

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Diluncurkan pada tahun 2013 untuk memperkuat konektivitas global China, *One Belt One Road* (OBOR) merupakan skema pembangunan infrastruktur jangka panjang dan komponen utama kebijakan luar negeri China. Untuk membangun kembali masa kejayaan jalur sutra kuno China diperkirakan telah mengeluarkan dana sekitar US\$ 1 triliun.¹ Untuk mendukung implementasi strategi OBOR, China membentuk *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Pembentukan AIIB menunjukkan bahwa China sekarang mulai mengambil peran kepemimpinan untuk mencerminkan posisinya sebagai kekuatan global yang sedang meningkat. Sehingga, strategi OBOR ini menjadi upaya untuk China meningkatkan status internasional dengan memperluas hubungan darat maupun lautnya ke kawasan-kawasan Asia, Eropa dan Afrika, termasuk Asia Tenggara yang menjadi kunci utama bagi program OBOR.

Asia Tenggara merupakan salah satu kawasan di benua Asia yang di dalamnya terdapat beberapa negara yang mempunyai potensi yang dapat menjadi keunggulan ketika melakukan kerjasama dalam lingkup internasional. Banyaknya sumber daya alam yang dihasilkan oleh negara-negara di kawasan Asia Tenggara, serta terbukanya lahan untuk melakukan aktivitas perekonomian, seperti perdagangan dan investasi. Sehingga menjadikan Asia Tenggara menjadi tujuan

¹ Nadège Rolland, “*A Concise Guide to the Belt and Road Initiative*”, The National Bureau of Asian Research (NBR), 11 April 2019, <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>, diakses pada 11 April 2022

utama bagi negara-negara lain dalam menjalin hubungan kerja sama.² Untuk itu, China menganggap Asia Tenggara sebagai kawasan vital untuk mendorong pertumbuhan ekonomi melalui kebijakan OBOR, sehingga China berusaha untuk membangun hegemoninya di kawasan tersebut.

Menurut studi tahun 2018 oleh Oxford Economics dan CIMB ASEAN Research Institute, proyek OBOR di Negara-negara Asia Tenggara berjumlah lebih dari US\$739 miliar. Indonesia merupakan negara yang menerima investasi OBOR tertinggi sebesar US\$171 miliar, diikuti oleh Vietnam US\$152 miliar, Kamboja US\$104 miliar, Malaysia US\$98,5 miliar, Singapura US\$70,1 miliar, Laos US\$48 miliar, Brunei US\$36 miliar, Myanmar US\$27,2 miliar, Thailand US\$24 miliar dan Filipina US\$9,4 miliar.³

Di Indonesia Proyek OBOR berupa pembangunan *High Speed Railway* (HSR)/kereta api cepat, pembangkit listrik, jalan tol, pelabuhan, industri, dan zona kerjasama ekonomi. Proyek OBOR di Vietnam meliputi kereta api, pembangkit listrik, dan zona kerjasama ekonomi. Kemudian proyek OBOR di Laos ialah pembangunan kereta api cepat, jalan raya dan pembangkit listrik serta industri. Lalu di Myanmar proyek OBOR berupa proyek konstruksi pipa minyak dan gas, pembangkit listrik, pelabuhan, smart city dan zona kerjasama ekonomi. Selanjutnya proyek OBOR di Thailand sendiri berupa pembangunan kereta api cepat, pengembangan pelabuhan dan industri. Di Filipina proyek OBOR meliputi

² Jon Lunn & Gavin Thompson, “*Southeast Asia: A political and Economic Introduction*”, House of Commons Library, 14 Desember 2011, <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/RP11-78/RP11-78.pdf>, diakses pada 11 April 2022

³ Phidel Vineles, “*Making the Belt and Road work for Southeast Asia*”, East Asia Forum, 13 Juli 2019, <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/>, di akses pada 11 April 2022

pembangunan kereta api, pelabuhan, pembangkit listrik dan *smart city*. Untuk proyek OBOR di Kamboja sendiri meliputi pembangunan jalan raya dan tol, kereta api cepat, dan pembangkit listrik. Proyek OBOR di Malaysia berupa pembangunan kereta api, pelabuhan dan industri. Lalu di Brunei proyek OBOR berupa pembangunan pelabuhan dan industri minyak. Dan yang terakhir di Singapura sendiri proyek OBOR lebih kepada investasi dan logistik.⁴

