



## GLOBALISASI DAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR MARITIM INDONESIA DI BIDANG KONEKTIVITAS DAN SISTEM LOGISTIK (2014—2019)

Fachri Pramuja<sup>1</sup> dan Fredy Buhama L. Tobing<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Departemen Hubungan Internasional, Universitas Indonesia, Indonesia; [fachri.pramuja@ui.ac.id](mailto:fachri.pramuja@ui.ac.id)

<sup>2</sup>Departemen Hubungan Internasional, Universitas Indonesia, Indonesia; [fredyblt@ui.ac.id](mailto:fredyblt@ui.ac.id)

### **Abstract**

*Economic globalization is a part of international political economy studies. This paper examines the big picture of economic globalization on the country's domestic policy, which in this case is the development of maritime infrastructure (2014-2019). Using the concept of the state concept, this paper analyzes the relationship between maritime infrastructure projects and the current conditions of economic globalization. In this paper, economic globalization is seen from the country's ability to provide basic facilities for maritime infrastructure development with the aim of building efficiency and a level of competition for Indonesia's economic growth. Moreover, the context of economic globalization is also viewed through regional dynamics that produce narratives of maritime power and the presence of foreign investment as a driver of infrastructure development. The findings in this study explain that the relationship between economic globalization and Indonesia's infrastructure development occurs as an effort to minimize logistics costs in the increasingly open global economic activities.*

**Keywords:** *economic globalization, Indonesia's development, maritime infrastructure*

### **Abstrak**

Globalisasi ekonomi merupakan bagian studi ekonomi politik internasional. Tulisan ini mengkaji gambaran besar globalisasi ekonomi terhadap kebijakan domestik negara yang pada kasus ini adalah pembangunan infrastruktur maritim (2014—2019). Menggunakan konsep kapasitas negara, tulisan ini menganalisis hubungan antara proyek infrastruktur maritim dengan kondisi globalisasi ekonomi saat ini. Dalam tulisan ini, globalisasi ekonomi dilihat melalui kemampuan negara dalam menyediakan fasilitas mendasar pada pembangunan infrastruktur maritim dengan tujuan terbangunnya efisiensi dan tingkat kompetisi berkelanjutan untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia. Lebih lagi, konteks globalisasi ekonomi juga ditinjau melalui dinamika regional yang menghasilkan narasi kekuatan maritim dan adanya investasi luar negeri sebagai pendorong pembangunan infrastruktur tersebut. Temuan dalam penelitian ini menjelaskan bahwa hubungan globalisasi ekonomi dengan pembangunan infrastruktur Indonesia terjadi sebagai upaya untuk meminimalisasi biaya-biaya logistik pada aktivitas perekonomian global yang semakin terbuka.

**Kata Kunci:** globalisasi ekonomi, infrastruktur maritim, pembangunan Indonesia

## Pendahuluan

Globalisasi sebagai proses intensifikasi dari interaksi antarnegara menghasilkan keterhubungan global. Beberapa kajian ilmu sosial menitikberatkan bahwa globalisasi merupakan dampak dari semakin terintegrasinya ekonomi internasional (Held, et.al, 2007: 1). Di sisi lain, globalisasi juga dipahami sebagai adanya kontrol terhadap pembagian kerja secara global yang mampu membentuk sistem perdagangan, jaringan produksi, perpindahan arus kapital lintas negara hingga melakukan penetrasi pasar (Gritsch, 2006: 2—3). Hal tersebut menunjukkan bahwa globalisasi merupakan proses multilevel dan bersifat meluas yang melibatkan hampir seluruh aspek sosial, ekonomi, dan politik.

Globalisasi telah meleburkan batas-batas negara dan terjadinya peningkatan arus mobilisasi yang masif dan cepat, baik sumber daya ekonomi maupun perpindahan manusia melalui pemanfaatan kemajuan teknologi transportasi. Dalam hal ini, globalisasi kemudian memunculkan diskursus tentang urgensi konektivitas yang merupakan salah satu relung intinya. Konektivitas dalam globalisasi memiliki banyak konteks, khususnya konektivitas yang berhubungan dengan perkembangan pembangunan infrastruktur sebagai dampak dari aktivitas globalisasi ekonomi. Adanya urgensi konektivitas dan infrastruktur dalam skema globalisasi ekonomi karena kedua hal tersebut sangat menentukan kelancaran perdagangan internasional, arus masuk modal, hingga mobilisasi tenaga kerja yang secara agregat memengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Dalam konteks ini, keberadaan infrastruktur dan kebijakan ekonomi domestik memengaruhi dinamika efektivitas dan efisiensi rantai produksi global (Stroh, 2012: 1).

Berangkat dari penjelasan tersebut, pembangunan infrastruktur kini telah menjadi prioritas kebijakan negara-negara untuk mendukung jalannya aktivitas perekonomian yang efisien. Dalam kaitan ini, Indonesia sebagai negara kepulauan membutuhkan kondisi infrastruktur yang mumpuni agar dapat terintegrasi dengan efektif sehingga akan mengurangi biaya logistik dari perekonomian. Di masa pemerintahan Presiden Joko Widodo Indonesia gencar membangun proyek infrastruktur secara masif yang hampir sebagian besar dilaksanakan oleh perusahaan-perusahaan negara beserta skema bantuan finansial lainnya, seperti Bank milik BUMN (Tang, 2019). Proyek-proyek besar ini ditujukan untuk meningkatkan konektivitas antara laut, darat, dan udara yang terealisasi melalui pembangunan 27 pelabuhan komersial, 7 bandara baru di beberapa daerah yang tersebar di seluruh Indonesia. Di antara seluruh pembangunan infrastruktur tersebut, tulisan ini akan memfokuskan

pembahasan pada pembangunan infrastruktur laut Indonesia yang telah berkembang signifikan melalui kebijakan-kebijakan pemerintah dan lembaga terkait.

