BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Hubungan antara Indonesia dan Tiongkok telah terjalin secara diplomatik lebih dari 60 tahun, dalam beberapa sumber dikatakan bahwa hubungan ini terjalin tidak lepas dari kebijakan luar negeri Indonesia yang bebas dan aktif dalam memandang konstelasi politik internasional pada masa perang dingin.

Dalam perjalanannya hubungan antara Indonesia dan Tiongkok sangat dinamis, ketika terjadi peristiwa G30S PKI di Indonesia pada tahun 1965, pemerintah Orde Baru yang dipimpin oleh Presiden Soeharto membekukan hubungan diplomatik dengan Tiongkok karena adanya informasi yang menyatakan bahwa Tiongkok mendukung upaya PKI (Partai Komunis Indonesia) dalam upaya revolusi yang mengakibatkan banyak Jenderal ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia) meninggal karena penculikan dan pembunuhan. Pasca reformasi di tahun 1998 dan terpilihnya K.H. Abdurahman Wahid (Gus Dur) menjadi Presiden Indonesia keempat membawa “angina segar” hubungan Indonesia-Tiongkok, dengan adanya normalisasi hubungan diplomatik antara kedua negara, hingga dilanjutkan oleh kebijakan Presiden Megawati yang menjadikan tahun baru Imlek atau tahun baru Tiongkok sebagai hari libur nasional semakin memberi tanda bahwa hubungan Indonesia dan Tiongkok telah harmonis kembali serta menjadi awal baru kerjasama yang lebih erat antara kedua negara ini.

Semakin membaiknya hubungan antara Indonesia dan Tiongkok di era Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono ditandai dengan perjanjian kemitraan strategis antara kedua negara pada tahun 2004 dan kemudian ditingkatkan menjadi kemitraan strategis komprehensif pada tahun 2013 (Sinaga, 2013) serta kerjasama yang cakupannya lebih besar dalam kerangka perdagangan bebas antara ASEAN dan Tiongkok yang biasa dikenal sebagai ACFTA (*ASEAN-China Free Trade Agreement*).

Sejak menjabat sebagai Presiden Republik Indonesia pada tahun 2014, Joko Widodo mempersiapkan pembangunan infrastruktur untuk menunjang pertumbuhan perekonomian Indonesia. Hal tersebut termasuk ke dalam Nawacita yang digaungkan Pemerintahan Presiden Joko Widodo. Alasan logis kenapa Presiden Joko Widodo memprioritaskan pembangunan infrastrukur sebagai alat utama pertumbuhan ekonomi adalah sejalan dengan penelitian Prof. Demurger, seorang Profesor ekonomi pembangunan dari Universitas Auvergne Perancis di tahun 2000, yang menyatakan bahwa infrastruktur adalah faktor utama sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi. (Setiawan, vol 6, 2 desember 2012)

Latar belakang tersebut juga atas dasar beberapa negara di dunia cenderung untuk melakukan pembangunan negaranya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Indonesia melalui seluruh unsur kenegaraannya juga berupaya untuk meningkatkan pembangunan negaranya. Salah satu bentuk pembangunan dalam suatu negara adalah pembangunan pada sektor infrastruktur. Hal ini dikarenakan, ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan

pembangunan suatu negara, baik menyangkut pembangunan ekonomi dan sosial. Pembangunan infrastruktur yang baik di suatu negara itu mencerminkan kemajuan dan kemantapan negara itu menjadi suatu negara yang makmur, dengan tujuan untuk mensejahterakan seluruh masyarakat. Dalam setiap pembangunan itu terdapat campur tangan dan bantuan dari negara lain yang dianggap dan patut dalam memberikan baik itu bantuan secara riil maupun secara *Financial Investment* atau *Loan*. Kerjasama yang baik telah dilakukan oleh Indonesia dan Cina dalam penanaman investasi asing untuk membangun proyek-proyek infrastruktur di Indonesia. (Hadi, vol 1, no 2, 2013)