Melalui kerjasama dalam proyek-proyek infrastruktur pada kebijakan OBOR menjadi kesempatan bagi China untuk memperluas pengaruhnya di negara-negara yang terlibat di bawah OBOR, termasuk Asia Tenggara. Selain untuk memperluas pengaruhnya guna memperkuat posisinya, dominasi juga menjadi penting dalam kepentingan China melalui OBOR, hampir sebagian besar proyek infrastruktur dalam OBOR memiliki keterlibatan dengan China. Melihat hal tersebut dengan banyaknya keterlibatan China dalam proyek bukan tidak mungkin bagi China untuk mampu mendominasi mengingat besarnya lingkup jalur sutra. Melalui modernisasi infrastruktur di negara-negara Asia Tenggara, membuat perusahaan-perusahaan China terlibat dalam investasi pembangunan infrastruktur seperti pelabuhan. Masuknya perusahaan China sebagai investor utama secara tidak langsung akan dapat menguntungkan China dalam mengontrol jalur perdagangan melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut.⁵ Selain pada jalur maritim, China juga ingin melakukan dominasi melalui jalur darat yakni melalui

⁴ Albert Francis Park, Angela Tritto, & Dini Sejko, “*The Belt and Road Initiative in ASEAN-Overview*” ,HKUST IEMS Reports No. 2021-03, Desember 2020, p.15, <https://iems.ust.hk/publications/reports/uob-bri-overview>, diakses pada 11 April 2022.

⁵ Ni Putu Saraswati Puspita Dewi dan Hikmatul Akbar, “*Kebijakan The New Silk Road Cina di Bawah Pemerintahan Xi Jinping*”, Jurnal Studi Diplomasi dan Keamanan, Vol 9, No. 1, 2017, p. 14.

pembangunan kereta api cepat/*High-Speed Railways* (HSR). Pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara guna memperdalam pengaruh politik dan ekonomi China di kawasan serta untuk memperluas akses pasar untuk industri China. Sehingga dapat memajukan pertumbuhan ekonomi dan kemakmuran China dan menjadikan China sebagai pusat ekonomi dunia baru.⁶

Dengan demikian, penulis melihat pentingnya penelitian ini, bahwasanya kebijakan OBOR di kawasan Asia Tenggara dibutuhkan oleh negara-negara di kawasan tersebut. Sehingga China memanfaatkan pengaruhnya ini melalui kebijakan OBOR untuk kepentingan ekonomi dan politik untuk dapat diperhitungkan dan berpengaruh terhadap posisinya di kawasan maupun secara global. Keinginan China untuk memperluas pengaruhnya di dunia internasional mulai ditunjukkan dengan meningkatkan pengaruhnya secara ekonomi di Asia Tenggara. Sehingga penelitian ini akan menganalisa mengenai bagaimana China melakukan upaya hegemoni di Asia Tenggara. Di mana Asia Tenggara dipandang penting bagi negara besar, khususnya China. China telah mengeluarkan besarnya anggaran di kawasan Asia Tenggara melalui kebijakan OBOR untuk upaya hegemoni regional China.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka pertanyaan penelitian yang diajukan penulis adalah : *Bagaimana upaya China untuk menjadi negara hegemon di kawasan Asia Tenggara melalui kebijakan One Belt One Road (OBOR)?*

⁶ “Proyek Kereta Api China-Laos: Mengapa China berambisi bangun rel kereta cepat di Asia Tenggara”, BBC, 26 Juli 2021, <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-57845824>, di akses pada 2 Maret 2022

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui mengenai kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) serta mengetahui upaya apa yang dilakukan oleh China untuk menjadi kekuatan hegemoni di kawasan Asia Tenggara melalui kebijakan OBOR tersebut.

1.3.2 Manfaat Penelitian

A. Manfaat Akademis

Adapun manfaat secara akademis dalam penelitian ini adalah untuk memberikan kontribusi ilmu pengetahuan, khususnya ilmu Hubungan Internasional, dan memperluas cakrawala pengetahuan bagi perkembangan wacana yang berkaitan dengan Kebijakan OBOR dan implikasinya di kawasan Asia Tenggara

B. Manfaat Praktis

Adapun manfaat secara praktis dalam penelitian ini adalah diharapkan dapat memberikan masukan dan tambahan yang luas dalam ilmu pengetahuan mengenai kebijakan OBOR serta upaya China menjadi negara hegemon di kawasan Asia Tenggara melalui OBOR, selanjutnya menjadi sumber informasi serta masukan dan bahan pertimbangan untuk penelitian-penelitian berikutnya yang berkaitan dengan kebijakan OBOR di kawasan Asia Tenggara.

1.4 Kajian Pustaka (Literatur Terdahulu)

Untuk menunjang informasi yang dibutuhkan oleh penulis dalam penyusunan proposal ini, maka perlu dihadirkan beberapa tulisan yang berhubungan dengan judul proposal ini. Pada sub-bab ini penulis merangkum sebanyak 5 jurnal terdahulu dalam meneliti kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) sebagai upaya hegemoni regional di kawasan di Asia Tenggara. Tulisan pertama yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal yang berjudul "*China's Belt and Road Initiative and Its Implications for Southeast Asia*" yang ditulis oleh Hong Yu pada Tahun 2017.⁷ Tulisan ini membahas mengenai implikasi dari *Belt and Road Initiative* (BRI) terhadap negara-negara di Asia Tenggara. BRI muncul sebagai strategi nasional China untuk membentuk kembali geopolitik dan geoekonomi China di Asia dan sekitarnya.

