

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Kebijakan Baru *Silk Road* Cina yang juga disebut *One Belt One Road* (OBOR), dimulai pada tahun 2013, oleh Presiden Xi Jinping dan Perdana Menteri Li Keqiang (Estaban dan Otero-Iglesias 2015). Kebijakan OBOR terdiri dari dua komponen yaitu "*Silk Road Economic Belt*" dan "*21st Century Maritime Silk Road*". Proyek ini merupakan salah satu komponen utama dari reformasi ekonomi yang digagas oleh Presiden Xi Jinping, dan jelas dimaksudkan untuk menjadi warisan yang besar dari pemerintahannya di masa mendatang (Johnson, 2016). Gagasan baru Presiden Xi Jinping yang bertajuk *The New Silk Road* dimaksudkan untuk memperkuat hubungan dan meningkatkan perdagangan antara Eropa dan Cina yang telah tumbuh 168 persen selama sepuluh tahun terakhir (Puls 2015). Tujuan lainnya juga termasuk: memperkuat komunikasi kebijakan, meningkatkan kerjasama ekonomi dan moneter, menghilangkan hambatan perdagangan, dan meningkatkan transportasi dari Pasifik ke Laut Baltik, dari Asia Tengah ke Samudera Hindia, dan akhirnya ke Asia barat dan selatan (Szcudlik-Tatar 2013). Media Cina memprediksi bahwa OBOR di masa mendatang akan melibatkan dua pertiga dari populasi dunia dan berperan dalam sepertiga dari Pendapatan Domestik Bruto (PDB) global (Johnson, 2016).

Presiden Xi Jinping pertama kali mengumumkan proposal tentang lima fondasi utama untuk sabuk ekonomi New Silk Road atau jalur sutera baru dalam pidatonya di Astana, Kazakhstan dan disampaikan kembali selama pertemuan *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) berlangsung (Szcudlik-Tatar 2013). OBOR merupakan kelanjutan dari Teori Deng Xiaoping, serangkaian reformasi ekonomi yang dimulai pada akhir 1970-an, yang akhirnya berkembang menjadi daerah ekonomi khusus Shenzhen. Karya reformasi ini dilanjutkan melalui gagasan Zhang Jemin dengan "*going out strategy*" miliknya pada tahun 2002. OBOR dapat dilihat sebagai puncak dari ide "*going out*" tersebut, mengingat bahwa Cina sedang berusaha untuk menjadi kekuatan ekonomi dunia (Johnson, 2016).

Selama dua dekade terakhir, Cina telah semakin memperluas pengaruhnya di bidang perdagangan luar negeri, partisipasi ekonomi dan politik regional. Di Asia Tenggara, misalnya,

Cina sudah menjadi anggota ASEAN Plus Three, yaitu kerjasama antara ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*) dengan Cina, Jepang dan Korea (Johnson, 2016). Di Eropa, Cina menjadi pemegang saham Bank Pembangunan Eropa untuk masuk ke wilayah tersebut dan membantu proyek-proyek di Asia Tengah, khususnya Kazakhstan (SCMP, 2015). Cina juga merupakan anggota dari *The New Development Bank BRICS*, sebuah organisasi yang keanggotaannya terdiri dari Brasil, Rusia, India, Cina dan Afrika Selatan. Gagasan The New Silk Road akan mulai di provinsi Xinjiang yang terletak di sisi Barat Laut Cina, juga disebut Daerah Otonomi Uyghur. Xinjiang berbatasan dengan negara-negara Asia Tengah yaitu Kazakhstan, Kirgizstan, dan Tajikistan. Cina berharap untuk mendapatkan keuntungan dari kesamaan budaya antara penduduk Uyghur Cina dan Asia Tengah yang mana mayoritas masyarakat Uyghur beragama Islam dan juga berbahasa Turki.

