

BAB I

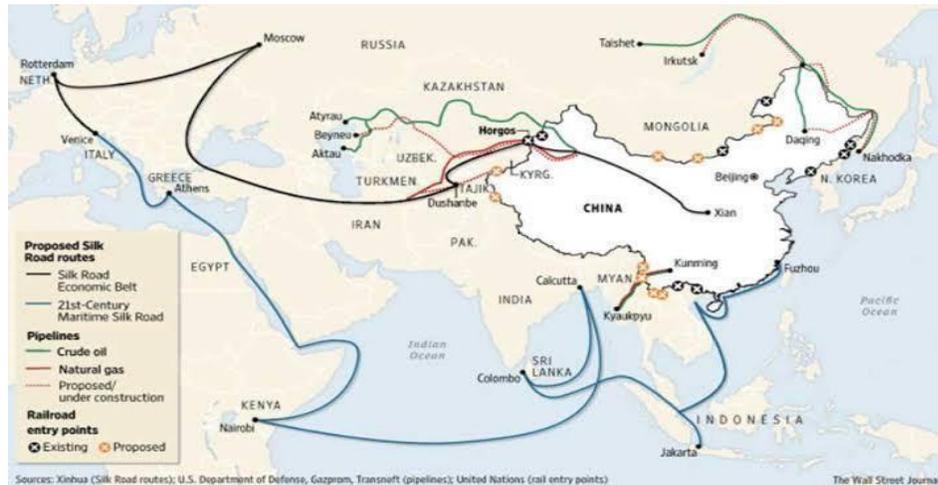
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Saat ini Tiongkok merupakan negara yang berkembang pesat dan cukup berpengaruh di Asia. Perdagangan pasar dunia mampu dikuasai oleh Tiongkok karena produk-produk yang dihasilkan dari industrinya dipasarkan dengan harga yang terjangkau sehingga dapat menarik minat tinggi dari masyarakat global (Santoso, 2017). Tiongkok sebagai salah satu negara besar di Asia merancang proyek besar lintas kawasan bahkan lintas benua melalui program *One Belt One Road* (OBOR) sebagai kebijakan luar negerinya yang di dalamnya berkaitan dengan hal ekonomi, geopolitik dan diplomasi dengan beberapa negara. Pada bulan September tahun 2013, Xi Jinping, selaku presiden Tiongkok, pertama kali mengumumkan kebijakan *One Belt One Road* yang digagas oleh negaranya ini. *One Belt One Road* adalah kebijakan luar negeri Tiongkok yang dinilai paling ambisius karena kebijakan tersebut bertujuan untuk memperkuat pengaruh ekonomi dan politik Tiongkok dalam dunia global (Saraswati, 2019).

Dalam mewujudkan kebijakan *One Belt One Road*, Tiongkok menggunakan jalur sutra ekonomi yang berbasis di darat dan jalur sutra maritim yang basisnya dilaut. Tiongkok optimis bahwa melalui kebijakan *One Belt One Road* ini dapat memberikan keuntungan bersama bagi pihak-pihak yang setuju untuk bergabung dengan program OBOR serta pihak Tiongkok juga akan bersikap kooperatif. Tiongkok berusaha untuk mengedepankan agar OBOR dapat menjadi kerjasama dalam perdamaian, keterbukaan dan juga dapat saling memberikan pemahaman untuk saling menguntungkan satu sama lain. Kawasan yang tercakup dalam OBOR ini menghubungkan Asia, Afrika, Oseania, Eropa, hingga Amerika (Rao, 2016).

Gambar 1.1 Jalur Sutra One Belt One Road.



Sumber: <http://www.indiandefencereview.com/news/chinas-one-belt-one-road-initiative-gathers-momentum/>

Kebijakan *One Belt One Road* ini dinilai telah berhasil dalam membuat jaringan infrastruktur, meningkatkan integrasi ekonomi, perdagangan yang tanpa hambatan dan hubungan antar negara bahkan individu yang semakin erat. Hal tersebut dapat dilihat dari berhasilnya proyek mercusuar di beberapa negara yang terlibat salah satunya adalah Indonesia. Program OBOR telah memberikan dampak yang baik untuk kemajuan di negara-negara yang terlibat (Andhika, 2020).