Belt and Road Initiative (BRI) berfungsi untuk mendorong kepentingan luar negeri China dan menunjukkan kepercayaan serta ambisi China untuk semakin besar menjadi pembentuk dalam tata kelola ekonomi kawasan dan sekitarnya. Bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara, integrasi ekonomi regional merupakan peran penting dalam mengurangi ketidakpastian eksternal dan sensitivitas ekonomi global. Sehingga negara-negara di kawasan Asia Tenggara, khususnya negara berkembang sangat menyambut baik kebijakan BRI, yang bertujuan untuk meningkatkan hubungan perdagangan, investasi dan konektivitas antar wilayah. Asia Tenggara perlu dalam membangun infrastruktur untuk memberikan kelancaran pada pertumbuhan ekonomi kawasan. Negara-negara

⁷ Hong Yu. "*China's Belt and Road Initiative and Its Implications for Southeast Asia*". Asia Policy. No. 24. July 2017.

Asia Tenggara menganggap bahwa dengan berpartisipasi dengan BRI akan membantu mengatasi defisit infrastruktur dan mempercepat pertumbuhan ekonomi. Sehingga Asia Tenggara mempunyai peluang dari BRI di mana dapat memanfaatkan perbaikan konektivitas infrastruktur, liberalisasi pasar dan investasi mereka melalui kebijakan tersebut. Hal itu dilakukan karena negara-negara di kawasan Asia Tenggara ingin mempercepat industrialisasi melalui investasi dengan China yang berasal dari BRI. Untuk mendorong masuknya investasi China dan meningkatnya kehadiran perusahaan China di kawasan Asia Tenggara melalui implementasi BRI, China akan memulai untuk menjadi kekuatan dominan di Asia Tenggara. Sebagai hasil dari meningkatnya investasi BRI akan dapat membawa China menjadi kekuatan dominan dalam lanskap ekonomi Asia Tenggara.

Tulisan kedua yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah penelitian yang berjudul "*What do China and the BRI Mean to ASEAN Economies?*" yang ditulis oleh Alexandra Zoltai & Péter Klemensits pada tahun 2020.⁸ Penelitian ini membahas mengenai hubungan antara *Republik Rakyat Tiongkok* (RRC) dan negara-negara ASEAN dalam kaitannya dengan *Belt and Road Initiative* (BRI). Dalam penelitian ini menyebutkan bahwa proyek China telah berdampak besar pada ekonomi negara-negara ASEAN, yang juga meningkatkan ketergantungan ekonomi mereka pada China. Di daratan Asia Tenggara, ekonomi Kamboja, Laos dan Myanmar sangat bergantung pada China. Tetapi Thailand dan Vietnam, meskipun posisi China tumbuh dalam bidang perdagangan dan FDI namun

⁸ Alexandra Zoltai & Péter Klemensits. "*What do China and the BRI Mean to ASEAN Economies?*". *Foreign Policy Review* 2020, Vol 13.

mereka lebih berhati-hati terhadap China karena konflik LCS. Selanjutnya negara Indonesia, Malaysia dan Filipina, hubungan ekonomi mereka dengan China semakin kuat terwujud dalam volume proyek BRI dan pergeseran neraca perdagangan. Penguatan hubungan ekonomi antara negara-negara ASEAN dengan China memiliki konsekuensi geopolitik yang signifikan, aspek yang paling menonjol adalah menguatnya pengaruh China melalui BRI, serta menurunnya kekuatan Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara. Mengingat BRI menjadi sangat penting dalam hal diplomatic China bahkan menjadi elemen kunci dari kebijakan luar negeri China. Dimana persaingan antara China dan Amerika Serikat menjadi penguatan pengaruh China di kawasan Asia Tenggara baik dari segi ekonomi maupun politik.

