

# **KEPENTINGAN INDONESIA BERGABUNG DALAM ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK (AIIB)**

*(Indonesia's Interest Joins in Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB))*

**ST Khadijah Tinni  
20100510112**

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Makassar  
Email: khadijah.tinni92@gmail.com

## **ABSTRACT**

This study aimed to determine the interests underlying the participation of Indonesia joined the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) which is an international financial institution promoted by the Government of the People's Republic of China (PRC) in the rebuilding of the triumph of the Silk Road in the current era, which is also in synergy with the interests of the Indonesian government under President Joko Widodo to realize Indonesia as the world's maritime axis. The result of this study describes AIIB as alternative sources of funding in infrastructure development in Indonesia.

*Key words: AIIB, Silk Road, World's Maritime Axis, Indonesia, PRC, International Financial Institution*

## **Pendahuluan**

Pembangunan nasional Indonesia dibentuk atas dasar pada upaya mencapai kedaulatan pangan, kecukupan energi dan pengelolaan sumber daya maritim dan kelautan. Seiring dengan itu, pembangunan lima tahun ke depan juga mengarah kepada kondisi peningkatan kesejahteraan berkelanjutan, warganya berkepribadian dan berjiwa gotong royong, dan masyarakatnya memiliki keharmonisan antar kelompok sosial, dan postur perekonomian makin

mencerminkan pertumbuhan yang berkualitas, yakni bersifat inklusif, berbasis luas, berlandaskan keunggulan sumber daya manusia serta kemampuan iptek sambil bergerak menuju kepada keseimbangan antar sektor ekonomi dan antar wilayah, serta makin mencerminkan keharmonisan antara manusia dan lingkungan.(Nasional, 2014)

Pentingnya upaya pembangunan ekonomi di berbagai negara tercermin pada penerimaan luas yang nyaris bersifat

universal atas peranan dan fungsi perencanaan pembangunan sebagai jalur yang paling langsung dan paling meyakinkan untuk mencapai kemajuan ekonomi. Perencanaan pembangunan merupakan salah satu program utama dalam pemerintahan. Tetapi tidak dapat ditapik bahwa dalam proses pembangunan selalu ditemukan berbagai rintangan demi mencapai tingkat perekonomian yang tinggi, dan setiap negara mengalami problemnya sendiri, tidak terkecuali Indonesia.

Keberadaan infrastruktur sangat penting dalam mendukung pembangunan ekonomi dan sosial karena infrastruktur yang baik dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi. Baik dalam dunia usaha maupun bagi sosial kemasyarakatan. Dengan infrastruktur yang memadai, biaya produksi, transportasi, komunikasi dan logistik semakin murah, jumlah produksi meningkat, laba usaha meningkat, sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat. Ketersediaan infrastruktur juga mempercepat pemerataan pembangunan melalui pembangunan infrastruktur yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing dan antar wilayah sehingga mendorong investasi yang baru, lapangan kerja baru dan meningkatnya pendapatan dan kesejahteraan masyarakat. Konektivitas antar penduduk suatu negara juga semakin dekat dan membuka isolasi bagi masyarakat yang terbelakang.

Berdasarkan *The Global Competitiveness Report 2013/2014* yang dibuat oleh *World Economic Forum (WEF)*, daya saing Indonesia (*Global Competitiveness Index-GCI*) berada pada peringkat ke-38 dunia. Sementara itu kualitas infrastruktur Indonesia menempati peringkat ke-61 dari 148 negara dunia yang disurvei atau berada pada peringkat ke-5 di antara negara-negara inti ASEAN. Di antara negara-negara ASEAN tersebut Singapura mendapat peringkat GCI tertinggi ke-2

dunia, Malaysia peringkat ke-24, Brunei Darussalam peringkat ke-26, Thailand satu peringkat di atas Indonesia yaitu ke-37, Filipina ke-59, dan Vietnam ke-70. Sedangkan dari segi penilaian infrastruktur, Singapura mendapat ranking ke-2 dunia, Malaysia ke-29, Thailand ke-47, Brunei Darussalam ke-58, Indonesia ke-61, Vietnam dan Laos masing-masing ke-82 dan 84, sedangkan Filipina peringkat ke-96 dunia. (Suroso, 2015)