Meskipun Tiongkok telah berhasil dalam mewujudkan kebijakan *One Belt One Road*, tetapi beberapa pengamat menilai bahwa ini adalah bentuk *soft power* Tiongkok untuk menguatkan negaranya. *Soft power* tersebut berupa investasi yang diberikan kepada negara-negara yang terlibat dalam OBOR. Menurut gagasan yang diberikan oleh Maersheimer (2014), kebijakan Tiongkok melalui program *One Belt One Road* merupakan bentuk kebangkitan Tiongkok sebagai upaya agresifnya dalam memelihara dan menjaga kepentingan keamanan Tiongkok. Strategi yang dijalankan Tiongkok yaitu sebagai penyedia investasi dan bantuan dalam pembiayaan infrastruktur merupakan bentuk pendekatan baru dalam memelihara stabilitas regional Tiongkok

(Saraswati, 2019).

Dilihat dari perkembangannya, Indonesia sudah memulai kerjasama pembangunan proyek infrastruktur dengan Tiongkok sebelum adanya kebijakan *One Belt One Road* ini. Pada tahun 2008 Tiongkok membantu memberikan dana untuk pembangunan tiga Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) di Indonesia, tepatnya yaitu untuk PLTU pelabuhan ratu Jawa Barat, Cilacap dan Pacitan (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, 2008). Lalu setelah adanya kerjasama OBOR tersebut di tahun 2013, Indonesia semakin mempererat hubungannya dengan Tiongkok melalui kerjasama bilateral dan telah menghasilkan beberapa hasil dari adanya pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Kerjasama bilateral antara Tiongkok dan Indonesia semakin meningkat, terutama setelah Presiden Xi Jinping meluncurkan proyek *One Belt One Road*. Investasi Tiongkok di Indonesia terus mengalami peningkatan, dalam implementasi proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia ini misalnya yaitu proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang pembangunannya dimulai pada bulan januari tahun 2016 dan dijadwalkan untuk beroperasi pada bulan juni 2023. Contoh lain dari implementasi kerjasama OBOR ini yaitu pada bulan januari tahun 2015 telah dilakukan peletakan batu pertama untuk pembangunan pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara. Kebijakan *One Belt One Road* menawarkan kesempatan bagi Indonesia untuk mengembangkan infrastruktur agar menjadi lebih maju (Fahmi, 2018). Hingga pada tahun 2023 Indonesia dengan Tiongkok masih menjalin hubungan kerjasama infrastruktur serta ekonomi, dalam bidang ekonomi Tiongkok juga memberikan investasi langsung ke negara Indonesia (Rantasori, 2021).

Dalam menyusun penelitian ini, penulis menggunakan tinjauan pustaka dari beberapa penelitian yang telah ada sebelumnya, diantaranya ialah penelitian oleh Muhammad Fahrizal, Artha Yudilla, Rio Sundari (2015) terkait "*Implementasi Konsep Kebijakan One Belt One Road (OBOR)*

China dalam Rangka Kerja Sama Pembangunan Infrastruktur di Indonesia". Hasil penelitian ini memperlihatkan bahwa kemungkinan kerja sama *One Belt One Road* antara Indonesia dan Tiongkok dapat menimbulkan saling ketergantungan, khususnya pada bidang terkait ekonomi politik (Fahrizal, Yudilla, & Sundari, 2015). Kedua adalah penelitian dari Pebriansyah Wanapi (2017) mengenai "*Realisasi Investasi Infrastruktur Tiongkok di Indonesia dan Pengaruhnya Terhadap Perekonomian Indonesia*". Investasi Tiongkok di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir telah berkembang menjadi total nilai 464,6 juta dolar AS pada triwulan pertama tahun 2016. Indonesia merupakan negara investasi Tiongkok terbesarkedua di dunia setelah negara Amerika Serikat (Wanapi, 2017). Ada kemiripan antara pembahasan peneliti dengan studi terdahulu ini. Persamaan tersebut dilihat dari pembangunan infrastruktur yang dibiayai Tiongkok, yang dapat meningkatkan mobilitas ekonomi masyarakat serta mengembangkan pembangunan proyek infrastruktur di Indonesia.

