

**KEPUTUSAN PEMERINTAH INDONESIA UNTUK BERGABUNG  
DALAM ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK (AIIB)**

Oleh: Arif Miftakhudin

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Politik

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Ringroad Barat Tamantirto, Kasihan, Bantul 551783

[arifmiftakhudin@outlook.com](mailto:arifmiftakhudin@outlook.com)

**Abstract**

This thesis aims to analyse why Indonesia Government Decision to Join Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). The thesis found that the reasons of Indonesian Government to join AIIB caused by consideration of domestic political aspect, economic matters, and aspect of international context matters. The policy of the president Joko Widodo about the main priority of state development, economic capability problem that indicate insufficient fund to develop infrastructure investment, also China's policy of *One Belt One Road*. Those are the consideration of Indonesian government on deciding to join AIIB. The establishment of AIIB aims to increase connectivity in Asia through infrastructure development which caused Indonesian Government to consider becoming a member state of AIIB.

Keyword: *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, Indonesian Government, Decision, Consideration

## **Intisari**

Tulisan ini bertujuan untuk menganalisa mengapa pemerintah Indonesia memutuskan bergabung dalam *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Tulisan ini menemukan bahwa adanya beberapa pertimbangan yang mempengaruhi pemerintah Indonesia dalam memutuskan bergabung dalam AIIB yakni politik dalam negeri, kondisi ekonomi, dan konteks internasional. Fokus pembangunan nasional Presiden Joko Widodo yang fokus terhadap pembangunan infrastruktur sejalan dengan tujuan AIIB untuk membantu negara-negara anggota meningkatkan pembangunan infrastruktur, kemampuan ekonomi Indonesia yang belum mampu mencukupi kebutuhan pembiayaan infrastruktur, dan kebijakan Tiongkok atas program *One Belt One Road* menjadi pertimbangan pemerintah Indonesia sehingga memutuskan bergabung dalam AIIB.

Kata Kunci: Pemerintah Indonesia, *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, keputusan, pertimbangan

## **PENDAHULUAN**

Berbagai permasalahan terkait dengan pembangunan infrastruktur tidak hanya dirasakan oleh Indonesia. Beberapa negara lain juga mengalami beberapa permasalahan yang sama. Berdasarkan pengalaman ini, pemerintah Tiongkok menginisiasikan berdirinya suatu institusi keuangan internasional yang bernama *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* (Mun, 2015).

*Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* merupakan sebuah bank pembangunan multilateral yang di bentuk dengan tujuan untuk meningkatkan pembangunan negara-negara kawasan Asia melalui peningkatan pembangunan infrastruktur dan sektor produktif lainnya. Seperti yang diketahui, bahwa dalam pendiriannya terdapat beberapa negara-negara yang berada di kawasan Asia dan non-regional Asia terlibat dalam proses pembentukannya. Indonesia sendiri juga terlibat dalam proses pembentukannya.

Setelah melalui proses pembentukan yang panjang, maka AIIB resmi berdiri dan memiliki 57 negara anggota. Seperti yang diketahui, bahwa Republik Indonesia merupakan salah satu negara anggota dari AIIB. Bergabungnya Indonesia dalam AIIB merupakan sebuah bentuk keputusan luar negeri yang di ambil oleh pemerintah Indonesia.

Keputusan Indonesia bergabung dalam AIIB mendapatkan perhatian dari beberapa kalangan. Keputusan politik luar negeri terkait bergabungnya Indonesia dalam AIIB harus mendatangkan manfaat yang optimal bagi pembangunan Indonesia (PKB, 2015).

Pada akhirnya, pemerintah Indonesia memutuskan bergabung dalam AIIB melalui beberapa kesepakatan penandatanganan seperti:

- a. Penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) pada tanggal 25 November 2014.
- b. Penandatanganan *Articles of Agreement* (AoA) pada tanggal 25 Juni 2015.
- c. Pengesahan *Articles of Agreement* melalui Peraturan Presiden No. 171 Tahun 2015.

## **PEMBAHASAN**

Keputusan pemerintah Indonesia bergabung dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) merupakan hasil pertimbangan dari beberapa aspek berikut:

### ***Kebijakan Politik atas Agenda Prioritas Pembangunan Presiden Joko Widodo***

Indonesia memutuskan untuk bergabung dengan AIIB di tandai dengan ditandatanganinya *Memorandum of Understanding* (MoU) dari pendirian AIIB dan penandatanganan *Articles of Agreement* (AoA) pendirian AIIB. Penandatanganan MoU pendirian AIIB oleh Indonesia, dilakukan pada tanggal 24 November 2014 di Kantor Kementerian Keuangan (Kemenkeu), Jakarta,

sedangkan penandatanganan *Articles of Agreements* (AoA) dilakukan di Beijing, Tiongkok pada tanggal 29 Juni 2015.

Seharusnya penandatanganan MoU di lakukan bersama dengan negara anggota lain pada tanggal 22-23 Oktober 2014 di Beijing. Namun, Indonesia mengalami keterlambatan, sehingga Indonesia menandatangani MoU pada waktu yang berbeda. Indonesia mengalami keterlambatan penandatanganan MoU ini, disebabkan adanya pergantian atau transisi pemerintahan. Pada tanggal 9 Juli 2014, rakyat Indonesia memilih Presiden dan Wakil Presiden yang akan memimpin pada periode 2014-2019. Dalam pemilihan umum Presiden tersebut, terdapat dua pasangan kandidat Presiden dan Wakil Presiden (Wapres). Pasangan kandidat Presiden dan Wakil Presiden yang pertama yaitu Prabowo Subianto (kandidat Presiden) dan M. Hatta Radjasa (kandidat Wakil Presiden), sedangkan pasangan kandidat Presiden dan Wakil Presiden yang kedua adalah Joko Widodo (kandidat Presiden) dan Jusuf Kalla (kandidat Wakil Presiden) (KPU, 2014). Pada masa pemilihan umum tersebut, kedua kandidat menyampaikan kerangka kerja pemerintahannya masing-masing. Salah satu dari kedua kandidat pasangan Presiden dan Wakil Presiden yakni Joko Widodo dan Jusuf Kalla menyampaikan kerangka kerja pemerintahan dalam bentuk sembilan agenda prioritas pembangunan Indonesia yang disebut dengan “Nawacita” (KPU, 2014).

