

IMPLEMENTASI *MULTI-TRACK ECONOMIC DIPLOMACY* INDONESIA MELALUI EKSPANSI BISNIS PT. INKA DI BANGLADESH

Witri Elvianti

President University, Indonesia

witrielvianti@president.ac.id

Received: 27-08- 2024

Revised: 12-09-2024

Approved: 27-09-2024

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengkaji implementasi strategi diplomasi ekonomi multi-jalur yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia untuk memperluas pasar dan potensi investasi di sektor industri per-kereta-api-an. Penelitian ini menggambarkan kuatnya dorongan ekonomi politik eksternal kawasan yang mendorong terciptanya kerja sama ekonomi regional di Asia Selatan. Pemerintah Bangladesh berupaya membuka kerja sama ekonomi baru dalam transportasi kereta api dengan beberapa negara salah satunya yaitu dengan pemerintah Indonesia. Oleh karena itu penulis bertujuan untuk menjawab sebuah pertanyaan yakni bagaimana diplomasi ekonomi pemerintah Indonesia dilakukan untuk ekspansi bisnis internasional sektor kereta api nasional. Dengan merujuk pada konsep diplomasi ekonomi dan diplomasi multi-jalur, tulisan ini menawarkan sebuah sudut pandang baru bahwa meningkatnya ekspor kereta api Indonesia ke Bangladesh dicapai melalui beberapa jalur di beberapa level kerjasama. Untuk mencapai tujuan tersebut, studi ini dirancang dengan metode penelitian kualitatif. Dalam pengumpulan data, penulis menggunakan teknik library research. Penelitian ini berargumen bahwa kegiatan diplomasi ekonomi tidak hanya ditempuh melalui forum bilateral tetapi juga di forum multilateral seperti yang diakomodasi oleh ASEAN dan SAARC. Untuk mendukung ekspansi bisnis PT. INKA, promosi potensi hubungan dagang PT. INKA. tidak hanya melibatkan para diplomat tetapi juga asosiasi masyarakat sipil seperti yang muncul dalam forum ARCEO.

Kata Kunci: *Diplomasi ekonomi Indonesia, diplomasi multi-jalur, transportasi kereta api, Asia Selatan*

PENDAHULUAN

Peningkatan nilai ekonomi dan aktivitas perdagangan suatu negara dapat dicapai melalui optimalisasi hubungan sosial ekonomi antar negara melalui perpaduan pendekatan *top-down* dan *bottom-up*. Saat ini, kegiatan diplomasi tidak lagi berkutat dengan isu-isu politik dan keamanan. Hubungan dan aktivitas diplomasi juga didorong oleh kepentingan ekonomi. Sejak berakhirnya Perang Dingin, globalisasi semakin mendorong keterbukaan dan kemudahan dalam interaksi antar negara. Selama ini, pendekatan tradisional diplomasi selalu mengedepankan pandangan *state-centric*. Agensi pemerintah sebagai representasi negara dianggap sebagai aktor fundamental dan mengikis peluang aktor-aktor lainnya dalam normalisasi dan harmonisasi hubungan antar negara. Meningkatnya pengaruh globalisasi dalam aktivitas ekonomi internasional melalui mobilisasi individu dan pihak swasta, peran kedua aktor ini menjadi lebih signifikan (Marková, 2019). Pertukaran ideologi, dialog lintas iman, advokasi perlindungan hak asasi manusia di tingkat global turut mempengaruhi kualitas dan derajat kedalaman kerjasama antar negara. Namun, globalisasi mendorong keterlibatan aktor non-negara baik individu masyarakat yang tergabung dalam organisasi masyarakat sipil atau komunitas epistemic dan pihak swasta (pemilik modal, pebisnis, dan korporasi) (Atchadé et al., 2024).

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang mulai aktif dalam optimalisasi diplomasi ekonomi dengan negara lain melalui aktivitas promosi pariwisata dan penyusunan kerjasama perdagangan internasional untuk pencapaian kepentingan nasionalnya (Prasetyo, 2023). Salah satu objektif politik luar negeri

Indonesia dalam diplomasi ekonomi adalah memperkuat hubungan kerjasama perdagangan dengan negara-negara yang kurang berkembang atau *less-developed countries*. Pemerintah Indonesia berupaya untuk menggali peluang investasi agar bisa meningkatkan jaringan bisnis perusahaan-perusahaan Indonesia. Untuk bisa menentukan prioritas dukungan ekspansi bisnis, pemerintah perlu menetapkan kebijakan strategi nasional melalui pengelompokan lini usaha yang paling potensial (Margiansyah, 2020). Tidak hanya itu, arah politik kawasan juga membuka peluang bagi terbukanya hubungan antar negara di sebuah kawasan. Integrasi kawasan di sektor ekonomi menuntut perubahan dan perbaikan infrastruktur guna menunjang mobilisasi masyarakat dan kegiatan perdagangan internasional.

Indonesia sendiri telah melirik beberapa negara yang selama ini luput dari tinjauan kebijakan luar negerinya. Negara-negara yang menjadi target mitra non-tradisional khususnya yang berkaitan dengan optimalisasi mobilisasi investasi internasional Indonesia di sektor manufaktur transportasi yaitu negara-negara di Asia Selatan, khususnya Bangladesh. Kerjasama ekonomi dan perdagangan Indonesia dan Bangladesh menjadi penting. Hingga tahun 2018, Indonesia belum memiliki perjanjian kerjasama dagang dengan Bangladesh. Padahal, kedua negara tersebut memiliki beberapa kesamaan baik secara sosial, budaya, dan politik. Untuk itu, sebagai salah satu negara yang mulai mengedepankan manufaktur produk transportasi untuk tujuan ekspor, Indonesia dirasa perlu memaksimalkan kerjasamanya dengan Bangladesh. Fokus utama pembahasan dalam tulisan ini yakni menganalisa upaya yang telah dilakukan pemerintah Indonesia untuk mendukung ekspansi bisnis internasional melalui mobilisasi investasi di sektor manufaktur layanan dan sistem transportasi produksi nasional Indonesia terhadap mitra non-tradisional. Dalam perencanaan pembangunan, diketahui bahwa Bangladesh masuk dalam kategori mitra non-tradisional yang juga menjadi target utama dalam akselerasi peran dan pengaruh diplomasi ekonomi Indonesia di Asia Selatan. Meskipun praktik diplomasi ekonomi Indonesia semakin banyak diperbincangkan oleh para peneliti, praktisi, dan pengamat politik luar negeri, tampaknya pembahasan utama masih berfokus dengan peran dan strategi di level negara.

Beberapa literatur telah mencoba menjelaskan bagaimana diplomasi ekonomi Indonesia dilaksanakan dengan fokus studi kasus yang beragam. Studi yang dilakukan tentang diplomasi ekonomi Indonesia melalui pembangunan Mandalika sebagai kawasan ekonomi khusus (KEK) (Masyhuri dan Elvianti 2023) menonjolkan upaya pemerintah Indonesia dalam mempromosikan KEK Mandalika bukan hanya sebagai tujuan pariwisata tetapi juga sebagai tujuan bisnis. Menurut studi ini, pemerintah menjadikan BUMN, pemerintah daerah Kabupaten Lombok Tengah dalam koordinasinya dengan Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Pemerintah Pusat sebagai aktor diplomasi komersil, telah membantu realisasi diplomasi ekonomi Indonesia. Dalam studi kasus ini, diplomasi ekonomi bertujuan untuk meningkatkan peluang investasi melalui skema penanaman modal asing langsung di Mandalika untuk mendorong pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional. Hal ini sejalan dengan kepentingan ekonomi nasional yang bertumpu pada *Trade, Tourism, and Investment* (TTI). Meskipun peran pemerintah daerah baik di tingkat provinsi dan kabupaten menunjukkan kontribusi yang berarti, tulisan ini juga mengulik posisi Kementerian Luar Negeri Indonesia yang minimum. Hal ini tentu perlu elaborasi lebih lanjut mengenai pola diplomasi ekonomi Indonesia yang efektif. Apabila pemerintah pusat telah berniat membuka kesempatan lebih luas kepada aktor sub-state dalam

membangun kerjasama internasional, tentu kapasitas pemerintah daerah dalam diplomasi ekonomi perlu dievaluasi. Dalam studi tersebut, dijelaskan secara implisit bahwa Kemlu lebih mengedepankan risk atau issue management. Seperti yang disebutkan dalam tulisan ini bahwa

“The research found that from 2017 to 2020, there was no domestic coalition involving MoFA related to the Mandalika SEZ. MoFA's significant role began with the emergence of allegations of human rights violations in the Mandalika SEZ development process revealed by the Mandate Holder for Special Procedures (SPMH) of the Human Rights Council in 2021(Masyhuri & Elvianti, 2023).”

Kurangnya keterlibatan Kemlu dalam proses pembangunan KEK Mandalika dapat mencederai aktivitas diplomasi itu sendiri. Hal ini dijelaskan dalam kutipan di atas bahwa Kemlu sendiri memiliki kebijakan dan metode mitigasi resiko yang berkaitan dengan *image-building* Indonesia. Sebagai akibatnya, pola koordinasi antara Kemlu dan aktor sub-state di KEK Mandalika dalam mengatasi isu pelanggaran HAM masyarakat Lombok lebih terlihat sebagai tindakan reaktif daripada aksi proaktif dalam membangun citra pembangunan yang mengusung agenda *sustainable development* dan hak-hak masyarakat adat. Dalam hal ini, diperlukan pendekatan yang lebih komperhensif dalam mengevaluasi kinerja pemerintah Indonesia melalui diplomasi ekonomi. Sebuah studi lainnya mencoba melihat lebih dalam tentang implementasi diplomasi ekonomi Indonesia yang kompleks dan melibatkan koordinasi antar level pemerintahan. Dengan menggunakan studi kasus yang sama yaitu pembangunan KEK Mandalika, Affandi et al memaparkan pemerintahan diplomasi ekonomi Indonesia di sektor ini menunjukkan tata kelola yang kurang matang. Hal ini terlihat dari tahap perencanaan dalam membangun Mandalika sebagai KEK yang tidak melibatkan Bappeda dan unit pemerintahan provinsi NTB lainnya. Selain itu, pemerintah daerah juga terlihat kurang piawai dalam bernegosiasi dengan banyak aktor pemerintahan yang berlapis ketika terlibat dalam pembicaraan mengenai pembagian kewajiban dalam pengelolaan KEK tersebut. Hal ini mengakibatkan pemerintah daerah harus menanggung tanggung jawab pengelolaan dan peremajaan asset yang tidak berbanding lurus dengan perbaikan sumber daya manusia nya. Diplomasi ekonomi di sektor ini terkesan menunjukkan kedalaman pendekatan top-down yang tentunya bertentangan dengan semangat desentralisasi pemerintahan dan liberalisasi ekonomi (Affandi et al., 2024).

Terdapat kelangkaan informasi dan analisis tentang diplomasi ekonomi Indonesia di sektor infrastruktur transportasi. Di sisi lain, beberapa peneliti telah mengamati potensi kerjasama ekonomi Indonesia dengan Bangladesh di sektor infrastruktur transportasi. Menurut Paryadi, kerjasama bilateral Indonesia dan Bangladesh memiliki nilai ekonomi yang potensial. Produk Indonesia memiliki nilai keuntungan yang lebih tinggi dari produk Bangladesh di beberapa sektor antara lain produk elektronik, mesin, dan transportasi. Mengingat potensi pasar impor Bangladesh di sektor-sektor ini masih sangat tinggi sementara tingkat ekspor Indonesia di sektor tersebut masih minim, maka pemerintah Indonesia perlu mengajukan permintaan eliminasi atau reduksi tarif bea masuk bagi produk-produk *existing trade* atau produk lainnya yang belum masuk ke pasar impor Bangladesh(Paryadi, 2020). Sementara itu, studi lainnya yang dilakukan oleh Latief et al turut membenarkan argumentasi Paryadi bahwa nilai produk manufaktur transportasi Indonesia memiliki nilai komparatif dan potensi pasar global yang tinggi. Bahkan, telah terdapat lonjakan ekspor produk manufaktur transportasi kereta api Indonesia untuk memenuhi kebutuhan pasar impor di Selandia Baru. Studi

ini lebih lanjut mengupas nilai komersial yang dapat dihasilkan dengan menjadikan PT. INKA sebagai aktor diplomasi komersial. Diplomasi komersial yang dipertunjukkan oleh BUMN ini tercermin dalam partisipasinya di beberapa *trade promotion* yang diselenggarakan di beberapa negara termasuk di Bangladesh (Latief et al., 2022).

Walaupun pembahasan oleh Latief et al perlu diapresiasi, analisisnya tidak menjawab pertanyaan apa dan bagaimana pendekatan persuasif yang dilakukan oleh aktor negara mampu melahirkan kepercayaan Pemerintah Bangladesh terhadap *flagship product* kereta api Indonesia. Adalah penting untuk mempertanyakan apakah kesepakatan kerjasama itu lahir begitu saja di forum-forum formal. Sementara itu, seperti yang dibahas oleh peneliti lainnya bahwa diplomasi sejatinya tidak hanya berlangsung melalui forum resmi yang kaku, tertutup, dan elitis. Oleh karena itu, penulis memandang pembahasan tentang potensi ekspor kereta api nasional Indonesia di Bangladesh membutuhkan tinjauan yang lebih luas. Jika pembahasannya hanya menyentuh area komersialisasi dimana para diplomat hanya menyediakan etalase untuk memamerkan produk kereta api nasional, maka akan ada penyempitan makna dan fungsi diplomasi ekonomi itu sendiri. Hal ini senada dengan pandangan yang menyatakan bahwa deficit diplomasi telah muncul karena pendekatan diplomasi yang top-down cenderung menemui kegagalan. Hal ini dikarenakan kurangnya support system untuk menjaga keberlanjutan dari diplomasi ekonomi itu sendiri (Donaldson & Younane, 2018). Meskipun produk infrastruktur transportasi menjadi komoditas yang penting dalam memperkuat kerjasama ekonomi Indonesia dan Bangladesh, analisa yang disajikan dari kedua artikel tersebut luput dari faktor politik eksternal yang dapat mendorong pemerintah Indonesia untuk mampu mengeksport produk manufaktur kereta api nya di pasar internasional. Pembahasan mengenai sumber utama dari penguatan kapasitas dan kapabilitas pemerintah Indonesia agar dapat melakukan ekspansi bisnis manufaktur kereta api di pasar internasional masih sangat kurang. Penulis berupaya untuk membuka ruang diskusi tentang *source of power* baik secara institusi ataupun *political agency* yang mampu menambah kepercayaan masyarakat internasional terhadap produk unggulan (*flagship product*) kereta api Indonesia. Secara khusus, tulisan ini bertujuan memberikan kontribusi untuk membangun ruang analitis berkaitan dengan peluang dan tantangan diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Bangladesh yang dapat diupayakan tidak hanya dengan pendekatan bilateral tapi juga multilateral yang juga melibatkan bukan hanya aktor negara tapi juga aktor non-negara seperti organisasi masyarakat sipil, akademisi, dan korporasi.

KAJIAN TEORI

Diplomasi Ekonomi (*Economic Diplomacy*)

Diplomasi dalam Hubungan Internasional berkaitan erat dengan upaya pembangunan perdamaian internasional. Negosiasi dan pendekatan dialogis yang kerap muncul dalam diplomasi diyakini sebagai media alternatif untuk meningkatkan hubungan damai antar negara (Cornago, 2008). Menurut Carta (2012), diplomasi merupakan instrumen untuk menjalankan politik luar negeri suatu negara melalui negosiasi dan komunikasi yang dilakukan oleh perwakilannya. Dalam perkembangannya, diplomasi dapat dilihat dari berbagai bentuk yaitu diplomasi publik, diplomasi budaya, dan diplomasi ekonomi. Diplomasi Ekonomi (*Economic Diplomacy*) Adalah pekerjaan yang sulit untuk bisa menemukan satu definisi dari diplomasi ekonomi yang kemudian dapat mewakili keragaman pendekatan dan kebijakan yang diterapkan secara berbeda di banyak negara (Killian, 2021). Meskipun demikian, para

ahli telah mengamati fenomena yang relevan yang dapat memaparkan maksud dari konsep diplomasi ekonomi tersebut. Seperti yang dipaparkan oleh Bayne dan Woolcock (2007) bahwa diplomasi ekonomi merupakan rangkaian kegiatan yang meliputi formulasi kebijakan serta metode implementasi baik yang dilakukan oleh aktor negara ataupun non-negara. Sementara itu, Lee & Hocking (2018) mengartikan diplomasi ekonomi merupakan praktik diplomasi untuk berupaya menciptakan kebijakan luar negeri, khususnya di sektor ekonomi.

Namun, Charles Chatterjee memaparkan lebih lanjut bahwa diplomasi ekonomi juga dapat diartikan sebagai penggunaan strategi diplomatis untuk mengenalkan dan mempromosikan potensi ekonomi nasional agar dapat meningkatkan arus modal melalui skema *Foreign Direct Investment* ataupun *Overseas Development Assistance* untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Fokus utamanya adalah menjaga arus ekonomi internasional melalui berbagai cara, seperti investasi, ekspor, impor, dan perdagangan internasional agar dapat berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi nasional (Chatterjee, 2020). Sementara itu, diplomasi ekonomi disebut juga sebagai suatu proses yang dilakukan oleh suatu negara untuk memaksimalkan keunggulan nasional dan domestik di segala bidang meliputi kegiatan-kegiatan yang dapat menguntungkan secara ekonomi, di mana negara tersebut juga memperoleh keunggulan komparatif. Kishan S. Rana (2004), menjabarkan diplomasi ekonomi dilakukan dengan memahami unsur-unsur di dalamnya antara lain tujuan, aktor, dan instrumen. Dari aspek tujuan, terdapat dua tujuan utama diplomasi ekonomi, yaitu tujuan ekonomi dan tujuan politik/strategis (Muhibat & Intan, 2020).

Berdasarkan elaborasi tentang makna, arti, dan cakupan diplomasi ekonomi, maka penulis menggarisbawahi bahwa diplomasi ekonomi sebagai suatu strategi untuk mencapai kepentingan ekonomi nasional melalui channel diplomatic. Rangkaian strategi ini memiliki elemen ekonomi politik internasional yang kental yang dapat mempengaruhi struktur (relasi antar aktor) dan agensi (kebijakan yang meliputi pembagian wewenang dan mekanisme koordinasi antar aktor) dalam upaya mewujudkan kepentingan kepentingan geoekonomi dan geopolitik suatu negara.

Diplomasi Multi-track (multi-jalur)

Dalam pandangan liberalisme, perdamaian internasional dapat terwujud jika kebutuhan ekonomi dan kebutuhan dasar manusia dapat dipenuhi melalui kerjasama internasional. Diplomasi ditujukan untuk meningkatkan peluang kerjasama. Kerjasama ekonomi melalui aktivitas perdagangan internasional merupakan salah satu bentuk upaya negara-negara untuk memperluas saling ketergantungan yang kemudian memperkecil ruang konflik (McDonald, 2012).

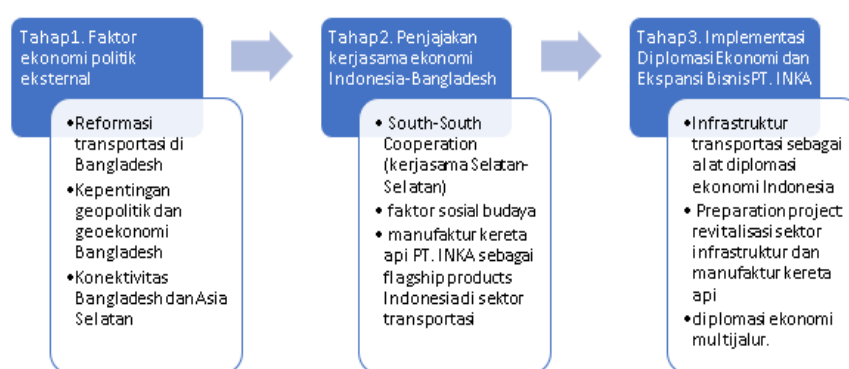
Pembangunan perdamaian melalui kerjasama ekonomi dan Pembangunan internasional dapat ditingkatkan dengan menerapkan diplomasi multi-jalur atau multi-track diplomacy. Kerjasama ekonomi di kawasan yang rentan konflik sangat dibutuhkan. Namun untuk memudahkan implementasi kerjasama tersebut, diperlukan pendekatan yang holistic yang tidak hanya berpusat pada interaksi antar aktor negara melalui diplomasi tingkat tinggi yang berorientasi pada pembangunan fisik. Diplomasi multi-jalur merupakan pendekatan sistemik dan berbasis sistem yang melekat dan mengatur relasi antar negara. Diplomasi antar negara dapat direalisasikan di level bilateral dan atau multilateral. Seiring dengan berjalannya waktu, diplomasi tidak lagi menitikberatkan peran aktor Negara dalam mengusung kerjasama. Dibingkai dengan tujuan mulia untuk resolusi konflik dan memelihara perdamaian, diplomasi multi-jalur

mulai banyak dilirik oleh negara-negara khususnya negara berkembang.

Salah satu jalur yang dapat digunakan dalam diplomasi multi-jalur adalah peran komunitas epistemik. Komunitas ini dapat ditemui dalam bentuk asosiasi pakar, asosiasi bisnis atau pengusaha, dan kumpulan individu-individu yang memiliki *interest* yang sama. Dalam studi ini, komunitas yang dimaksud seperti ASEAN Railway's CEO (ARCEO) Conference. Meskipun forum ini diselenggarakan oleh ASEAN, temu bisnis juga dilakukan dalam bingkai pertemuan dan interaksi informal yang mendorong pertukaran informasi, ide-ide inovatif, dan negosiasi pengusulan proposal kerjasama yang justru lebih berdampak langsung daripada pembicaraan formal. Interaksi informal yang kerap muncul di pertemuan bisnis merupakan ciri khas dari pendekatan jalur dua (Feng, 2018).

METODE PENELITIAN

Pemetaan analisis yang hendak dihasilkan dalam studi ini terdiri dari beberapa tahapan. Tahapan pertama, penulis akan menguraikan tekanan ekonomi politik eksternal khususnya yang berkaitan dengan geliat konektivitas di Bangladesh dan Asia Selatan. Deskripsi mengenai kepentingan geopolitik dan geoekonomi Bangladesh di Asia Selatan dinilai relevan untuk memahami tahapan analisis selanjutnya. Di tahapan selanjutnya, penulis akan membahas kepentingan geopolitik dan geoekonomi Bangladesh membuka peluang kerjasama ekonomi dengan pemerintah Indonesia. Kesempatan ini ditanggapi secara serius oleh para diplomat Indonesia dan kantor perwakilan Indonesia di Dhaka. Pada tahapan yang ketiga, penulis mulai mengulas lebih rinci tentang diplomasi ekonomi Indonesia yang ditempuh melalui beberapa level kerjasama yaitu bilateral dan multilateral. Diplomasi ekonomi yang multijalur ini melibatkan aktor yang beragam dan tidak mengoptimalkan diplomasi konvensional.



Gambar 1. Kerangka Berpikir

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah *library research method*. Metode ini memungkinkan proses pengumpulan data atau informasi yang relevan dan identifikasi variabel penelitian dari beberapa sumber yaitu website resmi pemerintah dan organisasi internasional terkait, koleksi publikasi, dan database digital (Turoń & Kubik, 2021). Adapun website resmi yang digunakan dalam proses pengumpulan informasi dari studi ini adalah: website resmi Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (RI) khususnya Perwakilan RI di Dhaka, Bangladesh; website resmi

Kementerian Luar Negeri Bangladesh; website resmi Kementerian Keuangan RI; website resmi Kementerian Perdagangan RI; website resmi Kantor Sekretariat Negara RI; website resmi Kantor Sekretariat ASEAN; dan website resmi EximBank Indonesia. Database digital milik website resmi Kementerian Luar Negeri RI khususnya Perwakilan RI di Bangladesh juga menyediakan akses informasi yang relevan melalui *e-magazines Indonesia News Embassy of the Republic of Indonesia in Dhaka*. Peneliti juga mengakses beberapa informasi yang dikumpulkan melalui mesin pencari di beberapa database seperti yang ada di *Asian Development Bank (ADB)*, *World Bank*, *DOAJ*, *Sciedirect.com*, dan *Google Scholar*.

Analisa dihasilkan melalui *interpretative descriptive technique* yang mengedepankan narasi kualitatif. Metode kualitatif didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dan lisan. Kualitatif sendiri dapat dikarakterisasikan sebagai suatu tujuan yang diarahkan untuk memberikan pemahaman yang lebih mendalam (Moriarty, 2011). Metode penelitian kualitatif mengacu pada seperangkat teori pengetahuan yang memiliki implikasi terhadap bagaimana data dikumpulkan dan dari siapa, bagaimana data dipertimbangkan selama proses analisis berlangsung (Payne, 2007).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Reformasi Infrastruktur Bangladesh untuk Meningkatkan Konektivitas Internal dan Konektivitas Kawasan Asia Selatan

Kuatnya dorongan pemerintah Indonesia untuk mendukung ekspansi pasar produksi nasional manufaktur transportasi kereta ke Bangladesh juga dapat dinilai sebagai reaksi terhadap tekanan ekonomi politik internasional yang dihasilkan dari beberapa faktor eksternal. Faktor ini kemudian dinilai sebagai faktor pendorong mengapa Pemerintah Indonesia menjadi lebih intensif dalam melakukan upaya diplomasi dengan beberapa aktor utama di Bangladesh. Kepentingan Bangladesh dalam pengembangan fasilitas dan sistem logistik melalui kereta barang sangatlah besar. Mengingat saat ini Bangladesh tengah mengalami pertumbuhan positif di sektor e-commerce yang sangat bergantung pada kecepatan pengiriman barang. Ditambah pula dengan fasilitas transportasi kereta penumpang dan kereta pengangkut barang yang masih minim, biaya ekonomi dalam proses distribusi bahan baku, barang setengah jadi, dan barang jadi pun meningkat. Kondisi ini akan berdampak buruk pada kesejahteraan masyarakat. Tingginya biaya ekonomi yang muncul akan mengurangi geliat bisnis masyarakat Bangladesh. Terdapat dua program konektivitas yang menjadi prioritas dalam kebijakan reformasi sistem infrastruktur transportasi nasional Bangladesh yaitu konektivitas domestik Bangladesh di tingkat nasional dan konektivitas regional sebagai bagian dari peningkatan konektivitas dan integrasi kawasan Asia Selatan. Pada tahun 2003, terdapat penilaian iklim investasi yang mengevaluasi tata kelola sektor perkeretaapian di Bangladesh. Hasil evaluasi tersebut menunjukkan korelasi yang kuat antara memburuknya layanan dan sistem kereta api yang merugikan penumpang dan bisnis terhadap tingkat kemudahan dalam berbisnis dan investasi yang rendah di Bangladesh selama ini. Pada tahun 2006, dilihat dari dokumentasi Bank Dunia, terdapat pengajuan pembiayaan kebijakan implementasi pemerintah Bangladesh melalui skema *Bangladesh Railway Reform Programmatic Development Policy Credit (DPC)*. Tujuan program ini

untuk meningkatkan kualitas tata kelola sistem dan layanan infrastruktur pembangunan melalui reformasi dan modernisasi transportasi perkereta-apian Bangladesh. Implementasi program ini ditujukan untuk memperkuat sistem koordinasi antar lembaga di tingkat nasional yang melibatkan kemitraan antara pihak pemerintah dan pihak swasta.

Di tahun yang sama, *Asian Development Bank* (ADB) juga menyetujui program pendanaan melalui kebijakan *Railway Sector Investment Program Multi-tranche Financing Facility* (MFF) atau Fasilitas Pembiayaan Multi-tahap Program Investasi Sektor Perkeretaapian. Pendanaan ini memiliki tujuan yang sama dengan pendanaan oleh Bank Dunia yang juga menitikberatkan pada penguatan koordinasi antar lembaga pemerintah dan pihak swasta yang berkaitan dengan reformasi perkereta-apian di Bangladesh. Langkah utama yang termasuk dalam skema tersebut adalah restrukturisasi Bangladesh Railways (BR) dengan mengedepankan potensi komersial perusahaan tersebut. Pemerintah Bangladesh mewujudkan dukungannya untuk BR melalui penjaminan kredit dan penanaman modal asing (*Asian Development Bank*, 2012). Selain itu, pemerintah Bangladesh juga dihadapkan dengan tantangan infrastruktur di tingkat kawasan. Sejalan dengan menggeliatnya komitmen politik negara-negara Asia Selatan untuk mempercepat implementasi perjanjian kerjasama liberalisasi ekonomi dan perdagangan bebas melalui koridor *South Asian Association of Regional Cooperation* (SAARC). Di level kawasan, potensi integrasi layanan transportasi kereta api di kawasan Asia Selatan melalui SAARC menjanjikan peluang dan keuntungan investasi yang sangat besar. Menurut studi yang dilakukan oleh SAARC pada tahun 2006, jaringan kereta api di Asia Selatan merupakan salah satu jaringan kereta api terbesar di dunia, yang rutenya membentang sepanjang 77.000 km. Dari total luas jaringan tersebut, 70% terdapat di wilayah India, Pakistan, dan Sri Lanka. Selebihnya, 25% berada di jaringan rel kereta api Bangladesh. Meskipun demikian, transportasi kereta api di kawasan Asia Selatan kehilangan popularitas mengingat buruknya sistem dan kualitas kereta api yang ada. Saat ini, negara-negara Asia Selatan mulai meningkatkan peluang investasi asing untuk menopang pembangunan kereta api di India, Bangladesh, dan Pakistan (SAARC, 2006, p. 14).

Perbaikan sistem dan layanan infrastruktur transportasi kereta api Bangladesh diharapkan bisa segera terealisasi secara signifikan. Di tengah upaya meningkatkan konektivitas kawasan Asia Selatan, Bangladesh berada dalam posisi yang strategis. Untuk menggali potensi ekonomi yang lebih besar melalui perdagangan bebas di kawasan tersebut, Bangladesh perlu meningkatkan kapasitas distribusi barangnya. Negara-negara lain di Asia Selatan, seperti India, Bhutan, dan Nepal, sangat bergantung pada fasilitas dan sistem transportasi pengangkut barang di Bangladesh. Jika tidak ada fasilitas yang mendukung, maka proses distribusi barang dari Bangladesh menuju negara lain ataupun sebaliknya akan terganggu. Jika sistem dan fasilitas logistik dan transportasi pengangkut barang Bangladesh semakin efisien, pemerintah Bangladesh akan mampu meningkatkan pengumpulan bea melalui penyediaan jasa transit. Merujuk pada kondisi inilah, pemerintah Indonesia telah berupaya meningkatkan hubungan dagangnya dengan Bangladesh melalui potensi ekspor sistem infrastruktur dan transportasi kereta pengangkut barang.

Perencanaan pembangunan sistem dan layanan kereta api Bangladesh yang terintegrasi dengan project pembangunan kereta api SAARC tentu mempengaruhi kapasitas Bangladesh Railways. Pada tahun 2013, pematangan reformasi ini dilanjutkan dengan terbitnya kebijakan *The Railway Sector Master Plan 2013*. Perusahaan segera

merencanakan peningkatan kapasitas personel khususnya teknisi dan para pakar yang terlibat dalam proses produksi, perawatan, dan peremajaan mesin kereta api. Kondisi ini tentu tidak akan terjadi dalam waktu singkat. Pemerintah Bangladesh harus melakukan perombakan institusi dan percepatan kualitas sumber daya manusia. Untuk mengatasi hal ini, *import substitution* menjadi jalan keluar yang paling memungkinkan untuk diterapkan dalam waktu dekat. Dari *import substitution*, produk-produk impor akan digunakan untuk peningkatan pelayanan sekaligus membantu penelitian dan pengembangan proses produksi barang, pengembangan mesin dan penyerapan teknologi yang diadopsi di tingkat nasional. Dengan demikian, kuatnya pengaruh dari tekanan ekonomi politik kawasan dan nasional dapat membuka peluang investasi bagi negara-negara tetangga di dalam ataupun di luar kawasan Asia Selatan. Pemerintah Indonesia telah mencoba menangkap peluang tersebut.

Infrastruktur transportasi sebagai alat diplomasi ekonomi Indonesia terhadap Bangladesh

Pemerintah Indonesia telah mengidentifikasi peluang kerjasama ekonomi dengan memposisikan Bangladesh sebagai mitra perdagangan dan negara tujuan ekspor produk manufaktur infrastruktur di bidang transportasi dan kereta barang. Hubungan bilateral Indonesia dan Bangladesh telah berlangsung selama setengah abad. Faktor sosial budaya kerap dihubungkan dengan keberlangsungan kerjasama bilateral keduanya. Perkembangan hubungan diplomatis Indonesia dan Bangladesh merambah sektor lain seperti kesehatan, budaya, pendidikan, dan keamanan. Meskipun demikian, hingga tahun 2018, Pemerintah Indonesia menjajaki kerjasama bilateral yang secara spesifik mengatur kerjasama ekonomi dan perdagangan bebas dengan Bangladesh. Melihat pengaruh ekonomi Indonesia yang belum optimal, diplomasi ekonomi menjadi prioritas utama politik luar negeri Indonesia khususnya di periode pertama kepemimpinan Presiden Joko Widodo. Diplomasi ekonomi menjadi alat untuk mewujudkan Nawa cita Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia 2014-2019 poin 6. Pemerintah Indonesia berupaya untuk membuktikan komitmen politik untuk bisa konsisten dan optimal dalam meningkatkan keamanan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat (Saputra dan Ali 2021).

Implementasi diplomasi ekonomi Indonesia diawali dengan penyusunan kebijakan yang meliputi tujuan dan strategi diplomasi ekonomi Indonesia. Tujuan implementasi diplomasi ekonomi antara lain; meningkatkan arus modal investasi asing yang masuk ke dalam negeri; memperluas pasar untuk mendorong permintaan pasar terhadap komoditas dagang produksi Indonesia; dan meningkatkan jumlah kedatangan wisata mancanegara melalui promosi tujuan pariwisata Indonesia. Dalam hal ini, diplomasi ekonomi Indonesia memiliki unsur komersial dan bisnis yang kuat. Pemerintah Indonesia mencoba membangun posisi dan identitasnya sebagai sebuah negara dengan kepentingan bisnis yang kental sehingga berkomitmen menyediakan lingkungan bisnis yang kondusif bagi pebisnis global (Garlick 2019). Untuk bisa bersaing dalam jejaring pasar internasional, maka industri manufaktur Indonesia harus mampu menghasilkan *flagship product* yang mampu bersaing di pasar global. Dalam studi ini, peneliti menemukan bahwa ekspor infrastruktur telah menjadi salah satu prioritas utama pemerintah Indonesia dalam implementasi diplomasi ekonomi dengan negara-negara di kawasan Asia Selatan selama periode kepemimpinan Joko Widodo. Industri kereta api produksi Indonesia merupakan salah satu produk unggulan yang tengah dipromosikan di pasar internasional.

Program kerja dari *task force* diplomasi ekonomi Kemlu mengedepankan pentingnya penyelenggaraan Trade Expo Indonesia (TEI) untuk mendorong dan menyebarluaskan produk unggulan Indonesia dan promosi pariwisata Indonesia. Kemlu telah menyebarluaskan peran strategis perwakilan Indonesia di luar negeri dalam membantu pengusaha-pengusaha di daerah untuk mempromosikan hasil produksinya. Pada tahun 2016, Pokja Diplomasi Ekonomi Kemenlu mengaku terdapat 22 perusahaan di tingkat daerah yang telah menghubungi dan berkoordinasi untuk menggunakan layanan diplomasi komersil Kemlu untuk mempromosikan potensi investasi bagi perusahaan-perusahaan tersebut (Utama & Adrianjara, 2016). Sementara itu, promosi perluasan pasar ekspor infrastruktur produksi Indonesia di Bangladesh juga telah dilakukan oleh perwakilan Indonesia di Dhaka, Bangladesh. Dalam promosi ekspor tersebut, PT. INKA sebagai satu-satunya produsen Indonesia di sektor manufaktur transportasi kereta barang memanfaatkan layanan diplomasi komersil ini (Pratama & Nurika, 2020). Dengan merujuk pada meningkatnya permintaan pasar di Bangladesh, pemerintah Indonesia telah mendorong ekspor produk transportasi kereta pengangkut barang ke Bangladesh. Posisi Bangladesh sebagai salah satu mitra potensial di Asia Selatan sejalan dengan perumusan kepentingan dan tujuan politik luar negeri Indonesia yang tercantum dalam RPJMN 2015-2019. Dalam perumusan ini, pemerintah Indonesia menegaskan bahwa pencapaian tujuan pembangunan nasional Indonesia harus bersinergi dan terintegrasi dengan pembangunan internasional. Pemerintah Indonesia menginginkan perluasan pasar dan memainkan perannya dalam penyelenggaraan pembangunan di negara lain melalui skema Kerjasama Selatan-Selatan Triangular (KSST) (Amalia, 2015).

Diplomasi Ekonomi Multi-jalur Indonesia terhadap Bangladesh

Dalam menguraikan analisa yang berkaitan dengan upaya pemerintah Indonesia dalam merealisasikan dan mengembangkan kerjasama ekonomi multilevel dengan pemerintah Bangladesh di sektor transportasi kereta api, tulisan ini mengadopsi model multi-track diplomacy. Berdasarkan studi dari beberapa literature dan laporan resmi pemerintah, studi ini menemukan variabel-variabel yang melekat pada *multi-level economic diplomacy* Indonesia. Terdapat banyak aktor yang terlibat untuk optimalisasi upaya pemerintah Indonesia dalam penyelenggaraan kegiatan ekonomi berbasis *outward looking* melalui diplomasi ekonomi. Aktor-aktor tersebut antara lain; akademisi; organisasi masyarakat sipil; korporasi/pengusaha/pemilik modal; dan aparat pemerintah. Studi ini menemukan bahwa aktor yang memiliki kepentingan strategis dari peningkatan kerjasama ekonomi Indonesia dengan Bangladesh adalah PT. INKA (Persero). PT INKA (Persero), yang kemudian disebut dengan INKA, merupakan salah satu perusahaan Indonesia yang telah berupaya untuk menjalin kerja sama dalam skala global atau internasional. Pemerintah Indonesia berupaya mendukung peran INKA sebagai investor Indonesia yang diorientasikan agar mampu membuka jaringan pasar di mitra-mitra non-tradisional Indonesia.

Pemerintah Indonesia juga telah memberikan dukungan diplomatis melalui inisiasi dan implementasi Kerja sama Pembangunan Selatan-Selatan (*South-South Cooperation*). Kerja sama ini tampaknya menjadi landasan kebijakan dalam mendesain strategi diplomasi ekonomi Indonesia guna meningkatkan mobilisasi investasi sistem dan layanan transportasi kereta api. Menurut Bappenas, rencana realisasi KSS (2015-2019) di sektor transportasi melibatkan negara-negara Asia Selatan sebagai mitra dagang non-tradisional di sektor infrastruktur konektivitas transportasi. Negara-negara

mitra non-tradisional yang dimaksud antara lain Bhutan, Laos, Ethiopia, Bangladesh, Sri Lanka, Nepal, Mexico, Kenya, Mongolia, Cambodia, Timor Leste, Thailand, Filipina, dan Vietnam. Tulisan ini melihat lebih jauh tentang realisasi KSS pemerintah Indonesia dengan Bangladesh. Kementerian Indonesia yang terlibat langsung dalam skema KSS ini adalah Kementerian Perhubungan dan juga Kementerian Kelautan dan Perikanan. Sebelum lepas landas, pemerintah Indonesia melalui RPJMN 2015-2019 menyampaikan amanat untuk bisa mengambil langkah-langkah strategis yang berkaitan dengan penguatan kapasitas dan pengembangan kapabilitas lembaga-lembaga yang terkait (Amalia, 2015). INKA (Industri Kereta Api) dan KAI (Kereta Api Indonesia) adalah korporasi nasional yang menjadi pemain inti dalam optimalisasi pertumbuhan ekonomi nasional melalui diplomasi ekonomi.

Sebelum mempromosikan *flagship product* dari industri manufaktur kereta api nasional, pemerintah Indonesia bersama dua korporasi nasional tersebut harus mampu melewati *Project preparation phase*. Fase persiapan ini dapat terwujud melalui kerjasama bilateral dengan negara-negara maju yang telah mendominasi sektor manufaktur transportasi kereta api global. Diplomasi ekonomi Indonesia terhadap pemerintah AS berjalan sesuai harapan ketika perjanjian kerjasama Indonesia-US Comprehensive Partnership Agreement (CPA) berhasil ditandatangani oleh kedua pihak pada tahun 2010. Diplomasi ekonomi terhadap US mengandalkan perjanjian tersebut untuk bisa mempelajari peluang-peluang kerjasama bilateral (Arifinsjah, 2012). Realisasi dari perjanjian ini berupa kesepakatan untuk memperluas cakupan kerjasama di sektor pembangunan infrastruktur transportasi kereta api yang melibatkan INKA, KAI, dan GE Transport (perusahaan manufaktur kereta api Amerika Serikat) pada tahun 2012. Kerjasama antara INKA dan GE Transport telah terjalin sejak tahun 1996. Dari tahun 1996 hingga 2002, INKA pernah berkolaborasi dengan GE Transport dalam bentuk pendirian joint venture. Bermodalkan kerjasama dengan perusahaan AS tersebut, INKA menjadi distributor produk-produk manufaktur kereta api GE Transport di kawasan Asia Tenggara termasuk ketika INKA mengimpor dan merakit produk kereta lokomotif produksi GE Transport untuk dijual ke Filipina dan KAI Indonesia.

Dengan demikian, INKA telah memperkaya pengalaman dalam pengadaan lokomotif dan kereta di Indonesia dan Asia Tenggara. INKA memperkuat operasionalisasi bisnisnya dengan meningkatkan kapasitas produksi. Pada tahun 2010, INKA mengembangkan produk kereta Loko yang diproduksi di Madiun secara mandiri. Insinyur dan teknisi INKA secara mandiri mendesain dan memproduksi Loko jenis DH CC300. Sebanyak lima unit Loko jenis ini diproduksi untuk memenuhi kebutuhan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Sutianto, 2015). INKA, sebagai produsen transportasi kereta Indonesia, perlu meningkatkan kapasitas dan kapabilitas Pemerintah Indonesia memperkuat jejak rekam perusahaan tersebut dalam menyerap teknologi mutakhir dalam proses manufaktur. INKA mulai melakukan ekspansi produksi dengan membangun pabrik di Banyuwangi, Jawa Timur dengan suntikan investasi asing model *joint-venture* bersama mitra dari Swiss, yaitu Stadler Rail Group. Target dari pembangunan ini adalah efisiensi proses produksi dengan target produksi sebanyak empat unit per hari. Sebagian besar komponen dan mesinnya diproduksi di Indonesia dan dapat dikategorikan sebagai produk jadi unggulan nasional. Selain itu, besarnya komoditas produksi INKA yang memenuhi kebutuhan pasar domestik, antara lain kereta kedinasan, kereta inspeksi, kereta rel diesel, kereta penumpang, kereta barang, dan kereta rel ringan (LRT), telah menambah modal bisnis yang krusial dalam menopang diplomasi ekonomi Indonesia di Bangladesh (Stevani 2018).

Di sektor perbankan, pemerintah Indonesia juga melibatkan unit perusahaan milik negara lain yang beroperasi di bidang penyediaan pembiayaan industri manufaktur produk unggulan nasional. Pemerintah Indonesia melalui salah satu lembaga pendanaan milik negara, Indonesia Eximbank, mendukung NKA melalui suntikan dana. Indonesia Eximbank ditugaskan oleh pemerintah Indonesia melalui Keputusan Menteri Keuangan No.1156/KMK.08/2015 untuk menyediakan dana dalam proyek akselerasi ekspor produk transportasi. Selain itu, pembiayaan ekspor melalui skema *National Interest Account* (NIA) kepada INKA dengan nilai Rp270 miliar dan alokasi Rp300 miliar selama periode 2015 hingga Desember 2016. Skema ini melindungi keberlangsungan proses manufaktur produk berorientasi ekspor dari segala kemungkinan hambatan dalam proses produksi. Tidak hanya memberikan dukungan melalui dana dan investasi, Indonesia Eximbank juga memberikan dukungan dalam bentuk asuransi dan jaminan ekspor. Dukungan ini dapat mengurangi risiko kerusakan dan kerugian yang pada awalnya ditanggung oleh INKA.

Pemerintah Indonesia menerapkan strategi yaitu mendorong partisipasi INKA untuk ikut aktif dalam promosi dagang. Diplomasi ekonomi menargetkan INKA mampu menembus pasar internasional dan menjadi penyedia suplai transportasi kereta penumpang dan barang. Persaingan di tingkat global tidak mudah. Beberapa produsen kereta penumpang dan barang telah lama mendominasi jaringan pasar kereta api dunia. Perwakilan INKA bersaing dengan perusahaan transportasi China untuk bisa memenangkan tender penyedia kereta barang ke Bangladesh. Pendekatan diplomasi oleh perwakilan Indonesia di Bangladesh diyakini membantu keberhasilan INKA dalam memenangkan tender tersebut. Perwakilan Indonesia di Bangladesh menyelenggarakan *Indonesia Fair* pada tahun 2018 di Dhaka untuk mempromosikan potensi hubungan komersial dan bisnis antara Indonesia dan Bangladesh. Kegiatan ini direalisasikan melalui temu bisnis dan pameran dagang yang diikuti oleh perusahaan-perusahaan dari Indonesia termasuk INKA. Prestasi ini memperkuat posisi INKA sebagai mitra terpercaya bagi pemerintah Bangladesh dalam proyek pembangunan infrastruktur transportasi. Ini merupakan sinyal yang positif bagi kedua negara karena mencerminkan hasil hubungan bilateral yang saling menguntungkan (Pratama & Nurika, 2020).

Hasil dari implementasi strategi tersebut cukup memuaskan. INKA sebagai satu-satunya produsen kereta api Indonesia telah berhasil memperkenalkan produk unggulan Indonesia. Pencapaian ini telah berhasil mengirimkan sedikitnya 250 gerbong kereta ke Bangladesh dengan nilai kontrak sekitar Rp 1,4 triliun (Indonesia.go.id, 2019). Peluncuran perdana Bonolota Express, kereta cepat produksi INKA, pada tanggal 25 April 2019 di kota Rajshahi, Bangladesh, turut membenarkan pencapaian diplomasi ekonomi Indonesia. Keberhasilan INKA berkontribusi pada perekonomian Indonesia yang terus membaik. Keberhasilan dalam meningkatkan pendapatan Indonesia di sektor manufaktur transportasi ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Berdasarkan penjelasan di atas, terdapat hasil positif dari peran diplomasi komersial INKA untuk mewujudkan kepentingan nasional melalui aplikasi diplomasi ekonomi yang multi-level, pemerintah Indonesia berupaya untuk menindaklanjuti pencapaian tersebut dengan memperluas pengaruh politiknya terhadap pemerintah Bangladesh. Kepentingan politik luar negeri Indonesia terlihat jelas ketika pemerintah Indonesia meyakinkan pemerintah Bangladesh tentang renegotiasi regulasi perdagangan bilateral. Regulasi yang lebih ramah untuk kedua belah pihak sangat dibutuhkan. Pemerintah Indonesia menegosiasikan kembali preferential trade

agreement yang mengatur mekanisme perdagangan Bangladesh dan Indonesia. Preferential Trade Agreement (PTA) sendiri diinisiasi pada tahun 2018, di mana penyusunan PTA tersebut dilakukan setelah INKA (Persero) berhasil memenangkan tender oleh Bangladesh Railway Company pada tahun 2014 dan 2017. Dalam pertemuan bilateral Indonesia-Bangladesh pada 28 Januari 2018, Presiden Joko Widodo menyampaikan pujiannya kepada Bangladesh yang telah mempercayai INKA untuk membantu konektivitas di Bangladesh. Kerja sama di bidang perkeretaapian antara Indonesia dan Bangladesh melalui INKA telah memberikan dampak yang signifikan terhadap pembentukan *Preferential Trade Agreement* (PTA). Kerja sama ini akan menimbulkan saling ketergantungan antara kedua negara. Artinya, kerjasama ini akan membuka arus perdagangan bilateral yang lebih besar. INKA memandang kebijakan tersebut akan berimplikasi positif karena mampu mengurangi hambatan perdagangan dan memperluas pertukaran barang dan jasa dan kerjasama sektoral khususnya di bidang sistem dan fasilitas transportasi kereta api. Tidak hanya itu, INKA juga telah memaksimalkan peluang untuk memperkenalkan dan menawarkan produk keretanya melalui pertemuan dengan komunitas masyarakat sipil yang bergerak di sektor transportasi kereta di kawasan Asia dan Asia Tenggara.

ASEAN menjadi koridor penting bagi pemerintah Indonesia untuk terus memperluas pasar bagi industri transportasi kereta nasional. Hal ini dikarenakan pertimbangan ekonomi politik kawasan Asia Tenggara dan Asia Selatan. Di ASEAN, beberapa negara seperti Myanmar, Thailand, dan Cambodia memiliki irisan kepentingan yang sangat kuat dengan negara-negara di Asia Selatan terlebih lagi dengan Bangladesh. Myanmar yang berbatasan langsung dengan Bangladesh juga memiliki potensi konflik dan ancaman serius yang berkaitan dengan konflik Rohingya dan konflik maritim antara Myanmar dan Bangladesh. ASEAN menilai untuk menciptakan kerjasama yang lebih produktif dengan negara-negara Asia Selatan, pembangunan perdamaian di dua kawasan ini perlu didukung dengan perbaikan konektivitas guna meningkatkan mobilisasi masyarakat dan peningkatan nilai investasi. Myanmar juga memiliki kepentingan yang kuat dengan Bangladesh karena keduanya memiliki potensi perdagangan yang cukup menjanjikan. Tidak hanya Myanmar, Thailand dan Cambodia adalah dua negara anggota ASEAN yang juga bertetangga dengan Bangladesh. Lebih daripada itu, beberapa negara anggota ASEAN yaitu Myanmar dan Thailand juga menjadi anggota aktif dari *the Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation* (BIMSTEC) yang berupaya untuk menjalin kerja sama regional dan kawasan. Dengan meluasnya peluang kerjasama antara negara-negara Asia Tenggara dengan Asia Selatan, maka Bangladesh dapat menjadi pintu masuk utama bagi negara-negara ASEAN untuk memperluas jaringan bisnis di Asia Selatan.

Di kawasan Asia Tenggara, forum multilateral ASEAN menyediakan wadah bagi pengusaha operator kereta api se-Asia Tenggara untuk saling bertukar informasi tentang peluang dan tantangan industri transportasi kereta api di masing-masing negara. ASEAN Railway CEO's Conference (ARCEO) merupakan salah satu media dialog yang memberikan peluang lebih besar bagi korporasi nasional untuk melakukan ekspansi bisnis di Asia Tenggara. Pada penyelenggaraan yang ke-38 di tahun 2016, INKA menyampaikan keberhasilannya dalam ekspansi ekspor untuk memenuhi kebutuhan domestik Bangladesh. Dalam konferensi ini, INKA juga menyampaikan kesepakatan antara pemerintah Indonesia dengan pemerintah Myanmar tentang ekspor kereta INKA ke Myanmar. Diselenggarakan di Yogyakarta, Presiden Direktur INKA

mengundang delegasi dan observer mengunjungi pusat produksi kereta INKA di Madiun, Jawa Timur. Dalam pertemuan tersebut, INKA menyampaikan tujuan utamanya yaitu ekspansi bisnis dengan menjadi produsen yang mendominasi pasar kereta Asia Tenggara. Hal ini disampaikan oleh Agus Purnomo selaku Presiden Direktur INKA sebagaimana yang dikutip oleh Antaranews.com dalam kutipan berikut:

"Our target is to control the train market in ASEAN member countries. So far, PT INKA has cooperated with Malaysia and Singapore and hopes for cooperation in future with Thailand, Myanmar, Laos and also Cambodia," the company's president director, Agus Purnomo, said here on Wednesday(Purnomo, 2016).

Partisipasi dan promosi dagang INKA yang dilakukan melalui forum-forum asosiasi pengusaha bisnis ini menjadi penting mengingat kepentingan nasional Indonesia di sektor infrastruktur dan transportasi di kawasan ini. Sejak terbentuknya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), ASEAN menghadapi banyak pekerjaan rumah. Salah satunya adalah memastikan pembangunan infrastruktur untuk menunjang mobilisasi dan konektivitas masyarakat ASEAN. Selain itu, dengan melihat peningkatan ekspor INKA ke Bangladesh, keputusan pemerintah Indonesia dalam mentransformasi Bangladesh dari mitra non-tradisional menjadi mitra utama dalam perdagangan di sektor transportasi terlihat sebagai sebuah pilihan yang strategis. Mengingat saat ini ASEAN dan SAARC memiliki persamaan pandangan tentang konektivitas antara Asia Tenggara dengan Asia Selatan. Di forum ARCEO, INKA tidak menyalakan kesempatan untuk bisa mempromosikan pertumbuhan investasi dan perluasan ekspor yang pesat di Bangladesh. Hal ini tentunya berdampak positif dalam mewujudkan kepentingan nasional pemerintah Indonesia khususnya mengenai posisi geopolitik dan geoekonomi Indonesia di Asia Tenggara dan Asia Selatan.

KESIMPULAN

Bahwa implementasi diplomasi ekonomi multi-level yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dan PT. INKA berperan signifikan dalam mendukung ekspansi bisnis kereta api nasional. Melalui pendekatan bilateral dengan Bangladesh dan partisipasi dalam forum multilateral seperti ASEAN, PT. INKA berhasil memperkuat kerjasama dan memperluas pasar di sektor perkeretaapian. Diplomasi ekonomi ini tidak hanya melibatkan pemerintah, tetapi juga memanfaatkan peran masyarakat sipil dan forum semi-formal untuk mempromosikan produk dan potensi bisnis nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Affandi, R. A., Putri, S. N., Mursitama, T. N., Yani, Y. M., & Bainus, A. (2024). The Multi-Level Governance Dilemma in Mandalika Special Economic Zone: A Bargaining and Cooperation Approach. *Jurnal Hubungan Internasional*, 13(1), 71–84. <https://doi.org/10.18196/jhi.v13i1.21425>
- Amalia, E. P. & S. (2015). *Kajian Integrasi Kebijakan Kerja Sama Pembangunan Internasional Dengan Rpjmn 2015-2019*.
- Arifinsjah, D. (2012). *Kajian Kerjasama Bilateral Indonesia - Amerika Serikat*.
- Asian Development Bank. (2012). *RRP Sector Assessment (Summary): Transport*.
- Atchadé, M. N., Mahoudjro, C., & De-Dravo, H. H. (2024). A new index to assess economic diplomacy in emerging countries. *Research in Globalization*, 8(February). <https://doi.org/10.1016/j.resglo.2024.100205>
- Chatterjee, C. (2020). Economic Diplomacy and Foreign Policy-making. In *Economic Diplomacy and Foreign Policy-making*. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-49047->

- Donaldson, A., & Younane, I. (2018). A Diplomatic Deficit? The Rise of Non-State Actors. *British Council*.
- Feng, H. (2018). Track 2 Diplomacy in the Asia-Pacific: Lessons for the Epistemic Community. *Asia Policy*, 25(4), 60–66. <https://doi.org/10.1353/ASP.2018.0063>
- Killian, P. M. E. (2021). Indonesia's Trade Diplomacy Through FTA: Analysis on Actors, Processes, and Goals of Diplomacy. *Global: Jurnal Politik Internasional*, 22(2), 163. <https://doi.org/10.7454/global.v22i2.492>
- Latief, M., Rimapradesi, Y., & Jhuswanto, F. R. (2022). Commercial Diplomacy of PT INKA (PERSERO) Indonesia in the Export of Goods Carriage for KiwiRail New Zealand in 2021. *Intermestic: Journal of International Studies*, 7(1), 31. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v7n1.3>
- Margiansyah, D. (2020). Revisiting Indonesia's economic diplomacy in the age of disruption: Towards digital economy and innovation diplomacy. *Journal of ASEAN Studies*, 8(1), 15–39. <https://doi.org/10.21512/jas.v8i1.6433>
- Marková, J. (2019). The importance of economic diplomacy in the further development of the EU. *International Journal of Public Administration, Management, and Economic Development*, 4, 29–38.
- Masyhuri, A. R., & Elvianti, W. (2023). The Strategy of Indonesia ' s Economic Diplomacy in Building Mandalika Special Economic Zone 2017-2021. *Indonesian Perspective*, 8(2), 237–262.
- McDonald, J. W. (2012). The Institute for Multi-Track Diplomacy. *Journal of Conflictology*, 3(2), 66–70. <https://doi.org/10.7238/joc.v3i2.1629>
- Paryadi, D. (2020). Potensi Kerjasama Bilateral Indonesia Bangladesh Dalam Kerangka Preferential Trade Agreement. *Cendekia Niaga Journal of Trade Development and Studies*, 4(2), 16–26.
- Prasetyo, B. (2023). Indonesia's Strategic Engagement in G20: The Role of Economic Diplomacy in Advancing National Interests and Fostering Inclusive Global Economic Growth. *Jurnal Ilmiah Manajemen Kesatuan*, 11(3), 859–866. <https://doi.org/10.37641/jimkes.v11i3.2166>
- Pratama, D. A., & Nurika, R. R. (2020). The Impact of Indonesia-Bangladesh Railway Cooperation on the Establishment of Bilateral Preferential Trade Agreements. *Wimaya*, 1(02), 10–18. <https://doi.org/10.33005/wimaya.v1i02.28>
- Purnomo, A. (2016). *PT INKA sets eyes on controlling ASEAN market*. Antara News.Id.
- SAARC. (2006). *SAARC Regional Multimodal Transport Study (SRMTS)*.
- Sutianto, D. F. (2015, April). KAI beli 150 Lokomotif dari Amerika, ini kata INKA. *Detikfinance*.
- Turoń, K., & Kubik, A. (2021). Business innovations in the new mobility market during the covid-19 with the possibility of open business model innovation. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 7(3). <https://doi.org/10.3390/joitmc7030195>
- Utama, L., & Adrianjara, D. (2016). *Kemlu Bentuk Pokja Diplomasi Ekonomi untuk Genjot Investasi*. Viva.Co.Id.