Peningkatan pada sektor infrastruktur transportasi, merupakan hal yang penting dalam MP3I, yang akan membantu Indonesia mencapai konektivitas nasional, mendorong aliran barang dan pertumbuhan perdagangan, meningkatkan lingkungan investasi dan kepercayaan. Menyadari pentingnya peningkatan infrastruktur transportasi untuk pembangunan sosial-ekonomi, kedua belah pihak telah menciptakan kerjasama yang menguntungkan dalam banyak proyek infrastruktur transportasi utama dan sepakat untuk meningkatakan kerjasama dalam hal ini. Mengejar ketertinggalan pembangunan dari negara lain pastinya membutuhkan anggaran yang tidak sedikit. Dalam kalkulasi BAPPENAS (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional) yang terdapat dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) dalam lima tahun ke depan Indonesia membutuhkan Rp. 6.780 Triliun untuk melaksanakan proyek pembangunan yang telah direncanakan.

Sementara pembiayaan yang sanggup dilakukan melalui APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) hanya sebesar Rp. 1.000 Triliun. APBD (Anggaran

Pendapatan dan Belanja Daerah) Rp. 500 Triliun, Asuransi dan Dana Pensiun Rp. 60 Triliun, serta lembaga pembiayaan infrastruktur sebesar Rp. 500 Triliun, ada financial gap sebesar Rp. 4000 Triliun yang harus dipenuhi dari sumber pendapatan lain agar akselerasi pembangunan infrastruktur dapat berjalan dengan baik. Guna mengisi gap pembiayaan tersebut, pemerintah Indonesia memperkenalkan skema kerjasama pembangunan infrastruktur dengan melibatkan partisipasi dari pihak swasta yang kemudian dikenal dengan skema KPS (Kerjasama Pemerintah dan Swasta) atau juga dikenal dengan PPP (*Public Private Partnership*) Guna mengatur pelaksanaan pembangunan proyek dengan skema KPS ini,

Pemerintah telah menerbitkan beberapa regulasi antara lain Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 67 Tahun 2005 jo. Perpres Nomor 13 Tahun 2010 jo. Perpres Nomor 56 Tahun 2011 jo. Perpres Nomor 66 Tahun 2013 yang mengatur pola, bentuk dan ketentuan pelaksanaan proyek KPS di Indonesia. Pembangunan infrastruktur dengan skema KPS, pada prinsipnya merupakan usaha penyediaan sarana infrastruktur yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan sarana infrastruktur yang dilakukan berdasarkan prinsip project financing, dimana sektor swasta selaku sponsor proyek berkewajiban membangun atau mengoperasikan serta melakukan perawatan sarana infrastruktur dengan dana pembangunan infrastruktur sebagian kecil berasal dari modal sponsor proyek dan sebagian besarnya berasal dari bank dan lembaga pembiayaan lainnya sebagai lenders atau pemberi pinjaman proyek. Sedangkan, pemerintah selaku *owner* dari proyek infrastruktur memberikan kompensasi berupa hak konsesi pengelolaan

komersial sarana infrastruktur kepada sektor *private*/swasta tersebut selama jangka waktu tertentu sesuai dengan perjanjian kerjasama. Setelah masa konsesi ini selesai, infrastruktur diserahkan kembali kepada pemerintah. (Yamin, Volume 5 ,No 2, 2017)

Salah satu proyek yang mencuri perhatian publik adalah Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung yang dilaksanakan dengan bekerja sama dengan Tiongkok. Kerjasama tersebut diawali oleh sikap Presiden Joko Widodo pada awal pemerintahannya di akhir 2014, langsung menjalin kedekatan dengan berbagai negara. Ini terlihat pada pertemuan bilateral di beberapa agenda Internasional dan kunjungan langsung kenegaraan. Dari banyak negara tersebut, kedekatan yang cukup terlihat adalah dengan pemerintahan Tiongkok, di bawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping. Kemesraan ini terbaca ketika kehadiran Presiden Joko Widodo dalam agenda APEC di Beijing. Presiden Joko Widodo mendapatkan panggung untuk memperkenalkan Indonesia dari segala sisi. Sebulan kemudian, Presiden Xi Jinping juga datang ke Indonesia untuk bertemu dengan Presiden Joko Widodo. Ini sekaligus dalam rangka menghadiri pegelaran Konferensi Asia Afrika (KAA) di Indonesia.