Di dalam kerangka Nawacita tersebut, terdapat agenda bahwa pemerintahan Joko Widodo & Jusuf Kalla akan meningkatkan pertumbuhan pembangunan infrastruktur. Dimana pada nantinya, apabila terpilih calon Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla akan membangun infrastruktur jalan baru sepanjang 2000 kilometer, dan memperbaiki infrastruktur jalan yang sudah ada di kawasan Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Kemudian akan membangun 10 pelabuhan baru dan merenovasi yang lama, membangun 10 bandara baru dan merenovasi yang lama, membangun 10 kawasan industri baru, dan berbagai infrastruktur lainnya. Untuk melihat lebih lanjut terkait dengan sembilan agenda prioritas pembangunan pemerintahan Joko Widodo – Jusuf Kalla dapat dilihat pada lampiran tugas akhir ini.

Pada akhirnya, hasil pemilu menunjukkan bahwa Joko Widodo dan Jusuf Kalla terpilih menjadi Presiden Republik Indonesia (KPU, 2014). Sehingga, kerangka kerja pemerintahan Joko Widodo – Jusuf Kalla melalui 9 agenda prioritas pembangunan (Nawacita) menjadi acuan pembangunan Indonesia periode 2015-2019. Hal ini dibuktikan dengan tercantum-nya sembilan agenda prioritas (Nawacita) di dalam Naskah Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 (BAPPENAS, 2014). Sehingga, sembilan agenda prioritas pembangunan ini menjadi kebijakan yang di sahkan pemerintah Indonesia untuk melakukan pembangunan nasional melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 2 Tahun 2015. Pengesahan terkait dengan visi misi dan program pembangunan presiden terpilih pada masa pemilihan presiden 2014 menjadi Rencana Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 termaktub dalam pasal 2 ayat 1 Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 2 Tahun 2015. Untuk melihat lebih lengkap terkait dengan kandungan pasal 2 ayat 1 tersebut, dapat dilihat pada bagian lampiran tugas akhir ini.

Dalam Nawacita yang tertuang dalam RPJMN 2015-2019 tersebut terdapat salah satu agenda bahwa pemerintah Indonesia berencana untuk melakukan pembangunan nasional dengan meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing Indonesia terhadap pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya. Untuk menjalankan agenda ini, pemerintah Indonesia dibawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo akan membangun konektivitas nasional yang salah satunya dengan meningkatkan pembangunan infrastruktur (BAPPENAS, 2014).

Membangun konektivitas nasional ini dilakukan dengan meningkatkan pembangunan infrastruktur di beberapa sektor. Infrastruktur, seperti sektor infrastruktur jalan, pelabuhan, atau bandara. Usaha untuk meningkatkan pembangunan pada sektor ini tidak terlepas dari kondisi pembangunan infrastruktur sebelumnya yang masih belum memadai. Berdasarkan beberapa data terkait pembangunan infrastruktur dalam (Saleh, 2014) didapati bahwa beberapa sektor infrastruktur Indonesia masih tertinggal dengan beberapa negara-negara

lain seperti Singapura, Malaysia atau Thailand. Oleh karenanya, dalam pembangunan jangka menengah nasional 2015-2019 pemerintah Indonesia berencana untuk membangun infrastruktur di berbagai sektor. Dibawah kepemimpinan presiden Joko Widodo periode 2014-2015 kebijakan pembangunan infrastruktur dapat digambarkan dalam bagan sebagai berikut:

**Gambar 4.1** Rencana Pembangunan Sektor Infrastruktur Indonesia 2015-2019



Sumber : Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) dalam (Daniel, 2014).

Dari gambar tersebut, diketahui bahwa pemerintah Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo akan meningkatkan pembangunan melalui pembangunan jalan baru sepanjang 2.650 km, membangun jalan tol sepanjang 1.000 km, serta akan melakukan pemeliharaan infrastruktur jalan sepanjang 46.770 km yang meliputi wilayah Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali-Nusa Tenggara, Maluku dan Papua (BAPPENAS, 2014). Pada infrastruktur pelabuhan, pemerintah Indonesia dalam periode 2015-2019 akan meningkatkan pembangunan dengan meningkatkan kapasitas pelabuhan yang berjumlah 24 unit pelabuhan yang tersebar di berbagai kawasan Indonesia. Melakukan pengadaan sejumlah 50 unit kapal penyeberangan. Pada infrastruktur bandara, pemerintah Indonesia akan meningkatkan pembangunan dengan membangun 15 bandara baru

serta melakukan pengembangan dan rehabilitasi terhadap infrastruktur bandara yang sudah ada yang mana tersebar di pulau Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua. Mengembangkan 9 bandara kargo untuk pelayanan pengiriman barang serta melakukan pemutakhiran terhadap sistem pelayanan navigasi penerbangan. Peningkatan pembangunan pada beberapa infrastruktur bandara ini nantinya akan meningkatkan jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional yang akan mencapai angka 162 juta penumpang/tahun (BAPPENAS, 2014)

Adanya agenda-agenda pembangunan melalui pembangunan infrastruktur pada pemerintahan Joko Widodo merupakan sebuah bentuk gambaran kebijakan politik dalam negeri yang dilakukan untuk meningkatkan pembangunan nasional pada periode 2015-2019. Sehingga, sembilan agenda prioritas pembangunan Indonesia (Nawacita) tersebut menjadi pertimbangan pemerintah Indonesia dalam memutuskan bergabungnya Indonesia dalam AIIB. Tujuan pembangunan Indonesia pada pemerintahan Presiden Joko Widodo yang akan lebih fokus terhadap pembangunan infrastruktur berbanding lurus dengan tujuan AIIB untuk membantu negara-negara dalam melakukan percepatan pembangunan infrastruktur. Sehingga, pada akhirnya pemerintah Indonesia memutuskan bergabung dengan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB).

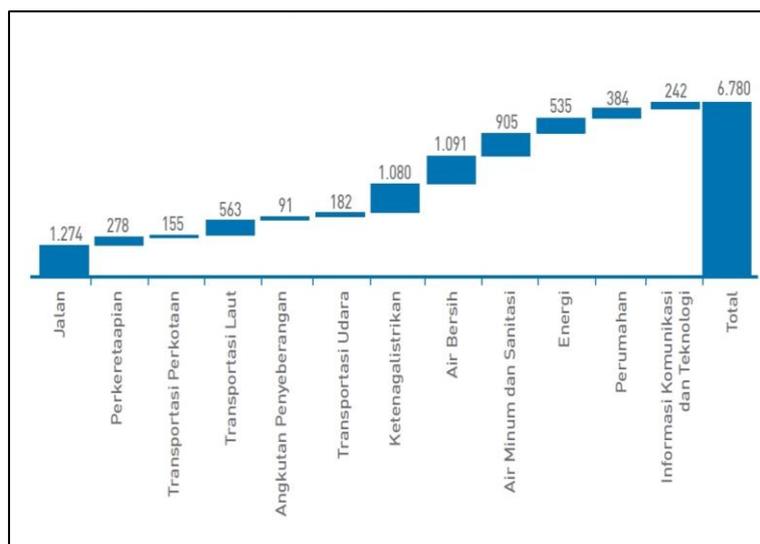
### ***AIIB Sebagai Salah Satu Alternatif Sumber Pembiayaan untuk Percepatan Pembangunan Infrastruktur***

Interaksi yang terjadi antara pemerintah Indonesia dengan *Asian Infrastructure Investment Bank* merupakan bentuk usaha pemerintah Indonesia untuk mencari solusi terhadap permasalahan yang dihadapi dalam melakukan percepatan pembangunan infrastruktur. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa Indonesia tengah mengalami berbagai permasalahan terkait dengan permasalahan infrastruktur. Salah satu permasalahan dalam pembangunan infrastruktur adalah masih terbatasnya alokasi dana untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur.