Gagasan The New Silk Road akan memungkinkan Cina untuk memperluas pengaruhnya atas negara yang sebelumnya didominasi oleh Rusia. Negara-negara Asia Tengah, Kazakhstan, Kyrgyzstan, dan Tajikista, serta Rusia sudah menjadi anggota dari Shanghai Cooperation Organization. "*China's dream*" yang digagas oleh Xi Jinping melalui "peremajaan besar bangsa Cina" dimaksudkan untuk membawa pembangunan ekonomi ke Xinjiang, yang merupakan pintu masuk Cina ke Asia Tengah. Diharapkan bahwa peningkatan kegiatan ekonomi akan membantu mencegah radikalisasi minoritas Islam Cina. Rute darat baru yang didapatkan melalui kerja sama baru dengan negara-negara Asia Tengah akan memungkinkan Cina untuk melampaui Rusia, mengingat hubungan Cina dengan Rusia telah memburuk (Brugier, C. t.t. dan Rolland 2015). Setelah Asia Tengah, rute ke arah barat yang digagas oleh Cina direncanakan untuk dijalankan melalui Iran, Irak, Suriah, Turki, Bulgaria, Rumania, Republik Ceko, Jerman, Belanda, dan Italia (Brugier, C. t.t.).

Rute melalui darat adalah salah satu cara untuk mengurangi kontrol perdagangan AS dan melewati US Navy yang mengontrol lautan di dunia (Rolland, 2015). Rute darat akan fokus pada rel kereta api. Saat ini hanya ada tiga sambungan rel antara Cina dan Eropa; salah satu yang rel yang ada berakhir di Jerman, satu dengan Polandia dan yang terakhir adalah rute eksperimental yang disebut Madrid-Yiwu. Gagasan rute keempat, yaitu proyek rel kecepatan tinggi yang menghubungkan Beijing dan Moskow, telah diumumkan (Estaban dan Otero-Iglesias 2015). Tidak terbatas pada daratan, OBOR juga akan terdiri dari beberapa rute maritim, banyak yang

sudah digunakan (Estaban dan Otero-Iglesias, 2015). Jalan Sutra maritim akan memberikan akses angkatan laut Cina untuk Laut Hitam dan Mediterania, yang merupakan titik perbatasan yang sangat signifikan untuk transportasi energi (Lin, 2011). Investasi infrastruktur di Afrika juga telah dimulai dengan pembangunan pelabuhan dan titik temu laut yang akan dikombinasikan dengan jaringan rel ke negara-negara Afrika yang terkurung daratan (Estaban dan Otero-Iglesias, 2015).

Dengan visi-visi yang demikian, Cina di tahun 2017 ini adalah kekuatan politik yang besar. Maka dari itu, setiap kebijakan yang dibuat oleh Cina pasti akan memiliki dampak yang sangat besar baik di level regional mau pun global. Di level regional, Cina dipastikan akan melakukan banyak aktivitas yang memengaruhi Asia Timur, khususnya wilayah Asia Tenggara. Indonesia sebagai negara terbesar di Asia Tenggara juga turut mendapatkan pengaruh besar atas kebijakan OBOR ini. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, dan terletak di tengah-tengah salah satu tumpuan maritim terpadat di dunia. Indonesia secara alami menghubungkan navigasi maritim antara dua samudra, antara dua benua dan di antara pasar utama yaitu Asia Tenggara. Dengan populasi sekitar 250 juta orang, pendapatan yang meningkat, dan pertumbuhan PDB tahunan yang stabil di angka sekitar 6 persen dalam sepuluh tahun terakhir, Indonesia diperkirakan akan menambah 90 juta penduduk di tahun 2030 (McKinsey Global Institute, 2012).

Hal ini berarti bahwa Indonesia menjadi sebuah pemain ekonomi yang semakin penting. Pada 2030 Indonesia diperkirakan menjadi perekonomian terbesar ketujuh di dunia, dan pada tahun 2050 diproyeksikan untuk menjadi ekonomi terbesar keempat di dunia dalam hal daya beli pasar (PwC Economics, 2015). Indonesia adalah ekonomi terbesar di ASEAN saat ini, dan sudah mengambil tempat duduk di G-20. Indonesia kini memiliki semua prasyarat untuk pertumbuhan dan bahkan lebih sebagai pemain internasional utama. Meskipun memiliki potensi ekonomi yang sangat besar, Indonesia tidak memiliki infrastruktur maritime yang cocok sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Bahkan, pertumbuhan ekonomi Indonesia hanya terkonsentrasi di pulau-pulau utama negara, tetapi interkoneksi antar pulau masih kurang, dan perusahaan yang pernah menghabiskan biaya transportasi yang tinggi karena kurangnya jumlah pelabuhan perairan laut dalam di Indonesia, memindahkan produksi mereka ke negara tetangga (KPMG Report, 2013).