Tulisan ketiga yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal yang berjudul "*Between Fear and Hope: Belt and Road Initiative in Southeast Asia*" yang ditulis oleh Cahyo Pamungkas, Saiful Hakam dan Devi Tri Indiasari pada tahun 2020.⁹ Jurnal ini membahas mengenai kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) di kawasan Asia Tenggara. China menganggap bahwa BRI memiliki peluang di Asia Tenggara karena kedekatan geografis dan budayanya. Selain itu Asia Tenggara menjadi tempat pengembangan konektivitas laut dan darat yang berimplikasi pada keamanan kawasan China di kawasan tersebut. Kemudian juga banyak negara-negara di kawasan Asia Tenggara yang membutuhkan investasi untuk membangun infrastruktur dan upaya konektivitas antar negara, namun ada beberapa kekhawatiran yang melibatkan investasi China di masa lalu. Dimana

⁹ Cahyo Pamungkas, Saiful Hakam & Devi Tri Indiasari. "*Between Fear and Hope: Belt and Road Initiative in Southeast Asia*". Chinese Journal of International Review. Vol 02. No. 01.

masih ada ketakutan di antara negara-negara di kawasan bahwa investasi China tidak memiliki analisis dampak lingkungan dan sosial serta komunikasi dengan masyarakat lokal dan terkadang dimanipulasi atau disalahgunakan oleh kepentingan elit politik domestik

Ketakutan lainnya ialah adanya jebakan hutang bagi negara-negara yang bergabung dibawah inisiasi BRI. Laos merupakan salah satu negara yang dianggap memiliki perhatian khusus untuk krisis hutang di masa depan. Penyebab utama kekhawatiran tersebut adalah rencana Laos untuk kereta api cepat yang dipromosikan oleh China sebagai bagian dari BRI. Laos menerima proyek pembangunan kereta api cepat Kunming-Vientiane, di bawah BRI sebesar 6,7 miliar USD atau seperempat dari PDB Laos. Menurut Center for Global Development (CGD), pada tahun 2016 total utang Laos mencapai 48,65% dari PDB, namun pada tahun 2017 setelah mendapatkan proyek BRI total utang Laos menjadi sebesar 68,61 dari PDB.¹⁰ Sehingga memunculkan kekhawatiran apabila Laos gagal memberikan pembayaran utang sebesar 6 miliar USD itu maka Laos menjadi korban dari diplomasi “Jebakan Hutang” China serta dapat memberikan beberapa konsesi kepada China.

Tulisan keempat yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal artikel yang berjudul “*The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia*” yang ditulis oleh Xue Gong pada tahun 2018.¹¹ Jurnal ini membahas mengenai dampak *Belt and Road Initiative* (BRI) terhadap tatanan regional di

¹⁰ C. Pamungkas, S. Hakam & D. T. Indiasari, p.5

¹¹ Xue Gong. “*The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia*”, The Pacific Review, Vol 32. Issues 4.

Asia Tenggara. Para pemimpin China menegaskan bahwa Asia Tenggara telah menjadi prioritas dalam diplomasi tetangga, dimana China berkomitmen untuk membangun Komunitas Bersama China-ASEAN. Asia Tenggara diyakini memiliki potensi untuk membangun bersama BRI, karena Asia Tenggara menjadi garis depan bagi Jalur Sutra Maritim China, dimana sebagian besar negara Asia Tenggara terletak di sekitar Laut China Selatan maupun Samudera Hindia. Hampir semua negara kawasan Asia Tenggara tampaknya mendukung BRI karena inisiatif tersebut dapat memenuhi infrastruktur dan kebutuhan ekonomi, dan menyiratkan bahwa inisiatif ini kemungkinan akan berkembang di Asia Tenggara melalui mekanisme bilateral dan minilateral. Setelah BRI diusulkan, ada pertumbuhan signifikan investasi China di Asia Tenggara. Jika kepentingan ekonomi China tumbuh di kawasan ini akan menyebabkan pengaruh China yang lebih besar, tidak ada keraguan bahwa BRI akan membantu China memperkuat kedudukan regionalnya di Asia Tenggara.

Pengaruh China di Asia Tenggara dijelaskan melalui 3 faktor, yakni pertama tanggapan ASEAN terhadap BRI. Kedua persaingan geo-ekonomi yang diusulkan oleh kekuatan besar lainnya. Ketiga kemampuan China untuk memenuhi janji-janji BRI. Tanggapan negara-negara ASEAN terhadap BRI disambut baik serta menunjukkan minat dan dukungan terhadap BRI. Kemunculan BRI telah memicu kekhawatiran geopolitik bagi kekuatan besar lainnya yang memiliki kepentingan di Asia Tenggara. Negara-negara besar ini memahami bahwa sikap positif terhadap BRI China yang diungkapkan oleh banyak negara kawasan mungkin merupakan dukungan tersirat atas dominasi China di kawasan

karena beberapa negara anggota ASEAN telah menyesuaikan diri terhadap China. Dalam memenuhi janji-janjinya, China telah mengeluarkan besarnya dana dalam proyek-proyek BRI ini. Selain itu, China juga berjanji untuk menyediakan bantuan luar negeri dan pinjaman. Sehingga membuat orang lain berpikir bahwa China memiliki sumber daya keuangan yang besar dan dapat memenuhi segala macam kebutuhan di banyak negara kawasan seperti investasi, pinjaman infrastruktur dan bantuan luar negeri, yang menyebabkan beberapa negara di kawasan mengharapkan, mengandalkan dan mengajukan permintaan pada China.