Data di atas kemudian mengalami perubahan yaitu peningkatan empat angka dengan dilangsirnya data WEF 2014/2015. Daya saing global Indonesia periode 2014-2015 meningkat empat peringkat dari sebelumnya 38 menjadi 34. Sedangkan dari segi infrastruktur dan konektivitas, ranking Indonesia meningkat dari ranking ke-61 menjadi ranking ke-56. Hal ini berarti menunjukkan peningkatan lima angka dari tahun kemarin atau dua puluh angka sejak 2011. (Suroso, 2015)

Selain Indonesia yang terus melakukan upaya dalam meningkatkan pembangunan berkelanjutan demi mencapai kesejahteraan masyarakat, beberapa tahun belakangan ini kawasan Asia pada umumnya telah memperlihatkan perkembangan yang sangat signifikan dari segi ekonomi dan pembangunan yang dipromotori oleh Tiongkok (Republik Rakyat Tiongkok/ RRT) dan India, hal ini tentu menjadi pendorong tersendiri untuk memperlihatkan kepada dunia bahwa negara-negara Asia sedang memacu diri untuk menjadi kekuatan baru yang sedari dulu berada di bawah kekuasaan Amerika dan Eropa.

Tiongkok terus memperkuat pengaruhnya tidak hanya dengan menonjolkan kekuatan militer tetapi juga kekuatan ekonomi melalui kegiatan perdagangan dengan membentuk bank baru yang diberi nama *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* yang merupakan

inisiasi dari Presiden Xi Jinping dan Perdana Menteri Li Keqiang ketika melakukan kunjungan ke negara-negara Asia Tenggara pada Oktober 2013.(Hanafi, 2015)

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)

Oktober 2013 lalu, untuk pertama kalinya presiden Xi Jinping mengumumkan gagasan *Maritime Silk Road of the 21<sup>st</sup>* (MSR). Demi merealisasikan mega proyek MSR, Tiongkok mendirikan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) sebagai sumber dana pembangunan infrastruktur transportasi negara-negara Asia.(Rahmawaty, 2015)

Indonesia yang telah bergabung dengan AIIB semenjak penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) AIIB yang dilakukan pada tanggal 25 November 2014, bertempat di Kementerian Keuangan Republik Indonesia (Pramadi, 2014) juga memutuskan ikut serta dalam inisiatif strategis MSR yang bersinergi dengan cita-cita Indonesia yang ingin kembali menjadi poros maritim dunia melihat bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia.

Bergabungnya Indonesia sebagai anggota AIIB menjadi hal yang menarik untuk di kaji melihat bahwa Indonesia sebelumnya telah bergabung dengan beberapa lembaga keuangan internasional, baik yang berskala regional seperti *ASEAN Infrastructure Fund* (AIF), *Asian*

*Development Bank* (ADB), serta yang berskala Internasional seperti *World Bank* (WB) yang telah menjalin kerjasama dengan Indonesia dalam waktu yang cukup lama.

### **Studi Pustaka**

Dalam menjawab alasan bergabungnya Indonesia sebagai anggota *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), penulis menggunakan dua pendekatan, yaitu:

#### **1. Konsep Kepentingan Nasional (*National Interest Concept*)**

Secara fundamental dapat ditelaah bahwasanya setiap tindakan yang dilakukan oleh negara baik dalam skala internal maupun eksternal dilakukan dengan tujuan yang tidak lain dan tidak bukan adalah untuk mengejar, memperoleh, dan mempertahankan kepentingan nasional sesuai dengan tujuan dan cita-cita negara.

Konsep kepentingan nasional merupakan konsep yang populer dalam menganalisa permasalahan yang timbul dalam kajian hubungan internasional, baik untuk mendeskripsikan, menjelaskan maupun menganjurkan perilaku para aktor. Kepentingan nasional merupakan alasan utama suatu negara untuk mengambil suatu kebijakan luar negerinya. Morgenthau berpendapat bahwa perilaku negara dalam hubungan internasional dituntut oleh pengejaran kepentingan nasional, kepentingan nasional itu adalah memperoleh, mempertahankan atau memperbesar kekuatan negara.(Mas'ood, 1990)

Menurut Jack C. Plano dan Roy Olton, tujuan mendasar serta faktor yang paling menentukan yang memandu para pembuat keputusan dalam merumuskan politik luar negeri adalah kepentingan nasional. Kepentingan nasional merupakan konsepsi yang sangat umum tetapi merupakan unsur yang menjadi kebutuhan sangat vital bagi negara. Unsur tersebut

mencakup kelangsungan hidup bangsa dan negara, kemerdekaan, keutuhan wilayah, keamanan militer dan kesejahteraan ekonomi. (Plano & Olton, 1999)