Presiden Republik Indonesia, Bapak Joko "Jokowi" Widodo, berjanji untuk mengatasi kurangnya negara infrastruktur maritim, dan juga membuat kebijakan maritim sebagai fokus utama dalam masa kepresidenannya. Jokowi mulai menepati janji-janjinya dengan mendirikan Kementerian Koordinator Kelautan pertama di Indonesia. Pada 13 November 2014, hanya dua minggu setelah menjabat, Presiden Jokowi menguraikan lima pilar strateginya di KTT Asia Timur di ibukota Myanmar, Naypyidaw (Neary, 2014). Kelima pilar strategi tersebut adalah; sebuah kebangkitan dari budaya maritim di Indonesia, perbaikan dalam bidang perikanan negara, membangun kedaulatan dan keamanan pangan maritime, meningkatkan ekonomi kelautan Indonesia dengan meningkatkan infrastruktur pelabuhan negara, industri pelayaran dan wisata bahari, mendefinisikan diplomasi maritim dengan mitra dari Indonesia, dan membangun keamanan maritim Indonesia dan kedaulatan, hampir dua kali lipat anggaran negara untuk keamanan maritim.

Indonesia memiliki anggapan penting untuk memiliki kedaulatan maritim yang kuat, dan terlepas dari fakta bahwa akan terjadi peningkatan anggaran, kedaulatan maritim yang kuat mungkin akan menunjukkan keterlibatan yang lebih aktif dalam sengketa regional. Hal ini tercermin dari kebijakan penenggelaman kapal penangkap ikan ilegal yang baru dilakukan sejak masa pemerintahan Presiden Jokowi. Keputusan-keputusan pengadilan Indonesia yang secara dramatis menyita kapal dan menenggelamkan penangkap ikan ilegal yang beroperasi di perairan telah dipertanyakan oleh pengamat internasional (Quartz Staff, 2015). Lebih lanjut lagi, meskipun secara resmi bersikap netral, Indonesia juga baru-baru ini menjadi lebih terlibat dalam sengketa Laut Cina Selatan setelah Cina mengklaim perairan Natuna Pulau Indonesia sebagai wilayah perairan mereka (Antara News, 2014).

Strategi maritim Indonesia dan Cina sangat berhubungan erat. Presiden Xi Jinping pertama kali memperkenalkan gagasan Cina Maritime Silk Road di depan Parlemen Indonesia di Jakarta, dan Cina menunjukkan dukungan untuk strategi maritim Indonesia di mana Indonesia juga turut mendukung strategi maritim milik Cina. Dana milik Cina yang dikhususkan untuk mengembangkan Maritime Silk Road juga dapat menjadi sumber pembiayaan yang penting untuk proyek-proyek di Indonesia. Setelah terjadi pembekuan hubungan diplomatik selama sebagian besar dari era Soeharto – di mana Indonesia secara terbuka bertindak sebagai negara anti-komunis, Cina dan Indonesia akhirnya menjalin hubungan diplomatik pada awal 1990-an.

Hal tersebut juga menguatkan hubungan mereka terutama setelah Cina menawarkan Indonesia bantuan dalam menghadapi puncak dari krisis keuangan Asia 1997.

Kedua negara tersebut kini memiliki hubungan diplomatik dan ekonomi yang makmur, dan Indonesia sebenarnya adalah salah satu negara ASEAN yang memiliki hubungan yang lebih baik dengan Cina dibanding negara ASEAN lainnya. Saat ini, hubungan baik antara kedua negara dan kepentingan bersama dalam membangun infrastruktur maritim membuatnya sangat mungkin bahwa banyak dari pelabuhan di Indonesia setidaknya akan didanai sebagian oleh *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), dan bahwa mereka mungkin dengan ini sekaligus menjadi bagian dari strategi maritim Indonesia dan juga Maritime Silk Road milik Cina.

Keseluruhan dari pemaparan di atas dapat disimpulkan dengan pernyataan bahwa terdapat keterkaitan antara ide Poros Maritim Dunia yang digagas Presiden Jokowi yang mulai menjabat pada tahun 2014 dengan inisiatif OBOR yang digagas oleh Presiden Xi Jinping pada 2013. Berdasarkan hal tersebut, penulis ingin menganalisa bagaimana dampak kebijakan OBOR yang dijalankan oleh Cina memberikan dampak Politik dan Ekonomi kepada negara Indonesia.