Termasuk mengikuti ritual berjalan kaki di depan Gedung Merdeka, Bandung. Kedekatan ini makin terasa jelas, ketika para menteri langsung menindaklanjuti pertemuan antar pimpinan negara di kemudian hari, diantaranya Menko Perekonomian Sofyan Djalil, Menteri Keuangan Bambang S. Brodjonegoro, Menteri BUMN Rini Soemarno yang menandatangani berbagai kesepakatan. Meningkatkan kerjasama dengan Tiongkok saat ini merupakan kebijakan yang sangat logis, menurut IMF (*International Monetary Fund*) dengan mengacu pada indikator PPP

(*Purchasing Power Parity*) Tiongkok telah menjadi kekuatan ekonomi terbesar dunia, menggeser hegemoni Amerika Serikat (AS) sejak Perang Dunia II, pada 2014 GDP (*Gross Domestic Product*) Tiongkok telah mencapai *US$* 18.976 milyar, berada di peringkat pertama dunia, sementara AS tergusur di posisi kedua dengan total GDP sebesar *US$* 18.125 milyar, ini pertama kalinya dalam sejarah ekonomi dunia modern, Tiongkok melampaui kekuatan ekonomi Amerika Serikat. (Bakry, 2016)

Berdasarkan data terbaru CIA (*Central Intelligence Agency*), Tiongkok adalah negara dengan perekonomian terbesar di dunia, dilanjutkan dengan Uni Eropa, Amerika Serikat, India dan Jepang. Indikator yang digunakan untuk menentukan tingkat perekonomian adalah GDP (*Gross Domestic Product*), untuk selanjutnya disebut dengan istilah Produk Domestik Bruto (PDB), berikut data lima negara dengan GDP terbesar di dunia.

Tabel, Daftar lima Besar GDP (*Gross Domestic Product*) Negara di Dunia

Rank	Negara	PPP (Purchasing PowerParity)	Tanggal Informasi
1.	Cina	$23,120,000,000,000	2017 est
2.	Uni Eropa	$19,970,000,000,000	2017 est
3.	Amerika Serikat	$19,360,000,000,000	2016 est
4.	India	$9,447,000,000,000	2017 est
5.	Jepang	$5,405,000,000,000	2017 est

Tiongkok memulai pembangunan negaranya yang berdasarkan ideologi komunisme dan sosialisme setelah Mao Zedong mengumumkan berdirinya Republik Rakyat Tiongkok pada tanggal 1 Oktober 1949**.** (Taniputera, jogjakarta 2016) Kemudian, pada tahun 1978, setelah kematian Mao Zedong, Deng Xiaoping bersama dengan Partai Komunis Tiongkok (PKT) dan kekuatan kapitalis dunia kemudian melakukan liberalisasi perdagangan guna meningkatkan perekonomian negara. (Rusman, 2016) Deng Xiaoping pernah mengungkapkan bahwa menjadi kaya adalah mulia.

Tiongkok memiliki pertumbuhan perekonomian terpesat di dunia, pertumbuhan ekonominya yang pesat bisa dilihat dari segi GDP pada kuartal pertama tahun 2016 meskipun Tiongkok memiliki rasio pertumbuhan GDP 6.7 persen pertumbuhan GDP Tiongkok tersebut membuat Tiongkok berada pada posisi kedua setelah India, dengan inflasi 1.9 persen, dan pada tahun 2015 total GDP Tiongkok sebesar 10.866 juta dolar.

