manfaat dari perdagangan (*gains from trade*) (Setiawan & Ridho, 2011).

Menurut Wahono Diphayana, terhadap produksi di dalam negeri, perdagangan internasional dapat memberikan pengaruh. Dengan adanya perdagangan internasional, masing-masing negara akan terdorong melakukan spesialisasi dalam produksi suatu produk dimana negara tersebut mempunyai keunggulan kompetitif. Terbukanya pasar baru yang lebih luas bagi hasil-hasil produksi dalam negeri juga dapat terjadi. Selain itu, dengan perdagangan internasional, sebuah negara memiliki potensi untuk membuka kran kerja sama di bidang ekonomi atau bidang lainnya sehingga dapat memperluas jangkauan kerja sama sebuah negara (Silitonga, Ishak, & Mukhlis, 2017).

Konsep-konsep mengenai perdagangan internasional sudah muncul sejak abad ke tujuh belas dan delapan belas mengenai perdagangan internasional yang memunculkan filosofi ekonomi yang disebut merkantilisme. Para ekonom telah mengembangkan teori untuk menjelaskan mekanisme perdagangan global (Carpenter & Dunung, 2011). Teori perdagangan internasional klasik mengambil perspektif negara saja. Pada pertengahan abad ke dua puluh teori-teori itu mulai bergeser ke teori yang bukan hanya dapat menjelaskan perdagangan dari perspektif negara, namun juga perusahaan. Teori-teori ini dikenal dengan teori modern yang berbasis negara maupun perusahaan. Menurut Carpenter dan Dunung, terdapat beberapa teori klasik dan teori modern dalam perdagangan internasional (Carpenter & Dunung, 2011).

Tabel 1. Teori Klasik dan Teori Modern Dalam Perdagangan Internasional

Teori Klasik	Teori Modern
Merkantilisme (<i>Mercantilism</i>)	Kemiripan Negara (<i>Country Similarity</i>)
Keunggulan Absolut (<i>Absolute Advantage</i>)	Siklus Hidup Produk (<i>Product Life Cycle</i>)
Keunggulan Komparatif (<i>Comparative Advantage</i>)	Persaingan Strategis Global (<i>Global Strategic Rivalry</i>)
Heckscher-Ohlin	Keunggulan Kompetitif (<i>Competitive Advantage</i>)

Sumber: Mason A. Carpenter dan Sanjyot P. Dunung, *International Business. Wisconsin: Saylor Foundation, 2011.*

Teori Merkantilisme dikembangkan pada abad ke tujuh belas. Teori ini menyatakan bahwa kekayaan suatu negara ditentukan oleh jumlah kepemilikan emas dan perakunya. Dalam pengertian paling sederhana, merkantilis percaya bahwa suatu negara harus meningkatkan kepemilikan emas dan perakunya dengan cara mempromosikan ekspor dan sebisa mungkin mengurangi impor (Carpenter & Dunung, 2011).

Teori keunggulan absolut dicetuskan oleh Adam Smith pada abad ke delapan belas. Dasar pemikiran teori ini adalah negara dikatakan memiliki keuntungan mutlak dalam produksi jenis barang tertentu apabila negara tersebut mampu memproduksi barang dengan biaya jauh lebih rendah dibanding ketika barang tersebut diproduksi di negara lain. Bahkan ketika negara lain tidak bisa memproduksi sama sekali barang tersebut. Karenanya, negara tersebut akan melakukan ekspor jika negara tersebut dapat membuatnya lebih murah dibandingkan negara lain. Negara dapat dikatakan memiliki keunggulan absolut

apabila negara tersebut melakukan spesialisasi dalam memproduksi komoditi tertentu dibandingkan dengan negara lain (Carpenter & Dunung, 2011).

Keunggulan komparatif dikemukakan oleh David Ricardo dalam bukunya *Principles of Political Economy and Taxation* (1817). Dalam teori ini, asumsi utamanya adalah keunggulan komparatif dapat tercapai ketika suatu negara mampu memproduksi barang dan jasa dalam jumlah lebih banyak, tapi dengan biaya yang lebih murah daripada negara lainnya. Negara dengan kemampuan produksi yang lebih efisien inilah yang disebut memiliki keunggulan komparatif (Carpenter & Dunung, 2011).

Kemudian pada awal 1900-an dua ekonom Swedia yakni Eli Heckscher dan Bertil Ohlin mencetuskan teori Heckscher-Ohlin. Teori ini menyatakan bahwa negara-negara akan memproduksi dan mengekspor barang-barang yang membutuhkan sumber daya atau faktor-faktor yang banyak tersedia di negaranya sehingga biaya produksi lebih murah. Sebaliknya, negara akan mengimpor barang yang membutuhkan sumber daya yang terbatas atau langka di negaranya, tetapi permintaan lebih tinggi (Carpenter & Dunung, 2011).

Ekonom Swedia Steffan Linder mengembangkan teori kemiripan negara pada tahun 1961. Dalam teori ini, Linder beranggapan bahwa negara atau perusahaan akan memproduksi untuk konsumsi dalam negeri. Ketika mereka mengeksplorasi ekspor, perusahaan sering menemukan bahwa pasar yang terlihat mirip dengan domestik mereka dalam hal preferensi pelanggan, maka disitulah bisa dimanfaatkan peluang untuk memasukkan hasil produksi domestik (Carpenter & Dunung, 2011).

Kemudian menurut Kotler dan Armstrong dalam bukunya yang berjudul, *Principles of Marketing*, teori siklus hidup produk adalah perjalanan penjualan suatu produk selama masa hidupnya. Hal tersebut meliputi lima tahap yang berbeda, yaitu pengembangan produk, pengenalan, pertumbuhan, kedewasaan, dan penurunan bahkan hingga penarikan produk (Carpenter & Dunung, 2011)..

Kemudian dalam teori persaingan strategis global, sebuah negara atau perusahaan perlu melakukan beberapa cara agar dapat melawan negara yang menjadi saingannya dengan cara memiliki hak kekayaan intelektual serta berinvestasi dalam lembaga *research and development*. Teori ini dikemukakan oleh Paul Krugman dan Kevin Lancaster pada tahun 1980an (Carpenter & Dunung, 2011).

Dalam skripsi ini Penulis menggunakan salah satu teori modern dalam perdagangan internasional yaitu teori keunggulan kompetitif yang dikemukakan oleh Michael Porter pada tahun 1985. Menurut Michael Porter, kemakmuran nasional sebuah negara bukan diwariskan, melainkan diciptakan oleh negara itu sendiri. Menurut Porter, tidak ada korelasi langsung antara dua faktor produksi (sumber daya alam yang melimpah dan sumber daya manusia yang murah) yang dimiliki oleh suatu negara. Banyak negara di dunia yang jumlah sumber daya alamnya besar, yang proporsional dengan luas negerinya, tetapi terbelakang dalam daya saing perdagangan internasional. Inilah yang dinamakan dengan era keunggulan kompetitif/bersaing. Memiliki keunggulan kompetitif artinya negara sudah memiliki keunggulan baik satu bidang atau beberapa bidang sehingga negara mampu memenangkan persaingan. Negara mampu menciptakan sebuah

produk yang masuk ke pasar internasional, bersaing dengan produk dari negara lain, dan memenangkan persaingan tersebut. Daya saing suatu negara bergantung pada kapasitas industrinya untuk berinovasi dan memperbaiki (*upgrade*) (Arifin, Rae, & Joseph, 2007).