Tulisan kelima yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal yang berjudul *“The Belt and Road Initiative as a New China’s Foreign Economic Policy towards the ASEAN Countries”* yang ditulis oleh Maxim Vasilyevich Chernyaev, Elena Aleksandrovna Egorycheva, Anna Vadimovna Korenevskaya, Antonina Vasil'evna Sharkova pada tahun 2020.¹² Jurnal ini membahas mengenai bahwa China menganggap negara-negara ASEAN sebagai prioritas diplomasinya. Diplomasi yang dilakukan China melalui kebijakan BRI, BRI merupakan kebijakan yang menawarkan pembiayaan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi negara-negara di Asia Tenggara. Meskipun BRI memberikan manfaat positif bagi Asia Tenggara, namun disisi lain terdapat resiko dan tantangan yang harus diwaspadai.

Skala pinjaman proyek pembangunan infrastruktur yang dinilai cukup besar semakin mengkhawatirkan negara-negara Asia Tenggara bahwa proyek BRI

¹²Maxim Vasilyevich Chernyaev, Elena Aleksandrovna Egorycheva, Anna Vadimovna Korenevskaya, Antonina Vasil'evna Sharkova, *“The Belt and Road Initiative as a New China’s Foreign Economic Policy towards the ASEAN Countries”*, International Journal of Economics & Business Administration (IJEBA), Vol. 8. Issue 3. (2020), p. 374-392.

menjadi masalah jebakan hutang di negara berkembang di Asia Tenggara. Di mana Negara-negara di Asia Tenggara harus berhati-hati ketika membuat kesepakatan dengan Beijing agar tidak terjatuh kedalam perangkap jebakan hutang yang berkelanjutan. kecemasan tentang BRI ini telah meningkat ketika ASEAN menyaksikan situasi yang terjadi di Sri Lanka dan Laos. Adanya klaim bahwa China menggunakan BRI sebagai bentuk diplomasi jebakan hutang untuk dapat mengendalikan negara-negara yang bergabung dengan skema investasi infrastruktur.

Berdasarkan uraian tentang beberapa penelitian yang menyoroti relasi China-ASEAN dalam kerangka OBOR, menunjukkan bahwa ASEAN menjadi target potensial bagi China untuk menegaskan pengaruhnya yang besar terutama di sektor ekonomi dan pembangunan. Untuk itu, penelitian ini juga berupaya untuk menunjukkan bagaimana cara yang dilakukan China untuk melakukan perluasan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara

1.5 Landasan Konseptual

1.5.1 Konsep Hegemoni Regional

Hegemoni merupakan salah satu kajian dalam Hubungan Internasional. Hegemoni pada hakikatnya berasal dari bahasa Yunani yaitu hegemonia yang bermakna kepemimpinan. Dalam hubungan internasional, hegemon berarti kepemimpinan atau *leading state* dari sekelompok negara dalam sebuah sistem. Hegemoni akan berdampak pada tercapainya *social order* (kepemimpinan sosial) oleh sekelompok negara yang terbentuk dalam sebuah unit (regional) dengan satu negara hegemon melalui kekuatan utamanya.

Hegemoni berhasil melalui kepemilikan dan kekuasaan atas berbagai sumber kekuatan, namun negara hegemon memiliki satu karakteristik sebagai sebuah hegemon. Negara hegemon akan memiliki satu karakteristik yang sama diantara mereka di dalam sistem yakni dalam kepemilikan atas akses struktural power. Structural power merupakan kekuatan negara untuk melakukan pengaruhnya melalui sebuah struktur. Dimana dengan struktural power memungkinkan negara hegemon menduduki posisi sentral dalam sistemnya sendiri. Sehingga ketika suatu negara mencapai hegemoni, maka negara tersebut akan secara otomatis memperoleh akses kepemimpinan hingga mencapai legitimasi, memobilisasi aturan serta pengendalian sumber-sumber kekuatan melalui struktur hirarki di dalam sistem hubungan antar negara.¹³

Negara yang memiliki sumber kekuatan yang lebih unggul dapat memperoleh akses yang lebih besar dalam mencapai hegemoni. Mearsheimer dalam buku *The Tragedy of Great Power Politics* menyebutkan bahwa hegemoni menjadi tujuan atau sasaran utama bagi *Great Power*. Dengan adanya keunggulan power yang dimiliki, maka sebuah negara *Great Power* akan mengutamakan pengamanaan statusnya, sehingga menjadi negara hegemon merupakan jalan terbaik.¹⁴