## **1.2 Rumusan Permasalahan**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan penelitian dalam skripsi ini sebagai berikut:

- Bagaimana dampak kebijakan OBOR yang dijalankan oleh Cina terhadap Politik dan Ekonomi Indonesia pada masa pemerintahan Presiden Jokowi dalam kurun waktu 2014-2017?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk menganalisa dampak kebijakan OBOR yang dijalankan oleh Cina terhadap perkembangan Politik dan Ekonomi Indonesia pada masa pemerintahan Presiden Jokowi dalam kurun waktu 2014-2017.

## **1.4 Signifikansi/Kontribusi**

Adapun signifikansi dari penelitian ini adalah untuk melengkapi literature review dalam studi hubungan internasional yang belum pernah diteliti, yaitu untuk menjabarkan dampak kebijakan OBOR yang diinisiasi oleh Cina terhadap Indonesia di bidang politik dan ekonomi pada tahun 2014 hingga tahun 2017.

### **1.5 Batasan Penelitian**

Batasan penelitian dari skripsi ini adalah pada masa pemerintahan Joko Widodo pada tahun 2014-2017. Pembatasan ini dilakukan karena tahun 2014 adalah tahun di mana Presiden Jokowi mulai menjabat dan kunjungan luar negeri pertama dilakukan kepada Cina. Sedangkan pada tahun 2017 sendiri, Indonesia berhasil melakukan penandatanganan dokumen kerjasama mengenai implementasi Kemitraan Strategis Indonesia – Cina untuk 2017-2021. Penandatanganan dokumen tersebut juga membuahkan tiga mega proyek infrastruktur di Indonesia yaitu pelabuhan Kuala Lumpur dan jalan raya dari Medan hingga ke Sibolga, jalan raya dan jalur kereta api Bitung-Manado-Gorontalo lengkap dengan pelabuhan dan bandara di Sulawesi Utara, serta proyek pembangkit listrik di Kalimantan Utara (Jakarta Globe, 2017).

### **1.6 Literature Review**

#### **-Pengaruh Kebijakan OBOR terhadap Ekonomi Asia Tenggara**

Lucio dalam tulisan “*ASEAN Connectivity and China’s ‘One Belt, One Road’*”, (2015) menyatakan bahwa diplomasi Cina telah membawa dampak yang besar terhadap perekonomian ASEAN di mana di tahun 2009, Cina telah menjadi mitra bisnis terbesar ASEAN dan di tahun 2011, ASEAN menjadi mitra bisnis terbesar ke 3 bagi Cina. Beliau juga memaparkan bahwa kebijakan OBOR Cina akan mempererat fenomena mitra dagang ini di tahun 2015. Lucio juga memaparkan di tulisan tahun berbeda, yaitu “*China-Southeast Asia Connectivity: Opportunities and Challenges for the Maritime Silk Road*”, (2016) tentang potensi-potensi peningkatan kerja sama dagang ASEAN dengan Cina melalui injeksi dana oleh Cina Development Bank, Cina Investment Corporation, dan bank utama Cina lainnya. Senada dengan Lucio, Daniel Allen dalam tulisannya yang berjudul “*New Opportunities in China’s ‘One Belt One Road’ Initiative*” memaparkan bahwa kebijakan OBOR Cina telah memberikan beban berat bagi Cina karena pendanaan besar oleh Cina kepada Asia Tenggara yang mencapai 90% pendanaan untuk kebijakan luar negeri di quarter ke tiga tahun 2015. Vincent Lingga, dalam tulisan “*Belt and*

*Road Summit to focus on ASEAN infrastructure opportunities*”, (2016) juga menyatakan bahwa ASEAN berpotensi meraup dana sebesar 200 Milyar Dollar dari hasil inisiasi pembangunan infrastruktur. Tulisan Kanenga di tahun 2016 dengan judul “*One Belt One Road Strategy in China and Economic Development in the Concerning Countries*” memaparkan bahwa Cina Development Bank berjanji untuk berinvestasi di lebih dari 900 proyek-proyek termasuk meliputi batubara dan gas, pertambangan, listrik, telekomunikasi, infrastruktur dan pertanian yang melibatkan 60 negara, termasuk di antaranya wilayah Asia Tenggara. Ke lima tulisan ini membuktikan bahwa kebijakan OBOR memiliki dampak yang besar terhadap ekonomi di Asia Tenggara, terutama dalam hal pembangunan infrastruktur.