Perbedaan penelitian ini jika dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya yaitu penelitian ini lebih memfokuskan terkait bagaimana implementasi kerjasama *One Belt One Road* yang terjalin antara Indonesia dengan Tiongkok dalam pembangunan proyek infrastruktur di Indonesia pada tahun 2015 hingga tahun 2023.

1.2 Rumusan Masalah

Tiongkok merupakan negara yang berkembang pesat dan berpengaruh di Asia saat ini. Hal itu dipengaruhi oleh perkembangan industri serta ekonominya yang semakin maju. Adanya program *One Belt One Road* adalah salah satu bentuk inisiatif Tiongkok untuk semakin memperkuat *powernya* dan membantu negara-negara di dunia untuk mengembangkan infrastrukturnya, tak terkecuali Indonesia. Lalu, bagaimana implementasi kerjasama infrastuktur *One Belt One Road* yang terjalin antara Tiongkok dengan Indonesia dalam proyek pembangunan

infrastruktur di Indonesia pada tahun 2015-2023?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Secara Umum

Tujuan penelitian ini secara umum adalah pemenuhan jenjang pendidikan S1 program studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

1.3.2 Secara Khusus

Secara khusus penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengkaji lebih dalam terkait kerjasama infrastuktur Tiongkok-Indonesia melalui kebijakan *One Belt One Road* serta bagaimana implementasi dari kerjasama tersebut dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia khususnya pada tahun 2015 hingga tahun 2023. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pandangan baru bagi praktisi hubungan internasional dalam hal dalam terkait kerjasama infrastuktur Tiongkok-Indonesia.

1.4 Kerangka Pemikiran

1.4.1 Teori Kerjasama Pembangunan Internasional

Dalam kajian studi Hubungan Internasional, terdapat interaksi antar satu negara dengan negara lainnya yang bertujuan untuk mencapai keuntungan bersama dan fenomena ini yang disebut dengan kerjasama internasional. Menurut Milner dalam bukunya yang berjudul *International Theories of Cooperation Among Nations*, kerjasama internasional merupakan salah satu aktivitas di era kontemporer yang ditandai dengan terjalinnya hubungan yang kuat antara satu negara dengan negara lainnya. Lebih

lanjut, Milner juga mengungkapkan bahwa perkembangan ilmu Hubungan Internasional telah mengembangkan konsep kerjasama itu sendiri (Milner, 1992).

Kerjasama pembangunan internasional meliputi bidang bantuan kemanusiaan, promosi perdamaian dan pembangunan dari segi infrastruktur, manufaktur dan teknologi (Orliange & Zaratiegui, 2022). Sejalan dengan penelitian ini, maka peneliti hanya akan memfokuskan pembahasan mengenai kerjasama dari segi infrastruktur. Infrastruktur dalam hal ini mencakup sektor yang terdiri dari transportasi, teknologi komunikasi, energi dan air yang telah begitu menyatu dengan kehidupan modern menjadikan para aktor negara cukup sulit terlepas dari kehadiran infrastruktur. Menurut S.C Lopez, J.A Baquero dan I.P Brieva, infrastruktur yang tidak memadai dan berkualitas buruk tidak hanya menghambat kegiatan ekonomi tetapi juga secara drastis menurunkan kualitas hidup. Oleh karenanya, S.C Lopez, J.A Baquero dan I.P Brieva menawarkan kerangka kerjasama pembangunan internasional dengan mengambil tupoksi khusus yaitu kerjasama infrastruktur. Landasan tersebut kemudian menurut S.C Lopez, J.A Baquero dan I.P Brieva menjadikan jika pemerintah negara-negara, khususnya negara berkembang menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu dari agenda prioritas utamanya dalam menjalin kerjasama bersama negara lain (López,, Baquero, & Brieva, 2008).

Kerjasama pembangunan internasional dengan berfokus pada pembangunan infrastruktur adalah kerjasama yang dilakukan antara satu negara dengan negara lainnya yang memiliki tujuan untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur demi menunjang produktivitas manusia. Kerjasama di bidang infrastruktur ini mencakup berbagai aspek, seperti pembangunan jalan, jembatan, jalur kereta, transportasi, komunikasi, pembuangan limbah, air dan listrik. Dalam berjalannya kerjasama infrastruktur internasional ini, terdapat tiga elemen penting yang patut diperhatikan, yakni penanaman investasi, sektor kerjasama infrastruktur dan evaluasi (López,, Baquero, & Brieva, 2008).