Dalam arti luas hegemon berarti mendominasi dalam sistem atau biasanya diartikan sebagai seluruh dunia. Namun keterbatasan dan halangan jarak pemisah oleh lautan yang luas di seluruh dunia menjadikan proyeksi menjadi hegemoni

¹³ Martin Griffiths, Terry O' Callaghan & Steven C. Roach, 2008. *International Relations: Key Concept Second Editions*. Routledge: USA & Canada. p. 139-140

¹⁴ John J. Mearsheimer, "*The Tragedy of Great Power Politics*", (W. W. Norton & Company: New York, London, 2001), p. 140

sulit dicapai untuk skala global. Mearsheimer berpendapat bahwa menjadi global hegemon tidak mungkin dapat dicapai, namun tidak menutup kemungkinan suatu negara untuk mendominasi suatu kawasan (*Regional Hegemons*). Maka Mearsheimer memfokuskan pada makna sistem secara lebih sempit dapat digambarkan sebagai hegemoni pada skala regional/wilayah tertentu seperti Eropa, Asia, dan Amerika. Dengan demikian dapat membedakan antara hegemoni global yang mendominasi dunia dan hegemoni regional yang mendominasi kawasan/wilayah geografis tertentu. Misalnya seperti Amerika Serikat (AS) yang telah menjadi hegemoni regional di Belahan Bumi Barat. Tidak ada negara bagian lain di Amerika yang memiliki cukup kekuatan militer untuk menentang AS, itulah sebabnya AS secara luas diakui sebagai satu-satunya hegemoni di wilayahnya.¹⁵

Secara istilah hegemoni dapat dilihat sebagai perluasan pengaruh atau kekuasaan suatu negara ke negara ataupun kawasan lainnya. Pengaruh tersebut dapat dilihat dalam beberapa perspektif seperti ekonomi, politik bahkan militer. Pada tulisan ini misalnya, China berusaha mempertahankan dan terus memperluas pengaruhnya dengan kekuatan ekonomi pada negara-negara tetangga di Asia khususnya di kawasan Asia Tenggara. Adapun bentuk hegemoni yang dilakukan oleh China terhadap Asia Tenggara ialah China memanfaatkan tidak memadainya konektivitas infrastruktur yang dimiliki oleh negara-negara Asia Tenggara. Sehingga China menawarkan kebijakan OBOR ini untuk menjadi jalan bagi negara-negara Asia Tenggara meningkatkan konektivitasnya melalui pendanaan

¹⁵ John J. Mearsheimer, p. 40

pembangunan infrastruktur. Pendanaan yang diberikan oleh China melalui berbagai macam lembaga keuangan yang ada di China salah satunya ialah *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). AIIB adalah bank pembangunan multilateral yang berbasis di Beijing, China, yang berfokus pada pembiayaan investasi infrastruktur di kawasan Asia yang dimana sangat dibutuhkan untuk menunjang perekonomian kawasan ini. Untuk modal awal dari AIIB direncanakan sebesar USD 100 miliar yang dimana China akan menanggung hampir setengahnya. Sistem keuangan di AIIB tidak jauh berbeda dengan sistem keuangan *Multinational Development Bank* (MDB) lainnya. Namun ada perbedaan antara AIIB dan MDB yang sudah ada sebelumnya. Pertama, AIIB memiliki lisensi dan penyertaan modal yang relatif lebih besar. Kedua, pemegang saham terbesar berasal dari kawasan Asia yang memiliki modal lebih dari 70%. Ketiga, AIIB tidak memiliki dewan direksi seperti yang di temukan di MDB lain yang lebih cenderung memiliki struktur tata kelola yang kuat. Keempat, modal yang diambil dari setoran modal adalah 20%, lebih besar dari MDB lainnya. Kelima, konsentrasi yang berbeda dari MDB lainnya, yang berkonsentrasi pada kemiskinan, pengurangan, pembangunan berkelanjutan, dan pembangunan sosial. Sementara itu, AIIB lebih berkonsentrasi pada investasi infrastruktur dan konektivitas Dimana pembiayaan dana infrastruktur dan konektivitas lebih dibutuhkan oleh negara di kawasan Asia Tenggara untuk dapat melakukan pengembangan infrastruktur dan ekonomi.