### **-Pengaruh Kebijakan OBOR terhadap Politik Asia Tenggara**

Sementara di sisi politik, dalam artikel berjudul “*China needs to gain trust for its one belt, one road initiative*”, (2016) dipaparkan bahwa kebijakan OBOR membawa kecurigaan dari public internasional tentang motif tersembunyi Cina mengingat bahwa Ekonomi Cina sedang merosot sekitar 2 persen dari angka pertumbuhan ekonomi. Ini menimbulkan tensi politik di mana Cina harus dapat mendapatkan kepercayaan publik Internasional. Dalam tulisan “*Building China’s One Belt, One Road*”, (Scott dan David 2015), Scott dan David memaparkan bahwa di sisi politik luar negeri, kebijakan OBOR mencerminkan banyak prioritas Presiden Xi Jinping kepada diskusi kebijakan luar negeri Partai Komunis besar Cina yang diadakan November lalu. Ini termasuk fokus tinggi pada peningkatan diplomasi dengan negara-negara tetangga dan penggunaan yang lebih strategis tentang ekonomi sebagai bagian dari alat diplomatik Cina secara keseluruhan. Melihat kepada aspek politik regional, Wang Wen dan tim penulisnya dalam artikel “*The South China Sea Won’t Stop China-ASEAN Economic Ties*”, ( 2016) menjelaskan tentang adanya potensi kebijakan OBOR sebagai strategi untuk memenangkan konflik Laut Cina Selatan melalui pengaruh politik yang akan berlaku pasca dijalankannya kebijakan OBOR. Terakhir, Alvin Cheng dalam tulisan “*China’s “Belt and Road” and Southeast Asia: Challenges and Prospects*” juga memaparkan bahwa kebijakan OBOR dapat dilihat sebagai salah satu instrumen politik Cina untuk menyelesaikan ketidaksepakatan antara Cina dan ASEAN perihal kasus Laut Cina selatan. Dari ke empat tulisan terkait, jelas bahwa kebijakan OBOR juga membawa dampak politik yang besar di Asia Tenggara.

### **-Framework dari Sudut Pandang Penulis**

Melihat kepada dua sudut pandang yang besar ini, penulis ingin mengangkat sudut pandang penelitian baru yang belum pernah diteliti, yaitu pengaruh kebijakan OBOR secara spesifik kepada Indonesia yang merupakan salah satu aktor utama di wilayah Asia Tenggara.

### **1.7 Kerangka Pemikiran/Konsep**

Dalam menyusun skripsi ini, penulis akan menggunakan dua konsep utama yaitu teori *Economic Diplomacy* dan juga konsep *Constructive Engagement*.. Tujuannya adalah untuk dapat menjabarkan pengaruh-pengaruh yang terjadi kepada Ekonomi-Politik Indonesia setelah pengambilan kebijakan OBOR oleh Cina.

#### ***Economic Diplomacy***

Economic Diplomacy didefinisikan sebagai serangkaian kegiatan (baik mengenai metode dan proses pengambilan keputusan internasional) yang berkaitan dengan kegiatan ekonomi lintas batas (ekspor, impor, investasi, pinjaman, bantuan, migrasi) yang dilakukan oleh aktor negara dan non-negara di dunia nyata (Bergeijk & Moons, 2014).

Dalam dunia globalisasi, ketika ekonomi di seluruh dunia semakin menjadi berbentuk jaringan dan saling tergantung, instrumen ekonomi kebijakan luar negeri menjadi syarat penting untuk mendapatkan pengaruh dan kontrol atas proses dan peristiwa. Kembali pada tahun 1985, Baldwin mengatakan bahwa 'tata negara ekonomi' adalah bentuk tertinggi dari keterlibatan ekonomi negara yang termasuk kebijakan ekonomi internal dan eksternal (Baldwin, 1985). Kebijakan luar negeri di bidang ekonomi adalah istilah sempit yang sering digunakan sebagai alat untuk mencapai kebijakan luar negeri yang biasanya justru merupakan tujuan non ekonomi.