Tiongkok memiliki nilai ekspor perdagangan 1810.64 juta dolar pada tahun 2015, ini meningkat daripada tahun lalu hanya 1727.63 triliyun dolar, dan nilai impor Tiongkok naik menjadi 1310.84 triliyun dolar dari asalnya hanya 1272.00 juta dolar. Tiongkok pada april 2016 memiliki cadangan devisa sekitar 12.000 triliyun dolar devisa Tiongkok meningkat karena hasil penerimaan ekspor. Ekspor adalah sumber devisa yang sangat di butuhkan suatu negara dalam perekonomian karena ekspor yang tinggi akan meningkatkan jumlah produksi dan mendorong pertumbuhan ekonomi sehinga memberikan stabilitas terhdap ekonomi nasional suatu Negara.

Salah satu investasi terbesar Tiongkok selama dekade ini adalah pembangunan One Belt One Road (OBOR). OBOR memiliki dua prinsip utama, yaitu *One Belt* dan *One Road*. *One Belt* mengacu pada *Silk Economic Road* atau rute perdagangan yang melalui jalur sutra berbasis daratan dari Tiongkok, Asia Tengah, Asia Timur, Asia Selatan, Timur Tengah hingga Eropa yang juga akan didukung dengan jalur rel, jalan raya, dan jaringan pipa baru. Sedangkan, *One Road* mengacu pada *21st Century Maritime Silk Road* atau sebuah jalur sutra berbasis laut yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, Afrika, Timur Tengah dan Eropa. (Enright, January 2016)

Sebuah jalur perdagangan dan ekonomi baru yang menghubungkan Asia, hingga OBOR pertama kali diinisiasikan oleh presiden Tiongkok, Xi Jinping pada bulan September 2013 dengan tujuan untuk meningkatkan perekonomian dunia serta menciptakan sebuah jalur perdagangan baru yang memiliki peluang bisnis yang lebih besar bagi Tiongkok. Inisiasi OBOR dikelola oleh sebuah kelompok kecil yang terdiri dari the National Development and Reform Commission (NDRC), Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perdagangan Tiongkok yang dipimpin oleh Wakil Perdana Menteri Zhang Gaoli. Mengenai masalah pembiayaan, Tiongkok telah mengeluarkan modal sebesar £ 25,5 miliar pada bulan Desember 2014 yang diperoleh dari devisa negara, perusahaan-perusahaan investasi, bank ekspor-impor dan China Development Bank untuk membangun jalur sutra tersebut. Sedangkan, pembangunan jalur OBOR sendiri sudah dimulai sejak tahun 2015.

Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang membutuhkan dana besar untuk melakukan pembangunan dan perbaikan pembanguan yang telah tercapai sebelumnya. Akan tetapi pembagnunan memerlukan dana yang sangat besar guna tercapainya pembangunan tersebut, karenanya kebijakan pemerintahan Indonesia berusaha agar dapat mengumpulkan dana yang bisa digunakan membiayai pembangunan, agar tercapainya pemulihan ekonomi, salah satu caranya adalah dengan meningkatkan penyerapan dana melalui investasi asing maupun dalam negeri.

Dana dari luar negeri atau investasi asing sangatlah membantu dalam mencapai pembanguan suatu negara, jika suatu pembanguan memerlukan dana yang besar dan negara tersebut tidak memiliki dana maka investasi asing dapat di lakukan. Investasi asing berdampak postif terhadap kemajuan perekonomian suatu negara, karena dari investasi asing menbawa efek domino yang berupa *transfer of technology*, investasi asing bukan hanya mengatasi kekurangan dana pembanguan tetapi mengefesiensikan pembanguan.