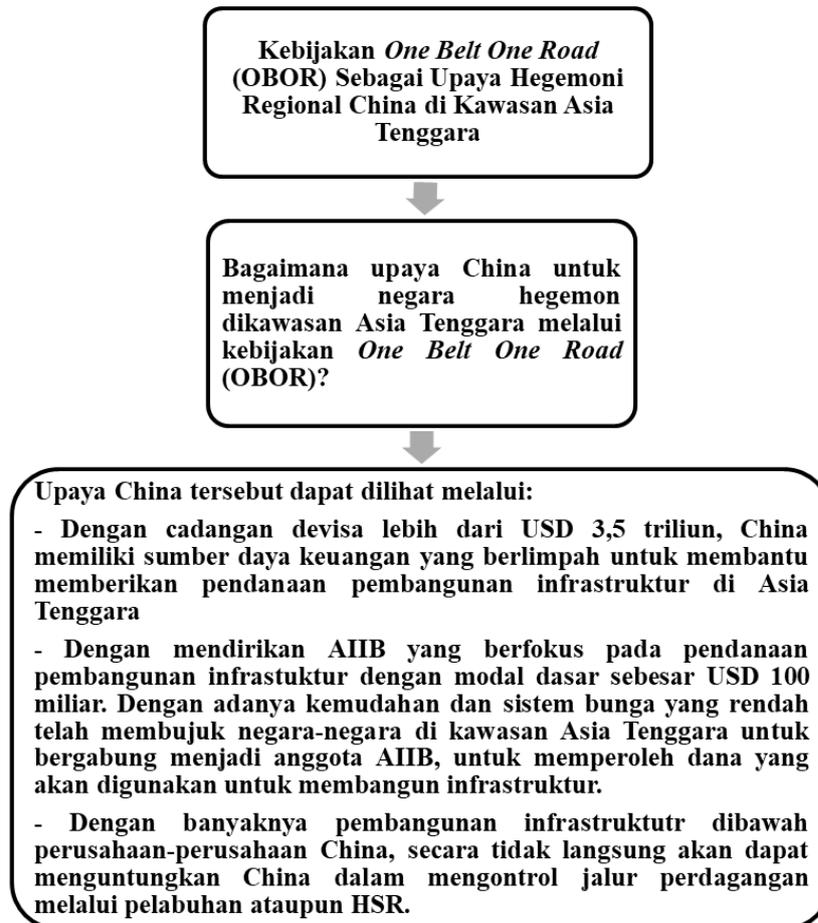
Melalui kebijakan OBOR China menganggap bahwa proyek-proyek konektivitas tersebut akan memberi banyak kontrol serta akses yang lebih terbuka

karena terdapat pelabuhan dan HSR dibawah perusahaan China. Kemudian proyek-proyek infrastruktur dan investasi China di Asia Tenggara dapat menciptakan kondisi ketergantungan terhadap China secara ekonomi, sehingga hal tersebut berarti bagi China, bahwa pengaruh China terhadap Asia Tenggara secara ekonomi maupun politik semakin tinggi.

1.5.2 Pre-Analysis

Implementasi dari teori dan konsep dalam penelitian ini akan menjabarkan proses berpikir yang akan digunakan untuk menganalisa dalam menjawab rumusan masalah dalam penelitian. Penelitian ini menggunakan konsep Hegemoni Regional. Penjabaran konsep Hegemoni Regional dijelaskan dalam bagan dibawah ini :

Bagan 1.1 Alur Pemikiran



1.6 Metodologi

1.6.1 Metode Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif. Dalam penjelasannya, Mohtar Mas'ood mengatakan metode deskriptif adalah untuk menjawab pertanyaan siapa, apa, dimana, kapan, atau berapa.¹⁶ Metode deskriptif bertujuan untuk mendeskripsikan, menggambarkan, menjelaskan suatu fenomena yang menjadi fokus pada suatu karya ilmiah. Metode analisis deskriptif

¹⁶ M. Mas'ood, *Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi*, LP3ES, Jakarta, 1990, p. 68.

digunakan untuk mendeskripsikan secara sistematis atas data dan fakta yang telah dikumpulkan untuk diteliti. Melalui penelitian yang bersifat deskriptif, penulis berusaha menjelaskan dan memaparkan terkait bagaimana upaya China menjadi kekuatan hegemoni di kawasan Asia Tenggara melalui kebijakan *One Belt One Road* (OBOR)

1.6.2 Metode Analisa

Penulis menggunakan teknik analisis data hasil penelitian dengan teknik analisis data kualitatif, dimana data tersebut diperoleh dari berbagai sumber diantaranya buku-buku, jurnal, artikel maupun internet. Setelah pengumpulan data, kemudian mereduksi data berdasarkan kebutuhan penelitian. Selanjutnya, data disajikan dan diverifikasi untuk menjawab rumusan masalah penelitian.

1.6.3 Teknik dan Alat Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah suatu cara yang digunakan penulis untuk dapat membantu penulisan penelitian ini. Teknik pengumpulan data yang akan digunakan oleh penulis adalah telaah pustaka (*library research*) yaitu pengumpulan data dengan menelaah sejumlah literatur baik berupa buku-buku, jurnal, dokumen, surat kabar, makalah dan artikel yang berkaitan dengan *One Belt One Road* (OBOR). Setelah pengumpulan data, kemudian mereduksi data berdasarkan kebutuhan penelitian. Selanjutnya, data disajikan dan diverifikasi untuk menjawab rumusan masalah penelitian.