"Tidak seperti cara-cara politik diplomasi yang digunakan oleh para pembuat kebijakan luar negeri yang secara langsung untuk mengkomunikasikan pesan tertentu, sumber daya ekonomi diarahkan pada populasi umum dan aplikasi mereka akan segera dirasakan oleh semua pihak, bukan hanya para pembuat kebijakan luar negeri." (Vukadinović, 2005).

Sumber daya ekonomi dapat dibagi menjadi dua kelompok:

- Sarana pertama digunakan ketika hubungan normal dan ketika suatu negara "dihargai" yaitu menerima berbagai bentuk bantuan ekonomi atau hadiah, dan



- Sarana ekonomi koersif yang berusaha untuk mendisiplinkan negara atau negara bagian yaitu mengarah untuk berperilaku dalam cara yang diinginkan.

Kelompok instrumen ekonomi pertama diklasifikasikan sebagai: bantuan luar negeri (hibah, pinjaman dll), bantuan pembangunan (pengembangan pertanian, industri, sistem pendidikan dll), penggunaan perjanjian perdagangan, pemetaan perdagangan, kesepakatan ekonomi, dll. Bahkan ketika pada pandangan pertama niat untuk menggunakan bantuan tersebut untuk pengaruh politik atas kebijakan dan orientasi negara tidak jelas, niat tersebut akan cepat atau lambat acara, karena negara yang menyediakan bantuan berjuang untuk mencapaipelaksanaan beberapa tujuan kebijakan luar negerinya (Vukadinović, 2005).

Kelompok instrument ekonomi kedua meliputi sarana ekonomi koersif digunakan untuk memperingatkan negara bahwa mereka harus mematuhi aturan-aturan tertentu yang dikenakan oleh masyarakat internasional. Di sini kita dapat menempatkan langkah-langkah seperti boikot, embargo dan / atau bantuan ekonomi pemotongan.

Economic Diplomacy di sini dapat diukur dari peningkatan frekuensi kerjasama dagang yang terjadi antara dua negara (Bergeijk & Moons, 2014). Faktor-faktor seperti ekspor-impor, investasi, bantuan dana, pelaksanaan proyek bilateral yang meningkat merupakan indikasi-indikasi terjadinya Economic Diplomacy.

### ***Constructive Engangement***

Constructive Engangement tidak bisa disebut teori. Constructive Engangement lebih merupakan metode atau proses untuk menerapkan kebijakan (Vodanovich, 1999). Oleh karena itu Constructive Engangement dapat dan telah digunakan oleh strategi realis atau liberal. Constructive Engangement menawarkan pendekatan alternatif terhadap isu keamanan. Hal ini penting karena telah dikembangkan dan diterapkan oleh institusi kebijakan luar negeri. Inilah salah satu ciri khasnya sebagai respon keamanan. Constructive Engangement menawarkan respons politik terhadap masalah keamanan dan bukan masalah militer (Vodanovich, 1999). Dengan demikian, Constructive Engangement lebih sesuai, dalam pendekatannya, terhadap pemahaman kontemporer tentang kompleksitas dan karakter beragam dari isu keamanan modern di dunia global. Konsep ini dinyatakan seperti isu keamanan komprehensif, keamanan kooperatif dan keamanan bersama. Semua isu tersebut menekankan bahwa keamanan, dan stabilitas di

mana keamanan didasarkan, dipengaruhi oleh ketergantungan antara faktor ekonomi, sosial, dan lingkungan serta politik dan militer (Vodanovich, 1999).

Crocker (1980), berpendapat bahwa Constructive Engagement didasarkan pada premis bahwa terdapat kemungkinan untuk melawan tekanan yang akan menghasilkan perubahan yang konstruktif. Hal ini membutuhkan adanya hubungan terus-menerus yang dijalankan dan dipertahankan. Fokus pendekatannya adalah pada proses, dinamika perubahan internal, bukan tujuan akhir. Penekanannya adalah pada perubahan evolusioner daripada revolusioner atau mendadak dan radikal. Jadi pendekatan ini mempertimbangkan urutan perubahan yang dalam prosesnya tertib dan saling terkait (Crocker, 1980). Konsep mengakui bahwa perubahan dapat mendestabilisasi dan upaya melalui tekanan konstruktif, untuk memastikan hal itu terjadi dalam proses yang teratur.