Tabel 1. Tingkat Konektivitas Maritim (2018)

| Tingkat Global | <i>Most Connected Countries</i> | Index |
|----------------|---------------------------------|-------|
|                | <b>China</b>                    | 187,8 |
|                | <b>Singapore</b>                | 133,9 |
|                | <b>Korea</b>                    | 118,8 |
|                | <b>Hong Kong</b>                | 113,5 |
|                | Malaysia                        | 109,9 |
| Tingkat Asia   | <i>Most Connected Countries</i> | Index |
|                | United Arab Emirates            | 83,9  |
|                | <b>Taiwan</b>                   | 78    |
|                | <b>Japan</b>                    | 76,8  |
|                | Srilanka                        | 72,5  |
|                | Vietnam                         | 68,8  |

Sumber:UNCTAD, Review of Maritime Transport (2018)

Data di atas menunjukkan bahwa negara-negara dengan konektivitas maritim tertinggi di dunia dapat digolongkan menjadi beberapa kategori dari *global leaders* (tingkat Global) dan juga tingkatan berdasarkan regional wilayah (tingkat Asia). Indonesia sebagai negara kepulauan belum termasuk ke dalam 5 besar negara yang konektivitasnya tinggi. Indeks yang menjadi faktor penentu tingkatan tersebut adalah pada besaran biaya perdagangan saat kapal melakukan transaksi di negara terkait yang memiliki indikator pada jenis armada pengangkutan, investasi untuk modernisasi pelabuhan, dan kapasitas pelabuhan dalam menampung jumlah container (Review of Maritime Transport, 2017).

Dari data tersebut, akan ditinjau lebih jauh mengenai posisi level konektivitas maritim Indonesia sehingga diperoleh informasi mengenai peran kebijakan pembangunan infrastruktur laut terhadap performa Indonesia pada perdagangan internasional, khususnya permasalahan pada biaya yang dikeluarkan pihak eksternal untuk melakukan transaksi dagang dengan Indonesia

Di sisi lain, terdapat hal yang perlu ditinjau mengenai efektivitas optimalisasi pembangunan infrastruktur laut Indonesia terkait dengan terealisasinya *minimum cost* dan *accomplishment of supply and demand* di seluruh wilayah Indonesia setelah adanya konektivitas yang diperbaharui dari darat hingga laut. Dari data yang ada saat ini, menunjukkan bahwa secara umum 59,7% kinerja logistik di Indonesia pada tahun 2017 sudah lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya, kemudian, mengenai paket kebijakan ekonomi di bidang logistik yang mana di

dalamnya juga termasuk infrastruktur menampilkan bahwa 58,9% masyarakat sudah mengetahui atau tersosialisasi dengan adanya kebijakan pemerintah yang berhubungan dengan kebijakan pembangunan infrastruktur logistik.

Berdasarkan pemaparan di atas, tulisan ini menganalisis hubungan kebijakan pembangunan infrastruktur laut Indonesia khususnya konektivitas antarwilayah serta pembangunan ekonomi guna memanfaatkan peluang globalisasi ekonomi. Melihat fakta empiris yang ada saat ini, menjadi penting untuk ditelaah apakah usaha pembangunan infrastruktur maritim Indonesia merupakan strategi Indonesia yang jitu untuk menjawab tantangan dan peluang globalisasi ekonomi?

### **Globalisasi dan Tingkat Kompetisi Nasional**

Globalisasi sudah seperti sebuah ‘rumah’ baru bagi negara-negara dalam berinteraksi. *Globalism* terjadi karena semakin terintegrasinya negara melalui fenomena seperti korporasi transnasional, perdagangan dan investasi lintas negara, hingga informasi dan komunikasi secara *realtime*. Dalam konteks globalisasi, hal tersebut semakin mempengaruhi tata kelola negara salah satunya dalam merumuskan kebijakan nasional. Menurut Sapru, globalisasi telah berhasil mengubah agenda kebijakan nasional yang menuntut untuk negara mampu menyesuaikan dengan perspektif tersebut dengan semakin kuatnya perusahaan multinasional dan organisasi internasional. Hal yang sudah terjadi ialah seperti *europification* di mana negara-negara anggota Uni Eropa harus menyesuaikan agenda kebijakan moneter dengan dikeluarkannya *one currency policy* dari Bank Sentral Uni Eropa. Hal tersebut menunjukkan bahwa semakin terintegrasinya negara dalam lingkup internasional semakin memainkan peran signifikan pada agenda kebijakan domestic (Sapru, 2006: 87—92). Sama halnya dalam konteks infrastruktur laut di mana negara perlu menyesuaikan kebijakan pembangunan sebuah pelabuhan yang ditentukan oleh UNCTAD melalui UNCTAD *Port Performance Standard* agar masuk kualifikasi sebagai pelabuhan perdagangan internasional yang ideal mengindikasikan bahwa sebuah implementasi dan eksekusi kebijakan saat ini banyak dipengaruhi oleh *international environment* (UNCTAD, 2016: 17).

Pada bagian ini akan mendiskusikan mengenai konsep yang menjelaskan hubungan infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi. Konsep tersebut ialah *national competitiveness* (tingkat kompetisi nasional) dalam globalisasi ekonomi yang dikemukakan oleh Claudia dan

Mihaela. Globalisasi dipandang sebagai proses integrasi ekonomi yang terjadi melalui adanya interaksi perdagangan, perpindahan modal, dan transfer teknologi yang sudah tidak terbatas lagi oleh batasan-batasan territorial negara (Claudia dan Mihaela, 2009). Negara dalam hal ini diharapkan mampu menciptakan *sustanaible competitiveness* karena negara dinilai mampu menciptakan intensitas globalisasi yang semakin mendalam dan dari proses tersebut muncul sebuah *senses of competitiveness* untuk para aktor semakin berusaha fokus terhadap pembangunan ekonomi dengan tujuan kesejahteraan. Globalisasi berhasil membentuk *interrelated-to-integrated system* pada sistem ekonomi global yang berefek pada inovasi yang perlu dimunculkan negara sebagai aktor yang memiliki kapasitas untuk memajukan *national competitiveness*. *Nationel competitiveness* dalam hal ini diimplementasikan melalui pembangunan fundamental, untuk tulisan ini bisa difokuskan pada infrastruktur maritim.

