

BAB IV

KEPENTINGAN INDONESIA BERGABUNG DALAM ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK (AIIB)

Indonesia memiliki posisi tersendiri di kancah perekonomian internasional. Hal tersebut tidak terlepas dari peran Indonesia dalam berpartisipasi aktif meningkatkan pembangunan global, baik dalam hal pemenuhan pembangunan infrastruktur yang efisien, dan mendorong investasi di bidang infrastruktur dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan.

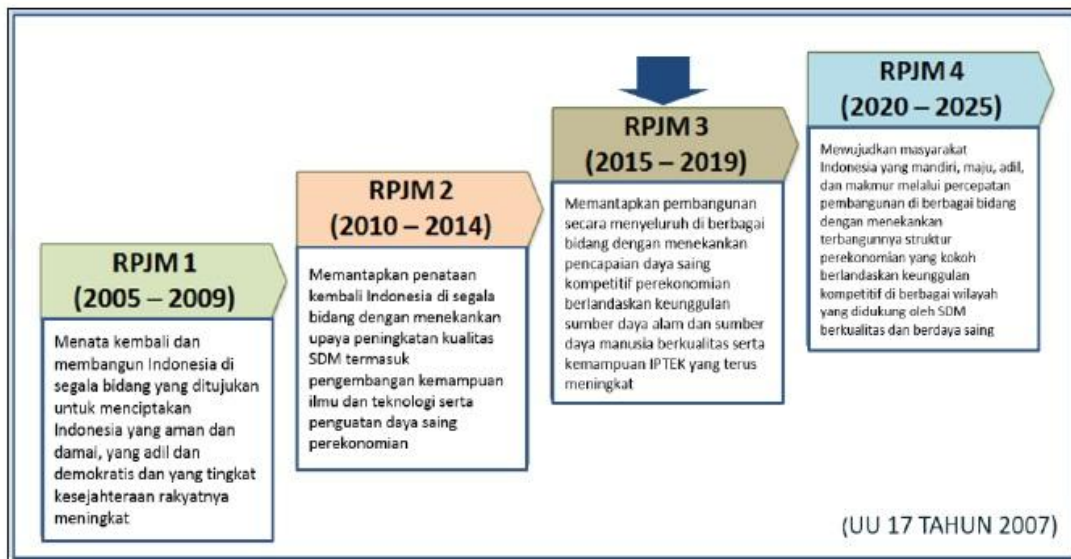
Indonesia berkomitmen untuk mengatasi kesenjangan dalam infrastruktur yang merupakan tantangan utama bagi negara berkembang. Rendahnya investasi dibidang infrastruktur akan berdampak pada rendahnya pula daya saing dalam proses produksi negara tertentu yang berdampak pada terciptanya ketidakadilan dalam distribusi sosial.

Infrastruktur merupakan Prioritas Nasional, hal ini disebutkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 sebagai salah satu fokus dari prioritas nasional Indonesia. Hal ini didasarkan pada berbagai alasan meliputi: percepatan pertumbuhan ekonomi tidak akan tercapai tanpa difasilitasi oleh infrastruktur nasional, revitalisasi pertanian memerlukan dukungan infrastruktur untuk dapat mengakses pasar komoditas agrikultural, tanpa adanya infrastruktur masyarakat miskin akan terisolasi dari kegiatan perekonomian, masalah lingkungan terkait dengan manajemen air dan banjir, polusi udara dan tanah juga terkait dengan

ketiadaan infrastruktur yang memadai. Oleh sebab itu investasi di bidang infrastruktur menjadi prioritas pembangunan Indonesia melalui peningkatan kerjasama pendanaan antara pemerintah dan komunitas bisnis. (Indraswari & Imaniara)

RPJPN 2005-2025 dilaksanakan dalam empat tahapan rencana pembangunan jangka menengah (RPJM) dengan rumusan arahan prioritas kebijakan, yang dapat dilihat pada gambar 3;

Gambar 3: Tahapan Pembangunan dan Arah Kebijakan RPJMN 2015-2019



Sumber: Buku I Agenda Pembangunan Nasional, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019

Arah pembangunan dalam Pemerintahan Presiden Joko Widodo berlandaskan pada tahapan RPJM ke 3 yang di arahkan kepada pencapaian daya saing kompetitif perekonomian. Sehingga bergabungnya Indonesia dalam AIIB diharapkan dapat mendorong perekonomian Indonesia, tidak saja dalam skala regional tetapi juga dalam skala internasional, melihat dari potensi Indonesia yang sanga besar dalam

sumber daya alam serta posisi geografis Indonesia yang sangat strategis sebagai jalur perdagangan laut.