Bergabungnya Indonesia sebagai anggota AIIB merupakan perpanjangan tangan dari kebutuhan Indonesia untuk mencapai kepentingan nasionalnya dalam meningkatkan kesejahteraan ekonomi. AIIB yang dibentuk khusus untuk memberikan pinjaman pembangunan infrastruktur di kawasan Asia akan memberikan keuntungan tersendiri bagi Indonesia, sebagai negara maritime terbesar di kawasan Asia Tenggara, akan menjadikan Indonesia sebagai partner yang diperhitungkan oleh AIIB.

Dari kepentingan nasional suatu negara mampu menghasilkan berbagai kebijakan. Kebijakan yang dikeluarkan suatu negara, baik dalam negeri maupun luar negeri, umumnya bertujuan untuk mewujudkan cita-cita/ideologi yang dipegang dan ingin dicapai oleh suatu negara. Kepentingan nasional menggerakkan aktor untuk melakukan suatu interaksi dengan aktor lainnya. (Saputra, 2013)

Kepentingan nasional dapat diartikan sebagai sejumlah tujuan suatu negara yang mengerucut untuk kepentingan yang lebih luas dengan cara meningkatkan dan mempertahankan *power* dari suatu negara. Setiap negara memiliki satu kepentingan nasional yang terdiri dari beberapa kepentingan negara. Suatu negara harus menekankan dan memperhatikan satu kepentingan negara dan menunda kepentingan lainnya, dan pilihan tersebut diputuskan berdasarkan petunjuk yang berasal dari kepentingan nasional negara tersebut. (Saputra, 2013)

Indonesia dalam pemerintahan Presiden Joko Widodo (Jokowi) dan Wakil Presiden Muhammad Jusuf Kalla mengusung Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019

sebagai jbaran dari visi, misi, dan agenda (*Nawa Cita*) pemerintah dalam mencapai visi pembangunan nasional. Tetapi dalam merealisasikan RPJMN tersebut salah satu masalah dan tantangan pokok yang dihadapi Indonesia dalam pembangunan nasional adalah ketersediaan infrastruktur untuk mendukung peningkatan kemajuan ekonomi sangat terbatas dan harus dapat ditingkatkan. Keterbatasan ketersediaan infrastruktur selama ini merupakan hambatan utama untuk memanfaatkan peluang dalam meningkatkan investasi serta menyebabkan mahalnya biaya logistik. (Nasional, 2014)

Padahal investasi di bidang infrastruktur memiliki efek *spillover* ekonomi yang kuat. Setiap investasi US\$1 di bidang infrastruktur dapat menghasilkan kebutuhan investasi sebesar US\$3-US\$4 di sektor-sektor ekonomi lainnya. Di Asia, setiap investasi US\$ 1 miliar di sektor infrastruktur dapat menciptakan 18.000 kesempatan kerja. Menurut estimasi ADB, permintaan investasi untuk pembangunan infrastruktur di negara Asia antara tahun 2010 dan 2020 menyentuh US\$8 triliun dengan tambahan US\$290 miliar untuk proyek-proyek regional. (Keuangan, 2014)

Sehingga keikutsertaan Indonesia dalam AIIB yang merupakan bank multilateral baru dengan modal awal sebesar 100 miliar dolar Amerika akan menjadi angin segar dalam membantu Indonesia memenuhi kebutuhan pembangunan infrastruktur. Sebab jika hanya mengandalkan sumber-sumber keuangan tradisional seperti anggaran pemerintah akan semakin sulit karena tuntutan masyarakat semakin berkembang, baik dalam hal pemenuhan kebutuhan sosial, keamanan dan lain-lain.

