

CATATAN REFLEKTIF LOGISTIK

Catatan Harian



WAHYUDI ADIPRASETYO

Sang Pena Tua

CATATAN REFLEKTIF LOGISTIK

Catatan Harian

UU No 19 Tahun 2002 Tentang Hak Cipta

Fungsi dan Sifat hak Cipta Pasal 2

1. Hak Cipta merupakan hak eksklusif bagi pencipta atau pemegang Hak Cipta untuk mengumumkan atau memperbanyak ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hak Terkait Pasal 49

1. Pelaku memiliki hak eksklusif untuk memberikan izin atau melarang pihak lain yang tanpa persetujuannya membuat, memperbanyak, atau menyiarkan rekaman suara dan/atau gambar pertunjukannya.

Sanksi Pelanggaran Pasal 72

1. Barangsiapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) atau pasal 49 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

CATATAN REFLEKTIF LOGISTIK

Catatan Harian

WAHYUDI ADI PRASETYO



Antologi Catatan Reflektif

Catatan Harian

Penulis:

Wahyudi Adi Prasetyo

ISBN:

XXX-XXX-XXXX-XX-X

Editor:

Cahyo Prianto

Penerbit:

Orange Press

Cetakan I:

Agustus 2025

Distributor:

Unit Riset dan Pengabdian Kepada Masyarakat

Universitas Logistik dan Bisnis Internasional

Jl. Sariasih No. 54

Bandung 40151

Email : ppm@ulbi.ac.id

Hak cipta dilindungi Undang-Undang

Hak penerbitan pada Orange Press

Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan
dengan cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit

Kata Pengantar

Buku ini bukan dimaksudkan untuk menjadi karya besar. Ia hanyalah kumpulan jejak—rekaman hari demi hari yang saya tulis secara konsisten di Kompasiana, dimulai pada 15 Mei dan berakhir sementara pada 23 Juli 2025. Dalam rentang waktu itu, setiap pagi saya menulis, tidak untuk mencari perhatian, melainkan sebagai bentuk tanggung jawab pribadi agar hari-hari saya tidak berlalu begitu saja tanpa makna yang dituliskan.

Sebagian dari tulisan ini sempat menuai perhatian. Beberapa bahkan harus ditakedown karena dianggap terlalu provokatif, terlalu jujur, atau terlalu menyentuh batas-batas yang tak tertulis dalam kepantasan digital. Tapi saya tak menyesal. Justru dari tulisan-tulisan itu saya sadar, bahwa kejujuran—meski menyakitkan—masih diperlukan dalam ruang publik kita yang semakin sunyi oleh basa-basi. Isi buku ini random, seperti hidup itu sendiri. Kadang tentang logistik, teknologi, bisnis, kadang tentang kampus, kadang tentang anak-anak dan orang tua, kadang tentang negara, kadang juga hanya tentang kesepian. Tapi semua tulisan berangkat dari hal yang saya lihat, dengar, baca, rasakan, atau alami secara langsung. Saya tidak sedang menggurui. Saya hanya ingin mengisi ruang kosong literasi publik yang sering kali hanya dijejali slogan dan polesan. Jika

dalam buku ini Anda menemukan satu kalimat yang menggugah, maka buku ini telah menemukan tujuannya.

Buku ini saya persembahkan untuk mereka yang masih percaya bahwa tulisan—betapapun kecil dan sederhana—masih bisa mengubah cara pandang, membangunkan kesadaran, dan menyatukan hati yang tercerai-berai oleh rutinitas.

Bandung, 1 Agustus 2025

Penulis

Daftar Isi

Kata Pengantar vi

Daftar Isi viii

BAB I TANTANGAN LOGISTIK DALAM PERUBAHAN IKLIM

GLOBAL 1

A. Pendahuluan 1

B. Perubahan Iklim dan Tantangan Logistik 1

C. Sustainable Logistics dan Resilience 2

D. Strategi Pengelolaan Logistik di Era Cuaca Ekstrem ... 2

E. Studi Kasus: UPS dan Adaptasi terhadap Badai Katrina 4

F. Rekomendasi Kebijakan 4

G. Penutup 4

BAB II MENGAPA LOGISTIK INDONESIA MASIH TERPURUK?

..... 6

A. Ketika Jalan Menuju Poros Maritim Dunia Masih
Berlubang, Logistik Asing Menguasai Negeri 6

B. Ego Sektoral dan "Pajak Liar": Luka Kronis yang Tak
Kunjung Sembuh 6

C. Ketika Lemahnya Kita Jadi Pintu Masuk Asing 7

D. SDM: Urat Nadi yang Terlupakan 8

E. Apa yang bisa kita lakukan? Harus dimulai dari
perombakan menyeluruh. 8

F. Refleksi Penutup: Antara Macan atau Pasar Koloni ... 9

BAB III CROWDING OUT, MONOPOLI DAN OLIGARKI .11

A. Crowding Out dan Monopoli dalam Bayang-Bayang: Menjawab Peringatan Menteri Keuangan	11
B. Monopoli: Negara Bisa Jadi Masalah, Tapi Swasta Juga Bisa	12
C. Danantara dan Bayang-Bayang Monopoli Fiskal	12
D. Solusi: Desain Ulang Peran Negara dan Pasar	13
E. Penutup: Ekonomi yang Sehat Butuh Banyak Pemain, Bukan Satu Raja	14

BAB IV MENGAPA KEMISKINAN DAN PENGANGGURAN SELALU TINGGI?

A. Pendahuluan	16
B. Middle Income Trap: Kemajuan yang Gagal Menjadi Lompatan	16
C. ICOR Tinggi: Banyak Modal, Sedikit Hasil	17
D. Korupsi: Racun yang Membuat ICOR Tinggi dan Pertumbuhan Mandek	17
E. Hasil dari Perkawinan Ini: Kemiskinan dan Pengangguran	18
F. Refleksi: Kapan Kita Mulai Jujur Mengakui Akar Masalahnya?	19
G. Solusi: Tiga Jalan untuk Membatalkan Perkawinan Buruk Ini	19
H. Penutup: Ekonomi Tidak Netral, Ia Cermin Etika Bangsa	

20

BAB V MENGAPA KEMISKINAN DAN PENGANGGURAN SELALU TINGGI?

A. Pelajaran Strategi dari Pacu Jalur: Visi, Harmoni, Disiplin, dan Daya Juang untuk Bisnis, Kuliah, Keluarga, dan Pemerintahan.....	21
B. Apa Itu Pacu Jalur?	21
C. Visi, Misi, dan Strategi dalam Pacu Jalur	22
D. Disiplin: Pilar yang Tak Boleh Hilang	23
E. Refleksi untuk Dunia Bisnis.....	23
F. Refleksi untuk Dunia Pendidikan	24
G. Refleksi untuk Keluarga	24
H. Refleksi untuk Pemerintah dan Lembaga Publik	25
I. Teori Relevan	25
J. Penutup	26
BAB VI ORKESTRASI LOGISTIK	27
A. Memindahkan Barang, Menata Alur, Mengelola Sumberdaya, Mengkolaborasi dan Menyusun Sinergi untuk Menggerakkan Dunia	27
B. Efisiensi sebagai Panglima	27
C. Menata Sumber Daya dan Teknologi.....	28
D. Logistik sebagai Ekosistem	29
E. Logistik sebagai Ilmu dan Industri.....	29
F. Mengajak Belajar Logistik.....	30
BAB VII BRICS BISAKAH MENJADI HARAPAN?	31
A. Antara Harapan Multipolar dan Bayang-Bayang Replikasi Lama.....	31
BAB VIII MENGAPA INDONESIA SANGAT BUTUH BADAN PENGELOLA LOGISTIK NASIONAL?	36

A. Tautan Isi BAB VIII	36
B. Memahami Arti Logistik: Bukan Sekadar Kirim Barang.	36
B. Mengapa Harus Ada Badan Pengelola Logistik Nasional?	37
C. Belajar dari Negara Lain	39
D. Menuju Logistik Berdaulat dan Berkeadilan	40
BAB IX KAMPUS LOGISTIK.....	41
A. Gerbang Menuju Peradaban Logistik: ULBI dan Dedikasinya untuk Negeri.....	41
B. Pendidikan yang Menyatu dengan Napas Industri ...	41
C. Penelitian yang Membumi dan Menyentuh Industri	42
D. Pengabdian yang Menyatu dengan Denyut Masyarakat	42
E. Kampus BUMN yang Tumbuh Bersama Negeri	43
F. Gerbang Itu Masih Terbuka	43
BAB X Pos Indonesia, Integrated Network Distribution..	45
A. Menyatukan Jejak, Menjaga Arah, Menuju Single Postal Territory Melalui Transformasi Bisnis	45
BAB XI Dari Logic Coffee Menuju Nusantara.....	49
A. Notulen Pertemuan Di Logic Coffee Kampus ULBI Untuk Melentingkan Laboratorium Rasa Nusantara ke Dunia.....	49
B. Mas Agung: Dari Luka ke Rasa, dari Penyintas ke Pelopor	49
C. Mas Ali: Menyeduh Kopi, Meracik Kesadaran	50

D. Kolaborasi yang Tak Lekang oleh Musim	51
E. Mbak Sonia: Jembatan Rasa dan Masyarakat	52

BAB XII BISAKAH INDONESIA MEMBUAT “SELAT HORMUZ”-NYA SENDIRI

A. Selat Hormuz: Senjata Strategis Iran dalam Geopolitik Global dan Cerminannya bagi Indonesia.....	54
B. Selat Hormuz: Sempitnya, Dunia Sesak.....	54
C. Selat Hormuz sebagai "Deterrence Tool"	55
D. Mencari "Selat Hormuz" Indonesia: Letak dan Potensi Strategis.....	55
E. Transformasi Selat Menjadi Instrumen Geopolitik...	57
F. Kesimpulan: Dari Hormuz ke Malaka, dari Iran ke Indonesia	58

BAB XIII PARADOX EFISIENSI JALAN TOL.....

A. Jalan Tol Mewah Tapi Sunyi: Ketika Pembangunan Tak Menyentuh Jalan Hidup Kami.....	59
B. Tol yang Dibangun untuk Siapa?.....	59
C. Sementara Itu, Jalan Biasa Menggeliat dalam Peluh 60	
D. Inefisiensi dalam Infrastruktur, Efisiensi dalam Bertahan	60
E. Ekonomi Rakyat Berdenyut di Luar Gerbang Tol.....	61
F. Pembangunan yang Tidak Turun Menyapa	61
G. Penutup: Jalan Kosong, Hati Penuh Tanya	62

BAB XIV MENGAPA ODOL DIODOL-ODOL?

A. Menelusuri Jalan Panjang Praktik ODOL dan Paradoks Tata Kelola Logistik Nasional	63
---	----

B. ODOL: Sebuah Keniscayaan atau Keputusan?.....	63
C. Perspektif Ekonomi Mikro: Efisiensi Semu dan Jeratan Marjin Tipis	64
D. Perspektif Ekonomi Makro: Kerusakan Infrastruktur dan Biaya Eksternal	65
E. Benchmark Internasional: Kenapa Kita Tertinggal?..	65
F. Kebijakan ODOL di Indonesia: Antara Keberanian dan Ketidakpastian	66
G. Solusi dan Rekomendasi: Jalan Tengah Menuju Logistik Sehat.....	66
H. Reformasi Tarif dan Standar Biaya	67
I. Penutup: Menuju Masa Depan Tanpa ODOL	67
BAB XV LOGISTIK INDONESIA DALAM 1 BUMN	69
A. MENJAWAB TANTANGAN LOGISTIK NASIONAL: Refleksi dan Analisis atas Rencana Penggabungan 18 BUMN Logistik Menjadi Satu Entitas Besar	69
B. Mengapa Harus Digabung?	69
C. Langkah Strategis Dan Tantangan Korporat	70
D. Risiko Yang Mengintai	71
E. Peluang Untuk Lompatan	71
F. Sebuah Catatan Reflektif	72
BAB XVI METERAI; MAKNA HISTORIS, YURIDIS, FILOSOFIS, TEOLOGIS DAN PENTAKOSTA	74
A. Pendahuluan	74
BAB XVII PT POS INDONESIA, DITENGAH PASAR TUMBUH, MENGAPA JUSTRU TERJUN BEBAS?	79

A. Pendahuluan	79
B. Pasar Bertumbuh, Tapi Pos Merosot	79
C. Kepemimpinan yang Sebentar Lalu Hilang.....	80
D. Beban Utang dan Warisan Masalah Keuangan	81
E. Transformasi Setengah Hati	81
F. Solusi: Bukan Tambal Sulam, Tapi Bedah Menyeluruh.	82
G. Menutup Luka, Menulis Kembali Harapan	83

BAB XVIII CHINA MELUNCURKAN 10G, KITA MASIH MEMPERSOALKAN IJASAH SAMBIL MENYIAPKAN MAKANAN GRATIS?85

A. Ketika China Meluncurkan 10G, Kita Sibuk Apa?	85
B. Negara Besar atau Negara Biasa?	86
C. Revolusi Sunyi dan Peradaban yang Tertunda	86
D. Bangkit atau Tenggelam dalam Era Pascakebenaran?	87
E. Penutup: Saatnya Menemukan Arah	88

BAB XIX 3 POTENSI BESAR, 5 TANTANGAN UTAMA, 7 SOLUSI BAGI LOGISTIK INDONESIA89

A. Logistik Indonesia Menjemput Tadris Bersama Sebagai Pelaku Utama Poros Rantai Pasokan Dunia.	89
B. Potensi yang Terlalu Besar untuk Diabaikan	89
C. Namun Realitas Masih Jauh dari Harapan	90
D. Solusi Struktural, Bukan Tambal Sulam.....	91
E. Logistik untuk Keadilan dan Kesejahteraan.....	92
F. Penutup: Menjemput Takdir Logistik Indonesia.....	93

BAB XX AI INDONESIA, MENGEJAR KETERTINGGALAN DIGITAL INKLUSIF.....	94
A. Pendahuluan	94
B. Penutup	98
 BAB XXI PEMBUKA GERBANG GLOBALISASI YANG MELAYANI PERADABAN DUNIA; MERAYAKAN 250 TAHUN UNIVERSAL POSTAL UNION	99
A. Pendahuluan	99
B. Satu Dunia, Satu Wilayah Pos	99
C. UPU dan Evolusi Teknologi Komunikasi	100
D. Dari Prangko ke Blockchain	101
E. Pos Adalah Jembatan, Bukan Sekadar Jalur	101
F. Indonesia dan UPU: Kisah yang Terus Tumbuh	102
G. Merayakan dengan Merenung	103
H. Menulis Sejarah dari Amplop yang Terlupa	103
 BAB XXII SUARA SUNYI DARI JALANAN, SAT GOJEK MENGAKUISISI GRAB INDONESIA	104
A. Pendahuluan	104
B. Dari Dua Raksasa Menjadi Satu Bayangan	104
C. Efisiensi Bagi Perusahaan, Kekhawatiran Bagi Pekerja	105
D. Negara (Masih) Diam.....	106
E. Ke Mana Kita Akan Melangkah?	106
F. Penutup	107
 Profil Penulis.....	108

BAB I

TANTANGAN LOGISTIK DALAM PERUBAHAN IKLIM GLOBAL

A. Pendahuluan

Perubahan iklim global telah membawa konsekuensi serius bagi keberlangsungan sistem logistik dan rantai pasok global. Fenomena cuaca ekstrem seperti badai, banjir, kekeringan, hingga gelombang panas bukan hanya mengancam keselamatan manusia, namun juga mengganggu aktivitas ekonomi, distribusi barang, dan keandalan infrastruktur logistik. Dalam konteks ini, muncul urgensi untuk mengelola logistik dengan perspektif *sustainable logistics* --- yang tidak hanya berorientasi pada efisiensi biaya dan waktu, tetapi juga mempertimbangkan dampak ekologis dan ketangguhan terhadap disrupsi lingkungan.

B. Perubahan Iklim dan Tantangan Logistik

Menurut *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC, 2023), pemanasan global telah mencapai 1,1°C di atas era pra-industri. Dampaknya nyata: infrastruktur logistik seperti jalan raya, pelabuhan, dan bandara semakin rentan. Laporan *World Bank* (2022) menyebut bahwa sekitar 45% kerugian rantai pasok di negara berkembang disebabkan oleh gangguan iklim.

Fenomena nyata di lapangan:

- Pelabuhan di Laut China Selatan kerap tutup karena badai tropis.
- Bandara di India dan Eropa mengalami penundaan karena gelombang panas ekstrem.
- Jalur darat dan kereta api di Kalimantan dan Sumatera terdampak banjir dan longsor.
- Transportasi laut di wilayah Pasifik harus memutar arah karena siklon yang makin sering.

C. *Sustainable Logistics* dan *Resilience*

Pengelolaan logistik berkelanjutan (*sustainable logistics*) mengacu pada prinsip bahwa aktivitas logistik harus memperhatikan tiga aspek utama: efisiensi ekonomi, tanggung jawab lingkungan, dan keadilan sosial (Elkington, 1997 -- Triple Bottom Line). Sementara itu, pendekatan resilient supply chain menekankan kemampuan sistem logistik untuk bertahan, beradaptasi, dan pulih dari gangguan (Christopher & Peck, 2004).

D. Strategi Pengelolaan Logistik di Era Cuaca Ekstrem

1. Penguatan Sistem Prediksi dan Pemantauan Cuaca
Integrasi sistem logistik dengan teknologi meteorologi mutakhir menjadi kunci. IoT dan AI dapat digunakan untuk menghubungkan sistem armada dengan informasi prakiraan cuaca secara *real-time*. Hal ini memungkinkan pengambilan keputusan cepat seperti perubahan rute atau pergantian moda transportasi.
2. Diversifikasi Moda Transportasi

Ketergantungan pada satu moda sangat berisiko. Misalnya, transportasi laut rentan terhadap badai. Alternatifnya adalah integrasi antar moda (*multimodal logistics*) --- di mana jalur darat, laut, udara, dan bahkan drone dipakai bergantian.

3. Desain Infrastruktur Tahan Iklim

Pemerintah dan perusahaan logistik harus merancang infrastruktur tahan iklim. Contoh: pelabuhan yang dibangun lebih tinggi dari permukaan laut, atau jalan dengan sistem drainase anti-banjir. Di negara-negara Nordik, jalur kereta api dibangun untuk tahan suhu -40C.

4. Optimalisasi Rute dan *Load Planning*

Menggunakan *machine learning* untuk perencanaan rute yang adaptif terhadap kondisi ekstrem. Pengaturan beban logistik juga harus fleksibel agar kendaraan tidak rentan ketika cuaca berubah tiba-tiba (misalnya hujan es atau angin kencang).

5. Manajemen Risiko dan Kontinjensi

Setiap perusahaan logistik wajib memiliki *disaster risk management plan* yang mencakup simulasi dan skenario cuaca ekstrem. Perencanaan ini harus diuji minimal sekali setahun.

6. Kolaborasi Stakeholder

Sustainable logistics menuntut kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, komunitas ilmiah, dan masyarakat. Misalnya, kerja sama dengan BMKG dan BNPB untuk integrasi data iklim.

E. Studi Kasus: UPS dan Adaptasi terhadap Badai Katrina

Setelah badai Katrina menghantam AS pada 2005, UPS mengembangkan *Emergency Operation Center* yang memantau semua jalur distribusi di wilayah rawan bencana. Mereka menggunakan *big data* dan geospasial untuk memetakan rute alternatif dan menghindari zona krisis. Hasilnya: waktu pemulihan logistik menjadi 40% lebih cepat dibanding perusahaan lain.

F. Rekomendasi Kebijakan

1. Inklusi risiko iklim dalam regulasi logistik nasional
Peraturan Menteri Perhubungan harus mengakomodasi ketahanan iklim.
2. Insentif untuk logistik hijau
Pemberian insentif fiskal bagi perusahaan yang menggunakan kendaraan listrik atau biofuel.
3. Pendidikan dan pelatihan logistik berkelanjutan
Program pelatihan berbasis kampus dan industri tentang logistik adaptif dan berkelanjutan.