A. Peningkatan Hubungan Bilateral Indonesia dan Tiongkok

Indonesia dan Tiongkok mulai menjalin hubungan diplomatik pada tanggal 13 April 1950, yang kemudian dibekukan pada 30 Oktober 1967 akibat tragedi 30 September di tahun 1965. Hubungan bilateral mulai kembali membaik sejak tahun 1980-an, ketika Menteri Luar Negeri Tiongkok Qian Qichen bertemu dengan Presiden Soeharto dan Menteri Negara Moediarso dari Indonesia pada tahun 1989 untuk membahas dimulainya kembali hubungan diplomatik kedua negara. (Sekilas Hubungan Bilateral Tiongkok dan Indonesia)

Volume perdagangan bilateral antar kedua negara telah meningkat sangat cepat sejak kedua negara kembali menjalin hubungan diplomatik, dari 1,18 miliar dolar Amerika di tahun 1990 menjadi 7,464 miliar dolar Amerika pada tahun 2000, dengan peningkatan sebesar 54,5% dibanding tahun sebelumnya. (Sekilas Hubungan Bilateral Tiongkok dan Indonesia) Pertukaran dan kerja sama antar kedua negara terjalin di berbagai bidang seperti budaya, ilmu pengetahuan dan teknologi, pendidikan, kesehatan, urusan militer, agama, pariwisata, komunikasi, pertanian dan kehutanan.

Tetapi menjadi kecamasan bahwa selama berlangsungnya kerjasama Indonesia dengan Tiongkok, Indonesia selama ini sebagian besar hanya menjadi pasar bagi produk-produk Tiongkok. Padahal secara geografis, kawasan

Indonesia memiliki sisi tawar yang sangat besar dalam jalur perdagangan internasional, khususnya dalam akses laut.

Sembilan puluh persen perdagangan internasional masih diangkut melalui laut. (Rahmawaty, 2015) Tiongkok yang bangkit dalam perekonomian internasional secara langsung membutuhkan akses yang besar dalam keamanan akses laut dan samudera dari hambatan, sehingga membangun kekuatan maritim (*maritime power*) menjadi tuntutan untuk menjamin *national life line* Tiongkok.

Maritime Silk Road merupakan rencana pembangunan Tiongkok yang bertujuan untuk memperluas akses Tiongkok terhadap wilayah-wilayah negara tetangga, dan sebagai tindak lanjut dari peningkatan *power*-nya baik di kawasan maupun lingkup internasional. Tiongkok menyadari potensi historis dari jalur sutera yang berusaha di tumbuh kembalikan demi menciptakan lingkungan ekonomi, politik, dan keamanan yang sejalan dengan kepentingan nasional Tiongkok.

Dalam pertemuan bilateral kedua delegasi pemerintah yang terjalin pada peringatan hubungan diplomatik Indonesia-tiongkok yang ke 65, disepakati beberapa hal yang dituangkan dalam *Statement* Bersama Kemitraan Strategis Komprehensif Antara Pemerintah Republik Indonesia (RI) dengan Pemerintahan Tiongkok, dengan dilakukannya penandatanganan 7 dokumen kerjasama, yang meliputi:

1. MoU Kerjasama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT;

2. MoU Kerjasama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT dengan Menteri BUMN;
3. MoU Antara Menteri BUMN dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT Untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung;
4. MoU antara Badan SAR Nasional (BASARNAS) RI dengan Menteri Transportasi RRT;
5. Perjanjian Kerjasama Antara Pemerintah RI dan RRT untuk pencegahan pajak berganda;
6. MoU antara Lembaga Pengembangan Antariksa Nasional (LAPAN) dengan Badan Antariksa Nasional RRT;
7. Kerjasama antara Menteri BUMN dengan China Development Bank Corporation (CDBC).

Semua kesepakatan ini sesuai dengan reformasi ekonomi dan investasi yang sedang dikerjakan Jokowi dalam pemerintahannya sekarang. Terkait hal ini juga, Jokowi yang sebelumnya telah menyampaikan keinginannya agar Indonesia dapat bergabung dengan *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* yang diketuai Tiongkok, maka Presiden Tiongkok pun menyatakan dukungannya kepada Indonesia untuk mempercepat pembangunan infrastruktur maritim dengan bantuan AIIB dan dana *Maritime Silk Road* serta menyoroti pembangunan pelabuhan, kereta api kecepatan tinggi, bandara dan zona khusus ekonomi pesisir juga sektor kapal-bangunan. (Allens, 2015)

B. AIIB Dan Upaya Mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia

Pembangunan merupakan upaya sistematis dan terencana oleh masing-masing maupun seluruh komponen bangsa untuk membentuk suatu keadaan menjadi keadaan yang lebih baik dengan memaksimalkan berbagai sumber daya yang tersedia secara optimal, efisien, efektif dan akuntabel, demi mencapai tujuan akhir guna meningkatkan kualitas hidup manusia dan masyarakat secara berkelanjutan.