Claudia dan Mihaela menjelaskan bahwa *national competitiveness* berasal dari kapabilitas negara untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang terbagi menjadi ke dalam tiga proses dan kategori [1] *factor-driven*, artinya ialah dibutuhkannya pendorong pertumbuhan ekonomi yang berasal dari dalam dengan menggunakan fondasi-fondasi dasar pembangunan seperti pendidikan, kesehatan, infrastruktur, dan sebagainya, [2] *efficiency-driven*, merupakan proses ketika material dasar dari pembangunan mampu menciptakan efisiensi dalam proses produksi sehingga berefek positif bagi perekonomian, [3] *innovation-driven*, ialah faktor yang menentukan seberapa mampu negara berkompetisi di dalam ekonomi global dengan memanfaatkan kebaruan dan kemajuan dari sistem dasar pembangunan dan efektivitas institusi negara. Pada konteks ini, hanya negara yang mampu menjadi penyedia *basic requirements* tanpa perlu memprioritaskan keuntungan serta ukuran *market-share* seperti yang dilakukan oleh sektor privat. Secara tegas, ketiga tahapan tersebut akan menunjukkan sebuah kapasitas yang dimiliki negara dalam melakukan penyesuaian terhadap dinamika globalisasi.

## Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, tulisan menggunakan pendekatan kualitatif sebagai metode untuk memahami dan menjelaskan fenomena-fenomena empiris yang terjadi pada perkembangan pembangunan infrastruktur laut Indonesia. Metode kualitatif bersifat induktif, artinya metode ini berangkat dari hal-hal yang sifatnya umum menuju hal yang bersifat khusus. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan bahwa untuk melihat analisis pembangunan infrastruktur laut Indonesia terhadap

konektivitas dan kompetisi ekonomi di regional tidak dapat ditinjau dan ditelaah secara umum. Sehingga, hal ini yang akan berefek pada konsep atau teori yang digunakan pada metode kualitatif hanya berperan sebagai panduan untuk mencari data dan menentukan logika alur penelitian (Bryman, 2012: 380). Dengan demikian, metode penelitian kualitatif tidak terpaku pada proses operasionalisasi yang mengharuskan peneliti untuk melihat hal yang umum agar dapat spesifik masuk ke dalam teori atau konsep.

Berikutnya, teknik pengumpulan data dan analisis ialah dengan menggunakan studi pustaka/dokumen, studi pustaka ini terbagi lagi menjadi dua, yaitu [1] studi pustaka primer dan [2] studi pustaka sekunder. Dalam penelitian dengan pendekatan kualitatif, studi pustaka/dokumen dibutuhkan karena dengan melakukan analisis data pada dokumen-dokumen akan diperoleh interpretasi dari kejadian-kejadian empiris yang sifatnya khusus dan kontekstual alih-alih generalisasi dari sebuah peristiwa (Bowen, 2009: 30—31). Seperti yang sudah dijelaskan di atas bahwa studi pustaka terdiri atas dokumen primer dan sekunder. Dokumen primer merupakan dokumen yang berasal dari sumber utama pertama kali dokumen tersebut dikeluarkan seperti laporan penelitian, *press release* pemerintah, teks pidato, poin-poin rancangan kebijakan negara, dan sejenisnya (Lamont, 2015: 80). Untuk sumber sekunder itu bisa diperoleh dari sumber data seperti berita harian, media elektronik, dan penulisan ulang dari laporan-laporan penelitian namun bukan berbentuk jurnal keilmiah. Studi dokumen tepat dilakukan dalam penelitian kualitatif karena mampu memberikan konteks yang tepat sesuai dengan perkembangan peristiwa, memberikan latar belakang historis secara holistik dengan adanya pertanyaan mendasar, hingga mampu memberikan gambaran apabila terjadi sebuah perubahan pada fenomena empiris tertentu (Bowen, 2009: 31).

### **Pembangunan Infrastruktur Maritim Indonesia dalam Konteks Globalisasi Ekonomi**

Pada bagian ini akan dianalisis pembangunan infrastruktur maritim Indonesia sebagai pembuka untuk negara meningkatkan kapasitasnya dalam dinamika globalisasi ekonomi. Globalisasi ekonomi dalam hal ini arus perdagangan, mobilisasi barang dan jasa, hingga transportasi banyak beraktivitas di lalu lintas samudera yang mana hal tersebut menitikberatkan pada infrastruktur kelautan sebagai beban tambahan ke distribusi pasar ekonomi global. *Competitiveness*<sup>1</sup> dalam

---

<sup>1</sup> *Competitiveness* merupakan istilah yang digunakan untuk menjelaskan tingkat kompetisi dalam konteks perbandingan kemampuan antar negara-negara.

globalisasi akan terbentuk apabila negara bersaing untuk menciptakan efisiensi dan efektivitas dalam aktivitas perekonomian, salah satunya melalui infrastruktur. Bagian ini akan menganalisis kapasitas Indonesia dalam membangun infrastruktur melalui tiga variabel, yakni *factor driven*, *efficiency driven*, dan *innovation driven*.