G. Penutup

Cuaca ekstrem bukan sekadar fenomena alam, tapi panggilan untuk bertransformasi. Dunia logistik tak bisa lagi bekerja dengan pendekatan klasik. Dibutuhkan paradigma baru: logistik yang tangguh, adaptif, dan bertanggung jawab secara ekologis. Dengan menggabungkan inovasi teknologi, penguatan kelembagaan, dan komitmen keberlanjutan, logistik masa depan akan menjadi pilar penting dalam ketahanan bangsa menghadapi krisis iklim global.

BAB II

MENGAPA LOGISTIK INDONESIA MASIH TERPURUK?

A. Ketika Jalan Menuju Poros Maritim Dunia Masih Berlubang, Logistik Asing Menguasai Negeri

Indonesia sering menyebut dirinya sebagai poros maritim dunia. Tapi sayangnya, di balik jargon megah itu, jalan logistik kita masih penuh lubang, terjal, bahkan berliku tanpa arah yang jelas. Ironisnya, sektor logistik menyumbang 24% PDB nasional---tertinggi di ASEAN---berkat geliat *e-commerce* dan dorongan hilirisasi. Namun, di sisi lain, peringkat efisiensi logistik kita tercecer di posisi ke-63 dunia, tertinggal dari Vietnam dan Malaysia. Jakarta ke Surabaya butuh tiga hari, sementara Bangkok ke Ho Chi Minh hanya 18 jam. Kita seperti pelari cepat yang dipaksa mengenakan sepatu beton.

B. Ego Sektoral dan "Pajak Liar": Luka Kronis yang Tak Kunjung Sembuh

Satu kata yang paling mewakili masalah logistik Indonesia: berantakan.

Bayangkan, tidak ada satu pun undang-undang khusus yang mengatur logistik secara utuh. Yang ada hanyalah simpang-siur kewenangan di lebih dari 17 kementerian dan lembaga. *National Logistics Ecosystem* (NLE)---yang semestinya menjadi integrator---malah terperosok dalam lumpur birokrasi.

Perizinan pelabuhan? Bisa sampai 40 hari. Belum lagi pungutan tak resmi yang membengkakkan biaya logistik hingga 30%. Di Vietnam, proses yang sama selesai dalam setengah waktunya.

Dan jangan lupakan satu aktor yang makin berani unjuk gigi: premanisme industri. Di kawasan industri Bekasi, 51,1% perusahaan disambangi ormas lebih dari 12 kali setahun. Mereka menagih "biaya keamanan" secara paksa. Seorang manajer pabrik di Karawang bahkan mengaku harus menyewa ratusan orang hanya untuk menjaga gerbang pabriknya dari blokade ormas. Ini bukan semata pelanggaran hukum---ini bentuk nyata dari keroposnya kedaulatan negara di tanahnya sendiri.

C. Ketika Lemahnya Kita Jadi Pintu Masuk Asing

Sementara kita sibuk menyelesaikan konflik internal, para raksasa logistik dunia---DHL, Maersk, FedEx---masuk dan menancapkan kuku mereka dengan tenang. Kini mereka menguasai 45% pasar logistik internasional Indonesia. Teknologi mereka tak main-main: *real-time tracking*, gudang otomatis, dan sistem AI canggih. Tarif mereka bisa 30% lebih murah karena skala dan efisiensi.

Strategi mereka pun taktis: mereka mengakuisisi startup lokal, membangun kemitraan eksklusif dengan smelter nikel, dan menawarkan layanan *end-to-end* yang belum mampu disaingi oleh BUMN. Kita punya pasar besar, tapi malah menjadi koloni logistik digital tanpa disadari.

D. SDM: Urat Nadi yang Terlupakan

Masalah terbesar kita mungkin bukan pada infrastruktur atau teknologi, tapi pada manusianya.

Hanya 18% tenaga kerja logistik yang menguasai keterampilan digital seperti manajemen gudang otomatis atau *data analytics*. Sebaliknya, 67% perusahaan asing menyaratkan kompetensi itu. Sementara pendidikan vokasi kita berjalan di jalur berbeda dengan kebutuhan industri. Budaya kerja pun masih jauh dari profesional: sopir truk tidak memahami rantai dingin (*cold chain*), petugas pelabuhan lebih percaya koneksi daripada prosedur.

Kita bukan hanya tertinggal dalam hal teknologi, tapi juga mentalitas dan etos kerja.

Saatnya Mengembalikan Kedaulatan Logistik

E. Apa yang bisa kita lakukan? Harus dimulai dari perombakan menyeluruh.

1. Tata Kelola: Satu Komando, Bukan Banyak Kepala
NLE harus diposisikan sebagai prioritas nasional, bukan proyek asal jadi. Integrasi pelabuhan dan bandara ke dalam satu platform digital perlu dikawal langsung oleh Presiden. Indonesia butuh lembaga otoritas tunggal logistik, seperti Kementerian Logistik di Vietnam, yang bisa memangkas ego sektoral dan menata ulang sistem secara total.
2. Lawan Premanisme dengan Tindakan Nyata
Premanisme harus dianggap sebagai darurat nasional. Bentuk satgas logistik khusus dengan wewenang penuh, sikat habis pungli dan intimidasi ormas. Selain itu, siapkan

program transisi pekerjaan untuk eks-preman agar mereka bisa beralih ke sektor produktif, bukan kriminal.

3. Bangun Aliansi Strategis Anak Negeri

BUMN seperti PT Pos, Pelni, dan KAI harus membentuk kemitraan taktis dengan startup lokal. Misalnya, PT Pos berkolaborasi dengan agregator seperti Waresix untuk efisiensi rute. Jangan biarkan inovasi hanya dimonopoli asing---kita harus kuasai *tech-stack* logistik sendiri.

F. Refleksi Penutup: Antara Macan atau Pasar Koloni

Saat ini kita berada di persimpangan. Satu jalan menuju Macan Logistik ASEAN---memanfaatkan letak strategis dan pasar 280 juta jiwa. Jalan lain membawa kita menjadi pasar koloni, tempat kekayaan logistik Indonesia dikeruk perusahaan asing, sementara SDM lokal hanya jadi penonton.

Seperti kata ekonom : "Ini bukan soal niat, tapi soal tindakan nyata."

Tindakan itu harus dimulai dari runtuhnya ego sektoral, pemberantasan premanisme, dan penguatan SDM sebagai fondasi kedaulatan.

Logistik bukan sekadar soal truk dan pelabuhan. Ia adalah urat nadi ekonomi nasional. Jika kita biarkan ia lumpuh, maka tubuh ekonomi kita akan pincang. Tapi jika kita perbaiki dan bangun dengan sungguh-sungguh, maka kita akan menjadi bangsa besar

yang benar-benar berdaulat---bukan hanya dalam kata, tapi dalam sistem dan daya saing nyata.

Tulisan ini untuk memicu kesadaran kolektif: Kedaulatan logistik adalah kedaulatan ekonomi. Dan kedaulatan ekonomi adalah harga diri bangsa.

BAB III

CROWDING OUT, MONOPOLI DAN OLIGARKI

A. Crowding Out dan Monopoli dalam Bayang-Bayang: Menjawab Peringatan Menteri Keuangan

"Pemerintah tidak bisa mengambil semua ruang pembiayaan. Kita harus memberi tempat bagi swasta dan lembaga-lembaga lain. Bahkan Danantara pun harus berhati-hati agar tidak menyebabkan crowding out." Begitulah yang tertangkap dari pernyataan Menteri Keuangan RI, Juli 2025.

Pernyataan yang sepintas terdengar teknis ini sebetulnya sebuah sinyal keras. Bahwa negara menyadari dirinya berpotensi menjadi dominator pasar, dan bahwa desain pembiayaan nasional kita sedang berada di titik kritis. Ketika negara menyerap terlalu banyak dana, baik melalui surat utang maupun lembaga-lembaga baru seperti Danantara, maka ruang bagi sektor produktif menyempit. Likuiditas tersedot, suku bunga naik, dan pelaku usaha kecil gigit jari.

Fenomena crowding out bukan teori kosong. Ini potret bahwa ekonomi yang terlalu digerakkan negara bisa menjadi tidak sehat. Tapi mari kita jujur: ancaman tidak hanya datang dari negara. Di sisi lain, ada pula segelintir kekuatan swasta yang begitu besar dan piawai memainkan pengaruh. Mereka bisa menguasai sektor-sektor vital: pangan, energi, distribusi, bahkan data. Diam-diam,

mereka pun menciptakan bentuk lain dari crowding out---yang lebih sunyi namun tak kalah merusak.

B. Monopoli: Negara Bisa Jadi Masalah, Tapi Swasta Juga Bisa

Dalam percakapan ekonomi sehari-hari, kita kerap mendewakan pasar dan mencurigai negara. Tetapi kenyataannya tidak sesederhana itu. Negara bisa menjadi monopoli yang rakus. Namun pasar, jika dibiarkan liar tanpa kerangka keadilan, akan melahirkan pemusatan kuasa di tangan segelintir aktor yang bahkan tak punya akuntabilitas publik.

Di sinilah letak tantangan mendesak kita saat ini: mendesain campur tangan negara yang tepat. Negara harus hadir sebesar-besarnya untuk menjamin keadilan, namun tahu kapan harus mundur agar tidak menutup ruang inovasi dan inisiatif swasta. Campur tangan negara harus kuat, tetapi hanya sampai pada titik di mana ia mencegah ketimpangan---bukan menciptakan ketergantungan atau mengunci pasar.

C. Danantara dan Bayang-Bayang Monopoli Fiskal

Danantara, sebagai badan milik negara, dibentuk dengan niat baik: membuka kanal pembiayaan jangka panjang di luar APBN. Namun tanpa pengawasan dan desain peran yang hati-hati, ia bisa menjelma menjadi alat dominasi fiskal baru. Apalagi bila model bisnisnya terlalu meniru pola negara: menyerap dana besar dari pasar domestik, lalu menyalurkan dengan skema yang minim kompetisi.

Jika dibiarkan, Danantara bisa memperkuat kecenderungan lama: negara menyerap likuiditas, menyalurkannya lewat lembaga negara sendiri, dan menciptakan ilusi pembangunan yang sebetulnya hanya berpindah-pindah di dalam saku kebijakan fiskal.

Di sisi lain, kita juga harus waspada terhadap konglomerasi swasta yang diam-diam menguasai jalur-jalur pembiayaan alternatif. Ketika satu grup mengendalikan bank, pasar modal, platform digital, dan distribusi logistik sekaligus, maka mereka pun sesungguhnya menjadi negara kecil yang tak dipilih rakyat. Inilah versi baru dari oligopoli modern: kuat secara kapital, luas secara jaringan, namun minim akuntabilitas.

D. Solusi: Desain Ulang Peran Negara dan Pasar

Pernyataan Menteri Keuangan mestinya menjadi momentum untuk mengoreksi arsitektur kekuasaan dalam ekonomi. Karena ini bukan soal siapa yang kuat, tapi bagaimana kekuatan itu diarahkan untuk rakyat. Berikut beberapa langkah konkret:

1. Tegaskan Peran Negara sebagai Wasit, Bukan Pemain Tunggal
Negara perlu memperkuat kerangka hukum, mengatur persaingan, dan melindungi yang kecil. Tapi biarkan sektor swasta yang kompeten tetap punya ruang untuk berinovasi.
2. Batas yang Tegas untuk Lembaga Negara seperti Danantara
Danantara harus punya batas kewenangan yang jelas. Fokus pada pembiayaan yang tidak dimasuki pasar. Jangan bersaing langsung dengan sektor swasta dalam pembiayaan proyek umum.

3. Peta Jalan Anti-Monopoli dan Anti-Oligopoli
Diperlukan reformasi kebijakan persaingan usaha yang lebih progresif. Hindari dominasi baik oleh entitas negara maupun kelompok swasta besar yang membentuk jaringan tertutup.
4. Kolaborasi untuk Keadilan, Bukan Koalisi Kepentingan
Pemerintah, sektor swasta, koperasi, dan komunitas lokal harus diposisikan sebagai mitra sejajar. Kebijakan pembiayaan harus adil dalam peluang, bukan hanya dalam angka makro.

E. Penutup: Ekonomi yang Sehat Butuh Banyak Pemain, Bukan Satu Raja

Ekonomi modern tidak bisa digerakkan oleh satu tangan---baik tangan negara maupun segelintir konglomerat. Kita butuh ekosistem yang terbuka, kompetitif, namun adil. Campur tangan negara harus sebesar-besarnya untuk rakyat, tapi tidak boleh melampaui batas sehingga justru menciptakan ketimpangan baru.

Begitu pula dengan swasta. Mereka harus diberi ruang seluas-luasnya untuk tumbuh, tetapi tidak boleh dibiarkan membesar tanpa batas hingga menyingkirkan yang lain.

Desain kekuasaan ekonomi adalah pekerjaan konstitusional, bukan sekadar teknis fiskal. Karena pada akhirnya, arah investasi, utang, dan pembiayaan bukan hanya menentukan angka pertumbuhan---tetapi juga siapa yang akan diuntungkan, dan siapa yang tertinggal.

Peringatan Menteri Keuangan hari ini adalah cermin. Kita bisa memilih melihatnya sekilas lalu lupa. Atau menggunakannya untuk mengoreksi jalan, sebelum ruang ekonomi sepenuhnya dikuasai oleh mereka yang paling besar, baik yang memakai lencana negara... maupun tidak.

Kelahiran Danantara mestinya melahirkan desain baru pengelolaan Ekonomi Makro kita.

BAB IV

MENGAPA KEMISKINAN DAN PENGANGGURAN SELALU TINGGI?

A. Pendahuluan

Dalam lanskap ekonomi makro, dua entitas ini tampak seperti dua sisi berbeda: middle income trap dan ICOR (Incremental Capital Output Ratio). Namun, dalam realitas pembangunan, keduanya sering kali saling mendukung dalam sebuah "perkawinan disfungsional". Ketika sebuah negara terjebak dalam middle income trap sekaligus menghadapi ICOR yang tinggi, hasilnya bukanlah kemajuan, melainkan kemiskinan yang mengakar dan pengangguran yang meluas. Dan salah satu dalang utama di balik ini semua adalah korupsi yang sistemik dan masif.

B. Middle Income Trap: Kemajuan yang Gagal Menjadi Lompatan

Middle income trap adalah kondisi stagnasi ekonomi di mana suatu negara berhasil keluar dari status pendapatan rendah, namun gagal naik kelas menjadi negara maju. Negara ini kehilangan momentum pertumbuhan, terjebak pada produktivitas rendah, lemahnya inovasi, dan stagnasi daya saing global.

Negara yang terjebak dalam jebakan ini sering kali bergantung pada ekspor komoditas dan tenaga kerja murah. Ketika keunggulan-keunggulan awal itu hilang, mereka gagal membangun

basis industri berteknologi tinggi dan SDM unggul untuk mendorong lompatan berikutnya.

C. ICOR Tinggi: Banyak Modal, Sedikit Hasil

ICOR (Incremental Capital Output Ratio) menunjukkan berapa banyak tambahan investasi yang dibutuhkan untuk menghasilkan tambahan output ekonomi (PDB). ICOR yang tinggi berarti investasi yang besar hanya menghasilkan pertumbuhan yang kecil---menandakan rendahnya efisiensi ekonomi.

Secara teori, ICOR yang tinggi mencerminkan struktur ekonomi yang tidak produktif. Namun dalam praktik, ICOR tinggi bisa menjadi indikator kegagalan kelembagaan, distorsi kebijakan, dan terutama korupsi yang kronis. Investasi terus mengalir, tetapi proyek tidak selesai, infrastruktur tidak optimal, dan birokrasi menyedot anggaran tanpa hasil nyata.

D. Korupsi: Racun yang Membuat ICOR Tinggi dan Pertumbuhan Mandek

Korupsi adalah akar dari banyak distorsi ekonomi. Ia menciptakan proyek-proyek fiktif, pembengkakan anggaran, pengadaan yang tidak kompetitif, dan pemusatan kekayaan di tangan elite yang tidak memproduktifkan kapital.

Korupsi menyebabkan:

- Investasi yang tidak efektif.
- Infrastruktur berkualitas rendah.
- Pemborosan anggaran negara.
- Meningkatkan biaya transaksi ekonomi.

- Matinya iklim usaha dan inovasi.

Dengan ICOR yang tinggi akibat korupsi, setiap rupiah yang ditanamkan dalam pembangunan memerlukan waktu lebih lama dan biaya lebih besar untuk menciptakan dampak. Efeknya adalah pertumbuhan ekonomi yang lamban, tidak inklusif, dan berisiko memperpanjang jebakan pendapatan menengah.

E. Hasil dari Perkawinan Ini: Kemiskinan dan Pengangguran

Ketika middle income trap bersatu dengan ICOR tinggi akibat korupsi, hasilnya bisa diringkas dalam dua kata: ketimpangan dan stagnasi.

- Pertumbuhan ekonomi jadi mahal: Negara harus mengeluarkan biaya besar hanya untuk mempertahankan pertumbuhan 5% yang sebenarnya bisa diraih dengan modal lebih kecil, seandainya tidak ada kebocoran masif.
- Lapangan kerja tidak bertumbuh: Investasi mengalir ke sektor yang tidak padat karya atau bahkan hanya berputar di sektor rente dan konsumsi elite.
- Kemiskinan tetap membatu: Kesejahteraan hanya dinikmati oleh kelompok tertentu, sementara kelompok rentan makin tertinggal.
- Produktivitas mandek: SDM tidak dilatih, riset tidak dibiayai, inovasi tidak difasilitasi. Akibatnya, daya saing nasional melemah.

F. Refleksi: Kapan Kita Mulai Jujur Mengakui Akar Masalahnya?

Selama ini, kita sering menyalahkan "kondisi global", "harga komoditas", atau "geopolitik" sebagai penghambat pertumbuhan. Tapi kita jarang jujur mengakui bahwa internal kita rusak oleh korupsi, kolusi, dan ketidakcakapan struktural.

ICOR tinggi adalah cermin. Ia memantulkan kualitas tata kelola negara. Jika kita bangga investasi besar, tapi lupa mengevaluasi efektivitasnya, maka ICOR yang tinggi hanya akan menutupi kegagalan manajemen pembangunan.

G. Solusi: Tiga Jalan untuk Membatalkan Perkawinan Buruk Ini

1. Pemberantasan Korupsi sebagai Kebijakan Ekonomi, Bukan Hanya MoralPemberantasan korupsi bukan sekadar agenda etik, tetapi strategi pertumbuhan. Negara yang bersih dapat menurunkan ICOR, karena setiap rupiah investasi bekerja efektif.
2. Reformasi Investasi Publik dan Prioritas pada ManusiaArahkan investasi ke sektor produktif, berbasis rakyat, dan berdampak panjang: pendidikan, kesehatan, pertanian modern, dan teknologi digital. Bangun sistem akuntabilitas ketat dalam pengelolaan proyek publik.
3. Lompatan Teknologi dan Inovasi: Kunci Keluar dari JebakanNegara harus investasi besar-besaran dalam litbang, universitas, dan pusat inovasi. Bangun link and match antara industri dan riset. Tingkatkan kapasitas SDM dengan pendidikan vokasi dan pelatihan berkelanjutan.

H. Penutup: Ekonomi Tidak Netral, la Cermin Etika Bangsa

Ketika ekonomi hanya menjadi permainan angka dan kekuasaan, maka ICOR dan pertumbuhan hanyalah ilusi. Tapi ketika ekonomi dibangun di atas transparansi, efisiensi, dan keadilan, maka pertumbuhan akan menjadi nyata---menyejahterakan rakyat luas.

Middle income trap dan ICOR tinggi adalah gejala. Penyakitnya adalah korupsi dan manajemen pembangunan yang lemah. Mari kita perbaiki bukan hanya dengan kebijakan teknokratis, tapi juga dengan keberanian politik dan moral untuk membangun tata kelola yang bersih dan visioner.

Bagaimana menurut anda?

BAB V

MENGAPA KEMISKINAN DAN PENGANGGURAN SELALU TINGGI?