## **2. Politik Luar Negeri (Model Aktor Rasional (*Rational Actor Model*))**

Politik luar negeri adalah strategi atau rencana tindakan yang dibentuk oleh

para pembuat keputusan (*decision maker*) suatu negara dalam menghadapi negara lain atau unit politik internasional lainnya, dan dikendalikan untuk mencapai tujuan nasional spesifik yang dituangkan dalam terminologi kepentingan nasional. (Plano & Olton, 1999)

Dalam studi hubungan internasional, kita dapati bahwa kajian kebijakan luar negeri sangat luas dan kompleks. Kebijakan luar negeri dalam pengertian luas terdiri atas pola-pola yang diwujudkan oleh suatu negara dalam memperjuangkan dan mewujudkan kepentingan nasional, dalam hubungannya dengan negara lain atau dilakukan terhadap lingkungan eksternalnya. Politik luar negeri dapat berarti sebagai tindakan rasional (*rational action*) suatu negara dalam usaha memenuhi kepentingan nasionalnya di lingkungan internasional, dapat juga berarti hanya sebagai pernyataan gramatik yang diucapkan oleh para pemimpin atau penguasa suatu negara terhadap masyarakat internasional, dapat pula sebagai agregasi seluruh kepentingan dalam negeri suatu negara atau bangsa. (Warsito, 1998)

Pada uraian kepentingan Indonesia bergabung dalam AIIB yang menjadi fokus utama penulis adalah proses pembuatan keputusan politik luar negeri Indonesia dalam mencapai tujuan nasional guna memenuhi kebutuhan pendanaan pembangunan infrastruktur. Dalam menjelaskan hal tersebut penulis menggunakan Model Aktor Rasional dari Graham T. Allison.

Dalam model ini politik luar negeri dipandang sebagai akibat tindakan-tindakan aktor rasional, terutama suatu pemerintah yang monolit, yang dilakukan dengan sengaja untuk mencapai suatu tujuan. Pembuatan keputusan politik luar negeri digambarkan sebagai suatu *proses intelektual*. Perilaku pemerintah dianalogikan dengan perilaku individu itu –

melalui serangkaian tahap-tahap intelektual, dengan menerapkan penalaran yang sungguh-sungguh – berusaha menerapkan pilihan atas alternatif-alternatif yang ada. Jadi, unit analisis model pembuatan keputusan ini adalah pilihan-pilihan yang diambil oleh pemerintah. (Mas'ood, 1990) Dengan memperhatikan aspek untung rugi disetiap alternatif-alternatif yang ada.

**Tabel 1: Tabel Untung Rugi**

Opsi	Keuntungan	Kerugian
Alternatif A	Ada	Ada
Alternatif B	Ada	Ada
Alternatif C	Ada	Ada

Sumber: Graham T. Alison. *The Essence Of Decision*. Dikutip dari diktat perkuliahan Teori Hubungan Internasional, Dr. Nur Azizah. Fisipol-UMY

Sebagai perbandingan, berbagai MDBs (*Multilateral Development Banks*) didirikan dengan latar belakang dan tujuan yang berbeda-beda. *Asian Development Bank* (ADB) yang merupakan salah satu MDBs terbesar di dunia didirikan pada tahun 1966 sebagai respon banyak penduduk miskin di kawasan Asia sebagai akibat perang. Sekitar 1,7 miliar orang di kawasan Asia miskin dan tidak mampu mengakses barang, jasa, aset dan kesempatan yang seharusnya diperoleh manusia. Untuk itu, ADB didirikan dengan tujuan untuk mengurangi kemiskinan di kawasan Asia Pasifik melalui berbagai kegiatan dan program. Adapun manfaat yang diperoleh negara anggota ADB adalah dapat mengakses pendanaan untuk proyek-proyek yang bertujuan untuk mengurangi kemiskinan. (Keuangan, 2014)

*ASEAN Infrastructure Fund* (AIF) didirikan dengan latar belakang karena adanya kebutuhan dalam penyediaan infrastruktur untuk menopang pertumbuhan perekonomian di kawasan ASEAN. Keberadaan infrastruktur di kawasan

ASEAN juga masih lebih rendah bila dibandingkan dengan beberapa kawasan lain di dunia, antara lain dengan kawasan Asia, Amerika Latin, dan Afrika. AIF bertujuan untuk memfasilitasi sumber dana regional yang tersedia dengan kebutuhan kawasan yang besar akan pendanaan infrastruktur. Manfaat yang diharapkan dari AIF adalah: (i) kerja sama regional yang semakin meningkat, termasuk perdagangan yang lebih besar, (ii) pertumbuhan ekonomi, kawasan yang inklusif dan berkelanjutan, dan (iii) mengurangi kemiskinan melalui peningkatan pelayanan dan penyediaan infrastruktur dasar. (Keuangan, 2014)