Beberapa data menunjukkan bahwa untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur, Indonesia memerlukan alokasi dana yang besar. Dari sudut pandang internasional, *Asian Development Bank* melakukan sebuah studi yang mengukur kebutuhan atas pembiayaan pembangunan infrastruktur di Indonesia dalam periode 2010 sampai dengan 2020. Hasil studi menunjukkan bahwa Indonesia memerlukan pembiayaan sekitar US\$ 450 miliar untuk pembangunan infrastruktur untuk jangka waktu 2010 sampai dengan 2020. Dimana dalam satu tahun, Indonesia memerlukan dana sekitar US\$ 41 miliar (Saleh, 2014).

Data terkait dengan kebutuhan pembangunan infrastruktur juga dapat dilihat melalui proyeksi perhitungan dari sudut pandang dalam negeri. Pemerintah Indonesia melalui lembaga terkait pembangunan infrastruktur seperti Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS), Kementerian Keuangan, Kementerian Pekerjaan Umum, dan berbagai instansi lembaga terkait lainnya melakukan koordinasi untuk merumuskan dokumen kebutuhan atas pembiayaan pembangunan infrastruktur. Perumusan kebutuhan atas percepatan pembangunan infrastruktur ini di tunjukkan dengan dirumuskannya dokumen tentang Rancangan Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Indonesia periode 2015-2019.

**Gambar 4.2** Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Indonesia 2015-2019



Keterangan:  Satuan dalam triliun Rupiah (Rp)  
 Sumber: RPJM 2015-2019 dalam (Finance, 2014)

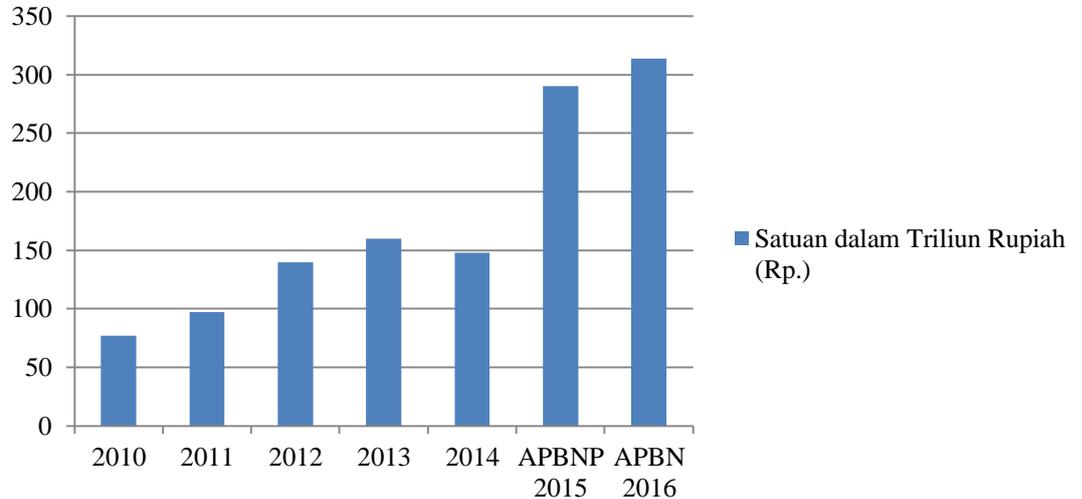
Dari grafik tersebut dapat diketahui bahwa Indonesia membutuhkan alokasi anggaran sekitar Rp. 6.780 triliun untuk pembiayaan infrastruktur pada periode 2015-2019. Rancangan Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional merupakan rancangan pembangunan yang dirumuskan untuk menggambarkan pembangunan dalam jangka 5 tahun kedepan. Dari tabel tersebut diketahui per-tahunnya, pemerintah Indonesia membutuhkan dana sekitar Rp. 1.356 triliun untuk melakukan percepatan pembangunan pada sektor infrastruktur.

Besarnya kebutuhan untuk percepatan pembangunan tidak berbanding lurus dengan anggaran yang di alokasikan oleh pemerintah Indonesia untuk pembangunan infrastruktur. Anggaran yang dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur belum mampu memenuhi kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Anggaran yang dialokasikan pemerintah untuk pembangunan infrastruktur dapat dilihat pada gambar 4.3.

Dari grafik pada gambar 4.3 dapat dilihat perkembangan anggaran yang dialokasikan pemerintah pada sektor infrastruktur. Anggaran infrastruktur pada tahun 2010 hingga tahun 2013 mengalami kenaikan yang signifikan. Kemudian di tahun 2014, terjadi penurunan anggaran untuk sektor infrastruktur. Pada tahun 2015, anggaran untuk pembangunan infrastruktur mencapai angka Rp. 290,3 triliun. Hingga pada tahun 2016, anggaran infrastruktur Indonesia mencapai angka diatas Rp. 313,5 triliun (Kemenkeu, 2016).

Kemampuan ekonomi Indonesia hanya mampu mengalokasikan dananya sekitar Rp. 300 triliun per-tahunnya untuk pembangunan infrastruktur. Sedangkan, di sisi lain kebutuhan alokasi dana pembangunan infrastruktur per-tahunnya sebesar Rp. 1.356 triliun. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat *financing gap* sekitar Rp. 1.056 triliun untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur.

**Gambar 4.3** Perkembangan Alokasi Anggaran Pemerintah untuk Pembangunan Infrastruktur 2010-2016



Sumber: *Booklet Informasi APBN 2016* dalam (APBN & Anggaran, 2016)

Seperti yang diketahui bahwa, *Asian Infrastructure Investment Bank* merupakan sebuah bank pembangunan multilateral yang fokus terhadap pembangunan sektor infrastruktur. AIIB memiliki tujuan untuk membantu negara-negara mencari solusi atas permasalahan pembangunan infrastruktur di negaranya. Kebutuhan atas alokasi dana untuk pembangunan infrastruktur juga salah satu permasalahan yang dihadapi oleh beberapa negara yang berusaha untuk meningkatkan produktivitas negaranya yang salah satunya melalui pembangunan infrastruktur. Sesuai dengan tujuannya, AIIB akan membantu negara-negara untuk mendorong dan menciptakan investasi antar negara yang pada nantinya akan berkontribusi untuk mengatasi permasalahan kurangnya alokasi dana untuk kebutuhan infrastruktur.

Untuk mengatasi permasalahan atas minimnya pembiayaan terhadap infrastruktur, AIIB akan membantu negara-negara anggota untuk menyediakan pembiayaan infrastruktur. AIIB memiliki sumber pendanaan dari modal awal pendirian sebesar US\$ 50 miliar, dimana pada nantinya modal keseluruhan beroperasinya AIIB sebesar US\$ 100 miliar. Jumlah ini merupakan angka yang

besar, dimana diperkirakan dengan adanya modal ini, maka jarak (*financing gap*) yang ada terkait dengan pembiayaan infrastruktur akan teratasi (Mun, 2015).

Dalam beberapa Siaran Pers oleh Kementerian Keuangan didapati kondisi tentang adanya keterlibatan pemerintah Indonesia dalam pembentukan *Asian Infrastructure Investment Bank*. Terlibatnya Indonesia dalam pembentukan AIIB merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah untuk mendapatkan sumber alternatif terhadap pembiayaan percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Berdasarkan Nota Keuangan Rancangan Anggaran Pendapatan Belanja Negara tahun 2015 yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia dalam (Kemenkeu, 2016) menyatakan bahwa AIIB menjadi sumber alternatif bagi pembiayaan pembangunan infrastruktur. Dimana keanggotaan Indonesia dalam AIIB akan mendatangkan manfaat yakni meningkatkan kualitas dan kuantitas pembiayaan pembangunan infrastruktur, meningkatkan peran Indonesia dalam lembaga keuangan internasional, serta meningkatkan eksposur Indonesia dalam forum-forum kerjasama Internasional.

Pemerintah Indonesia pada akhirnya memutuskan bergabung dalam AIIB dimana ditandai oleh ikut sertanya pemerintah Indonesia dalam menandatangani *Articles of Agreement (AoA)* di Tiongkok pada tanggal 29 Juni 2015 (lihat kembali tabel 3.2). Terlebih pada tanggal 24 desember 2015, pemerintah Indonesia melalui Presiden Republik Indonesia telah mengesahkan *Articles of Agreement (AoA)* untuk di ratifikasi sebagai hukum internasional yang harus di taati Indonesia Pengesahan dilakukan dengan mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 171 tahun 2015 tentang pengesahan *Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement (Pasal Persetujuan Bank Investasi Infrastruktur Asia)*. Peraturan Presiden Nomor 171 tahun 2015 tentang pengesahan *Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement (Pasal Persetujuan Bank Investasi Infrastruktur Asia)* dapat dilihat lebih lanjut pada bagian lampiran tugas akhir ini.

Pemerintah Indonesia sendiri telah membuat rancangan untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur yang rencananya akan dibantu pendanaannya oleh AIIB. Pemerintah Indonesia melalui Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) telah merumuskan *Blue book 2015-2019*. *Bluebook* merupakan dokumen resmi yang berisi daftar rencana proyek-proyek pembangunan yang memerlukan pembiayaan dari Pinjaman/Hibah Luar Negeri (BAPPENAS, 2015). *Blue book 2015-2019* telah diajukan ke AIIB untuk dipertimbangkan agar mendapat bantuan pinjaman dalam bentuk pembiayaan atas proyek pembangunan infrastruktur (BAPPENAS, 2015).

Setelah *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) berdiri dan Indonesia merupakan salah satu negara anggota, pemerintah Indonesia mengusulkan 6 proyek pembangunan infrastruktur kepada pihak AIIB untuk mendapatkan pendanaan. Enam proyek ini merupakan usaha pembangunan infrastruktur yang masuk dalam rancangan pembangunan infrastruktur periode 2016-2017. Proyek ini memerlukan alokasi dana sebesar US\$ 2 juta (Kemenkeu, 2016). Beberapa proyek yang ditawarkan

Dengan begitu, pertimbangan pemerintah Indonesia bergabung dalam AIIB didasarkan pada pertimbangan aspek kemampuan ekonomi Indonesia yang belum mampu untuk memenuhi alokasi dana yang dibutuhkan untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur dan menganggap AIIB sebagai sumber alternatif untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia.

### ***Pertimbangan atas Program One Belt One Road Tiongkok***

Pemerintah Indonesia juga mempertimbangkan aspek konteks internasional dalam memutuskan untuk bergabung dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Konteks internasional ini ditunjukkan dengan pertimbangan atas kebijakan luar negeri yang di keluarkan oleh negara lain. Salah satu bentuknya yakni kebijakan luar negeri Tiongkok terkait dengan program *One Belt One Road*.

Tiongkok mengeluarkan suatu kebijakan yang bernama *One Belt One Road* (OBOR) atau umum juga diketahui dengan *New Silk Road*. Kebijakan *One Belt One Road* atau *New Silk Road* adalah suatu kebijakan Tiongkok yang merupakan perkembangan dari kebijakan *Silk Road* (Jalur Sutera) yang dahulu merupakan proyek utama Tiongkok untuk menghubungkan kawasan Asia Tengah dengan Tiongkok. Program *One Belt One Road* terdiri dari 2 elemen utama ; Pertama, *One Belt* yang merupakan jalur sutera darat; Kedua, *One Road* yang merupakan jalur sutera maritim (Bloomberg, 2015).

a) *Silk Road Economic Belt*

*Silk Road Economic Belt* atau disebut juga dengan *One Belt* merupakan program perkembangan jalur sutera yang dahulu telah menjadi program utama Tiongkok untuk meningkatkan konektivitas antara Tiongkok dengan negara Asia Tengah. Program ini kemudian dikembangkan untuk melanjutkan program dahulu dengan konsep yang baru, yang mana tujuan konektivitas jalur sutera ini diperluas hingga mencapai kawasan Eropa dan Rusia. Tujuan utama dari jalur sutera darat ini adalah untuk membentuk “Jembatan Eurasia” yang merupakan rantai distribusi logistik antara Tiongkok dan Eropa, selain itu Jalur darat ini akan menghubungkan Mongolia, Rusia, Asia Tengah, dan kawasan Asia Tenggara (Council & Office, 2015).

b) *21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*

*21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* atau disebut juga dengan *One Road* merupakan sebuah kebijakan Tiongkok untuk menciptakan konektivitas antara negara-negara yang ada di kawasan Eropa, Afrika dan Asia melalui jalur maritim. Tujuan utama dari Jalur sutera maritim adalah untuk membangun rute transportasi yang efisien antar pelabuhan di berbagai negara di kawasan Samudera Hindia, Timur Tengah, Afrika dan laut Mediterania (Council & Office, 2015).

*One Belt One Road*, melibatkan berbagai negara yang ada di kawasan benua Eropa, Asia, dan Afrika. Beberapa negara di benua tersebut merupakan negara yang masuk dalam rute pembangunan *One Belt One Road*. Adapun negara-negara yang di lalui jalur *One Belt One Road* dapat dilihat pada gambar 4.4.

**Gambar 4.4** Peta Jalur *One Belt One Road*



Sumber: Theresa Fallon (2015) *The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia*, *American Foreign Policy Interests*, 37:3, 140-147, DOI: 10.1080/10803920.2015.1056682

Indonesia merupakan negara yang masuk kedalam kerangka *One Belt One Road* (lihat gambar 4.4). Sehingga, sebagian kawasan Indonesia akan di lalui jalur tersebut. Hal inilah yang menjadi pertimbangan pemerintah Indonesia untuk bergabung dalam *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Adanya program *One Belt One Road* Tiongkok mendatangkan tantangan tersendiri bagi Indonesia. Secara tidak langsung, dengan adanya kebijakan *One Belt One Road* menyebabkan Indonesia harus memiliki infrastruktur pelabuhan yang memadai (Hong, 2015). Hal ini disebabkan, salah satu elemen utama program *One Belt One Road* yakni *21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* membutuhkan infrastruktur pelabuhan di negara-negara yang di lalui jalur tersebut sehingga konektivitas akan

terjalin dan dapat mengoptimalkan tujuan dari *21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* (Council & Office, 2015).

Berdasarkan data dalam yang di jelaskan dalam (Saleh, 2014) infrastruktur pelabuhan Indonesia masih belum memadai. Dengan adanya kebijakan *One Belt One Road*, Indonesia harus melakukan percepatan pembangunan infrastruktur agar infrastruktur pelabuhan Indonesia memadai. Untuk melakukan hal ini, Indonesia harus mengalokasikan dana khusus untuk pembangunan infrastruktur pelabuhan sebesar US\$ 6 juta. Dana ini dialokasikan untuk mengoptimalkan kualitas 5 pelabuhan besar Indonesia yang berada di kawasan Sumatera, Jakarta, Jawa Timur, Sulawesi Selatan dan Papua. Nantinya, pelabuhan besar ini akan siap untuk melayani muatan-barang yang besar dan dapat membantu pelabuhan kecil lainnya untuk saling ter-koneksi (Hong, 2015).

Kebijakan *One Belt One Road* merupakan sebuah program yang melibatkan beberapa negara yang ada di kawasan Asia, Eropa, dan Afrika. Dimana pada nantinya negara-negara yang di lalui oleh jalur ini akan ter-koneksi satu sama lain. Sehingga konektivitas di negara-negara ini akan terhubung (Hong, 2015). Apabila konektivitas ini terhubung maka intensitas perdagangan internasional di antara negara-negara tersebut cenderung akan semakin meningkat. Peningkatan perdagangan internasional yang akan terjadi akan menimbulkan kompetisi dalam persaingan perdagangan internasional di antara negara-negara yang dilalui jalur tersebut. Selain itu, peningkatan intensitas perdagangan internasional ini menuntut setiap negara untuk memiliki infrastruktur yang memadai. Dengan adanya program *One Belt One Road*, maka negara-negara yang dilalui oleh jalur ini dituntut untuk memiliki infrastruktur seperti pelabuhan ataupun infrastruktur jalan (Hong, 2015).

Selain itu, kebijakan *One Belt One Road* merupakan strategi pemerintah Tiongkok untuk memberikan kemudahan bagi para investor Tiongkok yang ingin meningkatkan investasi-nya di negara-negara yang dilalui jalur tersebut (Hong, 2015). Para investor Tiongkok melihat Indonesia yang merupakan salah satu

negara yang dilalui jalur *One Belt One Road* sebagai pasar yang besar. Dengan adanya kebijakan *One Belt One Road* ini, perusahaan-perusahaan Tiongkok akan lebih mudah untuk mendistribusikan barang produksi melalui pelabuhan yang ada di Indonesia. Namun, untuk melakukan hal ini dibutuhkan infrastruktur pelabuhan yang baik (Hong, 2015).

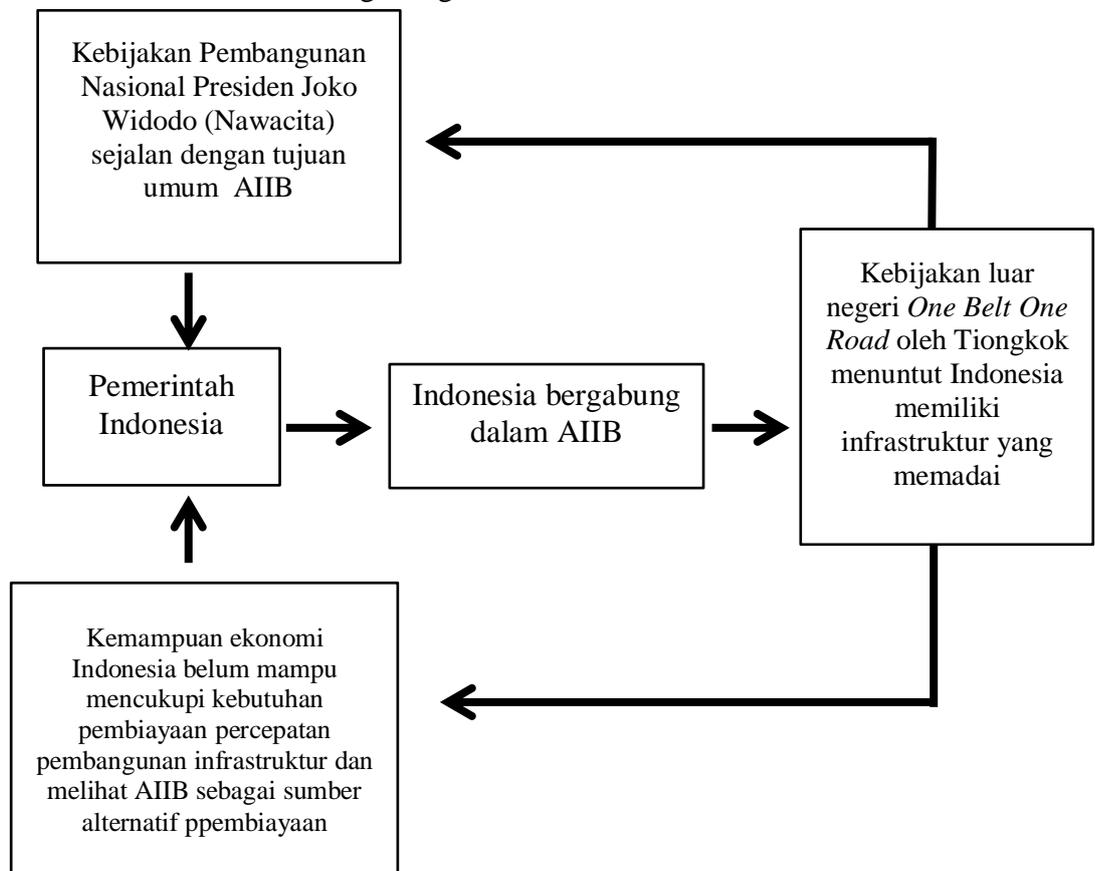
Program *One Belt One Road* akan memperlancar konektivitas antar negara-negara yang dilaluinya (Hong, 2015). Hal ini menjadi tantangan bagi Indonesia, dimana Indonesia harus siap dengan persaingan yang akan terjadi. Indonesia harus memiliki tingkat daya saing global (*Global Competitiveness Index*) yang tinggi. Seperti yang telah dijelaskan dalam (Saleh, 2014), bahwa daya saing Indonesia dalam penyediaan infrastruktur masih rendah. Padahal persaingan perdagangan internasional antar negara yang terjadi akan semakin kuat dengan adanya program *One Belt One Road* (Hong, 2015).

Oleh karena itu, Indonesia memerlukan pembangunan infrastruktur yang memadai untuk meningkatkan daya saing global-nya, khususnya pada sektor infrastruktur. Namun, hal ini membutuhkan alokasi dana yang besar. Sedangkan, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa alokasi anggaran infrastruktur di Indonesia masih belum mencukupi untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur. Masih terdapat *financing gap* dalam alokasi anggaran infrastruktur (Kemenkeu, 2016). Oleh karenanya, Indonesia memutuskan bergabung dalam AIIB untuk mendapatkan sumber alternatif pembiayaan pembangunan infrastruktur (Kemenkeu, 2016).

Berdasarkan penjelasan di atas terkait dengan pertimbangan pemerintah Indonesia atas agenda prioritas pembangunan nasional di bawah presiden Joko Widodo yang fokus terhadap pembangunan infrastruktur, kemampuan ekonomi Indonesia yang belum mampu mengalokasikan dana untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur, serta adanya kebijakan *One Belt One Road* yang dikeluarkan oleh pemerintah Tiongkok membuat pemerintah Indonesia memutuskan bergabung dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB).

Apabila pertimbangan-pertimbangan ini diilustrasikan ke dalam skema pengambilan keputusan politik luar negeri yang di kemukakan oleh William D. Coplin, maka skema pertimbangan pemerintah Indonesia dalam memutuskan bergabung dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dapat dilihat dalam bagan berikut:

**Gambar 4.5** Pertimbangan Pemerintah Indonesia dalam Memutuskan Bergabung dalam AIIB



## KESIMPULAN

Indonesia merupakan salah satu negara anggota pendiri AIIB, dimana dalam proses pembentukannya, pemerintah Indonesia terlibat di dalamnya. Keputusan politik luar negeri pemerintah Indonesia untuk bergabung dalam AIIB merupakan hasil pertimbangan yang matang. Berbagai aspek yang menjadi pertimbangan pemerintah Indonesia dalam memutuskan bergabung dalam AIIB yakni:

*Pertama*, aspek kondisi politik dalam negeri, dimana pada masa pemerintah Indonesia memutuskan bergabung dalam AIIB, situasi politik Indonesia tengah mengalami transisi pemerintahan. Proses pemilihan Presiden yang berlangsung menunjukkan bahwa pasangan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla terpilih untuk memimpin pada periode 2014-2019. Agenda prioritas pemerintahan Presiden Joko Widodo yang akan meningkatkan pembangunan infrastruktur sejalan dengan prinsip dan tujuan *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. *Kedua*, aspek kemampuan ekonomi, kondisi ekonomi Indonesia yang membutuhkan infrastruktur untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional tidak berbanding lurus dengan alokasi dana yang ada untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur. Sehingga, pemerintah Indonesia memerlukan sumber alternatif pembiayaan infrastruktur yang lain untuk menutupi kekurangan alokasi dana pembangunan infrastruktur. AIIB memiliki dana operasional yang besar dan memiliki tujuan untuk membantu negara anggota mengatasi permasalahan pembiayaan infrastruktur. *Ketiga*, aspek konteks internasional, dimana Tiongkok mengeluarkan kebijakan *One Belt One Road* yang melibatkan Indonesia. Dimana kawasan Indonesia merupakan salah satu rute yang dilalui. Hal ini menuntut Indonesia memiliki infrastruktur yang memadai agar dapat menjawab tantangan persaingan perdagangan internasional diantara negara-negara yang dilalui rute *One Belt One Road*.

## REFERENSI

### Buku

- Bakry, U. S. (2015). *Ekonomi Politik Internasional: Suatu Pengantar*. Yogyakarta, Indonesia: Pustaka Pelajar.
- Coplin, William D., (1978) *Introduction to International Politics: A Theoretical Overview*. Terjemahan Marbun, Marsedes., (2003) Bandung: Sinar Baru Algensindo.
- Grigg, Neil., (1988). *Infrastructure Engineering and Management*. Dalam Cakrawijaya, A. Muhammad dkk. (2014) *Evaluasi Program Pembangunan Infrastruktur Perdesaan di Desa Wonokerto, Kecamatan Turi, Kabupaten Sleman* (hal. 139). Jakarta: Portal Garuda.

- Grigg, Neil., & Darrel, F. G. (2000). *Infrastructure System Management & Optimization*. Dalam Kodoatie, R. J. (2003). *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Gunawan, Maxi., (2015). *Kadin Indonesia Bersatu: Bekerja Membangun Negeri*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Hamid, E. S. (2001). *Sistem Ekonomi, Utang Luar Negeri, dan Isu-Isu Ekonomi Politik Indonesia*. Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia: Adipura.
- Hong, Z. (2015). *China's New Maritime Silk Road: Implication and Opportunities for Southeast Asia*. (T. C. Tiong, S.-A. Oh, O. K. Beng, T. Chong, F. E. Hutchinson, & D. Singh, Eds.) Singapore, Pasir Panjang, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Kodoatie, R. J. (2003). *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Mun, T. S. (2015). *Trends in Southeast Asia: The Politics of The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. (T. C. Tiong, S.-A. Oh, O. K. Beng, T. Chong, F. E. Hutchinson, & D. Singh, Eds.) Singapore, Pasir Panjang, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Saleh, D. Z. (2014). *Mozaik Permasalahan Infrastruktur Indonesia*. Depok: Ruas.
- Simorangkir, O. (1985). *Kamus Perbankan (Inggris-Indonesia)*. Jakarta, Indonesia: PT. Bina Aksara.

### **Jurnal**

- Anggraeni, T. D. (2015). Menyambut Kelahiran Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). *Jurnal Rechts Vinding*, 1.
- An-naf, J. (2011). Tinjauan Analitis Terhadap Model Pembangunan Indonesia. *Jurnal Kybernan*, 77.
- Cakrawijaya, M. A., Riyanto, B., & Nuroji. (2014, Agustus). Evaluasi Program Pembangunan Infrastruktur Pedesaan di Desa Wonkerto, Kecamatan Turi, Kabupaten Sleman. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 25, 139.
- Fallon, T. (2015, July 20). The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interest*, 37(10.1080/10803920.2015.1056682), 140-147.
- Kemenkeu. (2014). Rekomendasi Kebijakan Untuk Infrastruktur. *Jurnal Perpustakaan Depkeu*. Retrieved Oktober 13, 2015, from Perpustakaan Depkeu: [http://www.perpustakaan.depkeu.go.id/FOLDERJURNAL/2014\\_kajian\\_pem\\_Rekomendasi%20Kebijakan%20Untuk%20Infrastruktur.pdf](http://www.perpustakaan.depkeu.go.id/FOLDERJURNAL/2014_kajian_pem_Rekomendasi%20Kebijakan%20Untuk%20Infrastruktur.pdf)

- Qomara, G. (2015). Kebangkitan Tiongkok dan Relevansinya terhadap Indonesia. *Jurnal Hubungan Internasional Universitas Airlangga*, 8, 31-44.
- Wangke, H. (2015). Penguatan Pengaruh Tiongkok di Kawasan Asia Pasifik Melalui Pembentukan AIIB. *Info Singkat: Hubungan Internasional*, VII, 5-8.

### **Dokumen**

- Dokumen *Articles of Agreement (AoA)* oleh *Asian Infrastructure Investment Bank*
- Dokumen Siaran Pers *Penandatanganan MoU Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Nomor: 155/KLI/2014 diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Sekretariat Jendral Biro Komunikasi dan Layanan Informasi.
- Dokumen Siaran Pers *Pertemuan Chief Negotiations Kedua Pembentukan Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), 15-16 Januari di Mumbai, India*. Nomor: 5/KLI/2015 diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Sekretariat Jendral Biro Komunikasi dan Layanan Informasi.
- Dokumen Siaran Pers *Kehadiran Menteri Keuangan dalam Rangkaian Seremonial Penandatanganan Article of Agreement (AoA) pembentukan AIIB dan Pertemuan Bilateral Lainnya*. Nomor: 56/KLI/2015 diterbitkan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia Sekretariat Jendral Biro Komunikasi dan Layanan Informasi.
- Dokumen Siaran Pers *Pertemuan Inagurasi Dewan Gubernur dan Dewan Direktur Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Kementerian Keuangan RI, Biro komunikasi dan Layanan Informasi. Jakarta: Kementrian Keuangan RI.
- Dokumen Keterangan Pers *Chief Negotiators Meeting ke-5 tentang Pendirian AIIB* diterbitkan oleh Kementrian Keuangan Republik Indonesia.
- Dokumen *Pemandangan Umum Fraksi PKB DPR-RI atas RUU tentang APBN 2016* oleh Sekretariat Fraksi PKB DPR RI.
- Dokumen KPU. (2014). Keputusan KPU No. 535/Kpts/KPU/Tahun 2014 tentang Penetapan Rekapitulasi Hasil Perhitungan Perolehan Suara dan Hasil Pemilihan Umum Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2014. Sekretarian Jenderal KPU, Komisi Pemilihan Umum. Jakarta: Komisi Pemilihan Umum.
- Dokumen Kemenkeu. (2016). Nota Keuangan Beserta Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun 2016. Kementerian Keuangan RI, Direktorat Jendral Anggaran. Jakarta: Direktorat Jendral Anggaran.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1954 Tentang Keanggotaan Republik Indonesia dari Dana Moneter Internasional (International

- Monetary Fund) dan Bank Internasional Untuk Rekonstruksi Dan Pembangunan (International Bank For Reconstruction And Development).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1966 Tentang Penarikan Diri Republik Indonesia dari Keanggotaan Dana Moneter Internasional (International Monetary Fund) dan Bank Internasional Untuk Rekonstruksi Dan Pembangunan (International Bank For Reconstruction And Development).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 1966 Tentang Keanggotaan Kembali Republik Indonesia dalam Dana Moneter Internasional (International Monetary Fund) dan Bank Internasional Untuk Rekonstruksi Dan Pembangunan (International Bank For Reconstruction And Development).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1966 Tentang Keanggotaan Republik Indonesia Dalam Bank Pembangunan Asia (Asian Development Bank).

### **Majalah**

- ADB. (2011). *Asia 2050: Realizing the Asian Century*. Singapore: Asian Development Bank.
- APBN, D. P., & Anggaran, D. J. (2016). *Informasi APBN 2016*. Kementerian Keuangan, Direktorat Penyusunan APBN; Direktorat Jendral Anggaran . Jakarta: Direktorat Penyusunan APBN; Direktorat Jendral Anggaran.
- Bloomberg. (2015). *One Belt, One Road Assessing the Economic Impact of China's New Silk Road*. Bloomberg Brief.
- Council, C.-B. B. (2015). *One Belt One Road*. Foreign & Commonwealth Office, China-British Business Council. London: China-British Business Council.
- Finance (2014). *Panduan Penyelenggaraan Kerjasama Pemerintah-Swasta (KPS) dalam Penyediaan Infrastruktur*. Jakarta: PT. Sarana Multi Infrastruktur.
- KPU. (2014). *Pemilu Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2014 Dalam Gambar*. (S. Joyowardono, Supriatna, R. L. Agust, & K. Setyawan, Eds.) Jakarta, Indonesia: Komisi Pemilihan Umum.
- Kemenkeu. (2016, February). *Menghadapi Tantangan Ekonomi 2016*. (A. Safitri, Ed.) *Media Keuangan: Transparansi Informasi Kebijakan*, XI, pp. 1-56. Jakarta: Kementerian Keuangan
- Saatnyadidengar.org. (2015). *Permasalahan dan Usulan Solusi Infrastruktur di Indonesia* oleh Tim Saatnyadidengar (saatnyadidengar.org). Jakarta.

Walhi. (2009). *Asian Development Bank is The Crisis: Sebuah Model Kegagalan Pembangunan Yang Dibimbing Utang*. Jakarta, DKI Jakarta, Indonesia: Wahana Lingkungan Hidup Indonesia.

### **Webpage**

- AIIB. (2014). The 1st Chief Negotiators' Meeting was held in Kunming on November 28, 2014. Retrieved February 22, 2016, from Asian Infrastructure Investment Bank:  
[http://www.aiib.org/html/2015/NEWS\\_0408/2.html](http://www.aiib.org/html/2015/NEWS_0408/2.html)
- AIIB. (2015). Asian Infrastructure Investment Bank - About Us. Retrieved September 28, 2015, from Asian Infrastructure Investment Bank :  
<http://www.aiibank.org/html/aboutus/AIIB/>
- AIIB. (2015). Asian Infrastructure Investment Bank. Retrieved February 19, 2016, from Signing and Ratification Status of the AOA of the AIIB:  
<http://www.aiib.org/html/aboutus/introduction/Membership/>
- AIIB. (2015). The 8th AIIB Chief Negotiators' Meeting convened in Jakarta, Indonesia on November 30, 2015. Retrieved February 22, 2016, from Asian Infrastructure Investment Bank:  
[http://www.aiib.org/html/2015/NEWS\\_1104/28.html](http://www.aiib.org/html/2015/NEWS_1104/28.html)
- AIIB. (2016). Asian Infrastructure Investment Bank. Retrieved February 19, 2016, from The Asian Infrastructure Investment Bank:  
<http://www.aiib.org/html/aboutus/introduction/aiib/>
- AIIB. (2016). Asian Infrastructure Investment Bank - History. Retrieved February 19, 2016, from Asian Infrastructure Investment Bank:  
<http://www.aiib.org/html/aboutus/introduction/history/>
- BAPPENAS. (2015, November 05). *Asian Infrastructure Investment Bank Siap Danai Pembangunan Infrastruktur Indonesia*. Retrieved Maret 04, 2016, from BAPPENASS:  
[http://pendanaan.bappenas.go.id/index.php?option=com\\_content&view=article&id=152:asian-infrastructure-investment-bank-siap-danai-pembangunan-infrastruktur-indonesia&catid=3:berita&Itemid=19](http://pendanaan.bappenas.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=152:asian-infrastructure-investment-bank-siap-danai-pembangunan-infrastruktur-indonesia&catid=3:berita&Itemid=19)
- China, e. -T. (2015, March 9). *China pusehs the Belt and Road Initiative*. Retrieved January 7, 2016, from english.gov.cn - The State Council People's Republic of China:  
[english.gov.cn/news/video/2015/03/09/content\\_281475068467263.htm](http://english.gov.cn/news/video/2015/03/09/content_281475068467263.htm)
- Daniel, W. (2014, 11 19). *Ini Dia Detil Pembangunan Infrastruktur Jokowi Sampai 2019*. (A. Akbaryansyah, Ed.) Retrieved January 23, 2016, from Detik Finance:  
<http://finance.detik.com/read/2014/11/19/065237/2752274/4/ini-dia-detil-pembangunan-infrastruktur-jokowi-sampai-2019>

- Demokrat, P. (2015, Oktober 30). *Dulu, SBY Tolak Indonesia "Join" TPP, karena Belum Siap*. Retrieved January 27, 2016, from Partai Demokrat: <http://www.demokrat.or.id/2015/10/dulu-sby-tolak-indonesia-join-tpp-karena-belum-siap/>
- Indonesia, K. K. (t.thn.). *Ringkasan Eksekutif : Kajian Posisi Indonesia Dalam Pembentukan Asian Infrastructure Investment Bank*. Dipetik 10 01, 2015, dari <http://www.kemenkeu.go.id/Kajian/ringkasan-eksekutif-kajian-posisi-indonesia-dalam-pembentukan-asian-infrastructure-investment>
- Indonesia, K. L. (t.thn.). *KBRI Beijing-Indonesia Tanda Tangani Articles of Agreement of The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Dipetik 10 03, 2015, dari <http://www.kemlu.go.id/beijing/Pages/Embassies.aspx?IDP=610&l=id>
- Kemdikbud. (2015). *KBBI - Pusat Bahasa Kemdikbud*. Retrieved 17 11, 2015, from KBBI - Pusat Bahasa Kemdikbud: <http://badanbahasa.kemdikbud.go.id/kbbi/index.php>
- Kemlu. (2015, April 2). Kehadiran Delegasi Indonesia pada Pertemuan Ke3 Chief Negotiators Meeting Asian Infrastructure Investment Bank CNM AIIB. Retrieved February 22, 2016, from KBRI Kazakhstan: <http://kemlu.go.id/astana/id/berita-agenda/beritaperwakilan/Pages/Kehadiran-Delegasi-Indonesia-pada-Pertemuan-Ke-3-ChiefNegotiators-Meeting-Asian-Infrastructure-Investment-Bank-CNM--AIIB,.aspx>
- Republika. (2015, Juni 30). Indonesia Gabung Bank Investasi Infrastruktur Asia. Retrieved September 30, 2015, from Republika: <http://www.republika.co.id/berita/koran/ekonomikoran/15/06/30/nqqws114indonesiagabungbankinvestasiinfrastrukturasia>
- Portal Nasional RI- Indonesia.go.id*. (n.d.). Retrieved January 6, 2016, from Portal Nasional RI: [www.indonesia.go.id/in/sekilas-indonesia/geografi-indonesia](http://www.indonesia.go.id/in/sekilas-indonesia/geografi-indonesia)
- Selasar. (2015). *Infrastruktur: Sebuah Definisi*. Retrieved November 17, 2015, from Selasar.com: <https://www.selasar.com/ekonomi/infrastruktur-sebuah-definisi>
- Yinan, Z. (2015, April 26). Nations investing faith in Asian bank plan. Retrieved Maret 26, 2016, from The Telegraph: <http://www.telegraph.co.uk/sponsored/chinawatch/business/11563429/aiib-asian-bank-plan.html>