Menurut Michael Porter, negara yang memiliki keunggulan kompetitif senantiasa memiliki kemampuan dalam memahami perubahan struktur pasar dan mampu memilih strategi yang efektif. Menurut Michael Porter, terdapat beberapa strategi untuk memperoleh keunggulan kompetitif/bersaing antara lain, dengan menawarkan produk atau jasa dengan harga minimum (*cost leadership*), menawarkan produk atau jasa dengan yang memiliki keunikan dibanding pesaingnya (*differentiation*), atau memfokuskan diri pada segmen tertentu (*focus*) (Porter, 1990).

Strategi yang dikemukakan oleh Porter ini disebut dengan *generic strategies*, yang berisikan tiga strategi berbeda. Strategi yang pertama adalah, harga minimum (*cost leadership*) adalah bagaimana sebuah bisnis mampu menjadi *lowest cost producers among the competitor* (memiliki harga produk yang paling murah dibanding pesaing). Strategi biaya terendah adalah upaya meminimalkan biaya untuk mendapatkan produk atau jasa dengan harga terendah. Cara yang dapat dilakukan untuk dapat mencapai harga minimum adalah dengan cara meminimalkan biaya produksi (Porter, 1990).

Strategi kedua adalah diferensiasi atau disebut juga keunikan. Diferensiasi ini melibatkan upaya memproduksi produk atau jasa yang berbeda dan lebih unggul dari para pesaing. Dalam strategi sebuah bisnis harus terus menerus

mengembangkan produk untuk dapat terus bersaing atau akan kalah bersaing dengan pesaing yang mampu membuat diferensiasi produk yang lebih baik. Menurut Kotler, diferensiasi adalah tindakan merancang perbedaan untuk membedakan penawaran (produk) dari penawaran pesaing (Kotler & Armstrong, 2015).

Strategi diferensiasi adalah suatu strategi yang dapat memelihara loyalitas pelanggan dimana dengan menggunakan strategi diferensiasi, pelanggan mendapat nilai lebih dibandingkan dengan produk lainnya. Strategi diferensiasi yang sukses haruslah strategi yang mampu menghasilkan nilai pelanggan, memunculkan persepsi yang bernilai khas, dan tampil sebagai wujud berbeda yang sulit untuk ditiru (Porter, 1990).

Keunggulan produk melalui berbagai kreasi diferensiasi adalah strategi terbaik untuk menciptakan persepsi kepuasan konsumen terhadap keunikan yang menonjol. Indikator diferensiasi produk adalah bentuk (*shapes*), fitur (*features*), kualitas kinerja (*quality of performance*) dan kesesuaian (*comformity*), keandalan (*reliability*), dan gaya (*style*) (Porter, 1990).

Selain itu, keunikan bukan hanya ada diproduk, namun juga dari cara memasarkan produk tersebut. Cara lain untuk melakukan diferensiasi adalah secara konsisten memberikan kualitas pelayanan yang lebih baik daripada para pesaing. Hal ini dapat dicapai dengan memenuhi atau bahkan melampaui kualitas jasa yang diharapkan para pelanggan. Kualitas jasa sendiri dipengaruhi oleh dua variabel, yaitu jasa yang dirasakan (*perceived service*) dan jasa yang diharapkan (*expexted service*). Bila jasa yang dirasakan lebih kecil daripada yang diharapkan,

maka para pelanggan menjadi tidak tertarik lagi pada penyedia jasa yang bersangkutan. Bila yang terjadi adalah sebaliknya (*perceived > expected*), maka ada kemungkinan para pelanggan akan menggunakan penyedia jasa itu lagi, jika jasa yang diterima melampaui harapan konsumen, maka kualitas pelayanan dipersepsikan sangat baik dan berkualitas (Sukawati & Astawa, 2017).

Ketiga, fokus atau bisa juga disebut dengan strategi segmentasi. Segmentasi pasar menurut Philip Kotler dan Gary Armstrong adalah pembagian sebuah pasar menjadi beberapa kelompok pembeli yang berbeda. Segmentasi pasar dapat dimaksudkan sebagai pembagian pasar yang berbeda-beda (heterogen) menjadi kelompok-kelompok pasar yang homogen, dimana setiap kelompoknya bisa ditargetkan untuk memasarkan suatu produk sesuai dengan kebutuhan, keinginan, ataupun karakteristik pembeli yang ada di pasar tersebut (Kotler & Armstrong, 2015). Lebih lanjut, Rhenald Kasali mendefinisikan segmentasi adalah proses mengkotakkotakkan pasar (yang heterogen) ke dalam kelompok-kelompok "*potential customers*" yang memiliki kesamaan kebutuhan dan/atau kesamaan karakter yang memiliki respon yang sama dalam membelanjakan (Kasali, 1998).

Karena pasar sifatnya heterogen, maka akan sulit bagi produsen atau pemasar untuk melayaninya. Oleh karenanya, pemasar harus memilih segmen-segmen tertentu saja dan meninggalkan bagian pasar yang lainnya. Bagian atau segmen yang dipilih itu adalah bagian yang homogen yang memiliki ciri-ciri yang sama dan cocok dengan kemampuan produsen untuk memenuhi tuntutan-tuntutannya.

Dalam segmentasi pasar terdapat tiga cara utama untuk mengelompokkan pasar, antara lain:

1. Segmentasi Geografis, yakni membagi pasar menjadi beberapa kelompok geografis yang berbeda, seperti benua atau kawasan, negara, maupun kota.
2. Segmentasi Demografis, yakni membagi pasar menjadi kelompok yang berbeda berdasarkan variabel pendapatan, usia, gender, pendidikan, ras, dan lain-lain.
3. Segmentasi Psikografis, yakni membagi pasar menjadi kelompok yang berbeda berdasarkan gaya hidup, maupun kegemaran (Kotler & Armstrong, 2015).

B. Konsep Kepentingan Nasional

Dalam hubungan internasional, interaksi merupakan sebuah inti di dalamnya. Seperti hubungan manusia, dibalik adanya sebuah interaksi, tentu ada kepentingan yang berusaha dicapai atau menjadi alasan interaksi tersebut terjadi. Negara sebagai salah satu aktor dalam hubungan internasional dalam interaksinya dengan aktor lain di dunia internasional sederhananya juga memiliki kepentingan tertentu. Kepentingan nasional menjadi alasan terkuat sebuah negara menjalankan dan memelihara hubungan internasional. Dalam kepentingan nasional, negara memiliki peran sebagai aktor yang mengambil keputusan dan memainkan peranan penting dalam pergaulan internasional serta berpengaruh bagi masyarakat dalam negerinya, sehingga negara merupakan sesuatu yang esensial bagi kehidupan warga negaranya. Theodore Coulombis dan James Wolfe mengungkapkan

bahwa, kepentingan nasional masih menjadi konsep yang sangat penting dalam setiap upaya mendeskripsikan, menjelaskan, memprediksikan, atau membuat preskripsi tentang perilaku internasional (Jackson & Sorensen, 2016).