Dengan menyadari pengaruh infrastruktur yang menjadi faktor utama dalam menentukan pertumbuhan ekonomi telah menjadikan hal ini sebagai salah satu bidang prioritas kerjasama pembangunan yang dilakukan oleh berbagai negara. Istilah infrastruktur sendiri telah digunakan sejak tahun 1927 untuk merujuk pada jalan, jembatan, jalur kereta api dan pekerjaan umum serupa yang diperlukan agar ekonomi industri dapat berfungsi. Sistem transportasi, komunikasi, pembuangan limbah, air dan listrik adalah bagian dari infrastruktur. Saat ini, infrastruktur yang baik dianggap sebagai kontributor utama bagi pembangunan ekonomi di banyak negara berkembang. Di sebagian besar negara berkembang, pasokan listrik yang tidak memadai dan tidak stabil, sistem transportasi yang tidak efisien, kualitas jalan yang buruk, sistem kereta api yang lemah dan tua, pelabuhan dan bandara yang tidak memadai dan padat, sistem komunikasi yang tidak dapat diandalkan, dan infrastruktur perkotaan yang sangat tidak memadai meningkatkan biaya transaksi, mengurangi produktivitas dan sering membuat investasi tidak layak. Upaya untuk meningkatkan investasi dalam infrastruktur nasional dapat membantu mempercepat laju pembangunan ekonomi di banyak negara tersebut. Oleh karenanya, saat ini negara-negara berkembang telah memfokuskan kerjasama pembangunan internasionalnya terutama dalam mengatasi masalah infrastruktur yang masih belum memadai (Brooks, 2010).

Umumnya Kerangka kerja dalam kerjasama pembangunan internasional mencakup tiga aspek dimana kebijakan terbentuk karena adanya pinjaman jangka pendek serta sumbangan pendanaan biasanya berupa transfer teknologi; kemudian ekspansi investasi pada *private sector*; serta kerjasama internasional (Hastiadi & n., 2019). Setelah itu akan dikembangkan serta diperkuatnya kebijakan kerjasama pembangunan. Diluar program para aktor yang terlibat akan melakukan *knowledge sharing*. Dalam mekanisme *knowledge sharing* efisiensi pembangunan berusaha ditingkatkan dengan pengadaan praktik pengembangan baik pada skala nasional, yaitu pada level pusat-daerah hingga skala internasional yakni antar negara berkembang pun negara maju ke negara berkembang.

Dalam pelaksanaannya, kerjasama pembangunan internasional khususnya dalam bidang proyek pembangunan infrastruktur melalui beberapa tahap hingga kerjasama tersebut dapat terealisasi. Tahapan-tahapan kerjasama pembangunan internasional dalam segi infrastruktur (Maldun, 2018), yaitu:

1. Identifikasi kebutuhan. Tahap awal dari kerjasama infrastruktur adalah mengidentifikasi kebutuhan infrastruktur yang diperlukan oleh negara. Negara-negara yang terlibat akan menganalisis dan mengevaluasi apa saja kebutuhan infrastruktur yang diperlukan atau hendak dikembangkan oleh negaranya, termasuk pula analisis terkait konektivitas, pertumbuhan ekonomi, dan tantangan yang dihadapi.
2. Studi kelayakan. Setelah kebutuhan yang diperlukan sudah teridentifikasi, studi kelayakan dilakukan untuk mengevaluasi dan mempertimbangkan faktor-faktor lain yang terlibat seperti faktor biaya atau keuangan, teknis, manfaat dan dampak sosial serta lingkungan yang dapat ditimbulkan dari proyek infrastruktur tersebut.
3. Perencanaan proyek. Dalam tahap ini mencakup aspek teknis untuk perencanaan serta pengembangan dari rincian desain proyek, penyusunan jadwal proyek yang akan dijalankan serta memastikan nantinya pelaksanaan proyek akan berjalan dengan efisien.
4. Pembiayaan proyek. Untuk melakukan sebuah kerjasama infrastruktur, pembiayaan merupakan langkah yang penting. Negara-negara yang terlibat akan melakukan rapat dan negosiasi terkait sumber dana untuk pembiayaan proyek infrastruktur.
5. Pelaksanaan kontrak. Setelah tahap pembiayaan telah disepakati dan terjamin, tahap selanjutnya adalah penandatanganan kontrak antara pihak-pihak yang terlibat. Dalam kontrak ini berisikan peran serta tanggung jawab masing-masing pihak yang harus dijalankan.
6. Implementasi atau pelaksanaan proyek. Tahapan implementasi ini terhitung sejak