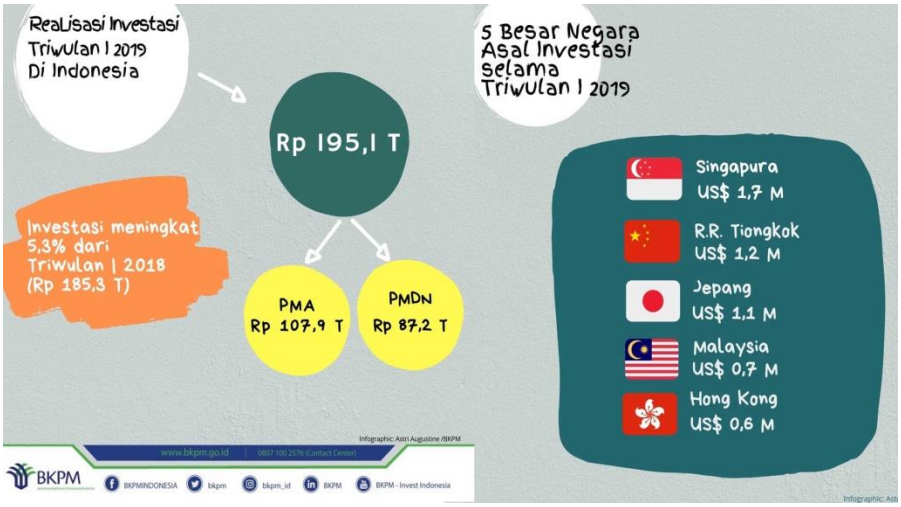
Adanya program OBOR ini menjadi peluang bagi Indonesia untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur yang terus dikembangkan oleh pemerintah Indonesia dengan keterbatasan biaya tentunya dibutuhkan kerjasama dengan negara lain yang memiliki kemampuan pembiayaan yang lebih besar. Di era Presiden Joko Widodo saat ini kedekatan Indonesia dan Tiongkok semakin erat yang dibuktikan dengan banyaknya kerjasama bilateral di antara dua Negara, yang menjadi fokus dari pendanaan proyek yang didanai Tiongkok adalah proyek infrastrukutur seperti

pembanguan Bandara, Kereta Cepat, Jalan Raya, Bendungan, Pelabuhan dan sebagainya.

Pembanguan infrastruktur membuka peluang untuk Tiongkok mempengaruhi kebijakan pemerintah Indonesia di bidang ekonomi dan sosial politik serta hukum, seperti periode 2010-2014, nilai investasi yang masuk dari Tiongkok mencapai US$ 1,5 miliar. Angka ini bila dirata-rata hanya US$ 495 juta, bila dibandingkan dengan periode 2015, angkanya meningkat 26% menjadi US$ 628 juta, dan kebijakan pemerintah Indonesia yang di pengaruhi Tiongkok di bidang ekonomi bertujuan untuk membuat laju pertumbuhan ekspor meningkat, jika penerimaan dari bidang ekspor meningkat maka pemerintahan Indonesia memiliki kemampuan untuk membayar hutang luar negri tersebut.

Investasi Tiongkok ke Indonesia dalam beberapa tahun terakhir meningkat pada triwulan pertama tahun 2016 dengan nilai total 464,6 juta dolar AS. Indonesia menjadi negara ke dua investasi Tiongkok di dunia setelah Amerika Serikat. Menurut data BKPM realisasi nilai investasi china meningkat dari tahun sebelumnya pada triwulan pertama tahun 2015 yang lalu realisasi investasi china hanya sebesar USD 75,1 juta, terlihat bahwa kenaikan investasi Tiongkok secara signifikan atau naik 518,6%. Tiongkok sekarang menjadi investor tersbesar kedua setelah Singapura di susul Jepang dan Hongkong.

Daftar Gambar 5 Negara Investor Terbesar di Indonesia selama triwulan 1 2019



Pembangunan infrastruktur yang di biaya oleh Tiongkok dapat meningkatkan mobilitas perekonomian masyarakat dan pertumbuhan ekonomi Indonesia menjadi naik. Beberapa pembangunan yang menjadi prioritas pembanguan hasil investasi Tiongkok di bidang infrastruktur, adalah :

"Pembangunan utama, seperti pembanguan jalan tol, pembangkit listrik, pembangunan transportasi publik yang dapat mendorong mobilitas masyarakat".