Dua unsur penting dari pendekatan ini berasal dari dua buah premis. Yang pertama adalah persyaratan untuk strategi aktif dan intervensionis. Yang kedua adalah tindakan yang kooperatif secara eksplisit atau terus menerus mengenai kebijakan ekonomi, kepentingan komersial dan perdagangan, untuk keamanan lebih lanjut dan juga untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri.

### **1.8 Working Hypotesis Penelitian**

Dampak Kebijakan OBOR terhadap ekonomi Indonesia adalah peningkatan frekuensi kerjasama dagang yang terjadi antara dua negara. Kerjasama dagang tersebut meliputi ekspor-impor, investasi, bantuan dana, pelaksanaan proyek bilateral yang meningkat merupakan indikasi-indikasi terjadinya Economic Diplomacy. Sementara dampak secara politik adalah meningkatnya frekuensi kunjungan bilateral antara kedua negara. Hal ini membuat kedua negara tersebut memiliki ikatan yang lebih baik di level bilateral sehingga menghasilkan lebih banyak kesepakatan kerjasama antara keduanya.

### **1.9 Metode Penelitian**

Dalam penelitian ini, data yang diperoleh adalah data data sekunder. **Data sekunder** meliputi buku-buku tentang ilmu hubungan internasional, metodologi penelitian, dan bahan-bahan yang mendukung artikel ini.

Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan dan menggunakan pendekatan kualitatif terhadap data sekunder yang hasil publikasi dari buku-buku, artikel, jurnal, artikel berita, juga mendokumentasikan dan press release yang dikumpulkan dari situs resmi organisasi atau pemerintah yang terkait dengan topik penelitian. (Curry 2015)

Dalam ilmu-ilmu sosial penelitian hubungan khususnya internasional pendekatan ini telah digunakan secara luas dan biasanya dimulai dengan mengatasi pertanyaan penting, mengembangkan beberapa konsep dari literatur sebagai pedoman, dan diikuti ke hipotesis kerja yang akan diuji atau diverifikasi dari fenomena sosial (Detfel dan Yael, 2004). Ini berarti bahwa kesimpulan akan diambil untuk menjelaskan fenomena diteliti berikut pemeriksaan erat dari data.

Di dalam proses penulisannya, skripsi ini akan menggunakan metode analisis deskriptif. Dengan demikian, penulis akan mencoba menjelaskan karakteristik umum dari masalah yang di dapat melalui fakta-fakta yang jelas dan lengkap. Fakta-fakta yang akan dirangkumkan juga berasal dari sumber-sumber kredibel dan terkait dengan topik penelitian skripsi ini seperti jurnal, situs resmi pemerintah, berita dan lain-lain. Melalui pengolahan data dan analisis fenomena yang ada di lapangan, penulis nantinya akan menjelaskan isu yang diangkat dengan pendekatan dari teori Economic Diplomacy yang telah dipilih.

### **1.10 Pembabakan**

Penelitian ini akan dibagi ke dalam empat bab, yaitu:

BAB 1 : Penulis akan membahas latar belakang penelitian: gambaran secara umum mengenai konsep kebijakan OBOR, hubungannya dengan Indonesia di sisi Ekonomi dan Politik; rumusan permasalahan; tujuan penelitian; signifikansi penelitian; batasan penelitian; *literature review*; kerangka penelitian; *working hypothesis* penelitian; metode penelitian; dan pembabakan.

BAB 2 : Penulis akan menjelaskan konsep OBOR sebagai instrumen untuk mencapai *Economic Diplomacy* dari Cina; menjelaskan konsep yang terjadi antara Indonesia dan Cina dalam menginisiasi berbagai kerjasama bilateral; dan faktor-faktor yang menjadikan kebijakan OBOR sebagai jalur yang ditempuh Cina dalam berdiplomasi dengan negara-negara ASEAN terkhusus Indonesia.

BAB 3 : Penulis akan melakukan analisa perbandingan perkembangan kerja sama bilateral Indonesia – Cina di masa sebelum dan sesudah pelaksanaan kebijakan OBOR. Analisa ini akan menjelaskan implementasi-implementasi yang telah terjadi kepada Politik-Ekonomi Indonesia setelah kebijakan OBOR dijalankan.

BAB 4 : Berisi tentang Kesimpulan dari hasil analisa penalaran penulis berdasarkan konsep-konsep yang sesuai. Analisa dilakukan melalui data-data yang diperoleh. Di akhir penelitian, penulis akan memberikan Saran.