Sementara itu, pendirian AIIB dilatarbelakangi adanya *financing gap* untuk pembiayaan infrastruktur di kawasan Asia, yang mana kebutuhan pembiayaan yang tinggi tidak dapat dipenuhi oleh bank pembangunan multilateral secara baik. Berdasarkan hal tersebut, AIIB didirikan untuk mempercepat pembangunan ekonomi dan integrasi Asia melalui promosi investasi pada sektor infrastruktur. AIIB bertujuan untuk memberikan dukungan pembiayaan untuk pembangunan infrastruktur kepada negara berkembang di kawasan Asia, termasuk ASEAN. Pembangunan infrastruktur tersebut diharapkan akan meningkatkan konektivitas dan integrasi ekonomi di kawasan. Area prioritas AIIB mencakup transportasi, energi, komunikasi, industri, dan pertanian. (Keuangan, 2014)

Ada pun pertimbangan bergabungnya Indonesia dalam AIIB yakni (i) dukungan Indonesia kepada RRT akan memperkuat kerja sama bilateral kedua negara; (ii) bergabungnya Indonesia ke dalam AIIB, akan menambah alternatif sumber pendanaan baru bagi pembangunan infrastruktur Indonesia; dan (iii) bergabungnya Indonesia dalam AIIB akan meningkatkan peran Indonesia dalam memberikan kontribusi pembangunan infrastruktur Asia. (Kemenkeu, 2015)

Perbandingan tersebut memperlihatkan bahwa setiap MDBs termasuk di dalamnya AIIB didirikan demi mencapai tujuan-tujuan tertentu. Yang secara rasional mendorong pemerintah Indonesia selaku aktor pengambil keputusan untuk bergabung sebagai salah satu anggota di dalamnya dengan memperhitungkan untung rugi yang akan diperoleh.

Selain itu, Menteri Keuangan Indonesia Bambang PS Brodjonegoro menyatakan bahwa keberadaan AIIB positif bagi Indonesia. Semakin banyak lembaga pembiayaan internasional, semakin baik bagi Indonesia. Selain menghindari ketergantungan pada satu atau dua lembaga pembiayaan global, hal itu akan menciptakan bunga utang yang kompetitif. (Kompas, 2015)

## **Pembahasan**

Investasi infrastruktur merupakan salah satu sumber pertumbuhan baru di luar perdagangan, mengingat peran infrastruktur dalam perkembangan perekonomian sangatlah penting. Namun demikian, ketersediaan infrastruktur menjadi salah satu masalah besar dalam proses perkembangan perekonomian di negara-negara kawasan Asia. Karakter peningkatan perekonomian yang berbeda di negara-negara Asia memperlihatkan adanya kesenjangan ekonomi yang sangat besar.

Indonesia sendiri berkomitmen tinggi 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.

Adapun bentuk kepentingan Indonesia yang ingin dicapai pemerintah

sebagai upaya dalam memperoleh kepentingan nasionalnya, antara lain:

#### **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 Moedjarto 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 kecemasan 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:

- a. MoU Kerjasama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT;
- b. MoU Kerjasama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT dengan Menteri BUMN;

- c. MoU Antara Menteri BUMN dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT Untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung;
- d. MoU antara Badan SAR Nasional (BASARNAS) RI dengan Menteri Transportasi RRT;
- e. Perjanjian Kerjasama Antara Pemerintah RI dan RRT untuk pencegahan pajak berganda;
- f. MoU antara Lembaga Pengembangan Antariksa Nasional (LAPAN) dengan Badan Antariksa Nasional RRT;
- g. 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, berkeadilan 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 berdayasaing.
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional.
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan. (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 2). 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. (Kementerian Keuangan, 2014)

**Tabel 2: 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)

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 Sutra 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 21<sup>st</sup> 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. (Maharanie, 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 jenderal 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.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Hutagalung, J. (2009). Peran Bank Dunia dan IMF dalam Perekonomian Indonesia Dulu dan Sekarang. In A. A., & M. A., *Era Baru Kebijakan Fiskal: Pemikiran, Konsep, dan Implementasi*. Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara.
- Ikodar, S. B. (2003). Efektifitas Rezim Liberalisasi Penanaman Modal Asing Langsung dalam Bank Dunia Terhadap Perubahan Perilaku Negara Anggota, Studi Kasus Indonesia (1998-2002).

*Program Pascasarjana UGM UYogyakarta .*

Mas'ood, M. (1990). *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES.

Nasional, M. P. (2014). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019: Buku I Agenda Pembangunan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional.

Plano, J., & Olton, R. (1999). *Kamus Hubungan Internasional*. Jakarta: Putra A Bardin.

Warsito, T. (1998). *Teori-teori Politik Luar Negeri*. Yogyakarta: Bigraf.

#### **Jurnal:**

Anggraeni, T. D. (2015). Menyambut Kelahiran Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). *Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 1.

Benny, G., & Abdullah, K. (2011). Journal of Current Southeast Asian Affairs: Indonesian Perceptions and Attitudes toward the ASEAN Community. *GIGA German Institute of Global and Area Studies, Institute of Asian Studies and Hamburg University Press*.

Sekine, E. (2015). Aims and Prospects of the Asian Infrastructure Investment Bank Proposed by China. *Nomura Journal of Capital Markets Spring*, 1.

#### **Reports**

Asian Development Bank. (2012, desember 31). Asian Development Bank dan Indonesia. *Lembar Fakta*, p. 1.

Asian Development Bank. (2014, Desember 31). Asian Development Bank dan Indonesia. *Lembar Fakta*, p. 1.

Indraswari, R., & Imaniara, M. *Inisiatif Indonesia untuk Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur dalam Kerja Sama Global*. Jakarta: Kajian Pusat

Kebijakan Pembiayaan Perubahan Iklim dan Multilateral (PKPPIM) BKF.

Kementerian Keuangan RI. (2013). *Nota Keuangan dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara*. Jakarta: Kementerian Keuangan RI.

Kementerian Keuangan RI. (2013). *Nota Keuangan dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara*. Jakarta: Kementerian Keuangan RI.

Kemntrian Keuangan. (2014). *Posisi Indonesia dalam Pembentukan AIIB*. Jakarta: Badan Penelitian Kementerian Keuangan.

Kemntrian Perencanaan Pembangunan Nasional. (2014). *Buku I Agenda Pembangunan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional.

Keuangan, P. K. (2014). *Posisi Indonesia Dalam Pembentukan Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Jakarta: PKRB Kementerian Keuangan.

Wangke, H. (2015). Penguatan Pengaruh Tiongkok di Kawasan Asia Fasifik Melalui Pembentukan AIIB. *Info Singkat Hubungan Internasional*, 6.

#### **Dokumen dari Website:**

Dewanto, F. A. (2015, Januari 8). *RPJMN 2015-2109: Mewujudkan Cita-Cita Poros Maritim*. Retrieved mei 28, 2016, from berita daerah: <http://beritadaerah.co.id/2015/01/08/rpjmn-2015-2109-mewujudkan-cita-cita-poros-maritim/>

Janis, N. (2012). *AIF- Inisiatif Lembaga Pembiayaan Infrastruktur Untuk Kawasan ASEAN*. Retrieved Maret 20, 2016, from Kemenkeu.go.id: <http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/AIF%20-%20Inisiatif%20Pembiayaan%20Infrastruktur%20ASEAN.pdf>

Jokowi, & Kalla, J. (2014). *Jalan Perubahan Untuk Indonesia Yang*

- Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian*. Retrieved April 11, 2016, from KPU web site: [http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI\\_MISI\\_Jokowi-JK.pdf](http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf)
- Kemenkeu. (2015). *Kementerian Keuangan Indonesia*. Retrieved Maret 11, 2016, from Kementerian Keuangan Indonesia web site: [http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/Kontribusi%20Indonesia%20pada%20Lembaga%20Keuangan%20Internasional\\_PKPPIM.pdf](http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/Kontribusi%20Indonesia%20pada%20Lembaga%20Keuangan%20Internasional_PKPPIM.pdf)
- Pramadi, Y. (2014, November 27). *Siaran Pers: Penandatanganan MoU Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Retrieved September 7, 2015, from [http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/SP\\_271114\\_155.pdf](http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/SP_271114_155.pdf)
- Setiawan, W. (2015). *Diplomasi Jalur Sutra, Overheating Ekonomi dan Interdependensi Kompleks: Sebuah Observasi Internal Atas Sebuah Modernisasi Peradaban*. Retrieved Desember 1, 2015, from academia: [https://www.academia.edu/12313219/Diplomasi\\_Jalur\\_Sutra\\_Overheating\\_Ekonomi\\_dan\\_Interdependensi\\_Kompleks\\_Sebuah\\_Observasi\\_Internal\\_Atas\\_Sebuah\\_Modernisasi\\_Peradaban](https://www.academia.edu/12313219/Diplomasi_Jalur_Sutra_Overheating_Ekonomi_dan_Interdependensi_Kompleks_Sebuah_Observasi_Internal_Atas_Sebuah_Modernisasi_Peradaban)
- Kemenkeu. (2015). *Kementerian Keuangan Indonesia*. Retrieved Maret 11, 2016, from Kementerian Keuangan Indonesia web site: [http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/Kontribusi%20Indonesia%20pada%20Lembaga%20Keuangan%20Internasional\\_PKPPIM.pdf](http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/Kontribusi%20Indonesia%20pada%20Lembaga%20Keuangan%20Internasional_PKPPIM.pdf)
- Lutfi, K. (2014, Januari 12). *Slideshare.com*. Retrieved Maret 12, 2016, from Slide Share: [http://www.slideshare.net/khairanlutfi/erjasama-indonesia-dengan-bank-dunia-serta-dampak-bagi-perekonomian-indonesia?from\\_action=save](http://www.slideshare.net/khairanlutfi/erjasama-indonesia-dengan-bank-dunia-serta-dampak-bagi-perekonomian-indonesia?from_action=save)
- Primayoga, F. M. (2015). *ANALISIS KEBIJAKAN INDONESIA TERKAIT DUKUNGAN TERHADAP ASEAN INFRASTRUCTURE FUND SEBAGAI UPAYA PERSIAPAN PELAKSANAAN ASEAN ECONOMIC COMMUNITY 2015*. Retrieved Juni 2, 2016, from academia.edu: [https://www.academia.edu/6935277/ANALISIS\\_KEBIJAKAN\\_INDONESIA\\_TERKAIT\\_DUKUNGAN\\_TERHADAP\\_ASEAN\\_INFRASTRUCTURE\\_FUND\\_SEBAGAI\\_UPAYA\\_PERSIAPAN\\_PELAKSANAAN\\_ASEAN\\_ECONOMIC\\_COMMUNITY\\_2015](https://www.academia.edu/6935277/ANALISIS_KEBIJAKAN_INDONESIA_TERKAIT_DUKUNGAN_TERHADAP_ASEAN_INFRASTRUCTURE_FUND_SEBAGAI_UPAYA_PERSIAPAN_PELAKSANAAN_ASEAN_ECONOMIC_COMMUNITY_2015)
- Surat Kabar:**  
Kompas. (2015). *AIIB Menjadi Alternatif*. Jakarta: Harian Kompas.
- Websites:**  
AIIB. (2015). Retrieved oktober 29, 2015, from <http://www.aiib.org/html/list-new/>  
*Apa itu Bank Dunia? Fakta, Sejarah & Informasi Lainnya*. (2016). Retrieved april 20, 2016, from Amazine.co - Online Popular Knowledge: <http://www.amazine.co/25020/apa-itu-bank-dunia-fakta-sejarah-informasi-lainnya/>  
*Asia Infrastructure Investment Bank*. (2016, Maret 21). Retrieved Januari 17, 2016, from Wikipedia: [https://en.wikipedia.org/wiki/Asian\\_Infrastructure\\_Investment\\_Bank#cite\\_note-38](https://en.wikipedia.org/wiki/Asian_Infrastructure_Investment_Bank#cite_note-38)  
Dasar Pengetahuan. (2015, Maret 5). *Bank Pembangunan Asia*. Retrieved Maret 11, 2015, from wikiapbn: <http://www.wikiapbn.org/bank-pembangunan-asia/>  
Dewanto, F. A. (2015, Januari 8). *RPJMN 2015-2109: Mewujudkan Cita-Cita Poros Maritim*. Retrieved mei 28, 2016, from berita daerah:

- <http://beritadaerah.co.id/2015/01/08/rpjmn-2015-2109-mewujudkan-cita-cita-poros-maritim/>
- Frence-Presse, A. (2015, 13 Maret). *Japan denies plan to join China-led development bank*. Retrieved Desember 1, 2015, from news yahoo: <http://news.yahoo.com/japan-denies-plan-join-china-led-development-bank-041742313--finance.html>
- Hanafi, F. (2015, Juli 1). *Apa Yang Anda Perlu Tahu Tentang AIIB?* Retrieved September 7, 2015, from Focus: <http://focuss.my/apa-anda-perlu-tahu-tentang-aiib/>
- Hasan, F. (2014, Desember 7). *Kontribusi Indonesia Terhadap Asean Infrastructure Found Sebagai Penunjang Kesuksesan Asian Community 2015*. Retrieved April 4, 2016, from [https://fidzulhasan.wordpress.com/2014/12/07/kontribusi-indonesia-terhadap-asean-infrastructure-found-sebagai-penunjang-kesuksesan-asian-community-2015/#\\_ftn7](https://fidzulhasan.wordpress.com/2014/12/07/kontribusi-indonesia-terhadap-asean-infrastructure-found-sebagai-penunjang-kesuksesan-asian-community-2015/#_ftn7)
- Sulaeman, D. Y. (2009, Desember 30). *KAJIAN TIMUR TENGAH DAN STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL*. Retrieved Maret 15, 2016, from Peran Bank Dunia dalam Kemunduran Perekonomian Indonesia: <https://dinasulaeman.wordpress.com/2009/12/30/peran-bank-dunia-dalam-kemunduran-perekonomian-indonesia/>
- The World Bank Group. (2016). *Pertanyaan-pertanyaan umum*. Retrieved Maret 20, 2016, from world bank web site: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/EASTASIAPACIFICEXT/INDONESIA/INBAHASA/EXTN/0,,menuPK:447269~pagePK:141132~piPK:148689~theSitePK:447244,00.html>
- Kemenkeu. (2015, Juni 30). *Ringkasan eksekutif: Kajian Posisi Indonesia dalam Pembentukan Asian infrastructure Investment Bank*. Retrieved Desember 28, 2015, from Ministry of Finance republic of Indonesia: <http://kemenkeu.go.id/en/node/46353>
- Kurtenbach, E. (2015, April 1). *Taiwan to join China-led regional bank, Japan says not now*. Retrieved Desember 1, 2015, from news yahoo: <http://news.yahoo.com/japan-not-currently-planning-join-china-led-bank-043535443.html>
- Laxmikanth, M. (2015, februari 18). *AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank-purpose, structure, India's interests- pro & anti arguments*. Retrieved oktober 27, 2015, from Mrunal.org: <http://mrunal.org/2014/11/diplomacy-aiib-asian-infrastructure-investment-bank-china-india.html>
- PURPOSE, FUNCTIONS AND MEMBERSHIP*. (2015). Retrieved oktober 27, 2015, from AIIB: [http://www.aiib.org/html/pagefaq/Key\\_Provisions/](http://www.aiib.org/html/pagefaq/Key_Provisions/)
- Rahmawaty, A. (2015, Maret 24). *Indonesia di Tengah Dinamika Regional*. Retrieved September 7, 2015, from Forum Kajian Pertahanan dan Maritim: <http://www.fkpmaritim.org/indonesia-di-tengah-dinamika-regional/>
- Saputra, L. (2013, Desember 19). *Kepentingan Nasional dalam Interaksi Antar Negara*. Retrieved Desember 15, 2015, from Luqman Saputra: Epicness All The Way: [http://luqman-saputro-fisip13.web.unair.ac.id/artikel\\_detail-89427-SOH101-KEPENTINGAN%20NASIONAL%20DALAM%20INTERAKSI%20ANTAR%20NEGARA%20%28Week%205%29.html](http://luqman-saputro-fisip13.web.unair.ac.id/artikel_detail-89427-SOH101-KEPENTINGAN%20NASIONAL%20DALAM%20INTERAKSI%20ANTAR%20NEGARA%20%28Week%205%29.html)
- Sekilas Hubungan Bilateral Tiongkok dan Indonesia*. (n.d.). Retrieved September



7, 2015, from Embassy of The People's Republic of China in The Republic of Indonesia: <http://id.china-embassy.org/indo/zgyyn/sbgxgk/>

Watt, N., Lewis, P., & Branigan, T. (2015, Maret 13). *US anger at Britain joining Chinese-led investment bank AIIB*. Retrieved Desember 1, 2015, from The Guardian: <http://www.theguardian.com/us-news/2015/mar/13/white-house-pointedly-asks-uk-to-use-its-voice-as-part-of-chinese-led-bank>

*What is the Asian Infrastructure Investment Bank?* (2015). Retrieved oktober 25, 2015, from AIIB: <http://www.aiib.org/html/aboutus/AIIB/?show=0>

wikiapbn. (2015, Maret 5). *Bank Pembangunan Asia*. Retrieved Maret 12, 2016, from wikiapbn.org: <http://www.wikiapbn.org/bank-pembangunan-asia/#to-klndepkeu>

