

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejak berakhirnya Perang Dunia ke-2, Amerika Serikat, negara-negara Eropa Barat serta Jepang telah menjadi aktor penting yang telah mengendalikan sebagian sistem perekonomian dunia dan juga melakukan pengendalian terhadap banyak bisnis keuangan internasional (seperti peminjaman dana dan investasi) ke negara-negara dunia ketiga untuk membantu negara-negara tersebut membangun perekonomian dan pembangunan domestiknya. Bentuk-bentuk pinjaman ini, yang dibuat melalui World Bank, Dana Moneter Internasional (IMF) dan Bank Pembangunan Asia (ADB), biasanya datang dengan memasukkan berbagai sistem syarat atau ketentuan tertentu sebagai jaminan peminjaman, dan dari semua hal tersebut muncullah aktor dengan kekuatan ekonomi yang baru, yaitu Tiongkok.

Kebangkitan negara Tiongkok sebagai kekuatan ekonomi global yang baru muncul sudah dicirikan dengan laju pertumbuhan ekonominya yang meningkat pesat sejak 1979 dimana peralihan pemerintahan dari rezim Mao Zedong yang bersifat otoriter dan sangat nasionalis, sehingga membuat ekonomi Tiongkok pada masa itu berada dalam kondisi yang stagnan, dan membuat Tiongkok terisolasi dari politik global. Dalam masa pemerintahan Mao Zedong ini, Tiongkok hampir dilanda kebangkrutan secara nasional yang membuat perekonomian Tiongkok terpuruk karena tidak ada devisa cadangan negara maupun bantuan luar negeri. Hingga pada tahun 1979, peralihan pemerintahan dari Mao Zedong (terkait dengan kematian Mao pada 1976) ke kepemimpinan Deng Xiaoping, terjadi reformasi struktur ekonomi negara secara besar-besaran yang membuat Tiongkok pulih dari keadaannya. Pembukaan pasar bebas yang lebih liberal dan dimulainya jaringan hubungan kerjasama dengan negara lain membuat Tiongkok bisa membalikkan keadaan perekonomiannya. (Morrison, 2018).

Sejak tahun 1979 hingga tahun 2016, pertumbuhan ekonomi China meningkat dengan pesat dengan rata-rata pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) di angka

6,9% pertahunnya. Pada tahun 2010, tingkat pertumbuhan ekonomi China mencapai angka 10,4%. Setelah itu, pertumbuhan ekonomi China ini kemudian mulai menurun pada tahun 2011 dari angka 9,3% ke angka 7,7%. Dalam kasus ini, penurunan tingkat pertumbuhan ekonomi China dipengaruhi dengan adanya krisis ekonomi global pada tahun 2009 yang mempunyai dampak sangat besar untuk negara-negara pemegang kendali ekonomi dunia, termasuk China itu sendiri. Hingga tahun 2013, laju pertumbuhannya bersifat stagnan di angka kisaran 7,7%. (Angus Maddison, 2010).

Kemajuan pesat yang dialami China sejak reformasi ekonomi besar-besaran tersebut membawa China menuju ke arah ekspansi ekonomi yang lebih luas. Program ekspansi ekonomi ini mencakup perdagangan, investasi, dan keuangan yang mengarah pada pembentukan rezim dan institusi ekonomi internasional. Mulai dari Shanghai Cooperation Organization (SCO), ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA), BRICS, hingga Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Langkah ekspansi ekonomi China ini dikenal dengan program One Belt One Road (OBOR) yaitu proyek perluasan jaringan ekonomi dan perdagangan internasional lewat *jalur sutra* dimana jalur ini terbentang dari Eropa hingga Asia Pasifik yang mencakup puluhan negara mitra perdagangan. AIIB sendiri khususnya sudah didirikan dari tahun 2010, tetapi peresmian baru ditandatangani di tahun 2014. AIIB berfokus pada investasi pembangunan infrastruktur di seluruh kawasan Asia hingga Asia Pasifik. Beroperasinya AIIB ini memunculkan beberapa perdebatan karena sebelumnya sudah ada *International Bank for Reconstruction and Development (IBRD)* milik World Bank (Amerika Serikat) dan *Asian Development Bank (ADB)* milik Jepang. Pendirian AIIB ini dinilai sebagai langkah efektif China untuk memperluas ekspansi ekonominya karena melihat kinerja dari dua institusi sebelumnya kurang berjalan dengan efektif. Terlebih, antusiasme dari negara-negara lain terhadap AIIB ini menjadikan AIIB sendiri bisa berkembang dengan pesat.