A. Pelajaran Strategi dari Pacu Jalur: Visi, Harmoni, Disiplin, dan Daya Juang untuk Bisnis, Kuliah, Keluarga, dan Pemerintahan.

Dalam tiga bulan terakhir, saya sulit menghindari fenomena yang kembali viral: pacu jalur. Tak hanya di Riau, tempat tradisi ini bermula, tapi juga di berbagai kanal media sosial, bahkan mancanegara. Video-video yang menampilkan puluhan lelaki berseragam di atas perahu panjang, mendayung serentak dalam irama cepat---menjadi inspirasi, hiburan, bahkan perenungan. Ada sesuatu yang sangat mendalam dari pacu jalur, lebih dari sekadar lomba perahu. Di balik sorak penonton dan deru air sungai, tersimpan filosofi yang bisa menjadi strategi kehidupan: untuk bisnis, pendidikan, keluarga, dan tata kelola negara.

B. Apa Itu Pacu Jalur?

Pacu jalur adalah lomba perahu tradisional khas Riau, khususnya dari Kuantan Singingi. Perahu yang digunakan bukan sembarang perahu. Panjangnya bisa mencapai 25 hingga 40 meter, dan setiap perahu diisi oleh 40 hingga 60 orang. Di sinilah makna "jalur" lahir: jalur bukan hanya nama perahu, tapi juga simbol koordinasi dan irama kehidupan. Sejak zaman kolonial, pacu jalur tak sekadar olahraga atau hiburan, melainkan warisan budaya, spiritualitas, dan identitas kolektif.

Setiap tahun, lomba ini menjadi ajang adu kekompakan. Bukan kekuatan individu yang menang, melainkan kekuatan kebersamaan. Daya dobrak tim muncul dari sinkronisasi total. Satu kesalahan kecil---satu orang tidak fokus, satu derap tidak pas---maka seluruh jalur bisa oleng. Justru di situlah letak pelajarannya.

C. Visi, Misi, dan Strategi dalam Pacu Jalur

Setiap jalur punya visi yang jelas: finish di titik yang ditentukan. Tak ada ruang bagi arah yang abu-abu. Ini menjadi pengingat bagi siapa pun yang memimpin organisasi: tanpa visi yang jelas, semua tenaga yang dikerahkan bisa berakhir tanpa arah.

Misinya? Meraih kemenangan. Tapi bukan kemenangan yang egoistik. Kemenangan dalam pacu jalur adalah kemenangan kolektif. Tak bisa diraih oleh kapten perahu sendirian, atau joki yang duduk di depan, atau penabuh gong di belakang. Semua harus menyatu dalam satu ritme.

Lalu strateginya sangat jelas dan kuat:

1. Disiplin derap langkah.
2. Leader yang berkomitmen.
3. Follower yang fokus.
4. Unity dalam harmoni.
5. Sumber daya yang cukup.

Dan di antara semuanya, ada satu elemen yang kini mulai langka namun sangat menentukan kemenangan: disiplin.

D. Disiplin: Pilar yang Tak Boleh Hilang

Disiplin bukan sekadar mengikuti aturan. Dalam konteks pacu jalur, disiplin berarti ketaatan mutlak terhadap irama, pengorbanan ego demi kepentingan tim, dan kemauan untuk mengerahkan tenaga tanpa improvisasi berlebihan. Setiap pendayung tahu: satu kayuhan yang meleset, satu gerakan yang mendahului aba-aba, bisa mengacaukan seluruh harmoni.

Ironisnya, dalam dunia modern, disiplin justru semakin langka. Dalam bisnis, banyak yang mengutamakan inovasi tapi lupa konsistensi. Di kampus, semangat awal tinggi, tapi melemah di tengah jalan karena tak kuat menahan godaan instan. Dalam keluarga, disiplin waktu, disiplin emosi, dan disiplin tanggung jawab mulai tergeser oleh rutinitas dan kelelahan. Bahkan dalam pemerintahan, banyak kebijakan bagus kandas bukan karena tidak layak, tetapi karena kurangnya disiplin dalam pelaksanaan.

Padahal, sebagaimana dikatakan Jim Collins dalam bukunya *Good to Great*, "Disiplin adalah jembatan antara niat dan hasil." Dalam pacu jalur, hal ini sangat nyata: tak ada hasil tanpa derap yang disiplin.

E. Refleksi untuk Dunia Bisnis

Teori manajemen klasik dari Henri Fayol tentang planning, organizing, commanding, coordinating, controlling seolah hidup

dalam pacu jalur. Setiap tim bisnis memerlukan ritme, kepemimpinan yang jelas, dan pemetaan kekuatan anggota tim. Pacu jalur menegaskan bahwa tanpa koordinasi yang presisi dan disiplin tinggi, kekuatan pun bisa gagal menciptakan laju.

Bisnis modern yang ingin berkelanjutan harus belajar dari pola pacu jalur: pentingnya keterpaduan antara visi manajemen dan eksekusi tim. Pemimpin bukan sekadar pemberi komando, tetapi penjaga irama dan penentu semangat. Ketika semua anggota memahami posisi dan ritmenya, efisiensi maksimal bisa dicapai.

F. Refleksi untuk Dunia Pendidikan

Dalam konteks kuliah atau pendidikan tinggi, mahasiswa adalah para pendayung muda yang sedang menentukan arah hidup. Mereka butuh kapten (dosen/pembimbing) yang punya pengalaman, dan penabuh ritme (sistem akademik) yang jelas. Tapi yang paling penting: mereka butuh disiplin pribadi.

Strategi belajar pun tak cukup hanya dengan rajin dan cerdas, tapi juga konsisten, terkoordinasi, dan fokus. Mahasiswa sukses bukan yang lari sendirian, tapi yang tahu kapan harus mempercepat, kapan harus stabil, dan kapan harus berhenti untuk membaca ulang arah.

G. Refleksi untuk Keluarga

Pacu jalur menggambarkan betapa pentingnya harmoni dalam rumah tangga. Suami, istri, anak-anak, dan bahkan kakek-nenek ibarat satu tim dalam satu perahu. Jika masing-masing berusaha

mengayuh dengan irama sendiri, maka kapal keluarga bisa oleng atau bahkan karam. Maka dibutuhkan pembagian peran yang adil, komitmen bersama, dan---yang mulai hilang---disiplin peran.

Di tengah tantangan zaman---tekanan ekonomi, perbedaan pandangan antar generasi---keluarga perlu mengembalikan iramanya. Perahu rumah tangga bukan tentang siapa paling kuat, tapi siapa paling setia pada irama bersama.

H. Refleksi untuk Pemerintah dan Lembaga Publik

Sebuah negara, seperti jalur pacuan, butuh strategi nasional yang tidak hanya hebat di atas kertas. Ia harus diterjemahkan ke dalam tindakan yang serempak, konsisten, dan harmonis. Tapi semua itu akan sia-sia jika tidak ditopang oleh disiplin institusional dan individu.

Disiplin dalam eksekusi, dalam mengikuti aturan main, dalam menjaga integritas, adalah satu-satunya jalan untuk memastikan perahu kebijakan tidak oleng oleh kepentingan sempit.

I. Teori Relevan

1. Teori Sistem (Ludwig von Bertalanffy): Semua elemen saling terhubung dan perubahan kecil dalam satu elemen mempengaruhi keseluruhan sistem.
2. Leadership Situasional (Hersey & Blanchard): Pemimpin perlu menyesuaikan gaya kepemimpinan sesuai tingkat kesiapan timnya.

3. Teori Harmonisasi Organisasi (Mintzberg): Organisasi sehat bukan yang paling kuat, tapi yang paling sinkron.
4. Teori Disiplin Eksekutif (Jim Collins): Disiplin adalah jembatan dari niat baik menuju hasil luar biasa.

J. Penutup

Pacu jalur bukan sekadar lomba. Ia adalah filosofi hidup. Di dalamnya ada nilai-nilai kerja sama, kepemimpinan, kedisiplinan, dan ketekunan yang tak lekang oleh zaman. Dunia kerja, kampus, rumah tangga, bahkan lembaga pemerintahan bisa bercermin pada riak air yang tercipta dari gerak serempak para pendayung.

Saat kita bingung menyusun strategi, kehilangan arah dalam bisnis atau hubungan, cobalah bertanya: apakah kita sudah seperti jalur yang berpacu dalam irama yang sama? Apakah kita punya titik akhir yang jelas? Apakah kita fokus pada harmoni dan disiplin, bukan hanya kekuatan?

Karena seperti dalam pacu jalur, kecepatan tanpa keselarasan, dan semangat tanpa disiplin, hanya akan membuat kita berputar dalam lingkaran tanpa tujuan.

BAB VI

ORKESTRASI LOGISTIK

A. Memindahkan Barang, Menata Alur, Mengelola Sumberdaya, Mengkolaborasi dan Menyusun Sinergi untuk Menggerakkan Dunia

Logistik bukan sekadar aktivitas memindahkan barang dari satu titik ke titik lain. Ia adalah seni sekaligus ilmu dalam mengatur perpindahan, mengelola ketepatan, dan mengharmonisasi kecepatan. Dalam keseharian, kita mungkin menyaksikan barang bergerak dari desa ke kota, dari pasar ke konsumen, dari gudang ke etalase toko, dari satu negara ke negara lain, bahkan dari satu benua ke benua lainnya. Namun di balik semua itu, tersimpan kerja sistemik dan sistematis yang luar biasa rumit---itulah logistik.

Pada intinya, logistik adalah serangkaian aktivitas yang menjamin barang sampai di tempat yang tepat, pada waktu yang tepat, dalam kondisi yang tepat, dengan biaya yang paling efisien. Logistik tidak hanya memindahkan barang, tetapi juga mengelola harapan, menghubungkan pelaku, dan menjembatani jarak serta waktu. Ia merupakan infrastruktur tak kasat mata yang menopang denyut kehidupan ekonomi global.

B. Efisiensi sebagai Panglima

Dalam dunia logistik, efisiensi bukan sekadar tujuan---ia adalah nafas dari setiap keputusan. Setiap rute dikaji ulang, setiap moda

transportasi dibandingkan, setiap teknologi dipertimbangkan, demi memangkas biaya, mempercepat pengiriman, dan meningkatkan kualitas layanan. Pertanyaan yang selalu diajukan: "Bagaimana proses ini bisa dilakukan lebih baik, lebih cepat, lebih murah?"

Logistik adalah medan uji bagi manajemen modern. Di dalamnya, fungsi-fungsi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan, hingga evaluasi saling berkelindan. Ini bukan sekadar aktivitas teknis, melainkan orkestrasi kompleks yang melibatkan ribuan komponen dan jutaan keputusan.

Dalam kerangka itu, logistik menjadi proses yang terus-menerus diperbaiki. Evaluasi bukanlah akhir, melainkan bahan bakar bagi perencanaan selanjutnya. Siklus itu berjalan tak henti: perencanaan eksekusi pengawasan evaluasi perencanaan ulang. Sebuah spiral manajerial yang tak pernah selesai, namun justru membuat logistik semakin tangguh.

C. Menata Sumber Daya dan Teknologi

Logistik menata sumber daya dengan cara yang sangat strategis. Mulai dari manusia yang menjadi penggerak utama, armada pengangkut yang harus dikelola dengan presisi, gudang yang harus terorganisir cerdas, hingga sistem yang harus mampu mengintegrasikan semuanya. Bahkan lebih dari itu, logistik kini tak bisa lepas dari teknologi canggih.

Internet of Things (IoT) memungkinkan pelacakan *real-time* terhadap barang. *Blockchain* memberikan transparansi dan keamanan rantai pasok. Kecerdasan buatan memprediksi permintaan dan mengoptimalkan rute. Data besar memberikan wawasan tentang pola konsumsi. Semua aplikasi teknologi ini dijahit bersama menjadi satu sistem terintegrasi yang memungkinkan orkestrasi besar dalam ruang global yang sangat dinamis.

D. Logistik sebagai Ekosistem

Namun logistik bukan hanya soal teknis atau teknologi. Ia adalah ekosistem yang harus dikolaborasikan secara sinergis. Di dalamnya ada pelaku usaha, pemerintah, regulator, konsumen, penyedia teknologi, dan lembaga pendidikan. Semua harus berjalan bersama, berbicara dalam bahasa yang sama: kecepatan, keandalan, efisiensi.

Tanpa kolaborasi, logistik menjadi timpang. Satu celah di satu titik---entah itu jalan rusak, perizinan lambat, atau birokrasi ruwet---dapat merusak seluruh rantai nilai. Karena itu, logistik modern membutuhkan pendekatan ekosistemik: saling melengkapi, saling mendukung, saling menguatkan.

E. Logistik sebagai Ilmu dan Industri

Dari sekadar aktivitas pemindahan barang, logistik telah tumbuh menjadi satu disiplin ilmu tersendiri. Ia dikaji dalam bangku kuliah, diteliti dalam jurnal akademik, dan diuji dalam dunia nyata. Ia bukan lagi pelengkap, melainkan tulang punggung industri dan

ekonomi digital. Ia bersinggungan dengan ekonomi, manajemen, teknik industri, teknologi informasi, bahkan kebijakan publik.

Lebih dari itu, logistik telah menjelma menjadi industri besar yang menyerap tenaga kerja, membuka peluang usaha, dan menjadi fondasi dari pertumbuhan ekonomi nasional dan global. Tanpa logistik, *e-commerce* runtuh, perdagangan internasional macet, dan distribusi pangan pun terganggu.

F. Mengajak Belajar Logistik

Dengan kompleksitas dan kontribusinya yang luar biasa, logistik bukanlah sesuatu yang bisa dipelajari secara sambil lalu. Ia harus dikaji secara akademik, diuji dalam praktik, dan didalami melalui berjuta-juta jurnal, kasus nyata, dan simulasi strategis. Dunia membutuhkan logistik yang tidak hanya tangkas, tetapi juga cerdas dan manusiawi.

Mari belajar logistik. Mari memahami persoalannya. Mari membangun solusinya. Di bangku kuliah, di lapangan kerja, dan dalam jejaring ilmu pengetahuan. Sebab orkestrasi logistik bukan hanya soal mengelola barang---melainkan mengelola masa depan.

BAB VII

BRICS BISAKAH MENJADI HARAPAN?

A. Antara Harapan Multipolar dan Bayang-Bayang Replikasi Lama

BRICS, yang awalnya hanya istilah ekonomi buatan Goldman Sachs pada 2001, menjelma menjadi forum strategis antarpemerintahan sejak pertemuan puncak pertamanya di Rusia pada 2009. Ketika Afrika Selatan resmi bergabung setahun kemudian, formasi lima negara ini membentangkan sebuah peta baru kekuatan global. Secara kolektif, mereka mewakili lebih dari 40% populasi dunia, hampir seperempat Produk Domestik Bruto global, dan seperlima dari perdagangan barang internasional---sebuah kombinasi demografis dan ekonomi yang cukup untuk menantang dominasi Barat yang telah lama bercokol.

Di tengah tatanan dunia yang bergolak, BRICS memunculkan harapan sebagai arsitek dunia multipolar yang lebih adil dan setara. Forum ini menjanjikan hadirnya penyeimbang sistem Barat, dengan inisiatif pendanaan seperti New Development Bank (NDB) dan Contingent Reserve Arrangement (CRA), yang dirancang sebagai tandingan IMF dan Bank Dunia. Dedolarisasi ekonomi juga menjadi agenda penting, sebagai ikhtiar melepaskan diri dari jerat sistem finansial global berbasis dolar. Lebih dari itu, BRICS mengangkat suara negara-negara berkembang ke panggung utama, sebagai pengeras aspirasi Global South yang selama ini dipinggirkan dalam forum-forum elit dunia.

Namun, di balik klaim dan retorika megah itu, bayang-bayang institusi lama merayap perlahan. Alih-alih memutus rantai ketimpangan dan dominasi, BRICS justru mereproduksi pola yang sama dalam kemasan berbeda. Dominasi China dalam NDB, yang memegang 41% hak suara berdasarkan kontribusi modal, mencerminkan logika hegemoni yang tak berbeda jauh dengan peran Amerika Serikat dalam IMF. Proyek infrastruktur yang didanai pun lebih banyak mencerminkan kepentingan strategis Tiongkok ketimbang kebutuhan riil negara penerima.

Mekanisme CRA yang digadang-gadang sebagai cadangan darurat pun tak luput dari kritik. Skema ini mensyaratkan ketentuan ketat layaknya IMF, sehingga tidak pernah benar-benar diaktivasi, bahkan dalam krisis. Sementara itu, negara-negara anggota baru seperti Ethiopia hanya mendapat hak suara simbolik, seakan mengukuhkan bahwa kekuatan ekonomi tetap menjadi penentu pengaruh, bukan kesetaraan politik.

Upaya dedolarisasi yang selama ini diagung-agungkan pun tampak setengah hati. Hanya 5% perdagangan intra-BRICS yang menggunakan mata uang lokal, sementara sebagian besar transaksi masih tergantung pada dolar. Rusia, misalnya, tetap menjual minyak ke India dengan denominasi dolar dalam 70% transaksi tahun 2023. Ketiadaan sistem pembayaran lintas negara yang terintegrasi menyebabkan ketergantungan pada jaringan Barat tetap sulit dihindari. Bahkan obligasi yang diterbitkan NDB

masih didominasi dalam mata uang dolar, menempatkan blok ini dalam posisi rentan terhadap sanksi dan tekanan geopolitik.

Dorongan untuk menjadikan renminbi sebagai alternatif dolar pun menghadirkan dilema baru. Ketika Argentina terpaksa menggunakan yuan dalam impor minyak akibat krisis dolar, ketergantungan pada mata uang China pun menimbulkan persoalan baru: kerentanan terhadap fluktuasi nilai tukar yuan dan risiko ekonomi politik Beijing.

Di dalam tubuh BRICS sendiri, kohesi politik masih rapuh. Konflik kepentingan antaranggota mencuat dalam isu-isu besar seperti proyek Belt and Road Initiative (BRI), di mana India terang-terangan menolak karena melibatkan wilayah Kashmir yang disengketakan. Ketegangan antara Arab Saudi dan Iran juga berpotensi memecah blok dari dalam. Sementara itu, tekanan eksternal seperti sanksi terhadap Rusia menyebabkan India dan Brasil menarik diri dari perdagangan dengan Moskow. BRICS tidak memiliki institusi internal untuk menyelesaikan konflik seperti Dewan Keamanan PBB atau mekanisme sengketa WTO. Sengketa pun akhirnya diselesaikan di luar forum, menandakan lemahnya kapasitas institusional mereka.

Maka, BRICS tidak sedang membutuhkan reformasi kecil-kecilan. Yang dibutuhkan adalah transformasi total, perubahan radikal dalam tiga dimensi utama: tata kelola, arsitektur keuangan, dan mekanisme resolusi konflik. Dalam hal tata kelola, perlu diupayakan sistem suara yang setara tanpa memperhitungkan

kontribusi modal. Model "satu negara, satu suara" seperti yang diterapkan African Development Bank dapat menjadi inspirasi. Pengawasan terhadap proyek-proyek BRICS pun mesti dibuka pada partisipasi masyarakat sipil agar transparansi dan akuntabilitas terjaga.

Dalam aspek keuangan, saatnya BRICS membangun mata uang digital kolektif yang diback-up oleh komoditas nyata---emas, minyak, atau nikel---sebagai jaminan stabilitas. Indonesia, dengan cadangan nikelnya, dapat berperan strategis di sini. Integrasi sistem pembayaran seperti CIPS, SPFS, dan UPI juga mendesak untuk diwujudkan dalam satu platform BRICS-Pay yang aman dan tangguh secara teknologi.

Pada dimensi resolusi konflik, BRICS perlu menciptakan mekanisme krisis tanpa syarat yang menyulitkan, seperti CRA yang memberi likuiditas otomatis bagi negara yang cadangan devisanya di bawah ambang kritis. Selain itu, sebuah dewan arbitrase internal harus dibentuk untuk menyelesaikan sengketa investasi dan perdagangan, sehingga tidak perlu selalu mengandalkan forum Barat yang bias.