1. Pembanguan pendukung seperti pembanguan sekolah atau perumahan rakyat yang mana dapat mensejahterakan masyarakat karena pengaturan tata ruang publik teratur dan peningkatkan kualitas sumber daya manusia.

Pertumbuhan ekonomi Indonesia di angka 4,73 persen per September 2015 masih jauh dari harapan, terutama karena Indonesia membutuhkan pertumbuhan minimal 7 persen agar dapat menjadi negara maju pada tahun 2025. Dengan

menganut semangat percepatan, pemerintah Indonesia telah melakukan sejumlah upaya dalam rangka mendorong investasi untuk beragam sektor terkait infrastruktur. Perbaikan dalam regulasi, fiskal, dan kelembagaan telah dilakukan guna mendorong pencapaian *milestones* proyek prioritas.

Penyediaan infrastruktur di Indonesia berjalan lambat karena adanya kendala di berbagai tahapan proyek, mulai dari penyiapan sampai implementasi. Secara keseluruhan, lemahnya koordinasi antar pemangku kepentingan seringkali mengakibatkan mundurnya pengambilan keputusan. Pada tahap penyiapan, terdapat masalah akibat lemahnya kualitas penyiapan proyek dan keterbatasan alokasi pendanaan. Selanjutnya, proyek sering terkendala masalah pengadaan lahan yang berakibat pada tertundanya pencapaian *financial close* untuk proyek KPBU. Selain itu, dari sisi pendanaan sering muncul masalah terkait tidak tersedianya dukungan fiskal dari Pemerintah akibat ketidaksesuaian atau ketidaksepakatan atas pembagian risiko antara Pemerintah dan Badan Usaha. Selain dukungan fiskal, keterbatasan jaminan Pemerintah yang dapat diberikan pada proyek infrastruktur juga menurunkan minat investasi di Indonesia.

Berdasarkan penjabaran di atas, peneliti tertarik untuk melihat bagaimana hubungan kerjasama Indonesia Cina dalam investasi (*Belt and Road)* di Indonesia terhadap pengaruhnya perekonomian indonesia, Peneliti melihat bahwa hubungan yang terjalin antara Indonesia dan Tiongkok adalah hubungan yang sarat akan unsur ekonomi yang mengandung kepentingan dari masing-masing negara. Indonesia sebagai negara yang memiliki kepentingan melihat bahwa OBOR Tiongkok memiliki pengaruh bagi Indonesia.

2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah penulis paparkan diatas, maka dari itu penulis mengidentifikasikan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kerja sama Indonesia-Cina ?
2. Bagaimana pengaruh OBOR untuk proyek pembangunan Infrastruktur di Indonesia ?
3. Bagaimana kerja sama Indonesia-Cina dalam investasi program OBOR untuk Infrastuktur di Indonesia ?

2.1.Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang sudah dipaparkan oleh penulis, maka penulis perlu untuk membatasi masalah agar lebih memfokuskan masalah penelitian Pada penelitian kali ini saya akan memfokuskan pada aspek Indonesia dan China yang memiliki hubungan yang sangat beragam dalam aspek investasi (*Belt and Road*) di Indonesia yang memberikan pengaruh terhadap infrastruktur Indonesia.