ditandatanganinya proyek. Dalam tahap ini dipastikan pelaksanaan proyek infrastruktur sesuai dengan kontrak yang telah disepakati bersama. Penting juga dilakukan pengawasan oleh pihak-pihak yang terkait untuk memastikan proyek infrastruktur berjalan dengan lancar.

7. Operasionalisasi dan pemeliharaan. Setelah proyek infrastruktur selesai dibangun, negara-negara atau pihak-pihak terkait harus memastikan bahwa infrastruktur tersebut berfungsi dengan baik serta melakukan perawatan dan pemeliharaan infrastruktur agar dapat beroperasi secara efisien dalam jangka waktu yang panjang.
8. Evaluasi dan Pemantauan. Ini merupakan tahap terakhir dari kerjasama infrastruktur, penting untuk dilakukan pemantauan infrastruktur untuk mengkaji terkait keberhasilan proyek dan evaluasi agar dapat menjadi pembelajaran untuk memperbaiki kinerja di masa depan (Maldun, 2018).

1.5 Sintesa Pemikiran

Mengacu pada latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian dan kerangka pemikiran yang telah dijelaskan di atas, maka penulis menggunakan sintesa pemikiran berikut:

Bagan 1.1 Sintesa Pemikiran.

**TEORI KERJASAMA
PEMBANGUNAN
INTERNASIONAL**

**PENGEMBANGAN DAN
PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR**

**TAHAPAN-TAHAPAN
KERJASAMA
INFRASTRUKTUR:**

- 1. IDENTIFIKASI
KEBUTUHAN**
- 2. STUDI KELAYAKAN**
- 3. PERENCANAAN
PROYEK**
- 4. PEMBIAYAAN
PROYEK**
- 5. PELAKSANAAN
KONTRAK**
- 6. IMPLEMENTASI
ATAU
PELAKSANAAN
PROYEK**
- 7. OPERASIONALISASI
DAN
PEMELIHARAAN**
- 8. EVALUASI DAN
PEMANTAUAN**

Sumber: Penulis

Berdasarkan latar belakang dan kerangka teori yang telah dipaparkan sebelumnya, maka dapat dibentuk sistematika pemikiran sebagai berikut. Dalam hubungan internasional terdapat bentuk interaksi kerjasama antar negara yang bertujuan untuk mencapai keuntungan bersama. Salah satu bentuk kerjasama internasional adalah kerjasama pembangunan internasional yang meliputi

promosi perdamaian, bantuan kemanusiaan, pembangunan infrastruktur, serta manufaktur dan teknologi. Dalam penelitian ini hanya berfokus pada kerjasama pembangunan internasional bidang infrastruktur. Untuk mewujudkan kerjasama pembangunan infrastruktur dilakukan melalui upaya pengembangan dan pembangunan infrastruktur. Dalam kerjasama pembangunan internasional bidang infrastruktur terdapat beberapa tahapan-tahapan yang digunakan untuk mengimplementasikan proyek infrastruktur yang hendak direalisasikan. Tahapan-tahapan kerjasama infrastruktur tersebut antara lain adalah tahap pertama identifikasi kebutuhan, tahap kedua melakukan studi kelayakan, tahap ketiga perencanaan proyek, tahap keempat pembiayaan proyek, tahap kelima pelaksanaan kontrak, tahap keenam implementasi atau pelaksanaan proyek, tahap ketujuh operasionalisasi dan pemeliharaan, serta tahap terakhir yaitu evaluasi dan pemantauan. Delapan tahap tersebut digunakan sebagai acuan dalam melaksanakan kerjasama pembangunan internasional bidang infrastruktur.