**ASIAN INFRASTRUCTURE
INVESTMENT BANK**

Gambar 1 Logo AIIB, sumber : www.aiib.org

2

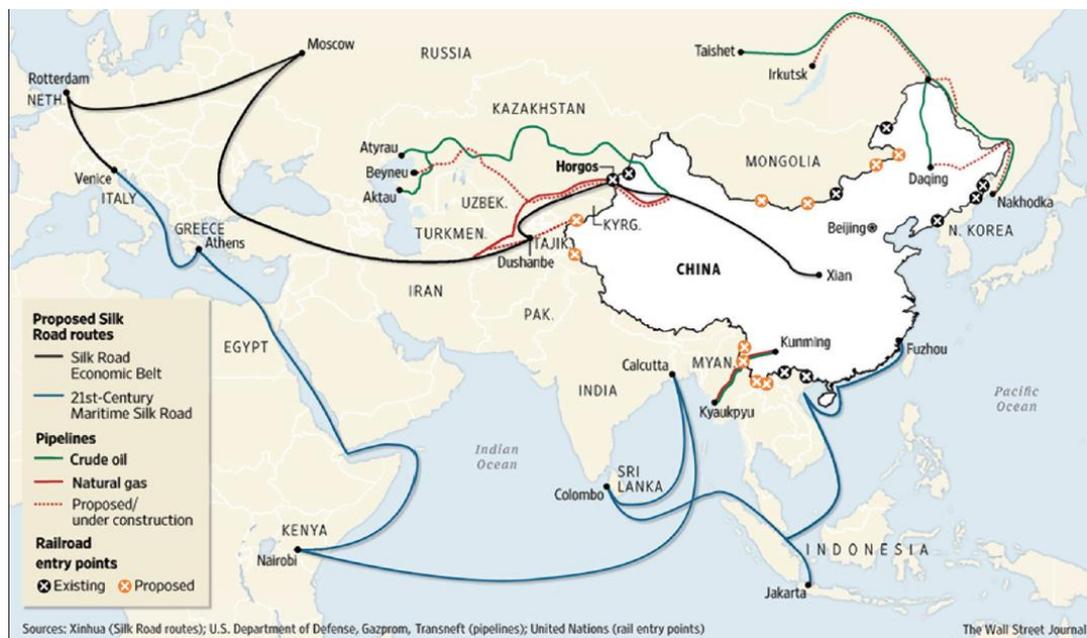
Afwa Irba Arbani, 2020

DAMPAK PROYEK INVESTASI ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK (AIIB) TERHADAP KEPENTINGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA (Periode Pemerintahan Joko Widodo Tahun 2015-2018)

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Hubungan Internasional

[www.upnvj.ac.id - www.library.upnvj.ac.id - www.repository.upnvj.ac.id]

Pemerintah Tiongkok sendiri berharap AIIB bisa memenangkan pengaruh yang lebih besar di antara para pesaingnya. Selain itu, dengan mendukung proyek-proyek yang lebih ramah lingkungan, bank dapat membantu mendorong citra Tiongkok untuk dilihat sebagai aktor yang membela tatanan global dan pendukung kesepakatan multilateral seperti *Paris Climate Agreement*. Amerika Serikat, yang saat ini dinilai sebagai rival utama Tiongkok dalam perluasan pengaruh ekonomi internasional khawatir bahwa dana dari AIIB dapat menyebabkan penerima menutup mata terhadap adanya gerakan militer Tiongkok di kawasan Asia dan secara skeptis mengatakan bahwa dukungan AIIB terhadap proyek proyek ramah lingkungan tidak akan bisa mengurangi catatan buruk tentang kerusakan alam dan tingkat polusi domestik Tiongkok sendiri. Mungkin saja masalah terbesar yang dihadapi AIIB adalah inisiatif Tiongkok lain yang diluncurkan pada tahun 2013 yaitu "*Belt and Road Initiative*." Upaya awal Tiongkok untuk membangun jaringan ekonomi global dari Asia hingga Eropa melalui pembangunan pelabuhan, jalan raya, kereta api dan jaringan pipa untuk meningkatkan perdagangan Tiongkok adalah proyek utama dari Presiden Xi Jinping.



Gambar 2 Jalur Sutra Tiongkok, sumber : *The Wall Street Journal*, 2014

Karena proyek-proyek *Belt dan Road Initiative* (BRI) dinilai akan sering datang dengan kondisi kondisi yang dianggap rumit (seperti tingkat suku bunga tinggi, jaminan pengadaan untuk perusahaan-perusahaan Tiongkok, serta mewabahnya pekerja pekerja

asing) akan menyebabkan Tiongkok mengalami permasalahan bagaimana mengelola dana tersebut hingga mencapai tujuannya, serta bebas dari suap dan korupsi di tangan oknum-oknum pemerintahan daerah. Dan disisi lain, AIIB selalu melangkah dengan berhati-hati untuk menekankan bahwa investasi yang dilakukan AIIB bersifat independen, dimana banyak dari proyek transportasi dan pengiriman dana lewat bank bisa melengkapi jaringan ekonomi global serta menjalankan BRI. Disisi lain, para aktor yang terlibat dalam megaprojek ini menjadi bertanya-tanya apakah proyek-proyek AIIB benar-benar bisa menjadi cara yang lebih cocok secara politik untuk negara-negara di Asia, seperti India, salah satu negara penerima uang Tiongkok untuk proyek-proyek infrastruktur namun masih tidak menyetujui konsep BRI itu sendiri. (Bloomberg QuickTake, 2018)

Pembangunan Infrastruktur di Asia tercatat membutuhkan dana sebesar US\$8.22 triliun dari tahun 2010 ke tahun 2020, sementara ADB dinilai tidak mampu memenuhi kebutuhan tersebut yang besarnya terhitung 4,5 kali lebih besar daripada *ADB's subscribed capital* (Mun, 2015). Sementara untuk kawasan Asia Tenggara saja membutuhkan US\$ 60 milyar pertahun untuk investasi perbaikan jalanan, listrik, air dan infrastruktur penting lainnya. Melihat tingginya antusiasme terhadap AIIB di kawasan Asia Tenggara, khususnya ASEAN, Indonesia sebagai negara *emerging power* pastinya turut serta dalam keanggotaan AIIB ini.

Dalam Rencana Strategis BKPM Tahun 2015-2019, pada Bab I poin ketiga, mengenai tantangan dan permasalahan pemerataan penanaman modal di seluruh wilayah Indonesia, terdapat beberapa faktor penghambat kelancaran penanaman modal di Indonesia, salah satunya adalah tidak meratanya kemajuan infrastruktur yang memadai. Menurut data BKPM sendiri, rasio elektrifikasi nasional di wilayah timur Indonesia tidak mencapai angka yang mencukupi, yang akhirnya menyulitkan investasi yang masuk. Maka dari itu, pemerintah mulai berkomitmen dari tahun 2015 sampai 2019, pemerataan kemajuan infrastruktur menjadi fokus utama untuk mencapai pembangunan, dimulai dengan membangun infrastruktur tenaga listrik sebesar 35,9 GW. Selain itu, akan dibangun 172 pelabuhan baru, 65 dermaga penyeberangan baru, 15 bandara baru, 3.258 km jalur kereta, 2.650 km jalan baru, 1.000 km jalan tol, serta pengembangan 14 Kawasan Industri (KI) dan 7 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di luar Pulau Jawa.

Dalam misi mencapai tujuan tersebut, kebutuhan dana infrastruktur Indonesia selama 5 tahun adalah Rp 5.519,4 triliun. Dari kebutuhan tersebut, pendanaan dari Pemerintah berkisar 40,14% atau sekitar Rp 2.215,6 triliun selama 5 (lima) tahun ke depan. Masih tersisa sekitar Rp. 3.3 triliun lagi yang sisanya Pemerintah akan mengkaji ulang APBN untuk mengurangi dana subsidi BBM untuk dialokasikan ke pembangunan infrastruktur, selain itu, partisipasi swasta juga diharapkan bisa membantu rencana pemerintah lewat skema bisnis Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) ataupun *Business to Business*. Sisanya akan diusahakan lewat dana pinjaman dan investasi, yang sebagian menjadi peran dari AIIB sendiri untuk bekerjasama dengan Indonesia melalui program investasi infrastrukturnya. (BKPM, 2019)

AIIB sendiri resmi beroperasi di Indonesia pada tahun 2015, lewat Peraturan Presiden (Perpres RI) nomor 171 tahun 2015, tentang Pengesahan AIIB Article of Agreement. Dalam Perpres tersebut, ditulis secara jelas maksud dan tujuan beoperasinya AIIB di Indonesia, yang dimuat dalam poin B Perpres RI No. 171 tahun 2015, yang berbunyi :

“Bahwa untuk mendorong pembangunan ekonomi yang berkelanjutan, mewujudkan kejahteraan dan konektivitas infrastruktur di Asia, delegasi delegasi negara anggota Asian Infrastructure Investment Bank sepakat untuk membentuk pasal persetujuan bank infrastruktur Asia;”

Poin poin selanjutnya dalam Perpres tersebut memuat beberapa pengesahan resmi dari presiden. Sejak AIIB resmi disahkan, untuk beroperasi di Indonesia sendiri dari tahun 2015 sudah mengajukan proposal proyek investasi berbentuk pinjaman dana sebesar US\$216,5Juta untuk membangun beberapa proyek pemukiman dan rehabilitasi lingkungan perumahan kumuh di 154 kota di Indonesia. Selain itu, misi pembangunan infrastruktur megaprojek di periode awal pemerintahan presiden Joko Widodo juga menjadi fokus kebijakan pembangunan untuk memanfaatkan dana investasi pinjaman AIIB di Indonesia, seperti untuk pembangunan bandar udara, pelabuhan, rel kereta cepat, jalan tol, dan beberapa proyek lainnya.

1.2 Rumusan Masalah

Sejak masuknya AIIB di Indonesia pada tahun 2015 (sesuai Perpres RI nomor 171 tahun 2015 tentang Pengesahan AIIB *Article of Agreement*), perkembangan pembangunan infrastruktur Indonesia terasa memiliki kemajuan yang cepat dan massif. Disisi lain, hal ini dibarengi dengan adanya lonjakan utang luar negeri Indonesia yang cukup besar terhadap Tiongkok. Hal tersebut menimbulkan pro kontra untuk beberapa pihak di Indonesia. Selain itu, Indonesia yang juga menjadi bagian dari keanggotaan IBRD World Bank dan Asian Development Bank, juga menjadi fenomena menarik dimana hal tersebut menjadi peluang dan potensi yang baik untuk Indonesia dalam menajalankan misi pembangunan infrastruktur dari kebijakan yang dipegang oleh pemerintahan Indonesia. Seperti halnya yang kita ketahui, pada periode jabatan presiden Joko Widodo dari tahun 2014 (periode pertama) sudah memfokuskan arah kebijakan Indonesia untuk memajukan sektor infrastruktur secara massif yang bertujuan untuk menopang peningkatan pertumbuhan ekonomi lewat sektor perdagangan atau sektor lainnya sebagai langkah untuk mencapai kesejahteraan perekonomian Indonesia kedepannya.

Dari luasnya pembahasan mengenai investasi pembangunan AIIB di Indonesia ini, penulis akan membatasi pembahasan dalam penelitian kali ini, yang akan menjadi bentuk pertanyaan penelitian, yaitu *“Bagaimana pengaruh investasi pembangunan AIIB terhadap kepentingan pembangunan infrastruktur di Indonesia pada periode pemerintahan Joko Widodo di tahun 2015 hingga 2018?”*

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan permasalahan tentang pengaruh investasi pembangunan infrastruktur oleh AIIB di Indonesia pada periode pemerintahan Joko Widodo di tahun 2015 hingga tahun 2018. Tentunya tujuan penelitian ini bersifat deskriptif analitik yang berusaha menjelaskan bagaimana korelasi antara adanya dana investasi infrastruktur dari AIIB terhadap pembangunan di Indonesia. Dari hal tersebut akan disimpulkan apakah dana investasi AIIB yang berbentuk pinjaman tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan infrastruktur yang mungkin bisa menjadi jembatan kepada kemajuan tingkat perekonomian Indonesia setelahnya.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan menjadi media pengetahuan baik secara dua hal;

- Secara Akademik, penelitian ini bisa bermanfaat sebagai bahan ilmu pengetahuan di bidang hubungan internasional ataupun sebagai bahan rujukan penelitian berikutnya
- Secara Praktik, diharapkan penelitian ini bias bermanfaat sebagai bahan diskusi public dan masyarakat yang juga tertarik terhadap isu ini.

1.5 Sistematika Penulisan

Bentuk penelitian ini akan dibagi dalam beberapa Bab dan Subbab yang masing masing berisi penjelasan dan data;

Bab I : PENDAHULUAN

Terdiri dari gambaran Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan penelitian, Manfaat penelitian, dan Sistematika Penulisan,

Bab II : TINJAUAN PUSTAKA

Berisi gambaran Teori dan Konsep yang akan digunakan dalam penelitian ini, Literature Review sebagai gambaran penelitian terdahulu yang topiknya masih berhubungan dengan penelitian ini, Kerangka Berpikir, dan Preposisi sebagai gambaran asumsi dasar peneliti tentang penelitian ini .

Bab III : METODE PENELITIAN

Berisi Teknik yang digunakan dalam penelitian, seperti jenis penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data, serta waktu dan lokasi penelitian

Bab IV :PEMBAHASAN MENGENAI STRUKTUR AIIB DAN KEPENTINGAN TIONGKOK DIDALAMNYA

Berisi pembahasan mengenai bagaimana sejarah AIIB terbentuk, komposisi kelembagaan, dan struktur yang mengatur kinerja AIIB itu sendiri. Dalam bab ini juga

menjelaskan motif dan tujuan dari Tiongkok dalam pembentukan AIIB di Kawasan Asia yang berkaitan dengan program OBOR.

Bab V :PEMBAHASAN MENGENAI POSISI KEANGGOTAAN INDONESIA DALAM AIIB DAN KEPENTINGAN INDONESIA BERGABUNG DENGAN AIIB

Bab ini berisi pembahasan mengenai semua proyek investasi yang telah disetujui AIIB dan menjadi fokus program kerjasama investasi antara pemerintah Indonesia dengan AIIB, dalam bab ini juga akan dijelaskan mengenai tujuan dan kepentingan Indonesia sendiri dalam keanggotaannya di AIIB

BAB VI : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dari keseluruhan skripsi ini dan juga beserta saran untuk penelitian-penelitian selanjutnya.