Hans Morgenthau menyamakan kepentingan nasional dengan *power* (kekuasaan) yang ingin dikejar oleh suatu negara dalam hubungan internasional. Ia menegaskan bahwa kepentingan nasional setiap negara dalam hubungan internasional adalah mengejar *power*. Morgenthau sendiri mendefinisikan *power* sebagai apa saja yang menjadikan dan mempertahankan kendali suatu negara terhadap negara lain (Bakry, 2017).

Menurut Oppenheim, konsep kepentingan nasional merujuk pada tujuan kesejahteraan bagi pemerintahan nasional dalam skala internasional seperti mempertahankan kemerdekaan politik dan keutuhan wilayah. Menurutnya, konsep kepentingan nasional harus berkomitmen untuk tidak memasukkan hal-hal yang tidak menyejahterakan rakyat sehingga dapat sepenuhnya berguna bagi negara (Oppenheim, 1987).

Menurut Norman J. Padelford, kepentingan nasional adalah,

“National interest of a country is what a governmental leaders and in large degree also what its people consider at any time to be vital to their national independence, way of life, territorial security and economic welfare” (Padelford & Lincoln, 1962).

Kepentingan nasional merupakan apa yang pemerintah dan rakyat sebuah negara anggap sebagai kemerdekaan nasional, jalan hidup, keamanan wilayah, dan kesejahteraan ekonomi. Kepentingan nasional sama dengan kepentingan masyarakat sebuah negara, tetapi pemerintah memiliki kewenangan maupun bertanggung jawab merumuskan serta memperjuangkan kepentingan tersebut.

Selain itu menurut Donald E. Nuechterlain, definisi kepentingan nasional itu tidaklah bersifat baku. Banyak sekali definisi yang bisa digunakan. Secara sederhana, Nuechterlain mendefinisikan kepentingan nasional sebagai sebuah kebutuhan dan keinginan suatu negara berdaulat untuk berhubungan atau berinteraksi dengan negara berdaulat lainnya yang berdasarkan pertimbangan lingkungan internal dan eksternal (Nuechterlain, 1976).

Terdapat beberapa poin di definisi ini yang perlu dielaborasi. Pertama, kita berbicara tentang persepsi kebutuhan negara yang menunjukkan bahwa keputusan tentang apa saja kepentingan nasional adalah hasil dari proses politik di mana para pemimpin sebuah negara saling berunding untuk menentukan kebutuhan negara. Kedua, definisi ini berkaitan dengan negara berdaulat yang sepenuhnya independen bukan ditekan oleh organisasi internasional, atau bahkan negara lain. Ketiga perbedaan antara lingkungan eksternal dan internal, lingkungan internal yang dimaksud adalah kepentingan umum masyarakat, sedangkan lingkungan eksternal adalah pengaruh dari sistem internasional. Nuechterlein juga mengungkapkan bahwa kepentingan suatu negara berarti kepentingan keseluruhan masyarakat, bukan hanya kepentingan kelompok tertentu atau elit politik.

Dapat disimpulkan bahwa kepentingan nasional pada dasarnya adalah rangkuman aspirasi suatu bangsa di bidang politik, ekonomi, dan keamanan. Kepentingan nasional setiap negara di dunia pada umumnya memiliki kesamaan, yakni meliputi berbagai hal-hal seperti integritas nasional, melindungi martabat nasional, serta membangun kekuasaan. Kepentingan nasional suatu negara timbul akibat terbatasnya sumber daya negara atau kekuatan nasional sehingga negara

yang bersangkutan merasa perlu untuk mencari pemenuhan kepentingan nasional keluar dari teritorial negaranya. Berdasarkan konsep kepentingan nasional yang dijelaskan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa tingkah laku serta tindakan yang diambil oleh pemerintah terkait masalah domestik maupun internasional, dipengaruhi oleh kepentingan nasional negara itu terhadap masyarakat internasional. Jadi dapat dikatakan bahwa dalam hal pengambilan keputusan untuk melakukan sesuatu atau kebijakan, sebuah negara pasti mempertimbangkan kepentingan nasionalnya.

Menurut Nuechterlein terdapat empat dasar atau jenis kepentingan nasional dibagi sebagai berikut:

1. *Defence Interests* (kepentingan pertahanan), yaitu kepentingan untuk memberikan perlindungan kepada warga negara, wilayah serta ancaman kekerasan fisik yang berasal dari negara lain dan ancaman eksternal terhadap sistem pemerintahan.
2. *Economic Interests* (kepentingan ekonomi), yakni kepentingan negara dalam menjalin hubungan yang baik dengan negara lain demi peningkatan kesejahteraan ekonomi negaranya.
3. *World Order Interests* (kepentingan tatanan dunia) adalah kepentingan mempertahankan kestabilan sistem politik internasional dan sistem ekonomi internasional yang memberikan keuntungan bagi negaranya.
4. *Ideological Interests* (kepentingan ideologi), yaitu kepentingan untuk melindungi ideologi negaranya dari ancaman ideologi lain (Nuechterlain, 1976).

Adanya kebutuhan-kebutuhan inilah yang memaksa negara untuk berupaya memenuhi kepentingan nasional mereka, karena jika mereka tidak dapat memenuhi kebutuhan-kebutuhan tersebut, maka negara akan sulit atau bahkan tidak bisa bertahapan dalam pergaulan internasional atau ranah politik internasional.

Lebih lanjut, Morgenthau membagi kepentingan nasional ke dalam dua tingkat, yakni kepentingan nasional primer (vital), dan kepentingan nasional sekunder. Kepentingan nasional primer menyangkut perlindungan identitas fisik, politik dan budaya, serta keamanan dan kelangsungan hidup dari suatu bangsa. Tidak ada kompromi dalam mewujudkan kepentingan nasional primer ini, bahkan suatu negara tidak ragu-ragu berperang untuk hal itu. Adapun kepentingan nasional sekunder adalah segala kepentingan dari suatu negara yang masih dapat dikompromikan atau diupayakan melalui negosiasi dengan negara lain (Bakry, 2017).

Setiap negara di dunia pada umumnya mempunyai tujuan untuk memajukan dan mengembangkan perekonomian negaranya. Tujuan tersebut meliputi upaya peningkatan kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat baik secara keseluruhan atau individu yang dapat dicapai melalui jangka pendek maupun jangka panjang. Kepentingan ekonomi dapat dicapai melalui ekspor-impor, investasi luar negeri, pembangunan infrastruktur atau transportasi yang sangat berperan sebagai urat nadi ekonomi, dan lain-lain. Ketika kelangsungan hidup suatu negara secara berjalan aman, maka kebijakan luar negerinya mengejar kepentingan ekonomi sebagai kepentingan nasional yang paling penting. Oleh

karena itu, kepentingan ekonomi juga dapat disebut kepentingan mendasar atau kepentingan utama (Wu, 2017).