1.6.4 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian diperlukan agar pembahasan suatu fenomena tidak meluas atau keluar dari fokus pembahasan, sehingga penelitian menjadi

tulisan yang terarah dan sistematis. Pembahasan perlu diarahkan agar sesuai dengan pokok permasalahan serta mempermudah pengumpulan data dan informasi. Adapun batasan yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1.6.4.1 Batasan Materi

Batasan materi berguna untuk menunjukkan lingkup pembahasan suatu peristiwa yang diteliti juga untuk membatasi agar masalah tidak berkembang dan juga melebar dari permasalahan yang dibahas penulis. Berdasarkan uraian diatas, Maka dalam penelitian ini batasan materi bekisar pada kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) di kawasan Asia Tenggara.

1.6.4.2 Batasan Waktu

Batasan waktu merupakan rentang waktu terjadinya peristiwa atau objek yang dianalisis. Batasan waktu yang ditentukan dalam penelitian ini adalah mulai tahun 2013 sampai dengan 2021. Tahun 2013 dipilih karena pada tahun tersebut *One Belt One Road* secara resmi diumumkan oleh Presiden China yakni Xi Jinping. Dalam rentang waktu 2013-2021 proses terjalinnya hubungan kerjasama negara-negara di kawasan Asia Tenggara dalam kebijakan OBOR.

1.7 Argumentasi Pokok

Berdasarkan konsep yang dipaparkan sebelumnya maka penulis berargumen bahwa China telah menguatkan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara melalui kebijakan OBOR. Melalui kebijakan OBOR ini China memperluas pengaruh dengan sarana ekonominya. Dimana China mampu menggandeng negara-negara kawasan Asia Tenggara yang membutuhkan bantuan fasilitas pembangunan infrastruktur. Sumber daya China untuk mempromosikan

pengembangan infrastruktur di Asia Tenggara tidak diragukan lagi karena cukup besar. Bank-bank kebijakan China yang bermodal besar, bank-bank komersial yang sebagian besar milik negara, cadangan devisanya yang besar, dan kemampuan teknologi dan perusahaan BUMN-nya, semuanya merupakan sumber daya yang kuat yang memberi China kemampuan yang tangguh untuk mendorong pengembangan infrastruktur di Asia Tenggara. Pengembangan konektivitas di Asia Tenggara dilakukan untuk memperdalam pengaruh politik dan ekonomi China di kawasan serta untuk memperluas akses pasar untuk industri China. Sehingga dapat memajukan pertumbuhan ekonomi dan kemakmuran China dan menjadikan China sebagai pusat ekonomi dunia baru. Namun, banyaknya perusahaan China yang terlibat di dalam proyek-proyek konektivitas dan investasi ini yang secara tidak langsung dapat memberikan akses dan kontrol lebih bagi China pada negara-negara Asia Tenggara. Serta proyek-proyek dalam OBOR ini dapat menciptakan kondisi ketergantungan ekonomi, sehingga dapat dikatakan bahwa pengaruh China di Asia Tenggara baik secara ekonomi maupun politik semakin tinggi

1.8 Struktur Penulisan

Sistematika penulisan merupakan penjelasan mengenai alur pembahasan yang ditulis dalam proposal ini, sehingga dapat dipahami sebagai satu kesatuan yang utuh dan terstruktur dengan baik. Sistematika penulisan dalam proposal ini terbagi kedalam 5 bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan dipaparkan mengenai latar belakang yang dibahas dalam proposal ini, serta pertanyaan penelitian yang menjadi fokus pembahasannya. Selanjutnya dipaparkan juga mengenai tujuan dan manfaat penelitian. Selain itu juga, pada bab ini juga akan membahas tinjauan pustaka yang berkaitan dengan penelitian ini. Terakhir dijelaskan mengenai landasan konseptual dan metode penelitian yang digunakan dalam proposal ini.

BAB II GAGASAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR)

Dalam bab II akan menjelaskan mengenai gagasan OBOR, serta visi dari OBOR.

BAB III OBOR DI KAWASAN ASIA TENGGARA

Dalam bab III akan menjelaskan secara garis besar kebijakan OBOR di kawasan Asia Tenggara. Penulis akan menjelaskan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara yang melakukan proyek dibawah kebijakan OBOR.

BAB IV UPAYA HEGEMONI REGIONAL CHINA DI ASIA TENGGARA

Dalam bab IV akan menjelaskan mengenai upaya China dalam menghegemoni kawasan Asia Tenggara melalui kebijakan OBOR.

BAB V KESIMPULAN

Bab ini berisi tentang rangkuman atas data-data hasil temuan yang merujuk pada jawaban permasalahan.