Bagi bangsa Indonesia, secara khusus tujuan pembangunan nasional telah digariskan dalam Pembukaan Undang Undang Dasar (UUD) 1945, yaitu untuk: melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia; memajukan kesejahteraan umum; mencerdaskan kehidupan bangsa; dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. (Kementrian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014)

Indonesia di tahun 2015-2019 yang berada di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla menitikberatkan skema pembangunan Indonesia berdasarkan pada visi “Terwujudnya Indonesia Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berdasarkan Gotong Royong”. Yang dalam upaya mewujudkan visi tersebut ditempuh melalui 7 misi, yaitu:

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.

2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeimbangan dan demokratis berlandaskan negara hukum.
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera.
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing.
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional.
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan. (Jokowi & Kalla, 2014)

Adapun Strategi Pembangunan Nasional secara umum ditujukan untuk:

1. Norma Pembangunan yang diterapkan dalam RPJMN 2015-2019 Adalah sebagai berikut:
 - a. Membangun untuk meningkatkan kualitas hidup manusia dan masyarakat.
 - b. Setiap upaya meningkatkan kesejahteraan, kemakmuran, produktivitas tidak boleh menciptakan ketimpangan yang makin melebar yang dapat merusak keseimbangan pembangunan. Perhatian khusus kepada peningkatan produktivitas rakyat lapisan menengah-bawah, tanpa menghalangi, menghambat, mengecilkan dan mengurangi keleluasaan pelaku-pelaku besar untuk terus menjadi agen pertumbuhan. Hal ini

dimaksudkan untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

- c. Aktivitas pembangunan tidak boleh merusak, menurunkan daya dukung lingkungan dan mengganggu keseimbangan ekosistem.

2. Tiga Dimensi Pembangunan;

- a. Dimensi pembangunan manusia dan masyarakat. Pembangunan dilakukan untuk meningkatkan kualitas manusia dan masyarakat yang menghasilkan manusia-manusia Indonesia unggul dengan meningkatkan kecerdasan otak dan kesehatan fisik melalui pendidikan, kesehatan, dan perbaikan gizi. Manusia Indonesia unggul tersebut diharapkan juga mempunyai mental dan karakter yang tangguh dengan perilaku yang positif dan konstruktif. Karena itu pembangunan mental dan karakter menjadi salah satu prioritas utama pembangunan, tidak hanya birokrasi tetapi juga pada seluruh komponen masyarakat, sehingga akan dihasilkan pengusaha yang kreatif, inovatif, punya etos bisnis dan mau mengambil resiko; pekerja yang berdedikasi, disiplin, kerja keras, taat aturan, dan paham terhadap karakter usaha tempatnya bekerja; serta masyarakat yang tertib dan terbuka sebagai modal sosial yang positif bagi pembangunan, serta memberikan rasa aman dan nyaman bagi sesama.
- b. Dimensi pembanguna sektor unggulan dengan prioritas:

- Kedaulatan pangan. Indonesia mempunyai modal yang cukup untuk memenuhi kedaulatan pangan bagi seluruh rakyat, sehingga tidak boleh tergantung secara berlebihan kepada negara lain.
 - Kedaulatan energi dan ketenagalistrikan. Dilakukan dengan memanfaatkan sebesar-besarnya sumber daya energi (gas, batu bara, dan tenaga air) dalam negeri.
 - Kemaritiman dan kelautan. Kekayaan laut dan maritim Indonesia harus dapat dimanfaatkan secara optimal bagi kepentingan nasional dan kesejahteraan rakyat.
 - Pariwisata dan Industri. Potensi keindahan alam dan keanekaragaman budaya yang unik merupakan modal untuk pengembangan pariwisata nasional. Sedangkan industri diprioritaskan agar tercipta ekonomi yang berbasis penciptaan nilai tambah dengan muatan iptek, keterampilan, keahlian, dan SDM yang unggul.
- c. Dimensi pemerataan dan kewilayahan. Pembangunan bukan hanya untuk kelompok tertentu, tetapi untuk seluruh masyarakat di seluruh wilayah. Karena itu pembangunan harus dapat menghilangkan/memperkecil kesenjangan yang ada, baik kesenjangan antar kelompok pendapatan, maupun kesenjangan anatar wilayah, dengan prioritas:

- Wilayah desa, untuk mengurangi jumlah penduduk miskin, karena penduduk miskin sebagian besar tinggal di desa.
 - Wilayah pinggiran
 - Luar Jawa;
 - Kawasan Timur.
3. Kondisi sosial, politik, hukum, dan keamanan yang stabil diperlukan sebagai prasyarat pembangunan yang berkualitas. Kondisi perlu antara lain:
- b. Kepastian dan penegakan hukum;
 - c. Keamanan dan ketertiban;
 - d. Politik dan demokrasi; dan
 - e. Tata kelola dan reformasi birokrasi.
4. *Quikwins* (Hasil pembangunan yang dapat segera dilihat hasilnya). Pembangunan merupakan proses yang terus menerus dan membutuhkan waktu yang lama. Karena itu dibutuhkan output cepat yang dapat dijadikan contoh dan acuan masyarakat tentang arah pembangunan yang sedang berjalan, sekaligus untuk meningkatkan motivasi dan partisipasi masyarakat. (Jokowi & Kalla, 2014)

Pembangunan infrastruktur Indonesia saat ini belum memperlihatkan perkembangan yang stabil, melihat dari keterbatasan anggaran dan investasi yang naik turun. Padahal dalam menilai pertumbuhan jangka panjang dan penentu daya saing suatu negara, infrastruktur merupakan prasyarat utama. Berdasarkan kajian dari *World Economic Forum* (WEF), infrastruktur menjadi

permasalahan daya saing yang dialami Indonesia, setelah persoalan korupsi yang meraja lela, dan ketidak efisiensi birokrasi pemerintah.

Pemerintah memperkirakan kebutuhan investasi pembangunan infrastruktur dalam periode 2015-2019 berkisar antara Rp 3.561 triliun sampai dengan Rp 6.541 triliun (lihat tabel 10). Kebutuhan ini mencakup infrastruktur dasar di Indonesia, pembangunan jalan, pelabuhan laut, pelabuhan udara, infrastruktur energi, dan infrastruktur lainnya. Kebutuhan ini jauh lebih tinggi dibandingkan dengan periode lima tahun sebelumnya yang mencapai Rp 1.400 triliun. (Kementrian Keuangan, 2014)

Tabel 10: Keperluan Investasi Infrastruktur RPJMN 2015-2019

Sektor	Skenario Penuh (100%)	Skenario Parsial (75%)	Skenario Dasar (50%)
Jalan Raya	1,274	851	637
Perkeretaapian	278	222	140
Transportasi Perkotaan	155	115	75
Transportasi Laut	563	424	282
Ferry dan ASDP	91	80	60
Transportasi Udara	182	165	100
Ketenagalistrikan	1,080	762	714
Energi dan Gas	535	420	268
Sumber Daya Air	1,091	845	645
Cipta Karya (Air Bersih dan Limbah)	666	450	330
Cipta Karya (Perumahan Rakyat)	384	247	180
Teknologi Komunikasi dan Informatika	242	200	130
Jumlah Keperluan Investasi	6,541	4,781	3,561

Memandang dasar dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 dengan jelas memperlihatkan upaya pemerintahan Jokowi dalam mengedepankan masyarakat sebagai prioritas dalam pembangunannya.

Vibiz Research Center melihat empat prioritas Jokowi JK lima tahun ke depan dimulai dari kedaulatan maritim. (Dewanto, 2015)

Gambar 4: Indikator Keberhasilan Kedaulatan Maritim (Dewanto, 2015)

NO	PARAMETER	UNIT	KONDISI 2014	TARGET 2019	KENAIKAN (%)	RATA-RATA/TAHUN	%/TAHUN
1	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan	Unit	210	270	29%	12	6%
2	Pembangunan Kapal Perintis	Unit	50	104	108%	11	22%
3	Produksi Hasil Perikanan	Juta Ton	22.4	50	123%	6	25%
4	Pengembangan Pelabuhan Perikanan	Unit	21	24	14%	1	3%

Kedaulatan maritim memiliki empat parameter keberhasilan yang terdiri dari pengembangan pelabuhan penyeberangan, pembangunan kapal perintis, produksi hasil perikanan dan pengembangan pelabuhan perikanan. Dari tabel indikator keberhasilan kedaulatan maritim. Target yang cukup optimis terlihat pada produksi hasil perikanan, yang ditingkatkan sebesar 123 persen selama lima tahun atau rata-rata meningkat 25 persen setahun yang secara akumulasi akan meningkat 6 juta ton per tahun. Keinginan untuk menghubungkan Indonesia melalui laut terlihat pada lonjakan pembangunan kapal perintis menjadi 104 unit selama lima tahun, atau rata-rata 11 unit per tahun. (Dewanto, 2015)

Gambar 5: Indikator Keberhasilan Infrastruktur Dasar (Dewanto, 2015)

NO	PARAMETER	UNIT	KONDISI 2014	TARGET 2019	KENAIKAN (%)	RATA-RATA/TAHUN	%/TAHUN
1	Rasio Elektrifikasi Listrik	%	81.5	96.6	19%	3	4%
2	Pengembangan Jalan Nasional	KM	38.570	45.592	18%	1404	4%
3	Panjang Jalur Kereta Api	KM	5.434	8.692	60%	652	12%
4	Pengembangan Pelabuhan	Unit	278	450	62%	34	12%
5	Jumlah Bandara	Unit	237	252	6%	3	1%
6	Jumlah Dermaga Penyeberangan	Unit	210	275	31%	13	6%

Fokus pada kemaritiman pada pemerintahan Jokowi JK juga terlihat menjadi prioritas pembangunan infrastruktur dasar. Target tahun 2019 akan menambah jumlah pelabuhan menjadi 450 atau meningkat sebanyak 60 persen dengan rata-rata rata penambahan 34 pelabuhan setahun.

Pemerintahan Jokowi JK bertekad melakukan pengurangan eksploitasi sumber daya alam untuk minyak bumi dan batubara. Batubara juga akan ditingkatkan penggunaannya untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri. Bila hal ini dilakukan diperlukan efisiensi dalam hal penggunaan energi dan dimulainya penggunaan sumber-sumber energi alternatif yang saat ini juga dikembangkan oleh banyak negara di dunia.

Implikasi pengurangan eksploitasi sumber daya alam ini membuat ekonomi Indonesia juga akan diperkuat dengan pertumbuhan sektor maritim, yang mempunyai kekayaan yang masih sangat besar jumlahnya. Hal ini dapat dilihat dari besarnya target pemerintah dalam meningkatkan produksi perikanan. RPJMN 2015-2019 terlihat sesuai dengan program Nawa cita yang

dicanangkan oleh Jokowi JK untuk mencapai cita-cita Indonesia menjadi poros Maritim. Ekonom Vibiznews.com Kristanto Nugroho mengatakan, target maritim pemerintah besar terlihat besar namun angka-angka tersebut merupakan target dari ketertinggalan Indonesia di bidang maritim yang perlu dikejar dengan kerja keras. Dengan semangat kabinet kerja Jokowi masyarakat berharap banyak RPJMN 2015-2019 membuat cita-cita menjadikan Indonesia negara maju dan masyarakatnya yang makmur akan tercapai. (Dewanto, 2015)

Pemerintah Tiongkok telah menginisiasi berbagai kerjasama keuangan regional. Perubahan kebijakan Tiongkok pada era 1990 dan 2000 telah memunculkan adanya berbagai kerjasama keuangan di Asia. Bahkan pada level regional, kemunculan mekanisme kerjasama keuangan regional menjadi langkah maju untuk Proyek Integrasi regional di kawasan Asia. Pada tingkat global, perkembangan kerjasama keuangan regional Asia akan membantu mengurangi ketergantungan Asia Timur pada IMF untuk mendukung manajemen krisis dan pengembangan keuangan dan dengan demikian akan meningkatkan posisi tawar dari negara-negara di kawasan Asia Timur di seluruh dunia, dan Amerika Serikat pada khususnya. (Kementerian Keuangan, 2014)

Secara historis, laut merupakan lokasi penting yang berperan sebagai media mobilisasi bagi aktivitas-aktivitas konflik maupun perdamaian, yang meliputi aktivitas perang maupun perdagangan. Terkait hal ini, Tiongkok merupakan salah satu negara yang secara tradisional sangat aktif dalam memanfaatkan laut dan kekuatan maritim. Tiongkok memiliki luas garis pantai sepanjang 18.000 kilometer, memiliki banyak pelabuhan modern yang terbuka

tiap tahunnya, serta unggul dalam pembuatan kapal dan sistem navigasi. Hal ini menjadikan rute maritim menjadi media dan akses yang sangat baik bagi mobilitas barang dan manusia, khususnya terkait aktivitas perdagangan.

Maritime Silk Road (MSR) mengacu pada dua sektor utama, yaitu “*above the wind*” yang meliputi wilayah-wilayah serta pelabuhan-pelabuhan di Samudera Hindia, dan “*below the wind*” atau jalur yang meliputi Selat Malaka, Laut Tiongkok Selatan, Laut Jawa, dan jalur-jalur arah Timur lainnya. Secara tradisional, jalur ini merupakan media yang digunakan dengan tujuan damai – yaitu digunakan untuk aktivitas perdagangan antarnegara dan pertukaran budaya antar-etnis. Menyadari potensi historis ini, pemerintah Tiongkok kemudian mulai berupaya membangun kembali kemakmuran Jalur Sutera Laut kedalam konteks *Maritime Silk Road* pada abad ke-21.

Konsep *Silk Road Economic Belt* dan *Maritime Silk Road* pertama diperkenalkan oleh presiden Tiongkok, Xi Jinping, pada kunjungannya ke Kazakhstan dan Indonesia pada tahun 2013. Tidak hanya itu, Perdana Menteri Tiongkok – Li Keqiang juga menyampaikan hal serupa pada ASEAN-China Summit ke-16 di Brunei. Sejak saat itu, pemerintah pusat banyak melakukan elaborasi ide dalam pembentukan kedua rencana besar tersebut, yang sering juga disebut sebagai Inisiatif “*One Belt One Road*” atau lebih disingkat lagi sebagai “*Belt and Road*”. Pengenalan konsep ini kemudian terus dilakukan pemerintah Tiongkok, seperti melalui kunjungan-kunjungan pemerintah Tiongkok ke lima negara Asia Tenggara oleh Presiden Xi Jinping dan Perdana Menteri Li Keqiang. Misalnya pada kunjungan ke Hanoi, Tiongkok dan

Vietnam mengumumkan untuk secara formal membentuk kerangka kerja bilateral terkait eksplorasi dan konsultasi maritim, sebagai tindak lanjut dari *joint development* kedua negara tentang Semenanjung Tonkin. (Maharanie, 2015)

Selama perhelatan *Boao Forum for Asia* pada 28 Maret 2015, Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Tiongkok bersama dengan Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perdagangan Tiongkok kembali membahas rencana pembangunan *One Belt One Road* dengan proyeksi semakin mendekatkan rencana tersebut kepada tahap realisasi. Secara total, terdapat 12 kementerian atau badan pemerintah pusat yang terlibat dalam proyek ini. Dokumen resmi yang berjudul “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*” berisi tujuan-tujuan dasar mengenai inisiatif tersebut, yaitu: [1] Mempromosikan keteraturan dan arus bebas faktor-faktor ekonomi, mendorong alokasi sumber daya dengan tingkat efisiensi tinggi, integrasi mendalam pada kekuatan pasar; [2] Mendorong negara-negara yang terkait untuk menghasilkan koordinasi kebijakan ekonomi, serta memperluas dan memperdalam kerjasama regional dengan standar yang lebih tinggi; [3] Secara bersama-sama menciptakan arsitektur kerjasama ekonomi regional yang terbuka, inklusif, dan setara yang menguntungkan seluruh pihak. Secara spesifik, tujuan-tujuan MSR pun meliputi empat elemen, yaitu koordinasi kebijakan, konektivitas, perdagangan dan investasi, serta hubungan *people-to-people* dan pembangunan finansial.

Gao Lan dalam tulisannya menyampaikan terdapat empat signifikansi dari MSR apabila dapat direalisasikan dengan baik. [1] MSR merupakan jalan damai yang menghubungkan Tiongkok dengan negara tetangga. [2] MSR dapat menjadi *channel* baru yang membantu Tiongkok dalam menyampaikan kebudayaan maritimnya ke negara-negara tetangga serta mendorong pembangunan *soft power*. [3] MSR dapat menjadi faktor penggerak pembangunan ekonomi maritim, dan [4] MSR dapat menjadi penyangga (*buffer*) dalam meningkatkan keamanan maritim regional. (Maharanie, 2015)

Khusus mengenai maritim, pemerintah Tiongkok dalam perhelatan Kongres Partai ke-18 telah mengumumkan rencana kepemimpinan generasi kelima dan identitas baru maritim Tiongkok pada November 2012. Pengumuman ini dihasilkan setelah debat panjang dalam internal domestik Tiongkok sendiri, mengenai apakah Tiongkok harus menjadi kekuatan maritim. Beberapa pihak mengidentifikasi bahwa koalisi kepentingan domestik di Tiongkok yang telah mengubah identitas Tiongkok untuk menjadi *maritime power*. Adapun hal ini melibatkan *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC), institusi-institusi maritim sipil, PLAN (Angkatan Laut Tiongkok), provinsi-provinsi pesisir, dan industri perikanan. Pada intinya, pengajuan identitas ini sendiri bukanlah seutuhnya pilihan kebijakan yang dibentuk oleh Kementerian Luar Negeri Tiongkok, melainkan atas hasil kepentingan-kepentingan banyak pihak dari domestik Tiongkok. Menurut laporan Tiongkok setidaknya terdapat 20 provinsi yang mengajukan proposal terkait realisasi MSR maupun *Economic Belt*. Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwa

Tiongkok memiliki kepentingan ekonomi dalam pengembangan dan pembangunan MSR yang melibatkan banyak negara-negara di kawasan. Hal ini kemudian menimbulkan kecemasan pada banyak negara, baik tentang peningkatan *power* Tiongkok maupun terhadap rencana MSR.

Christoffersen dalam tulisannya menjelaskan bahwa konsep MSR modern sebenarnya tidak sepenuhnya baru. Lebih dari 25 tahun yang lalu – atau sekitar awal 1990-an, para analis Tiongkok telah mempromosikan konsep yang disebut “*South China Circle*”, yaitu wilayah transnasional ekonomi alami yang membentang dari Laut Tiongkok Selatan sampai ke Singapura. Pasca kejatuhan Uni Soviet, analis Tiongkok juga mempromosikan “*Great Islamic Circle*”, yang mengacu pada wilayah teritorial ekonomi yang terintegrasi dari Xinjiang dan Tiongkok Barat dengan Asia Tengah – Timur Tengah. Setelah tahun 2013, wilayah ini yang kemudian disebut sebagai “*Silk Economic Belt*” atau jalur sutera darat. Kedua konsep *circle* diatas sejak tahun 1990-an hingga saat ini memiliki tujuan untuk mendorong integrasi ekonomi Tiongkok dengan negara-negara periferi (khususnya negara tetangga) yang dilihat paling cemas terhadap peningkatan *power* ekonomi dan militer Tiongkok. (Maharanie, 2015)

Bagi Tiongkok, pentingnya menciptakan konektivitas maritim regional telah digaungi selama bertahun-tahun dan diarahkan ke Asia Tenggara. Dalam hal ini, *Master Plan for ASEAN Connectivity* (MPAC), yang diberlakukan pada 2010, dapat menjadi solusi ideal bagi Tiongkok untuk mengklarifikasi MSR dengan menghubungkannya dengan ASEAN Connectivity Plan. MPAC telah mengidentifikasi 15 proyek untuk menciptakan konektivitas fisik, institusional,

dan *people-to-people*, serta telah menelaah pencapaian dan tantangan yang dihadapi terkait hal tersebut. Pemerintah Tiongkok juga menyampaikan tujuh proposal – yang terdiri dari: penandatanganan perjanjian Negara Tetangga Sahabat Tiongkok-ASEAN, memperdalam ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA) dan Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), mempercepat proyek *joint infrastructure*, kerjasama *risk-prevention* dan memperkuat keuangan regional, kerjasama maritim yang lebih dalam, kolaborasi terkait keamanan, serta kontak *people-to-people* yang semakin intens. (Maharani, 2015)

Di lain hal, Pada November 2014 dalam Konferensi Tingkat Tinggi Pertemuan Negara-Negara Asia Timur (*East Asia Summit*), Presiden Joko Widodo secara resmi meluncurkan doktrin Indonesia sebagai “Poros Maritim Dunia”. Dalam pidatonya, Presiden Joko Widodo menyatakan bahwa pada abad ke-21 ini, transisi besar dari Barat ke Timur sedang terjadi, baik dalam segi ekonomi, maupun politik yang diikuti oleh bangkitnya negara-negara Asia. Karenanya, sebagai negara maritim, Indonesia harus menegaskan diri sebagai Poros Maritim Dunia. Posisi tersebut nantinya akan membuka kesempatan bagi Indonesia untuk menjalin kerjasama regional maupun internasional guna mencapai kesejahteraan rakyat.

Selanjutnya, Joko Widodo juga menyampaikan intensinya terkait pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. Rencana-rencana seperti pembangunan tol laut di sepanjang pesisir pulau Jawa, membangun pelabuhan *deep-sea* dan jaringan logistik, serta mengembangkan industri perkapalan dan

pariwisata maritim. Secara keseluruhan, 24 pelabuhan *deep-sea* dan pelabuhan lainnya berencana dibangun pada lima tahun kedepan (atau selama masa jabatan Jokowi).

Konsep doktrin poros maritim dunia yang diajukan Presiden Joko Widodo dibagi ke dalam lima pilar. Pertama, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia. Kedua, Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya lautnya dengan fokus menciptakan kedaulatan atas produk pangan asal laut. Ketiga, memprioritaskan infrastruktur dan pembangunan konektivitas maritim, serta diikuti pengembangan industri perkapalan, logistik, dan pariwisata maritim. Keempat, melakukan diplomasi maritim untuk menyelesaikan konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, dan pembajakan. Kelima, membangun kekuatan pertahanan laut dalam rangka menjaga dan mempertahankan kedaulatan, serta memastikan terjaminnya pelayaran damai di wilayah laut Indonesia. Meskipun telah memiliki pilar-pilar sebagai tonggak Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia, namun hingga saat ini doktrin tersebut masih belum memiliki *blueprint* yang jelas untuk implementasinya. (Maharanie, 2015)

Berdasarkan tujuan pembangunannya, Poros Maritim Dunia meliputi banyak kepentingan nasional di berbagai aspek, seperti politik, sosial-budaya, pertahanan, infrastruktur, dan terutama ekonomi. Khusus pada aspek ekonomi, dengan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, maka potensi-potensi seperti konektivitas dan efisiensi perdagangan akan lebih mudah tercapai. Tidak hanya itu, sebagai negara dengan total populasi terbesar ke-4 dunia, maka Indonesia

adalah potensi pasar yang besar serta memiliki nilai-nilai strategis bagi para investor untuk melakukan *foreign direct investment* (FDI). Meski demikian, terdapat hal-hal lain yang juga perlu diperhatikan, terutama isu terkait infrastruktur. Terlepas dari karakteristik Indonesia sebagai negara kepulauan dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia (CIA Fact Book), infrastruktur, industri, dan jasa maritim Indonesia belum dimanfaatkan secara maksimal. Padahal, ketiga hal tersebut merupakan komponen operasional utama menuju negara maritim yang kuat dan katalisator pertumbuhan ekonomi Indonesia sebagai negara kepulauan. (Rahmawaty, 2015)

Demi menggaungkan doktrin Poros Maritim Dunia, Presiden Joko Widodo kemudian mengundang banyak negara untuk bekerjasama untuk proyek tersebut dan bersama-sama mengurus konflik laut seperti pelanggaran terhadap batas kedaulatan laut, *illegal fishing*, pembajakan, dan masalah polusi. Kemudian terkait pembangunan infrastruktur, diproyeksi bahwa Poros Maritim Dunia akan membutuhkan dana sebesar 70 triliun rupiah (atau setara 5,6 juta dolar AS). Terkait hal ini, Indonesia kemudian sangat terbuka atas terciptanya kerjasama dan penyaluran dana dari berbagai negara, khususnya Tiongkok yang turut memiliki proyek maritim sebagaimana tertuang dalam MSR. Oleh karenanya, Indonesia kemudian setuju bergabung kedalam AIIB dan mengajukan sebagai salah satu negara pendiri, agar dana yang diperlukan untuk mencapai Poros Maritim Dunia dapat dicapai dari bantuan Tiongkok, *share budget* antar negara pendonor/investor lain, atau seutuhnya dibiayai dari kucuran dana AIIB. (Luhulima, 2014)

Apabila rencana ini berjalan sebagaimana skenario diatas – dengan AIIB sebagai salah satu sumber dana pembangunan – maka dapat dikatakan bahwa doktrin Poros Maritim Dunia oleh Indonesia menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari MSR Tiongkok. Konsep jalur tol maritim Indonesia dapat dikembangkan kedalam proyek tol super maritim MSR.

Menurut Luhulima, secara politik, Indonesia harus mengadaptasi materialisasi MSR Tiongkok dengan bersikeras pembentukan AIIB di Jakarta. Meski Jin Liqun kini tetap menjadi sekretaris jendral AIIB yang dipilih pada 24 Oktober 2014 di Beijing, namun Indonesia harus terus bersikeras untuk menempatkan beberapa fungsi eksekutif dalam AIIB untuk mengimbangi *vital interest* Indonesia terhadap pertumbuhan MSR. Tidak hanya itu, Indonesia juga kemudian harus meningkatkan sistem pertahanan maritimnya dengan teknologi terbaru untuk mengamankan laut dan jalur komunikasi lautnya, serta terus mengawasi arus lalu lintas di teritorial lautnya. (Luhulima, 2014)

Dimana prospek rencana MSR beririsan dengan Doktrin Poros maritim Dunia yang dicanangkan Indonesia sejak masa pemerintahan Jokowi. Dengan kata lain, baik MSR dan Poros Maritim Dunia tidak bertolak belakang, melainkan dapat saling bekerjasama, khususnya terkait masalah penyediaan dana bagi pembangunan infrastruktur. Dalam hal ini, Indonesia pun sangat terbuka atas saluran-saluran dana dari luar negeri, baik dalam bentuk *share budget*, atau sepenuhnya berasal dari pendanaan AIIB.