### ***Factor Driven***

Konsep *national competitiveness* dalam globalisasi membahas mengenai tingkat kompetisi negara yang dibagi menjadi tiga, pertama adalah *factor driven*. Mengulas kembali dari yang sudah dijelaskan pada kerangka konsep, *factor driven* merupakan tahapan ketika pertumbuhan ekonomi perlu ditunjang dengan material fundamental seperti pembangunan, akses pendidikan, jaminan kesehatan dan seterusnya (Claudia dan Mihaela, 2009). Pada konteks ini, pembangunan infrastruktur maritim dijadikan sebagai rujukan dalam menilai *factor driven* untuk meningkatkan *competitiveness* Indonesia pada perekonomian global ataupun regional.

Pemerintahan Presiden Joko Widodo serius dalam mengambil langkah untuk menjadikan infrastruktur sebagai kekuatan awal perekonomian Indonesia. Ini menjadi *factor driven* bagi perekonomian Indonesia di tengah arus globalisasi karena dengan adanya infrastruktur di wilayah Indonesia yang merupakan kepulauan akan dapat meningkatkan konektivitas yang efeknya menghasilkan efisiensi bagi perpindahan barang dan jasa (Kompas.com, 2019). Dalam aspek pemerataan pembangunan, infrastruktur terutama maritim ditujukan untuk adanya keadilan distribusi ekonomi yang selama ini masih terpusat di Pulau Jawa dengan demikian daerah-daerah lain terutama yang belum banyak mendapatkan akses ke pasar nasional atau global dapat merasakannya (Yoga, 2019). Untuk masuk ke dalam globalisasi ekonomi yang lebih dalam, negara memang perlu mempersiapkan fondasi dasar bagi perekonomian, yaitu infrastruktur. Hal yang pertama kali dilakukan untuk melaksanakan perencanaan ini ialah menciptakan institusi dan melakukan reformasi pada aturan yang akan menjadi *bottle-neck* untuk akselerasi dan eksekusi proyek-proyek infrastruktur.

**Tabel 2. Daftar Proyek Maritim Prioritas dan Strategis Nasional**

| <b>Proyek Infrastruktur Maritim Prioritas</b>          | <b>Nilai Investasi</b> |
|--|------------------------|
| Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung              | Rp. 34,5 triliun       |
| Pelabuhan Hub Internasional Bitung                     | Rp. 30 triliun         |
| Pembangunan Pelabuhan Patimban                         | Rp. 43,2 triliun       |
| Inland waterways/Cikarang-Bekasi-Laut Jawa (CBL)       | Rp. 3,4 triliun        |
| <b>Proyek Infrastruktur Maritim Nasional Strategis</b> | <b>Nilai Investasi</b> |
| Pelabuhan KEK Maloy                                    | Rp. 23 miliar          |
| Pembangunan Pelabuhan Sorong                           | Rp. 2,400 miliar       |
| Makasar New Port                                       | Rp. 1,890 miliar       |
| Pembangunan Pelabuhan Palu (Pantoloan, Teluk Palu)     | Rp. 209 miliar         |
| Pembangunan Pelabuhan Kijing                           | Rp. 5,040 miliar       |
| Pembangunan Pelabuhan Kupang                           | Rp. 223 miliar         |

Sumber: Disalin dari KPPIP, "Proyek Prioritas dan Proyek Strategis Nasional," <https://kppip.go.id/proyek-prioritas/>, diakses pada 29 November 2019

Pembangunan Tol Laut dan proyek pelabuhan dikatakan sebagai *factor driven* ini sejalan dengan pernyataan bahwa negara perlu menyiapkan fondasi dasar agar tata kelola bisa terwujud walaupun bukan datang dari negara langsung, dengan adanya tata kelola akan menjadi pemantik untuk menghidupkan kegiatan perekonomian yang mengedepankan efisiensi terutama yang telah lama menjadi isu, yaitu, biaya logistik (Widodo, 2019). Oleh karenanya dapat dilihat bahwa faktor *driven* pada analisis pembangunan infrastruktur maritim di era Presiden Joko Widodo dimulai dengan memfasilitasi adanya institusi-institusi yang bergerak langsung menangani pembangunan infrastruktur maritim yang menjadi proyek strategis nasional seperti KPPIP maupun yang ditujukan sebagai pengembangan dan peningkatan arus logisti secara keseluruhan seperti Kementerian Koordinator Maritim, Kemenhub, Bappenas, dan BUMN yang terlibat lainnya

Dalam konteks globalisasi ekonomi, efisiensi merupakan aspek penting dalam perdagangan internasional yang mampu menarik aktor dalam memilih lokasi yang paling efisien dan efektif untuk melakukan kegiatan bisnis; lebih jauhnya lagi, hal tersebut berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi nasional secara agregat apabila mampu meningkatkan konsumsi dalam negeri sekaligus memanfaatkan peluang untuk semakin membuka diri terhadap investasi asing (Gozgor, 2019: 3). *Multiplier effect*-nya bisa sampai mengurangi jumlah pengangguran karena semakin banyak lapangan pekerjaan yang dibuka untuk semakin memperoleh efisiensi dalam aktivitas perdagangan dan bisnis ekonomi secara umum.