Di sisi sektor ekonomi, perlu strategi desektoralisasi yang mendorong hilirisasi dan kolaborasi antaranggota. Rantai pasok terintegrasi untuk baterai litium, misalnya, bisa melibatkan Bolivia (lithium), Indonesia (nikel), dan China (teknologi). Dana riset bersama untuk teknologi hijau juga menjadi keniscayaan agar

BRICS tak hanya fokus pada infrastruktur fisik, tetapi juga pada fondasi masa depan.

Indonesia, bila memilih untuk bergabung, akan menemukan peluang besar sekaligus tantangan berat. Akses pendanaan, diversifikasi pasar, dan posisi strategis di Asia Tenggara menjadi keuntungan nyata. Namun, risiko jebakan ketergantungan terhadap dominasi satu negara, serta tekanan deindustrialisasi akibat persaingan internal, tak bisa diabaikan. Strategi "3T"---Teknologi, Transisi Hijau, dan Tata Kelola---harus dirancang secara matang untuk memastikan posisi Indonesia sebagai pengimbang, bukan sekadar pengikut.

Dalam refleksi yang lebih dalam, BRICS akan gagal menjadi alternatif sejati selama ia masih terpaku pada mimpi menjadi "IMF versi Timur." Tanpa pemberontakan institusional terhadap logika kuota, tanpa inovasi sistemik dalam sistem keuangan, dan tanpa solidaritas anti-hegemonik yang sungguh-sungguh, blok ini hanya akan mengganti aktor, bukan mengubah panggung. Perubahan sejati bukan sekadar mengganti kemasan, tetapi mengubah cara pandang terhadap kekuasaan dan keadilan global.

Indonesia, dan dunia, layak berharap lebih dari BRICS. Tapi harapan itu tak cukup. Harus ada keberanian untuk menata ulang dunia, bukan sekadar menyesuaikan diri di dalamnya.

BAB VIII

MENGAPA INDONESIA SANGAT BUTUH BADAN PENGELOLA LOGISTIK NASIONAL?

A. Tautan Isi BAB VIII

Tautan:

<https://www.kompasiana.com/wahyudiadiprasetyo6723/6867124234777c156b711505/mengapa-indonesia-sangat-butuh-badan-pengelola-logistik-nasional>

Dalam seminar tentang *smart logistics* yang baru saja digelar, satu hal penting kembali mencuat ke permukaan: perlunya pembentukan Badan Pengelola Logistik Nasional yang kuat, terintegrasi, dan langsung berada di bawah kendali Presiden. Gagasan ini bukan sekadar wacana teknokratis, melainkan sebuah kebutuhan mendesak demi masa depan ekonomi, pertahanan, dan ketahanan nasional Indonesia.

B. Memahami Arti Logistik: Bukan Sekadar Kirim Barang

Istilah "logistik" kerap disalahartikan sebatas urusan mengirim barang. Padahal, dalam pengertian yang luas dan modern, logistik adalah seni dan ilmu mengelola aliran barang, informasi, dan uang dari titik asal ke titik tujuan secara efisien, tepat waktu, dan bernilai tambah.

Dalam definisi klasik, logistik mencakup:

- Perencanaan dan pengadaan (*procurement*),

- Penyimpanan (*storage dan warehousing*),
- Transportasi (multimoda: darat, laut, udara, kereta),
- Distribusi (*distribution network*),
- Dan kini bahkan melibatkan teknologi seperti IoT, AI, *blockchain*, hingga robotika dalam kerangka *smart logistics*.

Lebih dari itu, logistik bukan hanya milik sektor swasta atau industri dagang. Negara pun memerlukan logistik nasional yang kokoh, terkoordinasi, dan memiliki kepemimpinan tunggal.

B. Mengapa Harus Ada Badan Pengelola Logistik Nasional?

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Kompleksitas geografis membuat sistem logistik nasional kita menghadapi banyak tantangan:

- Harga bahan pokok tidak merata,
- Akses barang lambat di daerah 3T (Tertinggal, Terdepan, Terluar),
- Infrastruktur tidak terintegrasi,
- Sistem data dan aset tersebar di banyak kementerian.

Inilah saatnya negara hadir secara serius dan terstruktur. Sebuah Badan Pengelola Logistik Nasional (BPLN) perlu dibentuk dengan tujuh fungsi utama:

1. Mengorkestrasi Ekosistem Logistik Nasional

Logistik adalah ekosistem, bukan silo. Saat ini, terlalu banyak kementerian dan lembaga mengurus bagian-bagian logistik tanpa satu konduktor utama. BPLN harus

menjadi orkestra utama yang menyatukan semua pihak: dari pelabuhan hingga pabean, dari transporter hingga teknologi.

2. Mengintegrasikan Aset, Sistem, dan Properti Negara
Negara punya ribuan truk, gudang, pelabuhan kecil, landasan udara perintis, dan jalur kereta yang tersebar di berbagai lembaga---tapi tidak terhubung dalam satu sistem logistik nasional. BPLN bisa melakukan konsolidasi aset milik negara untuk kemanfaatan bersama, efisiensi tinggi, dan penguatan layanan publik.
3. Menjadi Pemimpin Sektor Logistik
Selama ini logistik seperti jalan sendiri. Tidak ada satu otoritas pemimpin nasional yang bisa memberi arah strategis jangka panjang. BPLN harus menjadi "*chief logistics officer*" bangsa, mengarahkan kebijakan fiskal, tata ruang, regulasi pelabuhan, hingga standarisasi biaya logistik.
4. Menyiapkan Infrastruktur Logistik Masa Depan
Logistik butuh jalan, pelabuhan, bandara, rel, terminal, dan kawasan logistik terpadu. Tapi bukan hanya fisiknya--juga *digital infrastructure* berupa *dashboard* nasional, *smart sensors*, *real-time cargo tracking*, hingga *command center*. BPLN akan menjadi perancang masa depan logistik digital Indonesia.
5. Membangun SDM dan Teknologi Logistik
Logistik masa depan butuh talenta digital, *data analyst*, *programmer*, dan *supply chain strategist*. Indonesia harus punya *logistics academy* nasional. BPLN bisa bermitra

dengan perguruan tinggi, politeknik, dan lembaga pelatihan untuk menyiapkan manusia unggul dan membangun teknologi lokal.

6. Melibatkan Militer: Logistik sebagai Kekuatan Pertahanan
Militer memiliki kemampuan logistik terbaik: truk besar, gudang tahan bencana, jalur udara dan laut rahasia, serta sistem distribusi yang kuat dan disiplin. BPLN bisa mengintegrasikan peran logistik militer bukan saja dalam kondisi darurat, bencana, dan krisis pangan, tanpa mengurangi fungsi utamanya namun juga bersama masyarakat berkolaborasi membangun sistem logistik nasional untuk memperkuat ketahanan Bangsa.
7. Menyusun Regulasi yang Adil dan Sehat
BPLN akan menyusun dan mengusulkan regulasi logistik yang tidak hanya ramah investor, tapi juga melindungi pelaku lokal, koperasi, UKM transporter, serta menjamin keadilan tarif dan persaingan usaha sehat. Regulasi yang dirancang harus responsif terhadap digitalisasi, dekarbonisasi, dan inklusivitas.

C. Belajar dari Negara Lain

- Singapura punya *National Logistics Plan* yang dikomandoi langsung oleh lembaga negara strategis.
- Tiongkok membangun *China State Railway Group* dan berbagai BUMN logistik untuk mendukung Belt and Road.
- Amerika Serikat mengandalkan *Department of Transportation* dan sistem militer untuk menjamin logistik bencana.

- India punya *Logistics Division* yang berada langsung di bawah Kementerian Perdagangan dan Industri.

Semua menunjukkan bahwa logistik bukan hanya soal bisnis, tapi juga urusan strategis dan geopolitik.

D. Menuju Logistik Berdaulat dan Berkeadilan

Logistik adalah urat nadi kehidupan modern. Di balik sepotong roti di meja makan, ada truk, ada pelabuhan, ada gudang, ada pengemudi yang bekerja dalam senyap. Jika negara ingin membangun ekonomi berdaulat dan keadilan sosial, maka pengelolaan logistik tidak boleh dibiarkan liar.

Sudah saatnya Indonesia membentuk Badan Pengelola Logistik Nasional yang kuat, profesional, dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

Ini bukan hanya soal pengiriman barang, tapi soal masa depan bangsa.

Jika Anda sepakat, mari kita mulai dengan menyebarkan pemahaman bersama. Karena logistik yang efisien, adil, dan berdaulat adalah kunci menuju Indonesia Emas 2045.

BAB IX

KAMPUS LOGISTIK

A. Gerbang Menuju Peradaban Logistik: ULBI dan Dedikasinya untuk Negeri

Di tengah denyut Kota Bandung yang tak pernah benar-benar sepi, berdiri sebuah gerbang sederhana namun penuh makna. Gerbang itu bukan sekadar lengkungan besi atau dinding bata yang dipahat menjadi nama institusi. Ia adalah simbol. Sebuah ambang yang memisahkan dunia remaja dengan dunia kedewasaan. Di balik gerbang itulah, para pencari ilmu memulai langkah pertama menuju masa depan: Universitas Logistik dan Bisnis Internasional -- ULBI.

Tak banyak kampus di negeri ini yang berdiri atas semangat pelayanan publik dan keikhlasan pengabdian. ULBI adalah pengecualian yang patut dicatat. Sebagai kampus yang terafiliasi dengan PT Pos Indonesia, sebuah Badan Usaha Milik Negara yang telah mengabdikan lebih dari dua abad, ULBI mewarisi semangat distribusi --- bukan hanya surat dan paket, melainkan juga gagasan, pengetahuan, dan harapan.

B. Pendidikan yang Menyatu dengan Napas Industri

Di dalam ruang-ruang kelas yang terang dan terbuka, mahasiswa tidak hanya menghafal teori logistik dari buku-buku. Mereka belajar dari studi kasus nyata, langsung dari industri yang terus bergerak. Dosen-dosen ULBI bukan hanya akademisi, mereka juga

praktisi --- pelaku logistik yang mengerti denyut pelabuhan, titik-titik distribusi, algoritma rantai pasok, hingga keringat para kurir yang mengantar barang dengan penuh dedikasi.

Melalui kurikulum yang dirancang untuk menjembatani dunia akademik dan dunia profesional, ULBI mencetak lulusan yang siap kerja, sekaligus siap mencipta. Mereka tidak hanya mengisi lowongan, tetapi juga membuka peluang. Tidak hanya mengejar ijazah, tapi membawa perubahan.

C. Penelitian yang Membumi dan Menyentuh Industri

Logistik bukan sekadar pengiriman dari titik A ke titik B. Ia adalah nadi perekonomian bangsa. Karena itu, ULBI menjadikan penelitian sebagai jantung kampus. Di laboratorium dan pusat studi logistiknya, para dosen dan mahasiswa menggali tantangan-tantangan industri: kemacetan distribusi, ketimpangan akses wilayah 3T, optimalisasi rute, pemanfaatan teknologi AI dan blockchain, serta inovasi dalam logistik hijau.

Setiap hasil riset bukan hanya ditulis dalam jurnal ilmiah, tetapi disinergikan dengan kebutuhan industri dan kebijakan publik. ULBI menjadi rumah lahirnya solusi yang aplikatif --- dari sistem pergudangan cerdas hingga model distribusi efisien untuk UMKM dan pelaku *e-commerce* di pelosok negeri.

D. Pengabdian yang Menyatu dengan Denyut Masyarakat

ULBI memahami bahwa ilmu tak boleh terperangkap di ruang kelas. Maka, kampus ini rajin turun ke lapangan: mendampingi

koperasi desa agar rantai pasoknya efisien, melatih para pelaku logistik lokal di daerah tertinggal, mendesain aplikasi distribusi barang untuk komunitas nelayan dan petani, hingga memberi pelatihan digitalisasi untuk kurir dan pengusaha mikro.

Inilah wujud Tri Dharma Perguruan Tinggi yang berpijak pada bumi dan menyentuh hati. ULBI hadir tidak hanya sebagai menara gading, tetapi sebagai pelita yang membimbing logistik bangsa menuju masa depan yang efisien, adil, dan berkelanjutan.

E. Kampus BUMN yang Tumbuh Bersama Negeri

Sebagai bagian dari ekosistem PT Pos Indonesia, ULBI punya DNA yang berbeda. Ia tumbuh dari sejarah panjang pelayanan, menjunjung tinggi integritas dan kepercayaan publik. Setiap mahasiswanya dibekali etos kerja yang mengakar pada nilai kebangsaan dan gotong royong. Mereka tak hanya diajar menjadi pekerja cakap, tapi pemimpin yang berkarakter.

Dengan jejaring Pos Indonesia yang tersebar hingga pelosok negeri, kampus ini memiliki laboratorium hidup yang tak ternilai. Dari kota hingga pedalaman, dari darat hingga udara, dari pulau ke pulau --- semua menjadi ruang belajar yang nyata, ruang pengabdian yang utuh.

F. Gerbang Itu Masih Terbuka

Kini, saat kita berbicara tentang logistik masa depan, tentang era digital, rantai pasok berkelanjutan, dan peran Indonesia sebagai hub logistik global --- ULBI berdiri di garda depan. Ia bukan hanya

kampus. Ia adalah gerakan. Gerakan membangun bangsa melalui ilmu, dedikasi, dan inovasi.

Gerbang itu masih terbuka bagi siapa saja yang ingin melangkah, bukan hanya untuk menuntut ilmu, tapi untuk menyumbangkan makna. Karena logistik bukan hanya soal mengantar barang. Ia adalah tentang mengantar harapan. Dan ULBI, dengan segala dedikasinya, adalah kendaraan yang akan membawa harapan itu sampai tujuan.

Masuki gerbangnya. Tumbuhlah bersama nilai, teknologi, dan pengabdian. Bersama ULBI, bangun logistik Indonesia yang berkelas dunia.

Mau? Silakan masuk!

BAB X

Pos Indonesia, Integrated Network Distribution

A. Menyatukan Jejak, Menjaga Arah, Menuju Single Postal Territory Melalui Transformasi Bisnis

Di tengah gelombang perubahan global yang menuntut kecepatan, kecerdasan, dan konektivitas tinggi, PT Pos Indonesia melangkah menuju satu transformasi besar: menjadi Integrated Network Distribution. Sebuah upaya menjadikan Pos bukan lagi sekadar pengantar surat dan paket, tetapi simpul utama dalam sistem logistik nasional, tulang punggung distribusi digital, dan ruang kolaborasi berbagai sektor. Ini bukan perubahan biasa, melainkan penataan ulang jati diri sebuah institusi yang telah hidup lebih dari dua abad.

Di dalam fondasi transformasi ini, terdapat dua pilar inti yang menjadi kunci keberhasilannya: network dan kolaborasi. Keduanya bukan hal baru bagi Pos. Keduanya justru telah melekat erat dalam DNA institusi ini. Pos adalah organisasi yang sejak awal lahir untuk menghubungkan, menjangkau, dan menyatukan.

Jejak jaringan Pos Indonesia membentang tanpa jeda. Ia hadir di kota besar, menyusup ke desa kecil, dan bahkan menjangkau wilayah terpencil yang tak terjamah oleh logistik komersial lainnya. Tidak berlebihan jika dikatakan bahwa jaringan Pos telah menyentuh hampir setiap titik di bumi tempat bangsa ini berpijak.

Lebih dari itu, melalui prinsip single postal territory yang dijaga oleh Universal Postal Union (UPU), Pos Indonesia tidak hanya menghubungkan pelosok negeri, tetapi juga menjalin simpul dengan dunia global---tanpa sekat, tanpa diskriminasi, dan dengan asas keterhubungan yang setara.

Inilah kekuatan unik Pos: ia tidak sekadar memiliki jaringan, tetapi menjadi jaringan itu sendiri.

Namun dalam lanskap digital yang terus bergeser, jaringan fisik saja tidak cukup. Diperlukan penyatuan strategi, penyelarasan arah, dan pengelolaan inovasi yang sistematis. Di sinilah pentingnya membentuk unit Business Development and Portfolio Management sebagai pusat kendali transformasi. Unit ini bukan hanya ruang perencanaan, tetapi juga tempat seluruh potensi disinergikan: dari titik layanan fisik, sumber daya manusia, sistem digital, hingga kemitraan strategis.

Kolaborasi menjadi pilar kedua yang tak kalah penting. Transformasi Pos tidak bisa dikerjakan sendiri. Dunia logistik hari ini adalah dunia jejaring, di mana kekuatan muncul dari kemitraan, interoperabilitas, dan saling berbagi sumber daya. Pos memiliki posisi strategis sebagai entitas negara yang dipercaya, netral, dan terbuka untuk kolaborasi dengan siapa saja---mulai dari startup lokal, platform e-commerce global, hingga lembaga pemerintahan dan sosial.

Namun, tanpa satu unit yang memetakan arah bisnis, mengelola portofolio inovasi, dan menjaga sinergi antar bagian, kolaborasi bisa kehilangan dampaknya. Inisiatif baru akan berjalan sendiri-sendiri, visi besar menjadi kabur, dan potensi jejaring menjadi tak tergarap maksimal. Maka unit ini dibutuhkan bukan hanya untuk menjaga efisiensi, tetapi juga untuk memastikan transformasi benar-benar bergerak dalam satu tarikan napas: kuat dalam jaringan, luas dalam kolaborasi, dan kokoh dalam strategi.

Jika dilihat secara global, perusahaan logistik dan pos terdepan di dunia, seperti Deutsche Post DHL atau La Poste Group, menempatkan unit pengembangan bisnis sebagai sumbu utama transformasi mereka. Mereka memahami bahwa di dunia yang terus bergerak, perusahaan hanya akan bertahan jika punya kemampuan untuk berpikir jauh, bertindak cepat, dan menyesuaikan diri tanpa kehilangan arah.

Pos Indonesia memiliki semua fondasi untuk melakukan hal yang sama---bahkan lebih. Jaringannya telah ada. Kemampuan kolaborasinya telah terbukti dalam berbagai program nasional. Yang kini dibutuhkan adalah alat pandu: struktur organisasi yang bisa menyatukan semua kekuatan itu dalam rute yang konsisten dan berkelanjutan.

Transformasi besar tidak lahir dari teknologi canggih semata, tetapi dari kesadaran akan siapa kita dan ke mana kita akan pergi. Dan Pos Indonesia, dengan seluruh kekuatannya dalam jaringan dan kolaborasi, sedang berada dalam posisi terbaik untuk melangkah

ke depan---asal setiap langkahnya diarahkan, dijaga, dan dikuatkan dengan strategi yang matang.

BAB XI

Dari Logic Coffee Menuju Nusantara

A. Notulen Pertemuan Di Logic Coffee Kampus ULBI Untuk Melentingkan Laboratorium Rasa Nusantara ke Dunia.

Bandung selalu punya cara untuk mempertemukan orang-orang baik dalam suasana yang santai, namun penuh makna. Hari itu, di sebuah sudut kampus Universitas Logistik dan Bisnis Internasional (ULBI), semesta mempertemukan kami dalam ruang kecil bernama Logic Coffee. Sebuah kafe kampus yang lahir dari tangan dan pikiran para dosen manajemen logistik---tempat di mana kopi tak hanya diseduh, tetapi juga direnungkan.

Di ruang yang sederhana itu, aku duduk bersama dua anak muda luar biasa: Mas Agung dan Mas Ali. Di hadapan kami tersaji kopi, senyuman, dan percakapan panjang tentang masa depan yang bisa diciptakan dari rempah-rempah, riset, dan cita rasa. Kami menyebutnya sebagai "pertemuan daging"---bukan hanya karena kami membicarakan hal-hal penting, tetapi karena setiap kata, setiap gagasan, dan setiap pengalaman yang dibagikan terasa padat, bergizi, dan membangun harapan.