1.6 Argumen Utama

Argumen utama yang penulis berikan ialah negara-negara di dunia ini melakukan kerjasama untuk mencapai tujuan yang dikehendaki, salah satu bentuknya adalah kerjasama pembangunan internasional yang berfokus pada infrastruktur. Kerjasama infrastruktur tersebut dilakukan melalui upaya pengembangan dan pembangunan infrastruktur. Kerjasama *One Belt One Road* merupakan contoh dari kerjasama pembangunan infrastruktur, dalam kerjasama OBOR menerapkan tahapan-tahapan yang dimiliki oleh kerjasama infrastruktur. Bahwasanya untuk melaksanakan kerjasama infrastruktur OBOR ini tidak hanya dengan langsung memberikan investasi ekonomi kepada negara

terlibat, tetapi juga dilakukan melalui tahapan-tahapan terlebih dahulu. Termasuk pula kerjasama yang terjalin antara Tiongkok dengan Indonesia juga dengan menerapkan delapan tahapan dari kerjasama pembangunan internasional bidang infrastruktur dalam pelaksanaannya.

Implementasi kerjasama OBOR Tiongkok-Indonesia melalui delapan tahapan dari teori kerjasama pembangunan internasional bidang infrastruktur adalah pertama dengan melakukan identifikasi kebutuhan, yaitu dengan mengidentifikasi infrastruktur apa yang dibutuhkan oleh negara Indonesia seperti contohnya proyek pembangkit listrik tenaga air sungai kalyan yang dapat memberikan manfaat untuk masyarakat sekitar. Kedua, studi kelayakan, contoh implementasinya adalah proyek pembangunan dan pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara, dalam tahap studi kelayakan ini dilakukan evaluasi dengan mempertimbangkan faktor biaya, manfaat, dan dampak sosial-lingkungan yang tentunya memberikan dampak positif karena dapat meningkatkan distribusi lokal dan beberapa negara sekitar. Tahap ketiga adalah perencanaan proyek, contohnya adalah pembuatan desain interior dari kereta cepat serta contoh implementasi penyusunan jadwal dalam pembangunan pembangkit listrik tenaga air sungai kayan yang dilakukan pada tahun 2020. Tahap keempat, pembiayaan proyek, contoh implementasinya yaitu sumber pendanaan yang berasal dari partisipasi investor swasta, pada pembangunan PLTA sungai kayan investor pemrakarsanya adalah PT Kayan Hidro Energy (KHE).

Lalu contoh implementasi dari tahap kelima, pelaksanaan kontrak adalah pengadaan kontrak secara resmi perjanjian konsensi untuk kereta cepat Jakarta-Bandung (KCJB) telah diratifikasi pada tanggal 16 Maret 2016 dengan masa konsensi 50 tahun terhitung sejak tahun 2019. Tahap keenam, implementasi atau pelaksanaan proyek contohnya adalah pembangunan pelabuhan Kuala Tanjung yang dimulai tahun 2016. Tahap ketujuh, operasionalisasi dan pemeliharaan, contohnya adalah dengan negara Indonesia melakukan pemeliharaan infrastruktur setelah selesai dibangun,

hal ini penting untuk dilakukan agar proyek-proyek infrastruktur yang telah beroperasi berjalan secara efisien. Tahap kedelapan, evaluasi dan pemantauan, implementasi dari tahap terakhir ini yaitu negara Indonesia melakukan pemantauan terhadap pembangunan infrastruktur yang telah selesai, seperti memantau kereta cepat Jakarta-Bandung yang sudah mulai beroperasi pada tahun 2023 dengan melakukan evaluasi apakah sudah berhasil dan berjalan sesuai dengan rencana awal.

1.7 Metodologi Penelitian

1.7.1 Tipe Penelitian

Penulis menggunakan tipe penelitian deskriptif, karena penelitian ini menjelaskan studi kasus yang menjadi topik utama sebagai objek dan dijabarkan dengan beberapa penjelasan terkait sub topik yang digunakan dalam menyusun penelitian (Nawawi, 2005). Tipe penelitian deskriptif digunakan dalam penelitian ini dengan tujuan untuk menggambarkan fakta-fakta yang ada dengan secara sistematis, tersusun, dan terperinci terkait studi kasus yang diangkat dapat dipahami lebih dalam (Sugiyono, 2016).