### *Efficiency Driven*

Pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia juga ditujukan sebagai usaha pemerataan ekonomi melalui efisiensi biaya logistik yang datangnya dari dalam maupun dari luar negeri. Globalisasi ekonomi terkait dengan *efficiency driven* untuk bisa menciptakan *competitiveness* karena negara dalam hal ini bisa membuat biaya produksi dari aktivitas perekonomian menjadi lebih rendah (Claudia dan Mihaela, 2009). Pemerataan ekonomi dengan pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia dilakukan untuk mengurangi disparitas tarif antar wilayah Indonesia Barat dan Timur, hal ini jika ditelaah menggunakan lensa globalisasi ekonomi pemerintah Indonesia bertujuan untuk memanfaatkan wilayah-wilayah di Indonesia yang belum terekspos pertumbuhan ekonomi secara masif untuk bisa memanfaatkan peluang globalisasi dengan semakin cepat dan lancarnya arus barang dan jasa (Kadarisman et al., 2016: 164—165). Tol Laut menjadi salah satu proyek infrastruktur maritim Indonesia yang sudah mulai dirasakan dampak positifnya bagi perekonomian; pada dasarnya sistem kerja Tol Laut sama seperti tol di darat yang tujuannya adalah menghilangkan hambatan pada mobilisasi dan transportasi barang/jasa antar pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang sebelumnya terhambat karena kondisi infrastruktur pelabuhan, skema penjadwalan dan frekuensi, hingga birokrasi biaya logistik yang memberatkan arus mobilisasi tersebut (Ashadi, 2017). Sehingga diciptakan sebuah terobosan untuk mengefisienkan potensi strategis kelautan Indonesia bagi arus mobilisasi barang/jasa yang datangnya dari internasional maupun dalam keperluan domestik.

Selanjutnya, masih terdapat fakta juga bahwa perekonomian Indonesia masih terpusat di wilayah Jawa indikator dari hal ini ialah bahwa Tol Laut Indonesia bukan hanya digunakan sebagai pengangkut awal barang melainkan perlu juga membawa muatan balik dari tempat tujuannya ke tempat awal keberangkatan. Pelayaran barang domestik masih kurang dari 30% untuk bisa membawa muatan balik, hal ini menyebabkan inefisiensi bagi biaya logistik walaupun secara umum sudah berkurang. Untuk mengatasi hal ini ialah mendorong produktivitas komoditi di wilayah-wilayah hub transit bagi kapal-kapal pengguna Tol Laut. Di sisi lain, walaupun masih terdapat kekurangan dalam kapasitas muatan balik, dengan adanya Tol Laut *distribution of supplies* di seluruh Indonesia meningkat yang awalnya pada 2015 sebesar 238 juta ton kemudian pada 2018 menjadi 279 juta ton jumlah distribusi yang terdaftar di Lembaga statistik (thejakartapost.com, 2019). Bisa ditinjau apabila Tol Laut sebagai model *efficiency driven* masih perlu untuk melakukan improvisasi agar muatan awal dan muatan balik saling menimbulkan

produktivitas di wilayah asal dan wilayah tujuan; dalam konteks ini diperlukan adanya sinergi antar lembaga untuk menumbuhkan komoditi agar bisa menghidupkan alur logistik yang produktif.

Beranjak dari konteks Tol Laut dan proyek pembangunan pelabuhan sebagai alur logistik domestik dan internasional, proyek pembangunan pelabuhan menjadi magnet bagi investasi luar negeri yang berkaitan juga dengan adanya pemanfaatan Tol Laut. Indonesia saat ini sedang berusaha mendirikan pelabuhan-pelabuhan nasional yang ditujukan sebagai pelabuhan hub internasional yang menyaingi Singapura dan Malaysia. Pelabuhan tersebut salah satunya ialah Pelabuhan Patimban di wilayah Subang, Jawa Barat yang menjadi proyek terbesar yang didanai oleh Jepang. Pelabuhan Patimban merupakan salah satu bentuk dari *efficiency driven* yang bermanfaat bagi negara lain sekaligus mampu berkontribusi pada pergerakan barang di wilayah regional. Hal tersebut karena Pelabuhan Patimban yang sebagian besar pendanaan serta keperluan teknisnya dibantu oleh Jepang digunakan Jepang sebagai pelabuhan untuk bongkar muat produk-produk otomotif yang akan dipasarkan kembali ke wilayah Asia Tenggara, khususnya Thailand (Widodo, 2019).

Pelabuhan Patimban yang lokasinya berada di utara Pulau Jawa akan terhubung dengan *Interland waterways* yang menghubungkan wilayah industrial seperti Bekasi, Cikarang, dan Karawang melalui laut sehingga mampu melakukan *shipping* dalam kapasitas yang besar dan dipusatkan di Pelabuhan Patimban. Sehingga, pembangunan pelabuhan-pelabuhan yang dijadikan hub internasional transit baik itu barang maupun transportasi masyarakat bisa berdampak pada efisiensi. Pelabuhan Patimban merupakan peluang untuk menambah atau mempercepat *multiplier effect* yang berangkat dari dijadikannya Indonesia sebagai pusat produksi produk-produk otomotif oleh Jepang. Keduanya bisa saling bersinergi yang menunjukkan bahwa globalisasi ekonomi untuk komoditas juga berdampak pada kebijakan domestik yang berusaha menciptakan efisiensi dan mendapatkan manfaat sebesar-besarnya dari kegiatan produksi dengan menyediakan fasilitas mendasar yang dalam konteks ini adalah infrastruktur maritim.

### ***Innovation Driven***

Penyediaan dan pembangunan fasilitas dasar seperti pembangunan infrastruktur maritim diperlukan inovasi dan pembaharuan teknologi hingga sistem birokrasi untuk semakin memperlancar jalannya arus barang/jasa dalam perdagangan internasional. Indonesia saat ini

sedang melakukan revitalisasi secara masif pada pelabuhan-pelabuhan agar bisa menjadi *frontline* perdagangan internasional yang mengedepankan efektivitas dari teknologi. Salah satunya ialah kualitas logistik mengenai sistem bongkar muat dari kegiatan ekspor/impur yang mampu meningkatkan kompetisi domestik di tingkat global apabila sistem logistik mencapai efisiensi yang maksimum. Pada dasarnya, alur kegiatan logistik memiliki karakteristik yang tidak jauh berbeda di seluruh dunia akan tetapi dalam prosesnya ditentukan oleh variabel seperti teknologi, kultur birokrasi, hingga peraturan domestic (Tedy, 2018).