B. Mas Agung: Dari Luka ke Rasa, dari Penyintas ke Pelopor

Mas Agung bukanlah nama baru di dunia kuliner. Namun ia juga bukan anak kota yang langsung lahir sebagai chef atau barista. Ia adalah pemuda biasa yang sempat tumbang karena Covid---pengalaman yang hampir merenggut segalanya darinya. Tapi justru

dari keterpurukan itu, ia bangkit dengan semangat baru. Ia belajar mengolah bahan bukan hanya dari lidah, tetapi dari hati dan kepala.

Ia tidak puas menjadi penikmat. Ia ingin menjadi pencipta. Ia menelusuri akar rasa, mencari tahu bagaimana minuman bisa menjadi sesuatu yang lebih dari sekadar enak. Ia percaya, Indonesia yang kaya akan rempah bisa melahirkan "minuman beralkohol sehat"---sebuah istilah yang ia pakai untuk menggambarkan minuman yang memberi kehangatan, relaksasi, bahkan efek terapeutik, tanpa merusak tubuh atau akal sehat.

Untuk itu, Mas Agung menempuh perjalanan hingga Korea Selatan. Ia belajar dari negara yang sukses mengangkat kuliner lokal ke panggung global, dengan teknologi, branding, dan riset yang kuat. Ia mencicipi fermentasi ala Korea, mempelajari strategi ekspor mereka, menyimak proses sertifikasi, hingga memahami bagaimana rasa bisa menjadi produk global tanpa kehilangan identitas. Ia pulang dengan tekad besar: Jika Korea bisa, mengapa Indonesia tidak?

C. Mas Ali: Menyeduh Kopi, Meracik Kesadaran

Di sisi kanan, duduk Mas Ali dengan secangkir kopi yang aromanya seolah menjadi perpanjangan dari pikirannya. Ia bukan peminum biasa. Ia adalah penjelajah kopi yang menjadikan minuman ini sebagai medium menuju eksplorasi rasa dan kesehatan. Baginya, kopi adalah titik awal, bukan tujuan akhir.

Dari situ, ia mulai menggali kemungkinan baru: bagaimana jika kopi dipadukan dengan rempah-rempah Nusantara? Bagaimana jika kita berhenti memakai gula rafinasi dan beralih ke pemanis alami yang tidak membebani tubuh? Maka dimulailah perjalanannya menyusuri jahe merah dari Jawa Tengah, cengkeh dari Maluku, kapulaga dari Aceh, kayu secang dari Kalimantan, hingga serai wangi dan temulawak dari Jawa Barat.

Ia tak sekadar mencampur. Ia meneliti. Ia belajar fermentasi, pencampuran suhu, ekstraksi rasa, hingga penyesuaian pH. Ia memimpikan sebuah minuman yang tidak hanya menyegarkan, tapi juga menyembuhkan. Kini, ia bahkan sedang menyiapkan pabrik kecil untuk memproduksi gula sehat berbasis nira dan sorgum, dengan indeks glikemik rendah, sebagai langkah revolusioner bagi pecinta minuman yang peduli pada tubuhnya.

D. Kolaborasi yang Tak Lekang oleh Musim

Yang membuat pertemuan ini begitu istimewa adalah sejarah panjang kolaborasi mereka. Mas Agung dan Mas Ali telah saling mengisi sejak bertahun-tahun lalu. Mereka memulai dari eksperimen kecil, dari kegagalan demi kegagalan, dari rasa yang aneh hingga yang memikat. Mereka menempuh perjalanan ilmiah yang tidak gemerlap, namun konsisten dan jujur.

Tahun demi tahun mereka habiskan untuk meneliti, mencatat, memperbaiki, dan mencoba ulang. Mereka tidak hanya ingin menciptakan produk. Mereka ingin membangun ekosistem minuman sehat berbasis rempah lokal. Mereka membayangkan

warung kopi dan jamu yang berdiri berdampingan, atau bahkan menjadi satu, menyajikan rasa khas Indonesia dengan narasi ilmiah dan manfaat kesehatan yang terbukti.

E. Mbak Sonia: Jembatan Rasa dan Masyarakat

Di balik layar, hadir sosok penting lain: Mbak Sonia. Ia bukan sekadar pendamping, tapi pengikat. Ia mengemas semua ini menjadi cerita. Ia mengedukasi, membangun narasi, dan menyampaikan gagasan Mas Agung dan Mas Ali kepada masyarakat luas. Ia percaya, bahwa hasil riset sehebat apa pun akan gagal jika tidak dikomunikasikan dengan baik. Maka ia merangkul komunitas, membuat lokakarya, dan menyusun pesan agar rempah dan rasa ini bisa menjadi bagian dari gerakan hidup sehat yang inklusif.

Menutup Gelas, Membuka Jalan

Sore pun berlalu. Kopi kami mendingin, tapi semangat justru semakin hangat. Di Logic Coffee, kami tidak sekadar duduk dan berbicara. Kami merancang kemungkinan. Kami menyusun ulang masa depan dengan bahan-bahan yang selama ini kita abaikan.

Rempah-rempah adalah kekayaan Indonesia yang belum selesai ditafsirkan. Ia dulu membuat bangsa lain datang menjajah, kini ia bisa membuat bangsa ini bangkit jika dikelola dengan ilmu, kesabaran, dan semangat kolaboratif.

Pertemuan ini bukan akhir, tapi awal dari sesuatu yang lebih besar. Dari sebuah kafe kampus, lahir tekad untuk membangun

laboratorium rasa Nusantara. Tempat di mana ilmu, budaya, dan bisnis bertemu untuk menghadirkan minuman yang tidak hanya lezat, tapi juga menyembuhkan, membanggakan, dan menyatukan kita sebagai bangsa.

Dan di tengah dunia yang haus akan identitas, Indonesia punya semua bahan untuk menjadi pemimpin rasa. Tinggal bagaimana kita, seperti Mas Agung dan Mas Ali, berani menyeduhnya perlahan, meraciknya dengan cinta, dan membagikannya kepada dunia.

Jika Anda merasa artikel ini menyentuh, bantu sebarkan. Barangkali, dari sebuah cerita kecil, bisa tumbuh gerakan besar. Sebab siapa tahu, perubahan besar untuk negeri ini dimulai dari secangkir kopi dan sepatah kata rempah.

Kami akan menghadirkan satu persatu tema pertemuan itu, menuangkan dari pena saat ide akan diwujudkan dalam karya bagi peradaban dunia dari Bumi Nusantara.

BAB XII

BISAKAH INDONESIA MEMBUAT “SELAT HORMUZ”-NYA SENDIRI

A. Selat Hormuz: Senjata Strategis Iran dalam Geopolitik Global dan Cermينannya bagi Indonesia

Dalam pusaran konflik geopolitik modern, selat bukan sekadar jalur air sempit penghubung dua samudra. Ia adalah jalur vital, kadang menjadi nadi ekonomi global, kadang menjelma menjadi pisau yang siap mengancam tenggorokan dunia. Selat Hormuz adalah simbol paling nyata dari paradoks itu---jalur kehidupan yang bisa menjadi jalur kematian ekonomi dunia. Dan di sanalah Iran berdiri sebagai penjaga, sekaligus ancaman.

B. Selat Hormuz: Sempitnya, Dunia Sesak

Selat Hormuz, yang hanya selebar 39 kilometer di titik tersempitnya, menjadi jalur transit bagi sekitar 20% dari total konsumsi minyak dunia setiap harinya---lebih dari 18 juta barel per hari. Letaknya antara Iran di utara dan Uni Emirat Arab serta Oman di selatan. Ketergantungan global pada jalur ini menciptakan kerentanan sistemik terhadap fluktuasi harga energi dan gangguan pasokan.

Bagi Iran, selat ini bukan hanya aset geografis, melainkan alat tawar strategis. Dalam setiap eskalasi konflik dengan Amerika Serikat atau sekutu Teluk-nya, ancaman Iran untuk "menutup Selat Hormuz" kembali menggema. Pernyataan itu bukan gertakan

kosong. Iran memiliki kekuatan rudal pesisir, kapal cepat bersenjata, dan taktik perang asimetris yang sulit dihadapi secara konvensional. Skenario blockading Selat Hormuz tak lagi menjadi fantasi, melainkan opsi yang terus ada di atas meja.

Bahkan, manuver militer Iran seperti latihan perang "Velayat" dan pengerahan rudal anti-kapal mengirimkan pesan jelas: bila Iran dijatuhkan oleh embargo ekonomi atau serangan militer, maka dunia akan ikut membayar harga lewat krisis energi.

C. Selat Hormuz sebagai "Deterrence Tool"

Iran memainkan kartu Selat Hormuz bukan untuk menyerang, melainkan sebagai alat pencegah (deterrence). Layaknya bom atom dalam doktrin MAD (Mutually Assured Destruction), Hormuz adalah jaminan bahwa Iran tidak bisa ditekan tanpa risiko besar bagi stabilitas dunia. Ketika sanksi dijatuhkan, Iran tidak merespons lewat perang terbuka, melainkan lewat gangguan keamanan maritim yang cukup menggetarkan pasar minyak dunia---tanpa melewati batas perang langsung.

D. Mencari "Selat Hormuz" Indonesia: Letak dan Potensi Strategis

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau, memiliki sejumlah selat yang sangat vital dalam arus pelayaran dunia. Beberapa di antaranya menyimpan potensi strategis yang---jika dikelola dengan visi geopolitik seperti Iran---dapat memberi Indonesia posisi tawar baru dalam tatanan global. Berikut adalah beberapa kandidat utama:

1. Selat Malaka

- Letak: Menghubungkan Samudra Hindia dan Laut China Selatan.
- Lalu lintas: Dilewati lebih dari 60.000 kapal per tahun, mewakili 40% perdagangan dunia.
- Nilai Strategis: Selat ini adalah nadi dagang antara Asia Timur dan Timur Tengah/Eropa. Ketergantungan China terhadap Selat Malaka sangat tinggi, menjadikannya titik sensitif dalam strategi "String of Pearls" milik China.
- Potensi Indonesia: Bersama Singapura dan Malaysia, Indonesia memiliki yurisdiksi sebagian besar selat ini. Bila Indonesia mampu memperkuat kontrol maritim, sistem radar, dan kehadiran militernya, maka Selat Malaka bisa menjadi alat diplomasi keras dan lunak sekaligus.

2. Selat Sunda

- Letak: Menghubungkan Laut Jawa dengan Samudra Hindia.
- Kepentingan Global: Alternatif dari Selat Malaka, memiliki potensi besar dalam krisis geopolitik.
- Kekurangan: Arus kuat dan kedalaman yang lebih sempit dibanding Malaka, membatasi kapal super besar. Namun, tetap strategis bagi kapal regional dan militer.
- Potensi Indonesia: Dengan memperkuat pelabuhan di Lampung dan Banten, serta menjadikan Selat Sunda sebagai jalur logistik nasional yang kuat, Indonesia bisa

memanfaatkannya sebagai titik kendali ekonomi kawasan barat nusantara.

3. Selat Lombok

- Letak: Menghubungkan Laut Jawa dengan Samudra Hindia lewat sisi timur.
- Nilai Strategis: Lebih dalam dari Malaka dan bisa dilalui kapal supertanker. Merupakan jalur penting dalam Sea Lines of Communication (SLOC) global.
- Potensi Indonesia: Posisi Indonesia sebagai penguasa penuh atas selat ini menjadikan Lombok sebagai selat pengganti dalam skenario krisis Malaka. Pembangunan pangkalan AL di sekitar Lombok dan NTB akan meningkatkan nilai strategisnya.

E. Transformasi Selat Menjadi Instrumen Geopolitik

Iran menunjukkan bahwa kendali atas selat bukan hanya urusan ekonomi, melainkan urusan pertahanan dan diplomasi tingkat tinggi. Jika Indonesia ingin menapaki jejak itu, maka langkah-langkah yang perlu ditempuh mencakup:

1. Penguatan Armada Laut -- khususnya di Koarmada I (Barat) dan Koarmada II (Timur) yang berhadapan langsung dengan selat-selat vital.
2. Penguasaan Teknologi Deteksi Maritim -- termasuk drone laut, radar canggih, dan satelit pemantau.

3. Kebijakan Laut yang Tegas -- seperti UU tentang Zona Ekonomi Eksklusif, kontrol terhadap pelayaran asing, serta kerja sama terbatas di bawah ASEAN atau IORA.
4. Pembangunan Infrastruktur Pendukung -- pelabuhan logistik, pangkalan militer, dan sistem pengawasan selat.

F. Kesimpulan: Dari Hormuz ke Malaka, dari Iran ke Indonesia

Jika Iran dapat menggunakan Selat Hormuz sebagai pengungkit kekuatan dalam diplomasi internasional, maka Indonesia pun bisa. Namun caranya berbeda. Bukan dengan ancaman penutupan, tetapi dengan menghadirkan stabilitas dan keamanan, menjadikan Indonesia sebagai penjamin arus perdagangan dunia. Dalam dunia yang makin tegang oleh rivalitas Amerika--China, posisi itu bernilai tinggi.

Karena pada akhirnya, selat bukan hanya jalan air. Ia adalah jalan menuju kekuatan.

BAB XIII

PARADOX EFISIENSI JALAN TOL

A. Jalan Tol Mewah Tapi Sunyi: Ketika Pembangunan Tak Menyentuh Jalan Hidup Kami

Jika Anda melintas dari kawasan industri di Cibitung menuju pelabuhan di Cilincing, Anda mungkin akan melihat satu fenomena yang tak lazim: jalan tol yang megah, panjang, mulus, tapi kosong. Padat oleh tiupan angin laut, bukan deru mobil. Sebuah pemandangan yang mencolok---antara harapan besar dan kenyataan pahit.

Itulah Tol Cibitung--Cilincing, dibangun untuk memperlancar logistik, mengurai kemacetan, dan meningkatkan daya saing pelabuhan. Namun yang terjadi justru sebaliknya: jalan tol ini sepi--tak hanya di malam hari, tapi juga di jam-jam sibuk.

B. Tol yang Dibangun untuk Siapa?

Di balik kemegahannya, Tol Cibitung--Cilincing menyimpan ironi yang mengusik nurani. Tarif tol yang dianggap tinggi, terlalu mahal untuk kendaraan pribadi dan tidak ekonomis untuk angkutan logistik kecil. Maka, jangan heran jika jalur tol itu lebih akrab dengan angin laut dan matahari siang, daripada klakson dan asap kendaraan. Jalan itu dibangun, diaspal, dijaga, bahkan disinari, tapi tidak dilintasi. Sunyi. Seperti lorong kosong dari janji pembangunan yang tak pernah menyentuh jalan hidup rakyat kecil.

C. Sementara Itu, Jalan Biasa Menggeliat dalam Peluh

Di sisi lain, jalan arteri dan jalur non-tol justru padat merayap. Mobil pick-up tua, truk kecil, motor pengantar galon, hingga pedagang sayur menggunakan jalur yang sama, berlomba dengan waktu dan sabar dalam kemacetan.

Pak Rahman, sopir angkutan dari Tambun yang tiap hari membawa sayur ke Cilincing, tahu benar pilihan ini. "Kalau lewat tol, sampai cepat tapi uang belanja anak kurang. Kalau lewat bawah, macet dua jam, tapi bisa beli nasi dan pulsa," katanya sambil tersenyum pahit.

Dia bukan tidak tahu tol itu lebih cepat. Tapi tol itu bukan untuk orang seperti dia.

D. Inefisiensi dalam Infrastruktur, Efisiensi dalam Bertahan

Tol yang mahal dan kosong adalah bentuk inefisiensi paling nyata. Biaya investasi yang sangat besar tidak menghasilkan manfaat sosial yang proporsional. Jalan yang dibangun dengan utang dan pengorbanan tanah rakyat, justru tidak digunakan oleh mereka yang paling membutuhkannya.

Sebaliknya, masyarakat bawah seperti Pak Rahman justru hidup dalam efisiensi ekstrem yang menyayat. Mereka mengatur jam berangkat agar tidak terlalu malam dan tidak terlalu siang. Mereka menyusun rute agar hemat bensin. Mereka menghindari tol karena tahu setiap ribuan rupiah berarti makan malam bagi anak-anak mereka.

Masyarakat kecil terpaksa efisien karena sistem tak memberinya ruang boros. Sementara pembangunan jalan tol justru boros karena tak mampu menjangkau kenyataan.

E. Ekonomi Rakyat Berdenyut di Luar Gerbang Tol

Saat tol kosong, ekonomi mikro tumbuh di jalan-jalan biasa. Warung kopi ramai melayani sopir yang kelelahan. Tukang tambal ban kebanjiran pelanggan. Ibu-ibu menjajakan nasi kuning di pinggir jalan. Meski kecil, tapi uang berputar. Rezeki bertemu hajat. Kehidupan bergulir.

Di jalan tol yang sepi? Hanya angin yang melintas.

F. Pembangunan yang Tidak Turun Menyapa

Sejak awal, pembangunan jalan tol seperti Cibitung--Cilincing tampaknya lahir dari paradigma kecepatan dan skema investasi---bukan dari pemahaman terhadap denyut hidup rakyat kecil. Tak ada penyesuaian tarif untuk pelaku logistik kecil. Tak ada integrasi ke pasar tradisional. Tak ada pendekatan yang menyentuh.

Pemerintah ingin efisien. Investor ingin untung. Tapi rakyat hanya ingin selamat sampai rumah, dan cukup uang untuk makan.

Ironi pembangunan pun terjadi: infrastruktur megah dibangun, tapi tak dipakai. Rakyat sabar menunggu bantuan, tapi yang datang hanya papan tarif.

G. Penutup: Jalan Kosong, Hati Penuh Tanya

Pembangunan infrastruktur seharusnya tidak berhenti pada panjang jalan dan jumlah lintasan. Tapi pada seberapa besar jalan itu menyentuh kehidupan.

Jika tol seperti Cibitung--Cilincing hanya dilewati satu dua kendaraan, maka yang perlu ditinjau ulang bukan rakyatnya---tapi konsep dan pendekatan kebijakannya. Karena jalan yang tidak dilalui, adalah jalan yang gagal menyambung kehidupan.

Pak Rahman mungkin sampai lebih lambat, tapi dia sampai dengan dompet yang masih berisi. Dan bagi orang kecil, itu jauh lebih berarti dibanding melintasi jalan mewah tanpa isi.

Catatan Penutup untuk Pembaca Kompasiana:

Tulisan ini bukan anti pembangunan. Tapi ingin mengetuk hati para perencana dan pengambil kebijakan: mari bangun tol yang tak hanya kokoh di peta, tapi juga hangat di hati. Tol yang melayani, bukan menyingkirkan. Tol yang bisa dijangkau, bukan yang hanya bisa dilihat dari kaca mobil tua yang berjalan perlahan.

Jika Anda menyukai tulisan ini, silakan berbagi. Dan jika Anda punya kisah tentang tol-tol lain yang senasib, mari berbagi cerita. Mungkin dari kisah-kisah kecil itulah pembangunan bisa menemukan kembali arahnya.

Ditulis di atas jalanan macet Tol Japek

BAB XIV

MENGAPA ODOL DIODOL-ODOL?

A. Menelusuri Jalan Panjang Praktik ODOL dan Paradoks Tata Kelola Logistik Nasional

Catatan reflektif pinggir jalan atas lahirnya regulasi Zero ODOL yang disambut gelombang protes sopir truk di berbagai tempat.

Dalam keringat para sopir truk dan dengung roda-roda yang menggilas aspal jalanan negeri, tersimpan kisah rumit bernama ODOL -- Over Dimension Over Load. Istilah ini tidak lagi asing bagi mereka yang hidup dari dan untuk angkutan barang. Namun, di balik istilah teknis ini, tersembunyi ironi besar tata kelola logistik nasional yang belum sepenuhnya berpihak pada efisiensi, keselamatan, dan keberlanjutan. Kini, seiring upaya penegakan aturan yang sempat digulirkan namun kemudian ditunda kembali, kita seolah "kembali bersama mengODOL".

B. ODOL: Sebuah Keniscayaan atau Keputusan?

Over Dimension Over Load merujuk pada kondisi truk yang melebihi batas dimensi atau muatan yang ditentukan peraturan, khususnya Permenhub No. 60 Tahun 2019. Data dari Kementerian Perhubungan dan Korlantas Polri menunjukkan bahwa lebih dari 60% kendaraan barang di jalan tol dan non-tol adalah ODOL, menyebabkan kerusakan jalan yang lebih cepat dari siklus normal,

meningkatnya kecelakaan, dan merusak struktur jembatan yang dirancang untuk batas beban tertentu.