1.7.2 Jangkauan Penelitian

Jangkauan penelitian ini berkaitan dengan kebijakan *One Belt One Road* Tiongkok yang ambisius untuk kemajuan dibidang ekonomi dan politik dengan skala jangkauan yang luas (lintas negara bahkan lintas benua). Penelitian ini membahas tentang studi kasus Tiongkok dan Indonesia yang bekerjasama dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia melalui program *One Belt One Road* tersebut.

Lalu penulis menekankan bahwa penelitian ini mengangkat topik terkait dalam skala waktu tahun 2015 hingga tahun 2023. Dipilihnya tahun tersebut karena Indonesia memulai kerjasama pembangunan infrastruktur OBOR dengan Tiongkok di era pemerintahan Presiden Joko Widodo

pada Kabinet Kerja tahun 2015 dan ditahun tersebut pertama kali penandatanganan MOU kerjasama OBOR antara Tiongkok dengan Indonesia. Lalu pada tahun 2023 kerjasama infrastruktur OBOR antara Tiongkok dengan Indonesia masih berjalan, dan ditahun ini pula proyek kereta cepat Jakarta-Bandung (KCIC) mulai beroperasi.

1.7.3 Teknik Pengumpulan Data

Untuk menyusun penelitian ini, penulis melakukan tinjauan literatur dalam pengumpulan data. Yaitu dengan mencari dan mengumpulkan data-data sekunder dari beberapa sumber terkait topik yang diangkat, data sekunder tersebut diambil dari sumber yang kredibel seperti jurnal, buku dan website yang dapat dijadikan acuan dalam melakukan penelitian ini (Rahmadi, 2011). Data sekunder adalah data yang didapatkan dari pengumpulan sumber-sumber yang bukan berasal dari orang pertama (narasumber), dalam memperoleh data sekunder tidak dilakukan dengan langsung melakukan wawancara dengan narasumber (Sandu, 2015).

1.7.4 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis adalah teknik kualitatif yaitu dengan cara lebih menekankan analisa atau deskriptif, serta mencari dan mengumpulkan data-data dari beberapa sumber kemudian dianalisis sesuai dengan topik atau studi kasus yang digunakan. Dengan metode kualitatif ini penulis dapat menganalisis lebih dalam data-data yang didapatkan dan memperoleh jawaban dari rumusan masalah yang diangkat (Fai, 2022). Metode penelitian kualitatif disusun dari tahap pertama yaitu pengumpulan data dari sumber-sumber yang relevan dengan topik penelitian, tahap berikutnya berupa penyajian data yang telah diperoleh, lalu tahap terakhir adalah pemaparan kesimpulan (Bamai, 2022).

1.7.5 Sistematika Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan empat bab sebagai sistematika penelitian, yakni sebagai berikut:

Bab I memuat mengenai pendahuluan untuk penulisan proposal skripsi berupa penjelasan awal terkait topik penelitian ini yang di dalamnya berisi latar belakang masalah, tinjauan pustaka, rumusan masalah, tujuan penelitian, landasan teori, sintesa pemikiran, argumen utama dan metodologi penelitian.

Bab II memuat mengenai penjelasan terkait gambaran umum proyek kerjasama infrastruktur *One Belt One Road* yang terjalin antara Tiongkok dengan Indonesia pada tahun 2015-2023 serta analisis implementasi melalui empat variabel dari tahapan kerjasama pembangunan internasional bidang infrastruktur. Tahapan tersebut yaitu tahap pertama, kedua, ketiga dan keempat.

Bab III memuat mengenai implementasi kerjasama infrastruktur *One Belt One Road* yang terjalin antara Tiongkok dengan Indonesia pada tahun 2015-2023 melalui penjelasan empat variabel selanjutnya dari tahapan kerjasama pembangunan internasional bidang infrastruktur. Tahapan tersebut yaitu tahap kelima, keenam, ketujuh dan kedelapan.

Bab IV memuat mengenai kesimpulan dan saran dari penelitian yang dilakukan. Kesimpulan yang diberikan merupakan hasil akhir jawaban untuk menjawab rumusan masalah yang diajukan penulis pada bab I.