Lebih lagi, proyek meningkatkan teknologi pelabuhan ini difokuskan pemerintah Indonesia di wilayah Timur di mana banyak proyek pelabuhan baru sedang dijalankan ataupun menyempurnakan yang sudah ada. Seperti pembangunan di Pelabuhan Jayapura yang awalnya ukuran dermaga hanya 100 meter ditambah menjadi 150 meter untuk kepentingan kapal transportasi dan menargetkan untuk bisa menampung 200 ribu TEUs muatan barang per tahun (Umasugi, 2018). Tak hanya sampai situ, Pelabuhan Merauke, Pelabuhan Biak, dan Pelabuhan Sorong juga mengalami revitalisasi sekaligus pengadaan alat teknis yang lebih canggih seperti *fixed craine*, penambahan luas dermaga untuk mampu menampung kapal dengan ukuran 14.000 GT, hingga pembangunan kantor-kantor cabang untuk birokrasi pelabuhan yang lebih efektif dan efisien. Sehingga perlu diketahui juga bagaimana pelayanan secara umum pelabuhan-pelabuhan di Indonesia jika mengikuti standar global.

Dari hal tersebut dapat diamati bahwa *innovation driven* merupakan tahapan terakhir dari negara bisa menguraikan kapasitasnya untuk memanfaatkan globalisasi ekonomi secara maksimal. Model inovasi akan terus diterapkan negara agar mampu bersaing secara global dan meningkatkan *competitiveness*-nya dalam situasi semakin mendalamnya liberalisasi ekonomi yang menuntut adanya pembaharuan serta penemuan yang berguna dalam mengurangi biaya ongkos produksi dalam satu periode kegiatan ekonomi dari distribusi hingga konsumsi (Yuriy et al., 2008: 2—3). Lebih lagi, pada konteks ini juga globalisasi telah berhasil untuk memberikan stimulasi untuk perusahaan domestik agar meningkatkan riset pada proyek-proyek strategis untuk terus maju dikembangkan, tidak menutup kemungkinan bahwa dalam prosesnya terdapat *transfer knowledge* yang datangnya dari luar kemudian menambah khasanah inovasi-inovasi yang sedang dilakukan oleh negara. Sehingga *innovation driven* menjadi langkah strategis bagi negara untuk memperoleh *sustainable competitiveness* dalam dinamika ekonomi global.

### *Konektivitas dan Pertumbuhan Ekonomi Nasional*

Seperti yang sudah dipaparkan pada bagian-bagian sebelumnya, bahwa ketimpangan perekonomian sering terjadi di wilayah Indonesia bagian timur karena rendahnya tingkat daya beli logistik. Faktor yang berpengaruh pada hal tersebut ialah sulitnya akses ke wilayah-wilayah terisolir dari kepulauan-kepulauan utama di sekitarnya, lebih lagi kawasan Indonesia timur juga belum begitu terekspos dengan kondisi industri yang memadai sehingga perlu ditunjang oleh wilayah lain agar bisa mendapatkan akses terhadap kebutuhan barang/jasa (thejakartapost.com, 2019). Akan tetapi, permasalahan yang masih dihadapi ialah lamanya mobilisasi logistik dari pusat industri seperti Pulau Jawa dan Sumatera. Kondisi tersebut diperparah dengan semakin tingginya biaya logistik akibat lamanya perjalanan dan birokrasi logistik di pelabuhan yang merupakan pintu utama masuknya arus barang untuk didistribusikan ke bagian wilayah pedalaman lain di kawasan Indonesia timur (Mufti, 2018).

Biaya logistik di Indonesia masih tergolong tinggi yang disebabkan karena masih banyak dari moda transportasi yang membawa keperluan logistik barang kembali ke daerah asalnya dengan kapasitas yang kosong, sehingga tidak terjadi transaksi pertukaran antara wilayah asal dengan yang menjadi tujuan (Pranoto, 2019). Faktor yang perlu ditingkatkan adalah pemerataan wilayah spesialisasi industri yang ditopang dengan konektivitas melalui proyek-proyek infrastruktur. Konektivitas menjadi isu yang penting bagi Indonesia mengingat bahwa wilayah yang disatukan oleh perairan semestinya memiliki fokus dan spesialisasi koneksi yang dibedakan seperti intra-kepulauan, antar pulau-pulau kecil, dan konektivitas internasional. Dari hal tersebut, membangun infrastruktur yang terdiversifikasi spesialisasinya akan semakin meningkatkan efektivitas bagi perpindahan barang dan jasa.

Infrastruktur laut merupakan salah satu penopang konektivitas terpenting bagi perekonomian Indonesia karena semakin terintegrasinya wilayah-wilayah pusat dengan periferi dapat membuka banyak akses yang bukan saja berhubungan dengan komoditas ekonomi melainkan hal strategis lain, yakni pendidikan dan kesehatan yang sebenarnya hal tersebut juga berpotensi positif pada *return on investment* ke pertumbuhan ekonomi yang lebih besar (Joanna, 2015). Sehingga, secara menyeluruh keberadaan infrastruktur terhadap konektivitas dalam negeri signifikan dalam memengaruhi pertumbuhan ekonomi nasional. Berikut ini merupakan data mengenai performa logistik Indonesia dari sebelum adanya proyek infrastruktur maritim hingga proyek infrastruktur direalisasikan.