Namun, di sisi lain, ODOL telah menjadi "strategi bertahan hidup" bagi pelaku logistik, khususnya sektor angkutan barang darat yang sangat price sensitive. Tarif logistik yang belum mencerminkan biaya operasional sesungguhnya, tekanan dari shipper untuk biaya murah, dan sistem pengawasan yang lemah membuat ODOL seakan menjadi norma.

C. Perspektif Ekonomi Mikro: Efisiensi Semu dan Jeratan Marjin Tipis

Secara mikro, pelaku trucking ODOL seringkali terjebak dalam efisiensi semu. Dalam jangka pendek, ODOL memang menurunkan cost per ton per km, namun dengan konsekuensi biaya jangka panjang: seringnya perbaikan kendaraan, penurunan umur armada, denda tilang, bahkan kriminalisasi. Marjin tipis dalam bisnis angkutan barang juga mendorong praktik ini.

Menurut riset INSTRAN dan ALFI/ILFA, rata-rata tarif angkutan barang antarpulau di Indonesia hanya tumbuh 1,2% per tahun selama satu dekade terakhir, jauh di bawah kenaikan biaya BBM, spare part, dan upah sopir. Praktik ODOL pun menjadi pelampung bisnis bagi perusahaan yang tidak punya daya tawar terhadap shipper besar.

D. Perspektif Ekonomi Makro: Kerusakan Infrastruktur dan Biaya Eksternal

Dari sisi makro, ODOL memunculkan negative externalities yang besar. Kementerian PUPR mencatat bahwa lebih dari 40% kerusakan jalan nasional disebabkan beban berlebih kendaraan. Biaya pemeliharaan jalan naik drastis: Rp43 triliun per tahun, dengan rerata siklus perbaikan jalan hanya 2--3 tahun dari desain ideal 5--10 tahun. Ini beban yang tak ringan bagi APBN dan APBD.

Kerugian makro juga datang dari penurunan produktivitas logistik nasional. Menurut World Bank Logistics Performance Index (LPI), Indonesia masih berada di peringkat 61 (2023) -- di bawah Vietnam, Thailand, dan Malaysia. Salah satu faktor dominan: low quality of infrastructure dan ketidakefisienan pengangkutan darat, yang ODOL turut menyumbang di dalamnya.

E. Benchmark Internasional: Kenapa Kita Tertinggal?

Negara-negara seperti Jepang, Jerman, dan Australia berhasil menekan praktik ODOL dengan mengintegrasikan tiga pilar: regulasi ketat, teknologi pengawasan berbasis IoT, dan sistem logistik multimoda.

Jepang menerapkan Weigh-in-Motion (WIM) secara masif di jalan tol dan memberi insentif untuk logistik berbasis kereta api dan laut. Eropa memberlakukan penalti berjenjang dan self-reporting mechanism dari transporter.

Tiongkok menekan ODOL lewat kebijakan truck quota, sementara mendorong investasi besar-besaran di jalur dry port dan transportasi multimoda.

Sementara di Indonesia, teknologi pengawasan masih minim. Dari target 76 unit Weigh-in-Motion (WIM), baru 35 unit yang berfungsi optimal. Selain itu, belum ada sistem insentif fiskal yang mendorong transporter untuk konversi ke moda laut atau rel.

F. Kebijakan ODOL di Indonesia: Antara Keberanian dan Ketidakpastian

Pemerintah telah menetapkan roadmap pelarangan ODOL sejak 2017, namun tenggat waktu terus mundur: dari 2021, ke 2023, lalu 2025, dan terakhir kembali ditunda karena tekanan industri. Penundaan ini menciptakan sinyal ambigu dan ketidakpastian dalam iklim bisnis.

Padahal, rule enforcement yang tegas---bila dilakukan secara bertahap, didukung pembinaan dan insentif---bisa mengarahkan transformasi logistik ke arah lebih efisien. Beberapa inisiatif positif telah muncul, seperti pilot project zero ODOL di Pelabuhan Tanjung Priok dan Cikarang Dry Port, namun belum berskala nasional.

G. Solusi dan Rekomendasi: Jalan Tengah Menuju Logistik Sehat

Untuk menyelesaikan paradoks ODOL, dibutuhkan pendekatan multidimensi:

Segmentasi Pelarangan ODOL

Prioritaskan pada koridor strategis, tol logistik, dan jalan nasional utama. Untuk UMKM dan sektor primer (seperti sawit dan tambang), lakukan pendampingan dan transisi bertahap.

Subsidi Logistik Berbasis Komoditas dan Wilayah

Terapkan insentif bagi transporter yang tunduk pada regulasi, seperti diskon tol, pembebasan pajak kendaraan, atau carbon credit scheme.

Integrasi Moda Transportasi

Investasi di moda laut dan rel harus didorong dengan memperluas pelabuhan pengumpan dan terminal barang, serta deregulasi tarif logistik multimoda.

Digitalisasi Pengawasan dan Penegakan Hukum

Tingkatkan jumlah dan kualitas Weigh-in-Motion, disertai dengan integrasi data real-time ke sistem Dishub, Korlantas, dan Kemenhub.

H. Reformasi Tarif dan Standar Biaya

Kementerian terkait perlu menyusun biaya logistik acuan nasional sebagai rujukan bagi shipper dan transporter agar terjadi keseimbangan daya tawar.

I. Penutup: Menuju Masa Depan Tanpa ODOL

Kembali mengODOL bukan hanya regresi kebijakan, tetapi refleksi kegagalan kita mengelola perubahan. Tanpa keseriusan dalam penegakan hukum, tanpa insentif yang jelas bagi pelaku, dan tanpa reformasi struktural pada sistem logistik nasional, ODOL akan terus menjadi penyakit kronis yang merusak tulang punggung ekonomi: infrastruktur dan kepercayaan.

Kita tidak butuh jalan berlubang untuk menyadari pentingnya perubahan. Yang kita perlukan adalah jalan mulus menyudahi ODOL, dengan solusi yang adil bagi semua pelaku.

BAB XV

LOGISTIK INDONESIA DALAM 1 BUMN

A. MENJAWAB TANTANGAN LOGISTIK NASIONAL: Refleksi dan Analisis atas Rencana Penggabungan 18 BUMN Logistik Menjadi Satu Entitas Besar

Di tengah arus deras perubahan global dan kompleksitas rantai pasok yang semakin tak terduga, logistik bukan lagi sekadar urusan pengiriman barang dari satu titik ke titik lain. Ia telah menjadi nadi pembangunan, sirkulasi ekonomi, bahkan representasi konkret dari ketahanan nasional. Maka, ketika pemerintah melalui Kementerian BUMN menggulirkan rencana besar untuk menggabungkan 18 BUMN logistik menjadi satu entitas nasional, ini bukan hanya soal restrukturisasi perusahaan, tetapi rekonstruksi ekosistem logistik Indonesia itu sendiri.

B. Mengapa Harus Digabung?

Logistik Indonesia selama ini ibarat orkestra yang tanpa dirigen. Ada banyak pemain -- dari Pos Indonesia, Pelindo, ASDP, Pelni, Damri, hingga KAI Logistik -- yang beroperasi sendiri-sendiri, sebagian tumpang tindih, sebagian berjalan di rel masing-masing tanpa sinergi. Akibatnya, biaya logistik nasional kita masih di kisaran 22--24% dari PDB, jauh lebih tinggi dibanding negara ASEAN lainnya yang sudah menyentuh 12--14%. Padahal efisiensi logistik adalah bahan bakar utama daya saing industri, pertumbuhan ekspor, dan pemerataan pembangunan.

Penggabungan 18 BUMN ini adalah upaya membentuk korporasi logistik nasional yang solid, terintegrasi, dan mampu membangun ekosistem logistik *end-to-end*: dari pelabuhan, kereta, jalan, udara, hingga titik distribusi terakhir. Langkah ini menandai upaya menjadikan BUMN bukan sekadar operator bisnis, melainkan arsitek infrastruktur strategis bangsa.

C. Langkah Strategis Dan Tantangan Korporat

Sebagai langkah bisnis korporat, proses konsolidasi ini harus mengikuti empat tahapan besar:

1. *Business Review* -- audit mendalam terhadap seluruh BUMN logistik, pemetaan kekuatan dan kelemahan, serta peta jalan transformasi.
2. Merger dan Integrasi -- melebur entitas hukum dan operasional menjadi satu perusahaan dengan sistem keuangan, SDM, dan teknologi yang terintegrasi.
3. Digitalisasi dan Standardisasi -- menyatukan platform logistik, tracking system, sistem informasi pelanggan, dan standar pelayanan.
4. Optimalisasi dan Ekspansi -- menciptakan efisiensi, membentuk holding, bahkan membuka ruang IPO atau *joint venture strategis*.

Namun tantangan utamanya bukan pada aspek teknis merger. Yang paling menantang adalah mengubah pola pikir: dari korporasi yang terbiasa bekerja sendiri menjadi kolaborator dalam ekosistem

yang terintegrasi; dari orientasi birokrasi menjadi entitas bisnis yang agile dan kompetitif.

D. Risiko Yang Mengintai

Tidak ada transformasi besar yang tanpa risiko. Beberapa hal yang perlu diantisipasi secara serius antara lain:

- Integrasi SDM dan budaya kerja dari 18 entitas berbeda adalah pekerjaan besar. Bila tak dikelola baik, bisa menimbulkan friksi internal.
- Kemungkinan redundansi jabatan dan posisi, yang bila tidak diantisipasi melalui *reskilling* dapat menimbulkan gejala sosial.
- Kekhawatiran akan munculnya monopoli atau 'raksasa baru' yang justru menyingkirkan pelaku logistik swasta lokal, jika tidak diatur dengan sehat.
- Ketergantungan pada dana APBN yang rigid. Entitas baru ini butuh fleksibilitas finansial dan model pembiayaan inovatif.

E. Peluang Untuk Lompatan

Namun di balik semua tantangan, ada peluang yang jauh lebih besar. Dengan satu entitas logistik nasional:

- Kita bisa membangun sistem logistik berbasis data yang cerdas dan terintegrasi.
- Bisa memetakan jalur distribusi dari pelabuhan hingga pedalaman dengan efisiensi biaya dan waktu.
- Bisa menguatkan UMKM dan pertanian lokal dengan akses distribusi yang lebih merata.

- Dan yang paling utama, kita bisa menurunkan biaya logistik nasional ke kisaran ideal (11--14% dari PDB) dalam 5--10 tahun ke depan, sehingga produk Indonesia makin kompetitif di pasar dunia.

Bayangkan jika Pos Indonesia berperan di last-mile, KAI Logistik di *middle-mile*, dan Pelindo sebagai tulang punggung pelabuhan. Bila diikat dalam satu sistem, Indonesia tak hanya efisien, tapi juga berdaulat logistik.

F. Sebuah Catatan Reflektif

Rencana penggabungan ini bukan sekadar urusan Kementerian BUMN, para direksi, atau konsultan bisnis. Ini soal mimpi besar kita sebagai bangsa: membentuk sistem logistik nasional yang bukan hanya kuat, tapi juga adil dan berpihak pada rakyat kecil. Yang tidak hanya menguntungkan neraca perusahaan, tapi juga memajukan kehidupan petani di Wamena, nelayan di Natuna, dan pelaku UMKM di Sumba.

Seperti pembangunan jalan tol yang menghubungkan kota, maka logistik yang terintegrasi akan menghubungkan harapan. Karena pada akhirnya, logistik bukan soal barang, tetapi soal kehidupan: kehidupan yang bergerak, berpindah, dan terhubung.

Indonesia tidak kekurangan sumber daya. Yang dibutuhkan adalah keberanian untuk merombak yang lama dan membangun yang baru. Dan rencana penggabungan 18 BUMN logistik ini bisa menjadi salah satu tonggak sejarah reformasi ekonomi terbesar

dalam dua dekade terakhir -- jika dikerjakan dengan serius, transparan, dan visioner.

Mari kita kawal bersama: bukan hanya untuk efisiensi logistik, tetapi demi cita-cita Indonesia yang lebih tangguh, lebih adil, dan lebih terhubung.

BAB XVI

METERAI; MAKNA HISTORIS, YURIDIS, FILOSOFIS, TEOLOGIS DAN PENTAKOSTA

A. Pendahuluan

Dalam sejarah peradaban manusia, meterai atau segel bukanlah sekadar tanda formalitas administratif. Ia adalah simbol otoritas, pengesahan, identitas, dan kepemilikan. Baik dalam praktik hukum kuno maupun tata kelola negara modern, meterai memainkan peran penting dalam membedakan mana yang sah dan mana yang tidak. Namun lebih dari itu, dalam terang iman Kristen, meterai mendapatkan makna yang jauh lebih dalam---yakni sebagai lambang kehadiran Roh Kudus dalam diri orang percaya.

1. Meterai dalam Dimensi Sejarah dan Hukum

Secara historis, penggunaan meterai telah dikenal sejak zaman kuno. Di Kekaisaran Romawi, segel digunakan untuk mengesahkan dokumen pemerintahan, perjanjian, dan surat pribadi. Raja-raja dan pejabat tinggi memiliki cincin meterai yang menjadi lambang otoritas mereka. Siapa pun yang menerima dokumen yang bermeterai tahu bahwa itu bukan sembarang tulisan; itu mengikat dan mengandung konsekuensi hukum.

Dalam konteks hukum modern, khususnya dalam hukum perpajakan dan administrasi negara, meterai berfungsi sebagai instrumen fiskal---tanda bahwa sebuah dokumen telah dikenai

bea materai dan karenanya memiliki kekuatan pembuktian yang sah. Undang-undang Bea Meterai di banyak negara menegaskan bahwa dokumen yang tidak bermeterai dianggap tidak sah atau tidak dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Artinya, meterai bukan sekadar stempel; ia adalah simbol keabsahan.

2. Dimensi Filosofis dan Eksistensial Meterai

Jika ditilik dari dimensi filsafat, meterai menyentuh pada konsep "identitas" dan "keabsahan ontologis". Dalam tradisi Plato dan Aristoteles, segala sesuatu yang ada memiliki bentuk (form) dan esensi. Meterai adalah tindakan eksternal untuk menyatakan keabsahan esensi tersebut dalam dunia sosial dan hukum. Ia bukan pembentuk realitas, tetapi pengakuan atas realitas. Maka, dalam hidup manusia, kita pun mencari "meterai eksistensial": pengakuan, keabsahan, relasi yang bermakna.

Dalam dunia yang semakin cair (Zygmunt Bauman menyebutnya liquid modernity), manusia haus akan sesuatu yang tetap dan sah. Di tengah ketidakpastian, manusia ingin tahu bahwa dirinya dimiliki, dikasihi, dan diakui. Di sinilah makna spiritual dari meterai menjadi sangat relevan.

3. Makna Teologis Meterai dalam Iman Kristen

Dalam iman Kristen, meterai mendapat dimensi yang sangat luhur. Paulus, dalam surat-suratnya, berulang kali menyebut bahwa Roh Kudus adalah meterai Allah bagi umat-Nya.

"Di dalam Dia kamu juga---karena kamu telah mendengar firman kebenaran, yaitu Injil keselamatanmu---di dalam Dia kamu juga, ketika kamu percaya, dimeteraikan dengan Roh Kudus, yang dijanjikan-Nya itu."

(Efesus 1:13)

Kata "dimeteraikan" (Yunani: sphragiz) berarti diberi tanda kepemilikan yang tidak dapat dibatalkan. Sama seperti dokumen yang dimeterai menjadi sah secara hukum, demikian pula hidup orang percaya yang menerima Roh Kudus dimeteraikan sebagai milik Allah yang sah.

Roh Kudus bukan hanya pemberi kuasa atau penghibur, tetapi juga adalah tanda jaminan (arrabn) bahwa kita adalah milik Allah dan akan menerima warisan surgawi (Efesus 1:14). Ia adalah bukti legal surgawi bahwa keselamatan kita bukan ilusi, tetapi sungguh dijamin dan disahkan oleh Allah sendiri.

4. Tujuan dan Dimensi Spiritual Meterai Roh Kudus

Mengapa Allah memberikan meterai Roh Kudus? Setidaknya ada beberapa tujuan teologis dan spiritual yang dapat diuraikan:

- Jaminan Warisan: Seperti stempel pada surat wasiat, Roh Kudus menjamin bahwa orang percaya akan menerima kehidupan kekal.
- Identitas Anak Allah: Roh Kudus menyaksikan bahwa kita adalah anak-anak Allah (Roma 8:16).

- Kepemilikan Ilahi: Kita tidak lagi milik dunia atau diri sendiri. Kita adalah milik Kristus sepenuhnya.
- Kekuatan untuk Hidup Kudus: Meterai ini bukan hanya simbol, tetapi kuasa yang mengubah dan memampukan kita hidup dalam terang dan kasih.
- Komunitas Baru: Meterai Roh Kudus menghubungkan kita dalam persekutuan tubuh Kristus---Gereja, umat Allah yang kudus.

5. Pentakosta: Perayaan Meterai Surgawi

Setiap perayaan Pentakosta atau Hari Turunnya Roh Kudus adalah pengingat mendalam bahwa Allah telah memberikan meterai surgawi-Nya kepada kita. Pada hari itu, Roh Kudus turun ke atas para rasul dan murid-murid Yesus, menyatakan bahwa Gereja lahir dan dimeteraikan sebagai tubuh Kristus di bumi.

Perayaan Pentakosta bukan hanya soal lidah api dan bahasa roh, tetapi soal kepastian: bahwa setiap orang percaya telah diakui dan disahkan sebagai milik Allah. Ia bukan warga tanpa identitas di hadapan Kerajaan Surga, melainkan pewaris yang sah karena telah dimeteraikan.

6. Penutup: Dimeteraikan untuk Selamanya

Dalam dunia hukum, meterai bisa pudar, hilang, atau bahkan dipalsukan. Namun meterai Roh Kudus tidak pernah luntur dan tak bisa disangkal. Ia adalah jaminan ilahi yang tak dapat

dicabut. Dalam hidup ini, kita mungkin diragukan, dilukai, bahkan ditolak. Tetapi dalam Kristus, kita telah dimeteraikan.

"Dan janganlah kamu mendukakan Roh Kudus Allah, yang telah memeteraikan kamu menjelang hari penyelamatan."

(Efesus 4:30)

Inilah hikmat surgawi dalam perayaan Turunnya Roh Kudus: bahwa Allah sendiri telah menaruh meterai-Nya atas hidup kita, dan tidak ada satu pun yang dapat menghapusnya.

Soli Deo Gloria.

BAB XVII

PT POS INDONESIA, DITENGAH PASAR TUMBUH, MENGAPA JUSTRU TERJUN BEBAS?

A. Pendahuluan

Di tengah pertumbuhan sektor logistik nasional yang menggembirakan, kabar dari PT Pos Indonesia justru mencemaskan. Perusahaan yang dulu menjadi tulang punggung komunikasi dan distribusi Nusantara itu kini tampak kehilangan arah. Lebih menyedihkan, di balik meredupnya performa, muncul cerita tentang manajemen yang tersandung, beban utang yang menumpuk, dan kebijakan keuangan yang menyakitkan para pensiunan---orang-orang yang dulu membangun perusahaan ini dari nol.

Ini bukan kisah perusahaan yang kalah oleh zaman. Ini kisah tentang potensi yang disia-siakan, tentang arah kompas yang tak lagi tegak, dan tentang tanggung jawab yang menguap di tengah perayaan penghargaan sesaat.

B. Pasar Bertumbuh, Tapi Pos Merosot

Indonesia mencatatkan pertumbuhan luar biasa di sektor e-commerce dan logistik. Valuasi industri logistik nasional diproyeksikan melampaui Rp1.000 triliun. Layanan antar,

pergudangan, fulfillment, hingga logistik berbasis teknologi berkembang cepat, bahkan hingga ke kota-kota kecil.

Namun, di tengah pertumbuhan ini, PT Pos Indonesia justru menyusut. Pangsa pasarnya direbut perusahaan kurir baru yang lebih gesit dan inovatif. Kecepatan, keterlacakan, kemudahan layanan, dan customer experience jadi kunci, namun Pos masih berkatut pada sistem lama dan teknologi tambal sulam.

Ini bukan semata soal kalah bersaing. Ini tentang bagaimana perusahaan gagal membaca kebutuhan pelanggan dan gagal membangun strategi berkelanjutan di tengah perubahan zaman.

C. Kepemimpinan yang Sebentar Lalu Hilang

Salah satu problem utama adalah ketidakstabilan dalam kepemimpinan. Jabatan CEO sering berganti sebelum sempat melahirkan dampak strategis. Setiap direktur utama datang dengan program baru, membubarkan yang lama, lalu pergi dengan jejak samar. Yang tertinggal hanyalah pegawai kebingungan, sistem yang tak tuntas, dan budaya kerja yang kelelahan mengikuti arah yang terus berubah.

Ironisnya, beberapa pemimpin justru menerima penghargaan saat kinerja perusahaan sedang menurun. Sementara transformasi riil di lapangan sering kali tak terasa. Kepemimpinan semacam ini lebih seperti parade pencitraan, bukan misi penyelamatan.

D. Beban Utang dan Warisan Masalah Keuangan

Di balik kelesuan ini, ada satu masalah yang jarang diangkat secara terbuka: beban utang yang besar, termasuk utang perusahaan kepada dana pensiun. Bahkan, dalam beberapa laporan internal, tercatat bahwa utang pendiri (PT Pos Indonesia sebagai entitas) kepada Dana Pensiun Pos Indonesia telah menjadi beban berat yang tak terselesaikan selama bertahun-tahun.

Situasi ini semakin menyulitkan likuiditas perusahaan dan membuat ruang fiskal sangat terbatas. Alih-alih fokus pada transformasi layanan, perusahaan dipaksa menambal lubang-lubang masa lalu. Terlebih lagi, beban finansial itu berimbas pada hak-hak pensiunan, yang justru dikorbankan atas nama efisiensi.

Mereka yang pernah mengabdikan selama puluhan tahun kini harus menunggu dengan cemas tiap bulan demi tunjangan yang tak kunjung jelas. Ini bukan hanya krisis manajemen, tapi juga krisis moral.

E. Transformasi Setengah Hati

Pos Indonesia sebenarnya tidak tinggal diam. Beberapa inisiatif digital sudah dilakukan: peluncuran aplikasi, pembenahan sistem pelacakan, dan penguatan layanan berbasis jaringan. Namun, sayangnya, transformasi ini sering tidak tuntas dan tidak menyeluruh. Digitalisasi lebih banyak berwujud proyek, bukan sistem.

Sementara pesaing membangun sistem end-to-end berbasis data dan otomasi, Pos masih bertumpu pada alur manual, struktur birokratis, dan mindset masa lalu. Tak heran, hasilnya pun jauh tertinggal.

F. Solusi: Bukan Tambal Sulam, Tapi Bedah Menyeluruh

Untuk menyelamatkan PT Pos Indonesia, dibutuhkan lebih dari sekadar restrukturisasi biasa. Perlu keberanian untuk melakukan perombakan menyeluruh dengan beberapa langkah kunci:

1. **Audit Independen dan Transparansi Total**
Perlu dilakukan audit manajerial dan keuangan oleh lembaga independen, termasuk utang kepada dana pensiun dan penggunaan dana investasi. Hasil audit harus dibuka ke publik sebagai bentuk tanggung jawab moral kepada rakyat dan pensiunan.
2. **Moratorium "Direksi Kilat" dan Profesionalisasi SDM Puncak**
Rekrutmen direksi dan CEO harus berdasarkan meritokrasi dan pengalaman sektor logistik, bukan relasi kekuasaan. Kepemimpinan tidak boleh jadi proyek politik atau jalur cepat menuju popularitas pribadi.
3. **Pembenahan Dana Pensiun dan Perlindungan Sosial**
Pemerintah dan manajemen wajib memastikan hak-hak pensiunan dibayarkan secara layak dan tepat waktu. Dana pensiun harus dikelola secara profesional, dengan pengawasan ketat dan jaminan keberlanjutan.
4. **Revisi Portofolio Bisnis dan Kemitraan Strategis**

Tidak semua lini usaha harus dipertahankan. Fokuskan pada core business yang memiliki keunggulan. Jalin kerja sama strategis dengan startup logistik atau teknologi yang bisa membawa nilai tambah nyata.

5. Digitalisasi Berbasis Kebutuhan Nyata

Jangan sekadar membuat aplikasi, tapi bangun sistem digital yang terintegrasi dari hulu ke hilir: dari pengambilan, penyortiran, pengiriman, hingga layanan pelanggan berbasis data dan AI.

6. Pendekatan Ulang terhadap SDM

Audit kompetensi harus dilakukan menyeluruh. Kembangkan jalur karier berbasis kinerja, buka ruang regenerasi, dan dorong budaya kerja modern berbasis kolaborasi, tanggung jawab, dan inovasi. Pegawai bukan beban, tapi aset yang perlu dibina dan dikembangkan.

7. Penguatan Institusi Regulator dan Asosiasi Nasional

Pemerintah perlu membentuk lembaga pengatur sektor pos dan logistik nasional yang independen, serta mendukung pembentukan Asosiasi Penyelenggara Pos dan Logistik Indonesia (APPLI) sebagai wadah koordinasi dan inovasi bersama.

G. Menutup Luka, Menulis Kembali Harapan

PT Pos Indonesia bukan sekadar perusahaan logistik. Ia adalah bagian dari sejarah bangsa, saksi lahirnya komunikasi antar pulau, dan simbol distribusi yang merata. Jika kita bisa menyelamatkannya, maka kita menyelamatkan lebih dari sekadar

bisnis---kita menyelamatkan ingatan, nilai, dan fungsi negara dalam pelayanan publik.

Perubahan tidak akan mudah, tetapi bukan mustahil. Seperti surat yang tertunda namun akhirnya sampai, Pos masih bisa menemukan jalannya---asal keberanian untuk berubah lebih besar dari keinginan untuk sekadar bertahan.

BAB XVIII

CHINA MELUNCURKAN 10G, KITA MASIH MEMPERSOALKAN IJASAH SAMBIL MENYIAPKAN MAKANAN GRATIS?

A. Ketika China Meluncurkan 10G, Kita Sibuk Apa?

Sementara dunia sedang melaju dalam kecepatan cahaya, Indonesia tersendat dalam debu persoalan sepele yang dipelihara dengan cinta buta. Ketika Tiongkok mengibarkan bendera teknologi 10G---sebuah lompatan quantum dalam sejarah konektivitas global---kita masih sibuk menghitung telur rebus dan berdebat tentang ijazah yang mungkin lebih palsu dari janji kampanye.

Dalam deru ambisi global, China tidak bermain-main. Melalui kolaborasi antara Huawei, ZTE, dan universitas-universitas riset terbaiknya, negeri itu resmi mengumumkan tonggak sejarah: peluncuran jaringan 10G, teknologi yang menjanjikan transmisi data setara membuka pintu ke era kecerdasan buatan penuh, robotik mandiri, serta Internet of Everything yang sesungguhnya. Sementara itu, di ruang-ruang sidang kita, para wakil rakyat ribut soal program makan gratis yang lebih menyerupai narasi sinetron ketimbang kebijakan negara.

Inilah ironi yang menyakitkan: ketika dunia mengatur tempo pada simfoni teknologi masa depan, kita malah memainkan gamelan

politik populis dalam nada sumbang. Di balik gemerlap janji makan sehat gratis, Indonesia menyimpan kenyataan pahit: naiknya angka kemiskinan, meluasnya pengangguran terselubung, dan merosotnya daya beli masyarakat. Sebuah potret suram yang kian diperparah oleh sistem pendidikan yang melemah, indeks literasi yang memalukan, dan budaya korupsi yang menjalar seperti kanker stadium akhir.

B. Negara Besar atau Negara Biasa?

Negara besar bukan hanya soal wilayah atau jumlah penduduk, tetapi tentang mimpi kolektif, arah strategis, dan konsistensi dalam membangun peradaban. Ketika negeri lain bicara tentang satelit, drone, dan quantum computing, kita justru mengagungkan hal-hal superfisial---seragam sekolah, nasi bungkus, dan ijazah yang dicetak dalam gelap.

Apakah kita tidak mampu? Tentu tidak. Indonesia memiliki sumber daya alam melimpah, bonus demografi yang masih bisa diolah, dan talenta-talenta muda yang bertabur di kampus, laboratorium, serta co-working space dari Aceh sampai Papua. Tapi semua itu hanya akan menjadi fosil harapan jika negara terus menjadikan politik elektoral sebagai panglima tunggal kebijakan.

C. Revolusi Sunyi dan Peradaban yang Tertunda

10G bukan sekadar soal kecepatan internet. Ia adalah simbol peradaban. Ia memungkinkan interkoneksi antar mesin, smart city yang benar-benar cerdas, kendaraan otonom tanpa jeda, dan perekonomian digital yang tak mengenal batas. Ini adalah revolusi

sunyi yang membangun infrastruktur kesadaran dan efektivitas hidup.

Sebaliknya, di Indonesia, revolusi itu tertunda. Tak ada roadmap nasional yang konkret menuju kemandirian teknologi. Program digitalisasi kita masih tambal sulam, tergantung proyek dan tender. Kebijakan terjebak antara populisme dan nostalgia masa lalu, tanpa keberanian menatap masa depan dengan objektif dan jernih.

Sementara itu, angka literasi kita menempati urutan ke-62 dari 70 negara menurut survei PISA. Laporan World Bank mencatat lebih dari 25 juta orang Indonesia hidup dalam garis kemiskinan, dan lebih dari 7 juta menganggur secara terbuka. Tapi alih-alih mereformasi pendidikan dan mendorong riset unggul, pemerintah lebih gemar mendaur ulang janji dan membuat headline yang mudah dicerna tapi hampa makna.

D. Bangkit atau Tenggelam dalam Era Pascakebenaran

Kita hidup di era pascakebenaran, di mana persepsi lebih penting dari prestasi, dan narasi lebih menentukan daripada data. Dalam kondisi ini, pemimpin yang jujur dan ilmiah menjadi langka, tergantikan oleh tokoh-tokoh yang lihai memainkan emosi publik. Maka tak heran jika kebijakan publik justru dirancang bukan berdasarkan kajian, melainkan trending topic.

Tiongkok meluncurkan 10G karena mereka membangun basis industri, riset, dan sumber daya manusia yang berorientasi masa depan. Indonesia bisa menyusul, tetapi tidak dengan cara seperti

ini. Kita membutuhkan revolusi paradigma, dari politisasi segala hal menuju politik kebijakan berbasis ilmu pengetahuan dan teknologi.

E. Penutup: Saatnya Menemukan Arah

Negara ini terlalu besar untuk terus direduksi ke dalam drama politik berulang dan sandiwara kesejahteraan semu. Indonesia tidak kekurangan anak muda cerdas, pemikir tajam, atau pelaku industri kreatif yang siap bertarung di pasar global. Yang kurang hanya satu: negara yang hadir dengan akal sehat dan keberanian untuk menata ulang prioritas.

Saat negara lain berbicara tentang 10G, kita tidak boleh terus bergelut dalam perdebatan receh. Bangsa ini hanya akan menemukan jati dirinya jika ia mampu memilih jalan yang sukar--- jalan ilmu, teknologi, dan integritas.

Mari kita tuntut negeri ini untuk kembali waras. Bukan demi 10G semata, tapi demi harga diri bangsa di tengah peta dunia yang semakin kompetitif dan tanpa ampun.

"Karena sebuah bangsa tak akan jatuh oleh kekalahan militer, melainkan oleh kemalasan berpikir dan kebodohan yang dipelihara."

BAB XIX

3 POTENSI BESAR, 5 TANTANGAN UTAMA, 7 SOLUSI BAGI LOGISTIK INDONESIA

A. Logistik Indonesia Menjemput Tadir Bersama Sebagai Pelaku Utama Poros Rantai Pasokan Dunia.

Di tengah dunia yang semakin terhubung dan kompetitif, sektor logistik memegang peran strategis yang tak lagi bisa dipandang sebelah mata. Ia bukan sekadar urusan pengangkutan barang, tetapi menjadi nadi utama dari denyut perekonomian sebuah bangsa. Indonesia---dengan keunikan geografisnya sebagai negara kepulauan terbesar di dunia---justru memiliki peluang besar menjadikan logistik sebagai keunggulan strategis. Namun peluang itu belum benar-benar tergarap maksimal.

Kini, saatnya kita bicara lebih jujur dan terbuka. Indonesia punya potensi logistik yang luar biasa besar. Namun di saat yang sama, kita juga memikul tantangan yang tak ringan. Lantas, bagaimana membalikkan tantangan menjadi kekuatan? Bagaimana menjadikan logistik sebagai lokomotif ekonomi nasional?

B. Potensi yang Terlalu Besar untuk Diabaikan

Ada tiga potensi utama yang menempatkan logistik Indonesia di jalur emas transformasi ekonomi nasional:

Pertama, ukuran pasar (*market size*) logistik Indonesia sangat menjanjikan. Dengan populasi lebih dari 270 juta jiwa dan

pertumbuhan *e-commerce* yang agresif, nilai pasar logistik nasional diperkirakan menembus USD 81 miliar pada 2025. Indonesia adalah raksasa yang tengah bangkit di jantung Asia Tenggara.

Kedua, sektor logistik menyumbang sekitar 5--6% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Ini adalah sektor pengungkit. Ketika efisien, ia menurunkan harga barang dan meningkatkan daya saing. Ketika tak efisien, ia justru menjadi beban ekonomi.

Ketiga, posisi geografis Indonesia sangat strategis. Kita berada di perlintasan dua samudera dan dua benua. Selat Malaka, Sunda, dan Lombok menjadi urat nadi pelayaran dunia. Bila dikelola dengan visi besar, Indonesia dapat menjelma menjadi *logistics hub* kawasan Asia Pasifik.

C. Namun Realitas Masih Jauh dari Harapan

Ironisnya, potensi besar ini belum berbanding lurus dengan performa di lapangan. Setidaknya ada lima tantangan serius yang selama ini membelenggu:

1. Cakupan wilayah yang kompleks. Tingginya biaya logistik di wilayah timur, akses terbatas, serta infrastruktur yang timpang membuat distribusi menjadi tidak merata.
2. Regulasi yang tumpang tindih. Banyaknya kementerian yang mengatur sektor logistik tanpa koordinasi menyebabkan kebijakan berjalan parsial. Satu simpul berubah, simpul lain terjepit.

3. Keterbatasan SDM logistik. Kita kekurangan tenaga logistik yang kompeten. Banyak pekerja belum tersertifikasi dan belum terpapar teknologi mutakhir.
4. Adopsi teknologi masih rendah. Sistem pelacakan, otomasi gudang, dan integrasi digital masih menjadi barang mewah bagi sebagian besar pelaku usaha, terutama di daerah.
5. Tingginya biaya logistik nasional. Saat ini, biaya logistik Indonesia masih di kisaran 14--17% dari PDB. Bandingkan dengan Malaysia yang hanya 12% atau Jepang yang 8%. Selisih itu adalah harga mahal yang kita bayar karena ketidakefisienan.

D. Solusi Struktural, Bukan Tambal Sulam

Menyelesaikan persoalan logistik nasional tidak cukup dengan proyek jangka pendek atau tambal sulam birokrasi. Dibutuhkan visi besar, solusi menyeluruh, dan keberanian politik. Setidaknya ada tujuh langkah konkret yang bisa diambil:

1. Bentuk Badan Khusus Logistik Setingkat Menteri. Sebuah lembaga yang tidak hanya mengoordinasi, tetapi juga memiliki mandat, anggaran, dan kewenangan mengatur seluruh simpul logistik nasional.
2. Percepat digitalisasi ekosistem logistik. Bangun *platform e-logistics* nasional yang mengintegrasikan pelaku usaha, pemerintah, bea cukai, dan pengguna jasa.

3. Revolusi SDM logistik. Perbanyak pelatihan, pendidikan vokasi, dan sertifikasi berbasis industri. Kolaborasi dengan akademi logistik, kampus, dan industri adalah kuncinya.
4. Bangun infrastruktur berbasis konektivitas. Tak hanya jalan dan pelabuhan, tetapi juga *dry port*, *cold chain*, pusat distribusi regional, dan jalur logistik intermoda.
5. Dorong kolaborasi dan konsolidasi pelaku usaha. Berikan insentif fiskal bagi pelaku logistik yang berbagi sistem, berbagi kendaraan, berbagi gudang. Inilah fondasi *Smart Logistics*.
6. Lakukan deregulasi dan harmonisasi kebijakan. Pangkas perizinan berlapis. Permudah ekspor-impor. Tingkatkan transparansi dan kecepatan layanan publik.
7. Posisikan logistik sebagai alat kedaulatan dan keadilan. Gunakan logistik untuk mengatasi disparitas wilayah, menjamin distribusi pangan dan energi, serta merespons bencana secara cepat dan tepat.

E. Logistik untuk Keadilan dan Kesejahteraan

Logistik bukan sekadar soal barang pindah dari titik A ke titik B. Lebih dari itu, ia adalah instrumen pemerataan, keadilan sosial, dan daya saing bangsa. Negara yang logistiknya unggul, akan memenangkan masa depan.

Bayangkan jika ongkos logistik nasional bisa turun dari 14% ke 8%--kita bisa menghemat lebih dari Rp 1.000 triliun per tahun. Angka itu cukup untuk membangun 100 rumah sakit, 1.000 sekolah, atau memberi subsidi pupuk bagi jutaan petani.

Kini saatnya logistik tidak hanya dibahas di ruang seminar dan rapat birokrasi, tapi dibumikan dalam kebijakan konkret. Indonesia tidak boleh selamanya menjadi pasar bagi logistik asing. Kita harus menjadi pemain utama di rumah sendiri.

F. Penutup: Menjemput Takdir Logistik Indonesia

Logistik adalah wajah dari peradaban. Bila wajah itu kusam, maka kita tak akan bisa bersaing. Bila wajah itu bersinar, maka Indonesia akan menjadi simpul penting dalam rantai pasok global. Dunia sedang berubah. Rantai pasok dunia sedang bergeser. Indonesia punya semua alasan untuk tidak tertinggal.

Mari kita jemput takdir logistik nasional dengan strategi besar, kepemimpinan kuat, dan komitmen bersama. Dari Sabang hingga Merauke, logistik yang efisien adalah hak seluruh rakyat Indonesia.

Catatan Penulis: Artikel ini ditulis sebagai bagian dari dorongan untuk menjadikan logistik sebagai sektor prioritas pembangunan nasional. Masukan dan diskusi dari para pembaca sangat dinantikan untuk memperkaya gagasan bersama.

BAB XX

AI INDONESIA, MENGEJAR KETERTINGGALAN DIGITAL INKLUSIF

A. Pendahuluan

Saya membaca laporan UNESCO AI Readiness Assessment Methodology (AI RAN) dengan rasa penasaran yang berubah menjadi keprihatinan. Dalam laporan itu, Indonesia dinilai belum siap sepenuhnya dalam mengadopsi kecerdasan buatan di semua tingkat keterampilan---baik pemula, menengah, maupun lanjutan. Penilaian ini sebenarnya bukan hal baru, tetapi tetap saja menyisakan pertanyaan mendasar dalam benak saya: mengapa kesiapan kita masih begitu tertinggal, padahal gairah akan transformasi digital terasa begitu masif di ruang publik?

Bagi saya, ini bukan sekadar isu kesiapan teknologi atau infrastruktur. Lebih dalam dari itu, ini adalah cermin tentang bagaimana kita membangun manusia---lebih spesifik lagi, membangun talenta digital. AI tidak berdiri sendiri. Ia adalah produk dari manusia yang terlatih, kreatif, adaptif, dan memiliki kepekaan atas kebutuhan masyarakat. Maka ketika kita tertinggal dalam kesiapan AI, artinya kita sedang menghadapi krisis pembangunan manusia di bidang teknologi.

Saya teringat pada data dari Badan Pengembangan SDM Kominfo---yang kini telah menjadi Komdigi. Mereka mencatat bahwa Indonesia membutuhkan sekitar 458 ribu talenta digital per tahun

sepanjang 2023 hingga 2030. Angka ini, jika dikalikan dengan rentang waktu delapan tahun, menghasilkan kebutuhan lebih dari 3,5 juta tenaga kerja digital. Tapi coba kita jujur, berapa banyak lulusan IT kita yang benar-benar memiliki kapasitas dalam pengembangan AI, machine learning, data science, atau bahkan kemampuan dasar dalam berpikir algoritmis?

Sayangnya, banyak lulusan kita masih terjebak dalam lingkaran teori. Dunia pendidikan kita belum mampu bertransformasi cukup cepat mengikuti dinamika kebutuhan industri teknologi. Kampus-kampus masih mengandalkan silabus yang ketinggalan zaman, minim kolaborasi dengan dunia usaha, dan jarang membuka ruang eksplorasi proyek teknologi riil. Padahal, AI bukan ilmu yang bisa dipelajari hanya lewat buku atau slide presentasi. Ia membutuhkan keberanian untuk mencoba, membuat kesalahan, memperbaiki, dan tumbuh dari sana.

Saya memandang bahwa akar persoalan ini juga berkaitan dengan cara pandang kita terhadap teknologi. Ada semacam jurang psikologis antara teknologi dan keseharian masyarakat. AI, misalnya, sering dianggap sebagai ancaman yang akan mengambil pekerjaan, menciptakan pengangguran, dan menjadikan manusia tersisih. Ketakutan ini mungkin wajar, tetapi juga bisa berbahaya jika tidak dilengkapi dengan pemahaman yang memadai. AI seharusnya dilihat sebagai alat bantu, bukan pengganti. Ia bisa memperkuat kerja manusia, meningkatkan efisiensi, dan membuka lapangan kerja baru yang sebelumnya tidak kita bayangkan.

Namun pemahaman ini tidak akan hadir begitu saja. Kita butuh strategi literasi digital yang inklusif. Bukan hanya untuk anak muda kota besar, tetapi juga bagi guru-guru di daerah, pekerja sektor informal, pelaku UMKM, dan komunitas-komunitas kecil yang ingin bertahan dalam ekonomi digital. Saya percaya, literasi adalah fondasi dari demokratisasi teknologi. Tanpa itu, AI hanya akan menjadi milik segelintir orang dan memperlebar ketimpangan sosial.

Sebagai akademisi sekaligus pemerhati isu logistik dan transformasi digital, saya menyaksikan sendiri bagaimana dunia kerja mulai berubah. Proses operasional perusahaan semakin berbasis data. Pengambilan keputusan menggunakan algoritma. Bahkan peran-peran di sektor logistik seperti pengelolaan gudang, perencanaan rute, dan pemantauan armada kini mulai bergeser ke arah otomatisasi. Tapi perubahan ini tidak serta-merta menghapus peran manusia. Justru sebaliknya, muncul kebutuhan baru akan tenaga kerja yang mampu membaca data, memahami pola, dan berkomunikasi dengan sistem pintar.

Inilah mengapa saya menilai bahwa solusi dari ketertinggalan ini tidak boleh setengah hati. Kita butuh reformasi sistem pendidikan tinggi secara menyeluruh. Kurikulum harus disesuaikan dengan tantangan zaman. Keterampilan seperti coding, pemrograman AI, analisis data, hingga etika digital harus menjadi bagian dari pelajaran dasar, sebagaimana dulu kita belajar matematika atau bahasa Indonesia. Di sisi lain, industri juga harus membuka diri. Mereka tidak bisa hanya menuntut talenta siap pakai tanpa

bersedia memberi ruang belajar. Magang, inkubasi, proyek kolaboratif, hingga pembimbingan langsung dari profesional AI kepada mahasiswa adalah bentuk investasi jangka panjang yang sangat dibutuhkan.

Pemerintah pun tak boleh hanya menjadi pengatur kebijakan. Ia harus menjadi katalisator yang aktif. Memberi insentif kepada perusahaan yang melatih talenta lokal. Mendorong terbentuknya pusat inovasi AI di berbagai wilayah. Bahkan, mendukung pengembangan teknologi terbuka (open source) yang bisa diakses oleh siapa saja.

AI bukan sekadar tren. Ia adalah arus utama dari masa depan kerja, pendidikan, bahkan kehidupan sehari-hari. Indonesia tidak boleh hanya menjadi pasar dari produk AI luar negeri. Kita harus menjadi bagian dari para pencipta, para pemikir, dan para pelaku perubahan itu sendiri.

Saya yakin, dengan semangat gotong royong dan kekayaan demografi yang kita miliki, Indonesia bisa mengejar ketertinggalan ini. Tapi semua itu harus dimulai dengan satu hal yang paling mendasar: membangun manusia. Karena AI yang hebat hanya akan lahir dari manusia yang dipersiapkan dengan sungguh-sungguh, diberi ruang untuk berkembang, dan dihargai sebagai subjek perubahan.

B. Penutup

Masa depan AI di Indonesia masih bisa kita bentuk. Tapi waktu terus berjalan. Dan di tengah ketertinggalan ini, saya memilih untuk tidak sekadar mengeluh, melainkan mendorong agar kita semua---pemerintah, industri, akademisi, dan masyarakat---mulai menyadari bahwa revolusi teknologi bukan lagi soal nanti. Ia sudah hadir, dan menunggu siapa yang siap menyambutnya.

BAB XXI

PEMBUKA GERBANG GLOBALISASI YANG MELAYANI PERADABAN DUNIA; MERAYAKAN 250 TAHUN UNIVERSAL POSTAL UNION

A. Pendahuluan

Bayangkan sebuah surat, dikirim dari desa kecil di Nepal ke pulau terpencil di Pasifik. Tanpa perlu repot memikirkan bagaimana ia akan sampai, siapa yang akan membawanya, atau berapa lama ia akan menempuh perjalanan. Surat itu, seperti miliaran surat lainnya, mengalir dalam sistem yang tak terlihat, tetapi bekerja nyaris sempurna: sistem pos dunia.

Tahun ini, dunia memperingati 250 tahun Universal Postal Union (UPU), sebuah lembaga yang mungkin tak sering disebut dalam percakapan sehari-hari, namun menjadi fondasi diam-diam dari kehidupan modern yang terhubung. UPU bukan sekadar organisasi teknis, ia adalah penanda zaman, pelayan peradaban, dan pembuka gerbang globalisasi jauh sebelum kata "internet" dikenal.

B. Satu Dunia, Satu Wilayah Pos

Didirikan pada 9 Oktober 1874 di Bern, Swiss, UPU lahir dari kesadaran bahwa komunikasi global membutuhkan aturan tunggal, jaminan keterhubungan, dan rasa keadilan. Sebelum itu, mengirim surat lintas negara ibarat bertualang tanpa peta: biaya

tak menentu, pengiriman berlapis perjanjian bilateral, dan banyak surat hilang sebelum tiba.

UPU memperkenalkan konsep radikal: single postal territory---satu wilayah pos dunia. Semua negara anggota setuju memperlakukan surat dari negara lain seperti surat domestik. Inilah titik mula logika integrasi global. Sebuah kesepakatan damai yang lahir bukan dari perang, melainkan dari kebutuhan saling berkirim kabar.

Dengan prinsip ini, UPU bukan sekadar mengatur teknis pengiriman pos. Ia adalah lembaga multilateral yang membangun kepercayaan lintas bangsa. Bahkan, ketika dunia terpecah dalam Perang Dunia atau ketegangan ideologi Perang Dingin, surat tetap mengalir. Di sanalah UPU berdiri: netral, kokoh, dan terus melayani.

C. UPU dan Evolusi Teknologi Komunikasi

Ketika dunia bergerak menuju digitalisasi, pertanyaan muncul: apakah pos masih relevan?UPU menjawabnya bukan dengan bertahan di masa lalu, tapi melangkah ke masa depan. Mereka mengadopsi konsep digital postal services, memperkenalkan Electronic Postal Services, mendukung pengembangan e-commerce cross-border, dan mendorong Physical Internet dalam rantai logistik global.

Di balik layanan yang tampak sederhana---paket, surat, perangko--tersimpan transformasi digital yang mendalam. UPU membantu negara-negara berkembang mengadopsi teknologi pelacakan

digital, logistik pintar, bahkan sistem identifikasi berbasis geospasial agar pengiriman bisa menjangkau titik paling terpencil.

Dengan pendekatan inklusif, UPU juga menjadikan pos sebagai alat pembangunan---bukan hanya komunikasi, tetapi inklusi keuangan, pendidikan, bahkan pelayanan pemerintah melalui kantor pos.

D. Dari Prangko ke Blockchain

Dunia berubah. Prangko fisik mungkin tak lagi jadi pusat perhatian, tetapi teknologi seperti blockchain, artificial intelligence, dan big data telah masuk ke jantung operasi pos. UPU berada di garis depan transformasi ini, menginisiasi kolaborasi dengan startup dan lembaga penelitian.

Kini, pengiriman paket dari Kenya ke Kanada bisa ditelusuri real-time. Sertifikasi dokumen bisa dijalankan melalui sistem digital trust. Bahkan beberapa negara telah mengembangkan crypto stamps sebagai bentuk inovasi filateli digital.

Merayakan 250 tahun UPU bukan nostalgia. Ini adalah perayaan keberlanjutan inovasi---bahwa yang klasik tak harus usang, dan yang baru bisa tumbuh dari yang tradisional.

E. Pos Adalah Jembatan, Bukan Sekadar Jalur

Bagi banyak orang, pos adalah memori: surat cinta, kartu lebaran, kabar dari ayah di perantauan. Namun di balik kenangan itu, pos menyimpan makna yang lebih dalam: ia adalah jembatan antarbangsa. Kantor pos pertama di sebuah desa menandai

peradaban tiba. Jalan pos adalah jalan ekonomi, jalan pendidikan, jalan keadilan.

Dalam banyak bencana---dari tsunami hingga konflik bersenjata---jaringan pos tetap berjalan, menjadi tumpuan logistik terakhir, menjadi penghubung warga dengan dunia luar. Tak berlebihan jika disebut: pos adalah denyut nadi kehidupan sipil.

F. Indonesia dan UPU: Kisah yang Terus Tumbuh

Indonesia, sebagai anggota UPU sejak 1877, telah mengalami perjalanan panjang dalam ekosistem pos. Dari zaman Hindia Belanda, revolusi kemerdekaan, hingga era digital, pos Indonesia ikut bertumbuh. PT Pos Indonesia saat ini tengah bertransformasi menjadi perusahaan logistik digital, mencoba meraih kembali peran strategisnya dalam sistem komunikasi nasional.

UPU memberi panggung global bagi transformasi itu. Lewat forum UPU, Indonesia bisa berbagi praktik baik, mengadopsi teknologi baru, dan berkolaborasi dalam proyek pengiriman global yang lebih efisien dan ramah lingkungan.

Tak hanya itu, UPU mendorong pendekatan inklusif dan keberlanjutan---tema yang kini juga digaungkan oleh sektor pos Indonesia. Konsep Green Postal, Smart Office, hingga penguatan layanan di daerah 3T (terdepan, terluar, tertinggal) menjadi bagian dari agenda nasional dan internasional.

G. Merayakan dengan Merenung

Di tengah gegap gempita digital, perayaan 250 tahun UPU seharusnya jadi ruang renung: apakah kita masih menjaga jembatan komunikasi yang adil dan setara? Apakah kita membiarkan pasar mengatur segalanya, ataukah tetap menjaga prinsip universal service obligation?

UPU mengingatkan kita bahwa komunikasi adalah hak dasar. Tak boleh ada yang tertinggal hanya karena hidup di pulau terpencil atau tak punya ponsel pintar.

H. Menulis Sejarah dari Amplop yang Terlupa

Mungkin hari ini kita lebih sering membuka notifikasi daripada membuka amplop. Namun pos bukan hanya tentang media, ia adalah tentang pesan. Tentang upaya manusia untuk tetap terhubung, untuk saling sapa, saling bantu, dan saling mengerti.

Universal Postal Union bukan hanya organisasi. Ia adalah warisan umat manusia---tentang harapan, tentang jangkauan, tentang masa depan bersama.

Mari rayakan 250 tahun UPU bukan hanya dengan kilas balik, tetapi dengan komitmen: menjaga keterhubungan, menyalakan harapan, dan terus membuka gerbang peradaban. Dari kantor pos di desa kecil hingga pusat logistik di kota besar, dari surat hingga data---semua saling terkait, semua saling melayani.

BAB XXII

SUARA SUNYI DARI JALANAN, SAT GOJEK MENGAKUISISI GRAB INDONESIA

A. Pendahuluan

Aku mulai mengenal para driver ojek online sejak 2015. Mereka yang dulunya bekerja sebagai buruh harian, sopir angkot, bahkan mantan karyawan pabrik, kini menjadikan aplikasi sebagai ruang kerja baru. Dari layar ponsel, mereka menerima pesanan, mengatur waktu kerja, dan berharap cuan demi sesuap nasi. Namun, dunia mereka akan segera berubah.

Isu yang merebak belakangan ini---soal akuisisi Grab Indonesia oleh Gojek---bukan sekadar kabar bisnis. Ini soal nasib jutaan orang yang menggantungkan hidupnya pada platform. Bagi kita yang pengguna, mungkin ini artinya layanan jadi lebih ringkas. Tapi bagi para mitra, ini bisa berarti hilangnya kekuatan untuk memilih dan menawarkan.

B. Dari Dua Raksasa Menjadi Satu Bayangan

Dalam beberapa tahun terakhir, kita mengenal dua nama besar: Gojek dan Grab. Dua-duanya bersaing keras, memberi promo, menaikkan insentif, bahkan berlomba-lomba memperluas layanan. Di balik persaingan itu, ada manfaat nyata: driver bisa memilih

platform mana yang lebih menguntungkan. Kalau satu aplikasi menekan tarif, mereka bisa pindah ke yang lain.

Tapi kalau dua raksasa ini melebur jadi satu? Pilihan itu sirna. Dan inilah titik krusial yang jarang disorot. Aku berbincang dengan beberapa driver, dan mereka bilang: "Kalau dua-duanya gabung, kita nggak bisa ke mana-mana lagi." Mereka khawatir. Takut sistem makin semena-mena, dan mereka tidak bisa apa-apa.

C. Efisiensi Bagi Perusahaan, Kekhawatiran Bagi Pekerja

Dalam logika bisnis, penggabungan semacam ini biasa disebut efisiensi: menghemat biaya, mengurangi tumpang tindih, memperbesar daya saing. Tapi di level bawah, efisiensi itu bisa bermakna pemotongan insentif, penghapusan bonus, atau bahkan pengurangan jumlah order.

Mitra---yang sering disebut "bukan karyawan"---tidak punya serikat kuat. Mereka juga tidak punya kontrak jangka panjang yang melindungi. Sistem kerja ini fleksibel, ya. Tapi juga sangat rapuh. Sekali algoritma berubah, penghasilan pun bisa langsung anjlok.

Menurut survei Fairwork Indonesia 2023, dari lima platform ride-hailing besar, tidak ada satu pun yang memenuhi semua aspek kerja layak. Itu sebelum akuisisi. Bagaimana nanti setelah pasar hanya dikuasai satu entitas?

D. Negara (Masih) Diam

Selama ini, negara cenderung membiarkan platform digital berkembang bebas. Kita sering mendengar jargon "transformasi digital", tapi jarang ada pembicaraan soal perlindungan kerja digital. Regulasi ojek online hanya mengatur soal kendaraan dan tarif batas atas. Soal relasi kerja? Masih gelap.

Di banyak negara lain, sudah ada aturan yang memperjelas status mitra---apakah mereka pekerja, atau benar-benar wiraswasta? Di Indonesia, mereka berada di antara. Tidak sepenuhnya bebas, tapi juga tak cukup dilindungi.

Bila akuisisi Grab oleh Gojek benar terjadi, ini seharusnya menjadi momentum introspeksi: apakah kita akan terus membiarkan jutaan mitra ini "bertahan dalam senyap", atau mulai menyusun regulasi yang manusiawi?

E. Ke Mana Kita Akan Melangkah?

Aku tidak menolak kemajuan teknologi. Aku juga tahu, platform digital membuka lapangan kerja baru. Tapi kita harus jujur: apa arti kemajuan jika meninggalkan terlalu banyak yang tertinggal?

Mungkin sudah saatnya kita mulai memikirkan alternatif. Bisa jadi dalam bentuk koperasi platform---di mana pengemudi juga punya saham. Atau platform lokal yang lebih adil, transparan, dan terbuka untuk negosiasi. Bahkan, negara pun bisa hadir melalui BUMN digital, yang bukan hanya berpikir soal cuan, tapi juga soal keadilan.

Dan kita, para pengguna, juga punya peran. Kita bisa memilih untuk bersikap kritis. Kita bisa mulai bertanya: apa aplikasi ini memperlakukan mitranya secara adil? Apakah kita, secara tak sadar, ikut membenarkan eksploitasi digital?

F. Penutup

Gabungnya Grab dan Gojek bisa menjadi babak baru ekonomi digital Indonesia. Tapi apakah itu babak kemajuan bersama, atau babak dominasi satu pihak, sangat tergantung pada siapa yang bersuara, dan siapa yang didengar.

Aku bukan saja pelanggan namun saksi fakta hadirnya teknologi di tengah manusia yang tak berdaya. Aku peduli pada ketidakberdayaan agar bangkit dan memiliki kekuatan.

Profil Penulis



Wahyudi Adiprasetyo lahir di Klaten pada tanggal 15 April 1963 dan kini tinggal di Bandung, kota tempat ia mengajar dan merenung. Ia adalah dosen tetap di Universitas Logistik dan Bisnis Internasional (ULBI), sebuah kampus yang menjadi rumahnya dalam membentuk nalar kritis dan memperjuangkan keberlanjutan

intelektual generasi muda. Pendidikan formalnya ia tempuh di Bandung dan Yogyakarta, dua kota yang membentuk fondasi cara berpikir dan sensitivitas sosialnya. Ia menyelesaikan studi sarjana bidang ekonomi di Universitas Terbuka dan melanjutkan pendidikan pascasarjana di Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, pada bidang Ilmu Manajemen.

Sejak lama, Wahyudi dikenal sebagai sosok yang tidak hanya mengajar di ruang kelas, tetapi juga berusaha membumikan ilmu melalui tulisan dan pembelajaran lintas ruang. Ia terlibat dalam berbagai kegiatan riset, pelatihan, pengembangan kurikulum, dan penyusunan kebijakan dalam bidang pos, logistik, dan transformasi digital. Namun sejak 2025, sebuah titik balik terjadi—ia mulai menulis setiap hari, membagikan pemikiran dan perasaan melalui buku-buku yang dilahirkan maupun melalui media sosial, khususnya LinkedIn dan Kompasiana.

Tulisan-tulisan itu tidak selalu rapi, kadang melompat-lompat, namun semuanya hidup. Ia menulis bukan karena ingin viral, tetapi karena tidak tahan membiarkan hari berlalu tanpa jejak makna. Gaya tulisnya mengalir, reflektif, kadang tajam, kadang melankolis, tapi selalu jujur. Ia tidak takut untuk menantang arus, membuka luka sosial, atau mempertanyakan sistem yang beku. Bagi Wahyudi, menulis adalah bagian dari hidup, bukan pelengkap. Ia percaya bahwa literasi publik harus diisi oleh suara yang berani, jujur, dan tidak selalu setuju.

Kini, ia terus menulis, mengajar, dan mendorong siapa pun yang ia temui untuk tak berhenti mencari makna—baik di buku, di jalan, di ruang kelas, maupun di kehidupan yang sering tak bisa dijelaskan dengan teori semata.