2.2.Perumusan Masalah

Agar memudahkan penulis dalam menganalisis suatu penelitian, maka diperlukan adanya rumusan masalah yang berdasarkan pada latar belakang dan identifikasi masalah yang sudah dipaparkan penulis dan juga agar dalam pengembangan masalah tidak menyimpang dari topik yang di bahas. Oleh karna itu, penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut : **“Bagaimana**

kerja sama Indonesia-Cina dalam program OBOR untuk perkembangan pembangunan Infrastruktur di Indonesia ”

3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

3.1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa bagaiaman hubungan Indonesia dengan China dalam investasi (*belt and road)* yang memberikan pengaruh terhadap infrastruktur Indonesia. Dalam melaksanakan penelitian, pada umumnya terdapat 2 (dua) tujuan yang hendak ditempuh; tujuan objektif dan subjektif. Tujuan objektif menjelaskan apa yang akan dituju melalui proses penelitian ini secara umum, baik untuk digunakan dalam lingkup yang lebih besar untuk menyelesaikan sebuah permasalahan, ataukah terdapat tujuan umum yang lain. Dari tujuan inilah dapat diketahui metode dan teknik penelitian yang cocok untuk dipakai dalam penelitian. (Sudrajat, 2001) .Sedangkan tujuan subjektif sendiri mempunyai maksud yang lebih spesifik; artinya bagi penulis, tujuan apa yang dikejar dalam proses penelitian secara menyeluruh. Adapun tujuan objektif dan tujuan subjektif bagi penulis dalam pengerjaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

3.1.1.Tujuan Objektif

1. Didapatkanya pengetahuan terkait kerjasama antara Indonesia dan Cina.
2. Didapatkanya pengetahuan terkait pengaruh OBOR untuk proyek pembangunan Infrastruktur di Indonesia.

3. Untuk mengetahui kerja sama Indonesia-Cina dalam investasi program OBOR untuk Infrastuktur di Indonesia.

3.1.2.Tujuan Subyektif

1.1. Untuk menambah, memperdalam serta mengembangkan wawasan juga ilmu pengetahuan penulis baik secara teori maupun praktik mengenai aspek ilmu social politik pada umumnya.

1.2. Untuk menerapkan ilmu-ilmu serta daya penalaran logis juga kritis yang telah ditempuh dan didapat selama masa perkuliahan sehingga mampu memberikan kontribusi nyata untuk nantinya dapat menyebarluaskan ilmu pengetahuan yang komprehensif kepada lingkungan sekitar tanpa terkecuali.

1.3. Untuk memenuhi persyaratan teknis akademis guna menyelesaikan studi di Fakultas Fisip Universitas Pasundan jurusan Hubungan Internasional dan meraih gelar kesarjanaan.

Adapun manfaat dari penelitian adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat:

1.1. Memberikan sumbangsih terhadap perkembangan ilmu social dan politik pada umumnya serta hubungan bilateral negara pada khususnya.

1.2. Menawarkan solusi atas permasalahan-permasalahan Negara di bidang social dan politik negara, terutama dalam tema kewenangan lembaga negara;

1.3. Menjadi sebuah pranalar akademis, referensi acuan dan tinjauan akademis bagi penelitian dengan topik bahasan yang sama di kemudian hari.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat :

2.1. Menjadi sarana penulis dalam mengembangkan penalaran, membentuk pola pemikiran yang kritis dan bertanggung jawab secara teoritis sekaligus mengetahui kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang diperoleh selama masa studi.

2.2. Mampu memberikan cara pandang baru, informasi berkualitas pada masyarakat luas serta masukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan pokok bahasan.

3.2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penilitian kami diharapkan dapat di jadikan rujukan, literatur, dan kerangka piker oleh penulis, dosen, mahasiswa dan kalangan akademis lainnya, serta masyarakat luas yang memiliki ketertarikan terhadap hubungan bilateral Indonesia dan China di bidang investasi infrastruktur di indonesia, penelitian ini juga berharap dapat berguna untuk:

1. Untuk memenuhi syarat akademik dalam menempuh ujian Strata Satu (S1) Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik jurusan Hubungan Internasional Universitas Pasundan Bandung.
2. Untuk mengetahui hubungan kerjasama Indonesia dan Cina dalam membangun Infrastruktur di Indonesia di program OBOR .
3. Untuk memberikan informasi ilmu pengetahuan, manfaat dan dapat dijadikan referensi untuk penelitian selanjutnya.