Tabel 3. Perbandingan Peringkat Performa Logistik (2010-2018)

|                  | Tahun | Peringkat | Infrastruktur | Ekspedisi Internasional | Kompetensi Logistik | Durasi |
|------------------|-------|-----------|---------------|-------------------------|---------------------|--------|
| <b>Indonesia</b> | 2010  | 75        | 2.54          | 2.82                    | 2.47                | 3.46   |
|                  | 2012  | 59        | 2.54          | 2.97                    | 2.85                | 3.61   |
|                  | 2014  | 53        | 2.92          | 2.87                    | 3.21                | 3.53   |
|                  | 2016  | 63        | 2.65          | 2.9                     | 3                   | 3.46   |
|                  | 2018  | 46        | 2.89          | 3.23                    | 3.1                 | 3.67   |

Sumber: World Bank “Logistic Performance Index Global Ranking (2010—2018),”  
<https://lpi.worldbank.org/international/global/> diakses pada 6 Desember 2019.

Terlihat bahwa *innovation driven* merupakan tahapan terakhir dari kemampuan Negara untuk menguraikan kapasitasnya untuk memanfaatkan globalisasi ekonomi secara maksimal. Model inovasi akan terus diterapkan negara agar mampu bersaing secara global dan meningkatkan *competitiveness*-nya dalam situasi makin mendalamnya liberalisasi ekonomi yang menuntut perlu adanya pembaharuan serta penemuan yang berguna dalam mengurangi biaya ongkos produksi dalam satu periode kegiatan ekonomi dari distribusi hingga konsumsi (Yuriy et al., 2008: 4). Lebih lagi, pada konteks ini juga globalisasi telah berhasil untuk memberikan stimulasi untuk perusahaan domestik agar meningkatkan riset pada proyek-proyek strategis untuk terus maju dikembangkan, tidak menutup kemungkinan bahwa dalam prosesnya terdapat *transfer knowledge* yang datangnya dari luar kemudian menambah khasanah inovasi-inovasi yang sedang dilakukan oleh negara. Sehingga *innovation driven* menjadi langkah strategis bagi negara untuk memperoleh *sustainable competitiveness* dalam dinamika ekonomi global.

## Simpulan

Berdasarkan hal tersebut, penulis menemukan bahwa terdapat hubungan globalisasi ekonomi dalam dorongan pemerintah di era Presiden Joko Widodo untuk membangun proyek infrastruktur maritim. Pertama, sebagai negara berkembang yang sedang berusaha untuk meningkatkan pertumbuhan perekonomian Indonesia merasa tertinggal dalam pembangunan infrastruktur sebagai alat untuk memfasilitasi kelancaran arus barang/jasa. Di sisi lain, semakin kencangnya arus globalisasi membuat negara perlu mengambil tindakan melalui kebijakan yang menciptakan iklim ekonomi dengan baik apabila negara ingin bisa memanfaatkan peluang dari globalisasi ekonomi itu sendiri. Terlihat adanya proses interaksi dua arah antara bagaimana globalisasi mendorong negara untuk membentuk kebijakan efisiensi bagi perekonomian dan negara berusaha

dari dalam untuk memanfaatkan globalisasi ekonomi melalui kebijakan-kebijakan dan implementasi.

Berikutnya, konteks globalisasi ekonomi pada pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia ialah [1] konektivitas dan pertumbuhan ekonomi nasional begitu ditentukan oleh ketersediaan sarana yang memadai untuk bisa bersaing secara global. Dalam hal ini infrastruktur sebagai penunjang perekonomian di Indonesia masih perlu terus ditingkatkan. [2] investasi luar negeri sebagai sumber pendanaan pembangunan infrastruktur, perpindahan modal antarnegara merupakan bagian dari globalisasi ekonomi dimana modal tersebut akan mencari lokasi yang paling dapat memberikan manfaat terbesar dalam menjalankan perekonomian negara pemberi modal di pasar global, sekaligus menghasilkan *multiplier effect* bagi negara penerima investasi tersebut. Kasus pembangunan infrastruktur maritim merupakan salah satu contoh dimana proyek negara memerlukan sumber dana dari luar agar bisa memaksimalkan pembangunannya dikarenakan terbatasnya sumber pendanaan domestik. Akan tetapi, negara masih tetap memiliki kontrol terhadap semua tata kelola dan negara investor dapat memanfaatkan hasil dari pembangunan infrastruktur tersebut. Seperti contohnya Jepang yang melakukan investasi pada Pelabuhan Patimban untuk melancarkan arus logistik industri otomotifnya ke pasar Asia Tenggara. [3] kemunculan narasi kekuatan maritim di kawasan Asia Pasifik menimbulkan respon dari banyak negara di sekitarnya untuk melakukan pembenahan dan penguatan sektor kelautan karena mengingat bahwa kawasan Asia Pasifik kini menjadi sentral dari kekuatan ekonomi global sekaligus terdapat aspek geopolitik strategis yang menjadi pengaruh pada dinamika tata kelola global. Seperti contohnya *Belt Road Initiative* dan Indo-Pasifik yang masing-masing memiliki visinya tersendiri dalam menggunakan kawasan Asia-Pasifik sebagai arena kompetisi global. Sehingga, dari hal tersebut penulis menemukan bahwa konteks pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia memiliki hubungan dengan poin-poin di atas dimana salah satu *driving force* dari konektivitas, investasi luar negeri, dan institusionalisasi kekuatan maritim di kawasan Asia Pasifik adalah globalisasi ekonomi.

Berdasarkan konsep dan penjabaran yang telah disampaikan oleh penulis, dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia di bawah pemerintahan Joko Widodo terlaksana karena adanya desakan-desakan sebagai efek dari globalisasi ekonomi dan pada konteks ini pemerintah Indonesia mulai memfokuskan pembangunan sebagai akibat dari adanya defisit infrastruktur yang dialami oleh Indonesia. Lebih lagi, pemerintah Indonesia menunjukkan

adanya dorongan untuk segera mengatasi ketimpangan pembangunan wilayah ekonomi di kawasan barat dan timur agar keduanya saling bisa memanfaatkan arus globalisasi ekonomi yang mampu membawa perekonomian wilayah tersebut semakin terintegrasi dengan pasar global dan negara tetap bisa mengontrol tanpa sepenuhnya dijalankan oleh mekanisme pasar.