Menurut Nuechterlein terdapat beberapa hal utama yang termasuk ke dalam kepentingan ekonomi sebuah negara, antara lain melindungi dan mempromosikan standar kehidupan yang memadai untuk warga negaranya, menyediakan lapangan pekerjaan bagi warga negaranya, memastikan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi, melindungi investasi ekonomi di luar negeri maupun di dalam negeri, melindungi sarana dan rute perdagangan nasional dan internasional, melindungi daya saing industri domestik, serta mempertahankan kekuatan ekonomi (Nuechterlain, 1976).

Pada hakikatnya kepentingan nasional Indonesia adalah menjamin kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia yang berdasarkan pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Sebagaimana tercantum dalam Pembukaan UUD 1945, maka kepentingan nasional Indonesia adalah melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia, mencerdaskan kehidupan bangsa, memajukan kesejahteraan umum dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial (Said, 2015). Artinya, dalam setiap interaksi Indonesia dengan negara lain ataupun rumusan kebijakan Indonesia, selalu mengacu pada Pancasila dan UUD 1945.

C. Literature Review

Dalam memperkuat keilmiahan penelitian, Penulis menggunakan beberapa literatur yang sudah ada terkait dengan penelitian ini. *Literature review* ini

bertujuan untuk memberikan Penulis informasi tentang ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia ke Bangladesh.

1. Skripsi oleh Rizky Yuldi Fachreza yang berjudul Kerja Sama Indonesia-Bangladesh Dalam Meningkatkan Ekspor Gerbong Kereta Api ke Bangladesh tahun 2016-2019, Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Pasundan, Bandung, 2019.

Latar belakang penelitian ini membahas tentang pasar non-tradisional merupakan pasar baru untuk menjual produk dari Indonesia ke negara-negara yang potensial secara ekonomi dan prospektif. Bangladesh merupakan target pasar ekspor Indonesia dalam melakukan kerja sama ekspor gerbong penumpang kereta api. Hubungan kedua negara sudah terjalin sejak Indonesia sebagai salah satu negara yang mengakui kemerdekaan negara Bangladesh di tahun 1972. KBRI Dhaka memiliki peran penting dalam menjaga hubungan dan menciptakan kerja sama ekspor kereta Indonesia ke Bangladesh. Permasalahan yang diangkat adalah bagaimana proses ekspor gerbong kereta api Indonesia serta bagaimana program kerja sama Indonesia melalui program *Joint Ministerial on the Launching of the Negotiations for Indonesia-Bangladesh Preferential Trade Agreement (IB-PTA)* dalam peningkatan ekspor gerbong kereta api Indonesia ke Bangladesh.

Landasan berpikir yang digunakan pada penelitian ini adalah teori kerja sama bilateral karena kerja sama ini merupakan kerja sama yang dilakukan oleh Indonesia-Bangladesh, serta teori liberalisme ekonomi karena adanya

kebebasan bagi Indonesia untuk menentukan kegiatan perekonomian, termasuk bebas bekerja sama dengan negara manapun dalam bidang ekonomi. Dalam pembahasan skripsi ini, dijelaskan tentang proses ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia ke Bangladesh, serta pembentukan *Joint Ministerial on the Launching of the Negotiations for Indonesia-Bangladesh Preferential Trade Agreement (IB-PTA)* dalam peningkatan ekspor gerbong kereta api Indonesia ke Bangladesh.

Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan diangkat oleh Penulis adalah, sama-sama membahas ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia ke Bangladesh. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang diangkat adalah, Penulis mengangkat masalah bagaimana strategi Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh, serta dampak ekspor gerbong kereta api terhadap perekonomian Indonesia dan Bangladesh. Selain itu, landasan berpikir yang digunakan juga berbeda, yaitu Penulis menggunakan salah satu teori dalam perdagangan internasional yaitu teori keunggulan kompetitif untuk menjelaskan strategi Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh, serta kepentingan nasional untuk menjelaskan dampak ekspor gerbong kereta api terhadap perekonomian Indonesia dan Bangladesh.

2. Skripsi oleh Hanif Abrooriansyah yang berjudul Peran PT INKA (Industri Kereta Api) Dalam Hubungan Kerja Sama Indonesia dan Bangladesh di

bidang Transportasi (2014-2016), Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Pembangunan Nasional Veteran, Jakarta, 2019.

Latar belakang penelitian ini membahas tentang kerja sama transportasi di bidang kereta api yang dilakukan oleh Indonesia dan Bangladesh ini dilatarbelakangi oleh keinginan Pemerintah Bangladesh untuk memodernisasi moda transportasi kereta apinya. Permasalahan yang ada di Bangladesh yaitu pertumbuhan penduduk yang sangat cepat tanpa diimbangi dengan pertumbuhan infrastruktur. Adanya tragedi kecelakaan disegala sektor industri transportasi ini memperlihatkan bahwa industri transportasi tidak aman bagi masyarakat Bangladesh. Permasalahan yang diangkat adalah permasalahan apa yang ada di industri transportasi Bangladesh dan juga menjelaskan bagaimana upaya Pemerintah Bangladesh dalam menangani masalah tersebut. Kemudian menganalisa peran apa saja yang dilakukan oleh PT INKA (Persero) dalam hubungan kerja sama di bidang transportasi khususnya kereta api di tahun 2014-2016.

Landasan berpikir yang digunakan pada penelitian ini adalah kepentingan nasional dan kerja sama internasional. Konsep kepentingan nasional digunakan untuk menjelaskan bagaimana upaya Bangladesh untuk memperbaiki moda transportasi kereta apinya agar dapat memperkecil angka kecelakaan dan mempermudah orang berpindah dari satu kota ke kota lainnya. Konsep kerja sama internasional yang dilakukan oleh

Indonesia dan Bangladesh di bidang transportasi kereta api untuk meningkatkan konektivitas antar kota di Bangladesh.

Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang diangkat adalah, sama-sama membahas ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia ke Bangladesh. Selain itu, salah satu landasan berpikir yang digunakan adalah kepentingan nasional. Namun pada penelitian ini, penulis akan menggunakan konsep kepentingan nasional untuk melihat dampak ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia bagi perekonomian Indonesia dan Bangladesh.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang diangkat oleh Penulis adalah, Penulis tidak menjelaskan secara rinci tentang bagaimana usaha Pemerintah Bangladesh dalam memperbaiki infrastruktur transportasi kereta api. Penulis hanya akan menjelaskan bagaimana strategi Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh dalam kurun waktu 2016-2019, serta dampak ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia terhadap perekonomian Indonesia dan Bangladesh. Penulis menggunakan salah satu teori dalam perdagangan internasional yaitu teori keunggulan kompetitif untuk menjelaskan strategi Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh.

BAB III

EKSPOR GERBONG KERETA API BUATAN INDONESIA KE BANGLADESH

Pada bab III ini, Penulis akan menjelaskan gambaran umum mengenai industri kereta api Indonesia serta ekspor gerbong kereta api buatan Indonesia ke Bangladesh. Penjelasan ini dapat mendukung analisis yang akan dilakukan pada bab selanjutnya yakni bab IV.

A. Industri Kereta Api Indonesia

Peranan perdagangan internasional sangat penting bagi banyak negara, terutama bagi negara-negara berkembang yang kebanyakan mengandalkan ekspor, khususnya komoditi primer, untuk memperoleh devisa dalam upaya menambah tabungan domestik, serta membayar utang luar negeri yang jumlahnya cenderung meningkat tiap tahunnya (Diphayana, 2018).

Sektor perdagangan internasional dalam perekonomian Indonesia telah memberikan peranan yang sangat penting dengan memberikan manfaat secara langsung pada sektor perdagangan untuk keseluruhan produksi nasional, serta memberikan sumbangan dalam penyediaan kesempatan kerja bagi masyarakat. Hal ini membuat ekspor menjadi salah satu sumber penerimaan devisa yang penting dan berfungsi sebagai alat pembiayaan untuk usaha pemeliharaan kestabilan ekonomi maupun pelaksanaan pembangunan di Indonesia. Kebutuhan devisa tidak akan sama jumlahnya setiap tahun, kebutuhan akan terus bertambah seiring dengan peningkatan pembangunan, untuk itu ekspor harus terus ditingkatkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di dalam negeri. Selain itu

dengan adanya kegiatan ekspor maupun impor, maka Indonesia dapat mempererat jaringan bisnis global serta dapat mempererat hubungan Indonesia dengan negara lain (Hasoloan, 2013).

Perdagangan ekspor Indonesia mengalami perubahan sejak tahun 1980-an, dimana pada sebelumnya ekspor Indonesia dititik beratkan pada komoditi migas tetapi, pada tahun 1985 ekspor Indonesia mulai didominasi oleh komoditi non migas. Perubahan dalam komoditi ekspor Indonesia ini disebabkan karena anjloknya harga minyak dunia yang mencapai titik terendah pada tahun 1980-an, maka dengan keadaan tersebut pemerintah mengeluarkan serangkaian kebijakan dan deregulasi di bidang ekspor, sehingga memungkinkan produsen untuk meningkatkan ekspor non migas. Pada tahun-tahun berikutnya, yaitu tahun 1985-2007, ekspor non migas tetap mendominasi. Kebijakan dan deregulasi di bidang ekspor membawa dampak pada perkembangan komoditas ekspor non migas, sehingga non migas menjadi komoditi yang dominan bagi perkembangan ekspor Indonesia sampai saat ini (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2009).

Komoditas migas terdiri dari hasil minyak, minyak mentah dan gas alam. Pada tahun 2018, komoditas migas Indonesia sebagian besar diekspor ke Singapura, Jepang China, Amerika Serikat, Thailand, Malaysia, dan Korea Selatan (Badan Pusat Statistik, 2018). Secara garis besar, sektor non migas dikelompokkan menjadi tiga sektor utama, yakni pertanian, industri pengolahan atau manufaktur, serta pertambangan. Hasil produksi dari sektor-sektor ini diekspor ke berbagai negara dan memiliki peran besar dalam memajukan perekonomian Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2018).

Indonesia tidak hanya mengandalkan komoditas mentah untuk diekspor, namun juga beralih ke sektor industri pengolahan atau manufaktur. Industri manufaktur adalah mengolah bahan mentah menjadi sebuah barang setengah jadi ataupun barang jadi yang memiliki nilai jual yang lebih tinggi. Bahkan, barang sudah diproses secara mekanis dengan menggunakan mesin yang telah memenuhi standar spesifikasi dengan produksi dalam skala besar (Budiyanti, 2018).

Indonesia melakukan diversifikasi ekonomi ke sektor industri manufaktur sebagai penopang perekonomian. Hal itu terjadi karena industri manufaktur berorientasi ekspor, dan dapat menyerap banyak tenaga kerja. Selain itu, harga minyak cenderung tidak stabil, serta cadangan minyak Indonesia sudah menipis. Sektor industri manufaktur merupakan sektor yang cukup stabil dan menjadi salah satu sektor penopang perekonomian negara di tengah ketidakpastian perekonomian dunia dengan tingkat pertumbuhan dan kontribusinya terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) cenderung positif (Budiyanti, 2018). Beberapa sektor utama dalam industri manufaktur Indonesia adalah industri pangan, industri farmasi, industri tekstil, industri alat transportasi, industri logam, dan lain-lain (Kementerian Perindustrian RI, 2018).

Pada tahun 2015, Kementerian Perindustrian RI mengeluarkan kebijakan yang diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) yang menyatakan bahwa industri alat transportasi ditetapkan sebagai salah satu sektor andalan masa depan. Salah satu jenis industri dalam industri alat transportasi adalah industri kereta api (Kementerian Perindustrian RI, 2015).

Dalam industri kereta api Indonesia, gerbong kereta api diproduksi oleh PT Industri Kereta Api atau PT INKA (Persero). PT INKA merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) manufaktur kereta api terintegrasi pertama di Asia Tenggara. Pabrik PT INKA menjadi satu-satunya pabrik kereta api terpadu di Asia Tenggara yang memiliki fasilitas pengerjaan pelat, perakitan, instalasi komponen, dan jalur pengujian (PT INKA, 2020).

Gambar 1. Logo PT INKA (Persero)



Sumber: PT INKA (Persero): <https://www.inka.co.id/corporation/7>

PT INKA berdiri pada tanggal 18 Mei 1981 atas gagasan dari B.J Habibie. Selanjutnya dilakukan penyerahan operasional pabrik kereta api oleh pihak PJKa kepada manajemen PT INKA (Persero) pada tanggal 29 Agustus 1981. Tanggal inilah yang kemudian dicatat sebagai Hari Kelahiran PT INKA. Ketika berdiri, PT INKA (Persero) berada dalam pembinaan teknis Departemen Perhubungan. Tahun 1983, pembinaanya dilakukan oleh Dewan Pembina Industri Strategis (DPIS). Tahun 1989, di bawah Badan Pengelola Industri Strategis (BPIS). Tahun 1998, pengelolaannya di bawah Menteri Pendayagunaan BUMN. Dalam tahun yang sama (1998), PT INKA menjadi anak perusahaan dari holding PT Bahana Pakarya Industri Strategis (BPIS). Menyusul dibubarkannya PT BPIS pada 2002, PT INKA (Persero) berada dalam pengelolaan Kementerian BUMN hingga sekarang. Kantor pusat PT INKA (Persero) berdiri di kawasan Jalan Yos Sudarso, Madiun,

Jawa Timur. Keberadaan kantor pusat dan sekaligus pabrik kereta api yang dulu merupakan Balai Yasa Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) di atas lahan seluas 22,5 hektar (PT INKA, 2020).

Visi PT INKA adalah menjadi perusahaan kelas dunia di bidang perkeretaapian dan transportasi perkotaan Indonesia. PT INKA memiliki misi yakni menciptakan solusi terpadu untuk transportasi kereta api dan perkotaan dengan keunggulan kompetitif bisnis dan teknologi. Meningkatkan Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) dan penguatan industri hulu perkeretaapian. Memperluas pasar dalam negeri maupun luar negeri dan memperbanyak spektrum produk, serta memperkuat kompetensi sumber daya manusia untuk kapasitas dan kualitas produksi (PT INKA, 2020).

Adapun beberapa produk yang diproduksi oleh Indonesia melalui PT INKA adalah:

1. Lokomotif. Produk ini adalah bagian dari rangkaian kereta api di mana terdapat mesin untuk menggerakkan kereta api. Biasanya lokomotif terletak paling depan dari rangkaian kereta api. Lokomotif berfungsi untuk mampu menghasilkan daya listrik untuk memenuhi kebutuhan listrik kereta penumpang. PT INKA memproduksi lokomotif bertenaga diesel elektrik dan diesel hidrolik.
2. Kereta api penumpang adalah satu rangkaian kereta penumpang dan lokomotif yang digunakan untuk mengangkut manusia. Kereta api penumpang yang diproduksi oleh PT INKA memiliki beberapa jenis,

yakni kereta ekonomi, kereta ekonomi premium, kereta kelas eksekutif, dan kereta kelas eksekutif *stainless steel*.

3. Kereta Rel Listik (KRL) dan Light Rail Transit (LRT). KRL merupakan kereta rel yang bergerak dengan sistem propulsi motor listrik, sedangkan LRT juga sama-sama digerakkan oleh aliran listrik dari bagian atas. Namun, kedua kereta ini dibedakan oleh daya angkutnya. Daya angkut KRL lebih besar dari LRT.
4. Gerbong barang adalah sarana perkeretaapian tak berpengerak yang dioperasikan untuk angkutan barang.

Selain produk-produk di atas, PT INKA juga memproduksi produk lainnya yang berkaitan dengan perkeretaapian dengan kualitas tinggi. Selain itu, PT INKA juga memproduksi produk non-kereta api yakni bus gandeng. Oleh sebab itu, PT INKA (Persero) menjadi perusahaan manufaktur sarana perkeretaapian pertama dan terbesar di kawasan Asia Tenggara (PT INKA, 2020).

Untuk mengembangkan produk-produknya, PT INKA menggandeng negara-negara lain agar dapat melakukan alih teknologi. Negara yang pertama kali dituju sebagai negara pendonor teknologi adalah Jepang, Kanada, dan Jerman, bahkan China. Jepang merupakan negara pertama yang bekerja sama dengan PT INKA. Pada tahun 1983, PT INKA bekerja sama dengan Perusahaan Nippon Sharyo untuk penelitian dan pengembangan produksi gerbong barang, kemudian tahun 1987 bekerja sama untuk merakit KRL. Pada tahun 1995, PT INKA bekerja sama dengan Toshiba untuk mempelajari teknologi pembuatan *air conditioner* khusus gerbong kereta api (PT INKA, 2018).

PT INKA memproduksi kereta api untuk pemenuhan alat transportasi massal di darat dalam negeri. PT KAI (Kereta Api Indonesia) merupakan konsumen terbesar dari PT INKA. Selama ini, sarana kereta api dalam negeri diproduksi oleh PT INKA, baik kereta penumpang, maupun kereta barang. BUMN ini telah membuat kereta pesanan dari Kementerian Perhubungan, PT Kereta Api Indonesia (Persero), pemerintah daerah, dan juga pihak swasta. Di antaranya adalah kereta kedinasan, kereta inspeksi, *Track Motor Car* (TMC), kereta rel diesel, lokomotif, kereta penumpang, kereta barang, dan yang terbaru ini adalah kereta rel ringan atau LRT (PT INKA, 2018).

Selain memenuhi kebutuhan pasar dalam negeri, produk-produk perkeretaapian buatan Indonesia juga telah diekspor ke beberapa negara. Pada tahun 1991, mengirim sebanyak 150 unit gerbong datar ke Malaysia. Pada tahun 1996, mengirim 1 unit lokomotif ke Filipina. Pada tahun 1998-2000 mengirim 90 unit *Ballast Hoper Wagon* ke Thailand. Kemudian tahun 2004-2005 mengirim 485 unit *Flat Wagon* ke Australia. Pada tahun 2011-2012, mengirim 5 unit *Well Wagon* ke Singapura, serta pada tahun 2019 mengirim 6 set unit jenis Kereta Rel Diesel (KRD). Ekspor yang dilakukan oleh Indonesia melalui PT INKA ke negara-negara tersebut, kebanyakan merupakan kereta untuk mengangkut barang, dan lokomotif bukan untuk mengangkut manusia (PT INKA, 2020).

Dalam pemasaran produk, PT INKA melihat proyek-proyek pengadaan kereta yang bersifat kereta-kereta antar kota, atau *intercity*, serta kereta barang. Sebab dalam pengembangan teknologi, PT INKA berfokus penguasaan kereta berbahan baja dan aluminium, kereta berkecepatan menengah di atas 120 km/jam.

Apabila dilihat dari sudut pandang teknik, penguasaan teknologi ini jauh kepada kereta-kereta yang bersifat antar kota (Kementerian Perindustrian RI, 2019).

PT INKA mendukung kebijakan Pemerintah Indonesia untuk terus berupaya membuka pasar-pasar baru, bukan hanya pasar tradisional yaitu China dan Amerika Serikat, namun juga non tradisional yaitu Afrika, Asia Selatan, Asia Timur, dan lain-lain (Kementerian Perindustrian RI, 2019). Kapasitas produksi PT INKA di Madiun dalam memproduksi kereta penumpang pada tahun 2017 yaitu 1 hari 1 gerbong kereta. Kemudian pada tahun 2018 hingga 2019 ditingkatkan menjadi 2 gerbong kereta per hari. Artinya, PT INKA dalam setahun mampu memproduksi kira-kira 480 gerbong kereta api penumpang. Indonesia berupaya untuk dapat meningkatkan kapasitas produksi, sehingga mampu memenuhi pasar dalam negeri maupun pasar luar negeri (Kementerian Perindustrian RI, 2019).

Dalam memproduksi kereta api untuk diekspor, beberapa bahan baku proses produksi telah berasal dari pasar domestik, adapun selebihnya masih bergantung kepada impor lantaran kuota yang disediakan tidak mencukupi kebutuhan produksi. Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) tertinggi produksi PT INKA saat ini adalah 70% yaitu kereta api penumpang untuk diekspor ke Bangladesh, sedangkan TKDN terendah adalah LRT Palembang yaitu hanya mencapai 40% (PT INKA, 2019).

Dalam penyediaan bahan baku, PT INKA bekerja sama dengan BUMN lain seperti, PT Barata Indonesia, PT Pindad, dan PT Krakatau Steel, PT LEN. Komponen yang masih diimpor, yakni roda dan mesin (*engine*) karena produksinya membutuhkan teknologi tinggi. Kedepan tidak menutup

kemungkinan *engine* dan roda kereta api bisa diproduksi di dalam negeri melalui skema kerja sama dengan perusahaan asing sehingga terjadi transfer teknologi (Kementerian Perindustrian RI, 2019).

Guna memperluas pasar ekspor, Kementerian Perindustrian terus memacu industri kereta api nasional agar terus melakukan inovasi teknologi khususnya untuk produk-produk yang berorientasi ekspor. Selain itu secara proaktif menjalin kerja sama bisnis dan promosi dalam rangka meningkatkan akses pasar ke negara-negara yang memiliki potensi pasar cukup besar, terutama di kawasan Asia seperti Pakistan, Sri Lanka, Bangladesh, Filipina, Malaysia, Thailand, serta negara Zambia, Nigeria dan Mesir (Kementerian Perindustrian RI, 2018).

B. Ekspor Gerbong Kereta Api Buatan Indonesia ke Bangladesh

Bangladesh berlokasi di Asia Selatan yang berbatasan dengan India di barat, utara, dan timur, Myanmar di tenggara, serta Teluk Benggala di selatan. Bangladesh merupakan sebuah negara kecil yang luas wilayahnya 148.460 km², area ini terhitung lebih kecil daripada negara bagian Iowa dan Wisconsin. Namun, Bangladesh memiliki penduduk yang lebih banyak yaitu sekitar 164,7 juta jiwa. Penduduk yang banyak ini tinggal dalam satu teritorial yang kecil itu. Fenomena ini menjadikan Bangladesh menjadi negara berpenduduk terbesar peringkat kedelapan di dunia. Pada tahun 1970, rata-rata perempuan di Bangladesh melahirkan enam orang anak, namun pada 2017 menurun menjadi hanya tiga anak (Phillips & Gritzner, 2017).

Saat ini Bangladesh masih merupakan negara yang dikategorikan sebagai negara terbelakang atau *Least Developed Country* (LDC). Pemerintah Bangladesh terus berupaya untuk dapat keluar dari kategori tersebut pada tahun 2024. Untuk itu, Pemerintah Bangladesh berupaya untuk memperbaiki aspek pendidikan, kesehatan, dan ekonomi negaranya (Department of Economic and Social Affairs UN, 2018).

Dengan luas wilayah dan jumlah penduduk yang besar, Bangladesh memerlukan transportasi yang dapat mempermudah konektivitas antarkota. Kereta api merupakan salah satu transportasi darat yang digemari oleh rakyat Bangladesh. Namun, keadaan perkeretaapian Bangladesh memprihatinkan. Penumpang kereta api di Bangladesh merasakan pelayanan yang sangat buruk selama perjalanan. Gerbong-gerbong kereta api di Bangladesh banyak yang sudah tua bahkan ada gerbong yang masih merupakan peninggalan penjajah yaitu Inggris, sehingga sudah tidak layak untuk digunakan bahkan dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Interior kereta api sudah kotor, lusuh, dan sebagian besar gerbongnya tidak memiliki toilet dan lampu. Kursi-kursi kereta sudah banyak yang robek dan bahkan hilang (Rasal, 2018).

Melihat hal tersebut Pemerintah Bangladesh kemudian berkeinginan melakukan perbaikan sarana transportasi kereta api nasional dan menjadikan perbaikan ini sebagai prioritas pembangunan di kepemimpinan Sheikh Hasina. Hal ini dilakukan karena kereta api dapat mengangkut penumpang dalam jumlah yang cukup besar dan waktu perjalanan yang ditempuh menjadi singkat, sehingga pergerakan manusia dan barang menjadi lebih cepat. Jaringan kereta api di

Bangladesh akan semakin diperluas dan dimodernisasi untuk meningkatkan konektivitas. Peningkatan konektivitas ini diharapkan dapat menunjang kepentingan ekonomi Bangladesh saat ini yakni pengentasan kemiskinan dan peningkatan taraf hidup rakyat Bangladesh. Namun industri perkeretaapian Bangladesh yakni Bangladesh Railway belum dapat memproduksi sendiri gerbong kereta api, hal ini kemudian melatarbelakangi Bangladesh membeli atau mengimpor gerbong kereta api dari negara lain yang sesuai dengan kebutuhannya (Rasal, 2018).

Pembangunan dan revitalisasi perkeretaapian yang sedang dilakukan Bangladesh menjadi peluang bagi Indonesia untuk dapat memasarkan produk gerbong kereta apinya ke Bangladesh. Selain itu, kompetitor di bidang perkeretaapian masih sedikit dan perusahaan kereta api Eropa belum masuk ke Bangladesh. Satu-satunya kompetitor produk kereta api PT INKA di Bangladesh adalah China Railway Rolling Stock Corporation atau CRRC dari China yang telah terlebih dahulu masuk ke Bangladesh. Adanya peluang-peluang ini membuat Indonesia melakukan pendekatan mulai tahun 2005 ke Bangladesh hingga akhirnya Bangladesh membeli pertama kali gerbong kereta api buatan Indonesia pada tahun 2006 (Kementerian Perindustrian RI, 2019).

Dalam melakukan ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh, Indonesia memiliki kepentingan ekonomi yang ingin dicapai, yakni menambah pendapatan negara dari sektor non migas utamanya sektor industri manufaktur. Namun, sejak tahun 2015 terdapat kendala ekspor non migas Indonesia karena kondisi eksternal yang kurang mendukung, khususnya perlambatan ekonomi yang terjadi di

negara-negara mitra dagang utama Indonesia. Negara mitra dagang utama Indonesia adalah China, Amerika Serikat, Jepang, Singapura, India, Thailand, Korea Selatan, Australia, Malaysia, Taiwan, dan Jerman. Negara mitra dagang utama Indonesia ini disebut dengan pasar tradisional. Enam dari sebelas negara mitra dagang utama mengalami perlambatan ekonomi, yaitu Amerika Serikat, China, Jepang, Singapura, Thailand, dan Jerman (Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, 2019).

Perlambatan ekonomi mayoritas negara mitra dagang ini menyebabkan impor negara-negara tersebut menurun. Hal ini juga berdampak pada penurunan ekspor Indonesia ke negara mitra dagang utama mengingat pergerakan ekspor Indonesia sejalan dengan permintaan impor suatu negara. Kemudian pada tahun 2018, terjadi perang dagang antara Amerika Serikat dengan China. Hal ini kemudian berpengaruh pada ekspor Indonesia ke China. Perang dagang membuat kinerja industri di China menurun, sehingga berpengaruh pada permintaan impor China terhadap Indonesia (Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, 2019). Berkurangnya nilai ekspor artinya dapat membuat berkurangnya pendapatan Indonesia.

Oleh karena itu Indonesia menasar negara-negara pasar non tradisional sebagai negara tujuan ekspor non migas agar nilai ekspor dapat meningkat di tengah perlambatan ekonomi dunia dan tidak mengandalkan sepenuhnya pada pendapatan dari ekspor ke negara mitra dagang utama Indonesia. Hal ini dilakukan untuk dapat menambah pendapatan atau penerimaan negara. Salah satu

pasar non tradisional utama Indonesia adalah Bangladesh (Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, 2019).

Di tengah perang dagang dan ekonomi global yang suram, pemerintahan Presiden Joko Widodo menekankan pertumbuhan ekonomi Tanah Air harus berdasarkan pada investasi dan ekspor. Selain mendorong diversifikasi pasar, pemerintah juga mendorong diversifikasi produk. Industri andalan termasuk Industri Kereta Api didorong untuk terus berinovasi dan bersaing di pasar dunia (Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Perdagangan, 2019).

Tabel 2. Jumlah dan Nilai Kontrak Ekspor Gerbong Kereta Api ke Bangladesh

Tahun	Jumlah dan Tipe	Nilai Kontrak
2006	50 Tipe BG	USD 13 Juta
2016	50 Tipe BG 100 Tipe MG	USD 72,39 Juta
2017	Terjadi Pembaruan Kontrak	
2018	Proses Pengerjaan Pesanan Gerbong Kereta Api	
2019	50 Tipe BG 200 Tipe MG	USD 100,8 Juta

Sumber: Diolah dari Laporan Kinerja PT INKA (Persero) Tahun 2014-2018 dan website PT INKA (persero)

Berdasarkan tabel 2 di atas, dapat dilihat bahwa terjadi peningkatan jumlah ekspor dan nilai kontrak gerbong kereta api buatan Indonesia ke Bangladesh. Pada tahun 2017, Indonesia dengan Bangladesh kembali melakukan perundingan terkait perundingan kontrak. Perundingan ini dilakukan karena Bangladesh ingin kembali membeli gerbong kereta api buatan Indonesia dengan jumlah yang lebih banyak daripada sebelumnya, apakah Indonesia sanggup memenuhi atau tidak. Namun

karena ada China sebagai pesaing Indonesia, maka Bangladesh merasa perlu untuk menimbang membeli produk China atau Indonesia. Perundingan terjadi pada tanggal 20 Juni 2017 dan 14 September 2017. Setelah bernegosiasi, akhirnya Bangladesh tetap memilih untuk membeli produk gerbong kereta api buatan Indonesia dan menandatangani kontrak pada 14 September 2017.

Kemudian di tahun 2018, PT INKA kemudian melakukan pengerjaan 250 gerbong kereta api yang dipesan oleh Bangladesh pada tahun 2017 selama delapan belas bulan atau hingga satu tahun. Kemudian tahun 2019, PT INKA kembali mengekspor gerbong kereta api yang telah selesai pengerjaannya pada tahun 2018 ke Bangladesh (PT INKA, 2018).

Bangladesh merupakan negara pertama yang memesan tipe kereta penumpang buatan Indonesia dengan jumlah pemesanan paling banyak dibandingkan negara-negara sebelumnya yang memesan produk PT INKA. Ekspor gerbong kereta api ke Bangladesh ini dilakukan oleh kedua negara dengan adanya imbalan uang atau pembayarannya dilakukan dengan uang. Hingga saat ini Indonesia dan Bangladesh belum membicarakan adanya barter dalam perdagangan gerbong kereta api ini, dimana perdagangan dilakukan dengan imbalan komoditas atau barang (Kementerian Perdagangan RI, 2019).

Sebelum Bangladesh setuju untuk membeli gerbong kereta api buatan PT INKA, PT INKA terlebih dahulu menyusun proposal desain konsep gerbong kereta api, dan menyusun dokumen untuk tender. Setelah itu dokumen tersebut diserahkan kepada Kementerian Perkeretaapin Bangladesh dan Bangladesh Railway (PT INKA, 2016).

Gambar 2. Gerbong Kereta Api yang Diekspor ke Bangladesh



Sumber: PT INKA (Persero): <https://www.inka.co.id/corporation/7>

Setelah menandatangani kontrak, proses pembuatan kereta api penumpang yang diekspor ke Bangladesh cukup panjang, yaitu sekitar delapan belas sampai dua puluh bulan. Pertama adalah melalui proses *design* model kereta, kemudian pengolahan logam (*metal working*), penyusunan (*assembling*), pengecatan (*painting*), pemasangan instalasi (*installation*), kemudian pemasangan interior, lalu pengujian kelayakan. Pengujian kelayakan itu antara lain, uji beban, uji kualitas desain interior, *water test*, tes kelistrikan, tes pengereman, tes kelengkungan, dan tes jalan (PT INKA, 2018).

Sebelum gerbong kereta api yang diekspor ke Bangladesh, gerbong kereta api ini terlebih dahulu diuji di Indonesia oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan (Kementerian Perhubungan RI, 2016). Selain itu gerbong kereta api juga diuji di Singapura oleh China Certification and Inspection Group (CCIC) selama dua minggu (PT INKA, 2018). Teknis inspeksi meliputi uji beban, uji sirkulasi udara, fungsi elektrik seperti genset, panel listrik, panel kipas hingga AC, lampu, fungsi mekanik seperti pengereman, sistem bogie dan roda, tes air, hingga tes kelengkungan. Setelah selesai dilakukan inspeksi, dan dinyatakan layak, gerbong kereta api akan dikirimkan ke Bangladesh. Jadi gerbong kereta api

ini telah bersertifikasi di Indonesia dan China atau telah diakui secara internasional.

Berdasarkan Tabel 2 di atas, dapat dilihat bahwa PT INKA mengekspor dua tipe kereta penumpang yang berbeda. PT INKA mengekspor kereta api penumpang tipe *Broad Gauge (BG) Passenger Carriages*, serta tipe *Meter Gauge (MG) Passenger Carriages*. Perbedaan tipe kereta api yang diekspor ke Bangladesh terletak pada lebar *track*; tipe *Broad Gauge (BG)* dengan lebar 1.676 mm sedangkan tipe *Meter Gauge (MG)* lebar 1.000 mm (PT INKA,2020).

Pengiriman gerbong kereta api dari Indonesia menuju Bangladesh melewati proses yang panjang, yaitu dikirim secara bertahap dalam kurun waktu satu tahun. Mulanya gerbong kereta api diangkut menggunakan truk dari pabrik PT INKA di Madiun menuju ke Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya. Perjalanan dari PT INKA ke Pelabuhan Tanjung Perak membutuhkan waktu dua sampai tiga jam. Kemudian dari Pelabuhan Tanjung Perak menuju ke Pelabuhan Chittagong, Bangladesh kereta api diangkut menggunakan kapal laut. Perjalanan ini memerlukan waktu sebelas hari untuk sampai ke Pelabuhan Chittagong, Bangladesh (PT INKA, 2018).