## Referensi

- Bowen, Glenn A. (2009). "Document Analysis as a Qualitative Research Method." *Qualitative Research Journal* 2: 27–40.
- Bryman, Alan. (2012). "Social Research Method 4th Edition." In *Social Research Method 4<sup>th</sup> Edition*, 4th ed., 380. London: Oxford University Press.
- Gorodnichenko, Yuriy et al. (2008). "Globalization and Innovation in Emerging Markets." <http://ftp.iza.org/dp3299.pdf>.
- Gozgor, Giray. (2019). "Public Employment Decline in Developing Countries in the 21st Century: The Role of Globalization." GLO Discussion Paper. Maastricht.
- Gritsch, Maria. (2006). "The Nation-State and Economic Globalization: Soft-Geopolitics and Increase State Economy." *Review of International Political Economy*: 1–25.
- Held, David dan Anthony McGrew. (2007). *Globalization/Anti-Globalization: Beyond the Great*. 2nd ed. Cambridge: Polity Press.
- Herdian, Tedy. (2018). "Alur Logistik Peti Kemas." Diambil pada 4 Desember 2019, dari <http://supplychainindonesia.com/new/alur-logistik-peti-kemas-bagian-1-dari-2-tulisan/>.
- Iksan, Ashadi. (2017). "Dampak Tol Laut Mulai Terasa, Harga Dan Biaya Produksi Makin Murah." Diambil pada 2 Desember 2019 <https://ekbis.sindonews.com/read/1242119/34/dampak-tol-lautmulai-terasa-harga-dan-biaya-produksi-makin-murah-1506085217>.
- Kadarisman, Muhammad dkk. (2016). "Formulasi Kebijakan Transportasi Laut." *Jurnal Manajemen Dan Transportasi Logistik* 03, no. 2: 161–84.
- Kompas.com. (2019). "Alasan Pemerintah Jokowi-JK Fokus Bangun Infrastruktur." Diambil pada 29 November 2019 dari <https://money.kompas.com/read/2019/03/26/084500826/alasan-pemerintah-jokowi-jkfokus-bangun-infrastruktur?page=all>.
- Mufti, Riza Roidila. (2018). "Logistic Costs in Indonesia Remain High." Diambil pada 6 November 2019, dari <https://www.thejakartapost.com/news/2018/07/03/logistic-costs-in-indonesia-remainhigh.html>.
- Octavia, Joanna. (2015). "Bringing Connectivity to Indonesia's Islands: Diambil pada 6 Desember 2019, dari <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/bringing-connectivity-to-indonesias-islands-thejakarta-post-of-supplies.html>.
- Pranoto, Toto. (2019). Wawancara oleh Fachri Pramuja. *Wawancara mengenai Pengaruh Infrastruktur Laut terhadap Ekonomi dan Industri Nasional* (Jakarta: Kantor Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia, 25 November 2019).
- Sapru, R.K. (2006). "Globalization of National Policy Making: An International Perspective." *The Indian Journal of Political Science* 67: 87–96.
- Snowdon, B. & G. Stonehouse. (2006). "Competitiveness in a Globalized World: Michael Porter on the Microeconomic Foundations of the Competitiveness of Nations, Regions, and Firms." *Journal of International Business Studies* 37: 163–75.

- Stroh, Michael B. (2012). “What Is Logistics.” *Logistics Network*: 1–10. [http://www.logisticsnetwork.net/articles/What is Logistics.pdf](http://www.logisticsnetwork.net/articles/What%20is%20Logistics.pdf).
- Sukmana, Yoga. (2019). “Infrastruktur Dibangun Besar-Besaran, Kapan Dampaknya Terlihat?” Diambil pada 29 November 2019, dari <https://money.kompas.com/read/2019/03/04/123530026/infrastruktur-dibangun-besarbesaran-kapan-dampaknya-terlihat>.
- Thejakartapost.com. (2016). “Resolving Indonesia’s Infrastructure Problems.” Diambil pada 6 November 2019, dari <https://www.thejakartapost.com/news/2016/08/08/resolving-ris-infrastructure-problems.html>
- Thejakartapost.com (2019). ‘Tol Laut’ Program Boosts Distribution of Supplies.” Diambil pada 3 Desember 2019, dari <https://www.thejakartapost.com/news/2019/03/06/tol-laut-program-boosts-distribution-of-supplies.html>.
- UNCTAD. 2017. “Review of Maritime Transport 2017.” Diambil dari [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf).
- Tang, Winny. (2019). “SOE Infrastructure Development Drives Indonesia’s Economy.” Diambil dari <https://www.thejakartapost.com/news/2019/02/25/soe-infrastructure-development-drives-ris-economy.html>.
- Umasugi, Ryana Aryadita. (2018). “Ada 16 Proyek Strategis Nasional Di Indonesia Timur, Pelindo IV Tingkatkan Kapasitas Pelabuhan.” Diambil pada 5 Desember 2019, dari <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/08/25/172601426/ada-16-proyek-strategisnasional-di-indonesia-timur-pelindo-iv-tingkatkan>
- UNCTAD. (2016). “Port Management Series.” Diambil dari [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlkdb2016d1\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlkdb2016d1_en.pdf).
- Wicaksana, I Gede Wahyu. (2017). “Indonesia’s Maritime Connectivity Development: Domestic and International Challenges.” *Asian Journal of Political Science*: 1–23.
- Widodo, Wiwit. Wawancara dengan Fachri Pramuja. (2019). *Wawancara mengenai Pendanaan Luar Negeri Bilateral Pembangunan Infrastruktur Maritim*. (Jakarta: Kantor Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional)