

## **BAB IV**

### **KEBIJAKAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR)**

Kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) yang digagas oleh Presiden Xi Jinping merupakan salah satu upaya China untuk meningkatkan perekonomiannya. Kebijakan OBOR merupakan konsep pemetaan jalan yang menghubungkan antara Asia, Afrika dan Eropa. Melalui kebijakan tersebut, China menawarkan investasi dalam jumlah yang besar yang dapat dimanfaatkan negara-negara yang dilalui jalur OBOR untuk membangun negaranya.

Pada BAB IV ini akan menjelaskan tentang latar belakang Presiden Xi Jinping mengeluarkan kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) yaitu dengan menjelaskan tentang kondisi perekonomian China dalam masa pemerintahan Presiden Mao Zedong dan Presiden Deng Xiao Ping. Dilanjutkan menjelaskan strategi OBOR di kawasan Asia Tenggara terutama di Indonesia.

#### **A. Kebangkitan China**

Kebangkitan China dari negara berkembang menjadi negara adidaya seperti saat ini menjadi perhatian dunia. Dari tahun 2009 hingga tahun 2015, produk domestik bruto (PDB) China mengalami peningkatan yang pesat. Pada 2009, PDB China berada pada angka USD \$ 5.05 triliun dan pada tahun 2015 meningkat menjadi USD \$ 10.886 triliun. Menurut Bank Dunia, China telah mencetak sejarah ekspansi berkelanjutan tercepat dan telah mengangkat lebih dari 800 juta orang keluar dari kemiskinan. Kebangkitan China tidak lepas dari peranan Presiden Deng Xiaoping yang melakukan reformasi ekonomi serta peranan Presiden Xi Jinping (Worldbank, 2019).

Sebelum tahun 1979, China merupakan negara berkembang yang miskin dengan segala permasalahannya. Pada masa kepemimpinan Mao Zedong, kondisi ekonomi

China sangat tidak stabil. Ketidakstabilan ekonomi merupakan dampak dari penerapan sistem ekonomi marxisme, dimana aktivitas pasar terpusat pada satu kendali. Seluruh output ekonomi dikendalikan oleh negara, termasuk menetapkan tujuan produksi, mengendalikan harga dan mengalokasikan sumber daya di sebagian besar perekonomian. Tujuan utama pemerintah China adalah membuat ekonomi China relatif mandiri. Perdagangan luar negeri umumnya terbatas untuk mendapatkan barang-barang yang tidak dapat diproduksi di China. Dengan adanya kebijakan tersebut menciptakan distorsi dalam perekonomian, karena sebagian besar aspek ekonomi dikelola oleh pemerintah pusat dan tidak ada mekanisme pasar untuk mengalokasikan sumber daya secara efisien. Pada saat itu, ekonom Agus Maddison menempatkan pertumbuhan PDB tahunan China sekitar 9.7%. Selain itu, pada masa kepemimpinan Mao Zedong ekonomi China mengalami kemunduran yang signifikan (Maddison, 2007).

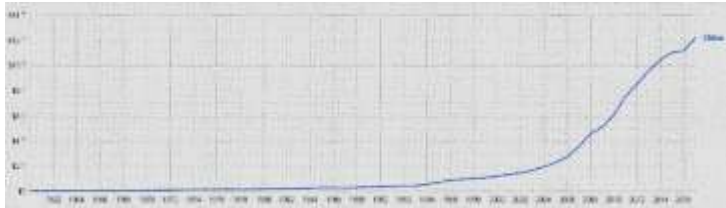
Akan tetapi, keadaan China berubah sejak tahun 1979, di bawah kepemimpinan Deng Xiao Ping. Kebangkitan China tidak lepas dari adanya kebijakan reformasi dan pintu terbuka (*open door policy*) yang dicetuskan oleh Presiden Dengn Xiao Ping. Kebijakan tersebut telah mengubah seluruh sistem perekonomian China dari masa pemerintahan Mao Zedong yang menerapkan sistem ekonomi terpusat menjadi sistem ekonomi liberal di masa pemerintahan Den Xiao Ping. Tujuan Presiden Deng Xiao Ping menerapkan reformasi ekonomi adalah untuk mengangkat perdagangan luar negeri China ke tingkat dan struktur yang sebanding dengan negara industri modern (Bohnet, Hong, & Muller, 1993). Melalui kebijakan pintu terbuka, Presiden Deng Xiao Ping mengambil beberapa langkah penting, yaitu:

1. Pemerintah telah mendesentralisasi pengambilan ekspor dan impor kepada

- pemerintah daerah atau perusahaan perdagangan luar negeri regional
2. Serangkaian zona ekonomi khusus dan kota-kota pantai terbuka telah dirancang untuk tujuan merangsang ekspor dan menarik investasi asing
  3. Pembatasan administratif untuk ekspor dan impor telah diganti dengan sistem penetapan tarif, kuota dan lisensi
  4. Kontrol terhadap valuta asing dilonggarkan, terutama untuk perusahaan yang dikelola oleh investor asing.

Melalui kebijakan tersebut, seperti pada gambar 4.1 China berhasil meningkatkan PDB dari 9.7% pada tahun 1978 menjadi 26.8% pada tahun 1989 dan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Selain itu, China juga berhasil meningkatkan investasi asing dari nilai USD \$ 1.7 miliar pada tahun 1983 menjadi USD \$ 11.4 miliar pada tahun 1991. Akumulasi investasi asing dari tahun 1979 sampai tahun 1992 mencapai USD \$ 34.5 miliar (Wei, 1995).

Gambar 4. 1 Produk Domestik Bruto China (USD Triliun)



Sumber:

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=CN>

Kebangkitan China mencapai puncaknya pada masa Presiden Xi Jinping. Pada tanggal 29 November 2012 bertepatan dengan acara pameran bertema Jalan Kebangkitan, Presiden Xi Jinping menyampaikan pertama kali sebuah gagasan masa depan China yang disebut Impian China. Presiden Xi Jinping memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai gagasan tersebut dalam pidatonya pada acara penutupan Sidang Pertama Kongres Rakyat Nasional Tiongkok yang ke-12 di Beijing. Presiden Xi Jinping menggambarkan impian tersebut sebagai pembaruan negara, perbaikan kehidupan masyarakat, kesejahteraan, penataan kehidupan sosial yang lebih baik dan penguatan militer (Hongyi & Xuemei, 2012).

## B. Kebijakan One Belt One Road

Pada awal masa kepemimpinannya, Presiden Xi Jinping ingin menjadikan China sebagai kekuatan global yang baru. Salah satu cara yang digunakan Presiden Xi Jinping untuk mewujudkan keinginannya tersebut melalui kebijakan *One Belt One Road*. Melalui kebijakan tersebut pemerintah China ingin meningkatkan integrasi ekonomi dan konektivitas, seperti infrastruktur, perdagangan dan investasi dengan negara tetangga dan beberapa mitra dagang China di Asia, Afrika, dan Eropa. Pada November

2017 bertepatan dengan acara KTT APEC, Presiden Xi Jinping mengkampanyekan kembali bahwa kebijakan OBOR merupakan kontribusi bersama dan memiliki fokus yang jelas, yaitu untuk mempromosikan pembangunan infrastruktur dan konektivitas, memperkuat kebijakan ekonomi serta saling meningkatkan strategi pembangunan untuk mencapai kesejahteraan bersama. Kebijakan ini dari China, tetapi berorientasi ke masa depan. Kebijakan OBOR berfokus pada benua Asia, Eropa dan Afrika, akan tetapi terbuka untuk semua mitra (Morrison, 2015).

Inisiatif *One Belt One Road* merupakan sebuah konsep pemetaan jalan yang menghubungkan antara Asia, Afrika dan Eropa. OBOR dijadikan Presiden Xi Jinping sebagai platform ekonomi terbesar di dunia yang akan mempromosikan pertumbuhan ekonomi global melalui penguatan kerjasama ekonomi. Inisiatif ini terdiri dari dua komponen utama, yaitu *Silk Road Economic Belt* dan *Maritime Silk Road* yang berbasis jalur darat maupun jalur laut. Komponen *Silk Road Economic Belt* akan menghubungkan 65 negara yang dilalui, sedangkan untuk komponen *Maritime Silk Road* dirancang untuk menghubungkan Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia, Afrika Timur, Laut Merah dan Mediterania (Du, 2016).

Gambar 4. 2 Jalur *One Belt One Road*



Sumber: The New Silk Roads: An Introduction to China's Belt and Road Initiative

Inisiatif kebijakan OBOR merupakan visi geokonomis yang paling ambisius di abad ini. Hal tersebut dikarenakan proyek OBOR melibatkan 65 negara yang mencakup 70% populasi dunia dan 900 proyek dengan volume investasi senilai USD \$ 650 miliar. Seperti gambar 1.3 kebijakan OBOR memprioritaskan pembangunan enam sarana komunikasi dan beberapa pelabuhan, yaitu meningkatkan konektivitas kereta api, jalan raya, transportasi laut, penerbangan, jaringan pipa dan jaringan informasi terpadu kedirgantaraan dan mengembangkan beberapa pelabuhan untuk menghubungkan China dengan negara-negara yang dilalui jalur OBOR (Lei, 2018).

Inisiatif kebijakan *One Belt One Road* akan memberikan peluang untuk meningkatkan konektivitas antar negara di sepanjang jalur OBOR. Untuk mendukung pembangunan infrastruktur dan konektivitas dalam proyek OBOR, China mendirikan tiga organisasi keuangan, yang pertama yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). AIIB merupakan bank pembangunan multilateral yang berbasis di Beijing yang berfokus untuk membiayai investasi infrastruktur di kawasan Asia. Melalui AIIB, China menginvestasikan dana sebesar USD \$ 150 miliar atau setara dengan Rp 2.137 triliun bagi negara-negara yang

dilalui OBOR untuk membangun infrastruktur setiap tahunnya. Melalui hal tersebut, pemerintah China menegaskan bahwa inisiatif OBOR merupakan kesempatan bagi negara yang dilalui jalur OBOR untuk mendapatkan keuntungan timbal-balik melalui pendanaan bersama pembangunan fasilitas infrastruktur (J.P, 2017).

Organisasi keuangan kedua yang dibentuk oleh China adalah *The BRICS Development Bank* yang didirikan oleh Brazil, Rusia, India, China dan Afrika Selatan untuk mendukung protek investasi infrastruktur di negara tersebut. Ketiga, *Silk Road Fund* merupakan dana ang berasal dari bank milik pemerintah China untuk mempromosikan implementasi OBOR (Gill, 2017). Melalui dana tersebut, dalam beberapa tahun terakhir China berhasil mengeksplorasi peluang investasi di seluruh kawasan yang dilalui OBOR sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan di kawasan tersebut. Hampir seluruh kawasan yang dilalui jalur OBOR memanfaatkan dana yang disediakan oleh bank yang telah dibentuk China untuk meningkatkan dan membangun pembangkit listrik, infrastruktur transportasi, konstruksi dan real estate.

### **C. Strategi Proaktif *One Belt One Road* (OBOR)**

#### **Ke Indonesia**

Gagasan *One Belt One Road* yang diusung oleh Presiden Xi Jinping menjadikan China semakin agresif dan proaktif dalam menawarkan investasi dalam bidang infrastruktur. Salah satu wilayah yang dilalui jalur OBOR adalah wilayah Asia Tenggara. Asia Tenggara merupakan mitra strategis penting dalam gagasan OBOR China. Wilayah ini berfungsi sebagai penghubung utama di Jalur Sutra Maritim yang bertujuan untuk menghubungkan Pantai China dengan Asia Selatan, Timur Tengah, dan Eropa melalui Laut China Selatan dan Samudra Hindia. Bagi China, wilayah Asia Tenggara bukan hanya wilayah geografis yang vital, akan tetapi merupakan wilayah dengan

kepentingan ekonomi yang kuat. Hubungan ekonomi antara China ASEAN menguat, hal ini ditandai pada akhir Mei 2016 investasi dua arah telah melebihi USD \$ 160 miliar. Selain itu, perdagangan bilateral juga meningkat pesat, dari USD \$ 7.96 miliar pada tahun 1991 menjadi USD \$ 472.16 miliar di tahun 2015. China dan ASEAN juga berupaya untuk meningkatkan nilai perdagangan dan menetapkan target sebesar USD \$ 1 triliun pada akhir 2020. Sehingga, negara ASEAN tetap menjadi tujuan utama bagi perusahaan-perusahaan China (Wong, 2017).

*The National Development and Reform Commission's* (NDRC) menyatakan bahwa dengan membangun koridor ekonomi dengan ASEAN maka akan membantu hubungan China dengan negara anggota ASEAN serta secara ekonomi dapat mengembangkan beberapa negara yang masih berkembang di ASEAN. Selain itu, NDRC juga mengakui bahwa kemitraan strategis ASEAN-China merupakan kerjasama yang komprehensif dan berwawasan ke depan bagi kedua belah pihak. Perdana Menteri, Li Keqiang, juga menyatakan dukungannya terhadap kawasan Asia Tenggara, dengan menyatakan secara tegas bahwa China menempatkan prioritas tinggi untuk hubungannya dengan ASEAN sebagai bagian dari diplomasi negara dan memberikan penghormatan kepada keberhasilan ASEAN dalam mempromosikan perdamaian, stabilitas, integrasi dan pembangunan di kawasan Asia Tenggara. China akan memfokuskan kerjasama dengan ASEAN dalam tiga bidang yaitu mendukung pelaksanaan Rencana Induk tentang Konektivitas ASEAN, kerjasama maritime dan upaya menuju Kawasan Komprehensif Kemitraan Ekonomi. Singkatnya, gagasan OBOR dapat membantu negara anggota ASEAN untuk mengatasi defisit infrastruktur dan mengangkat pembangunan industri.

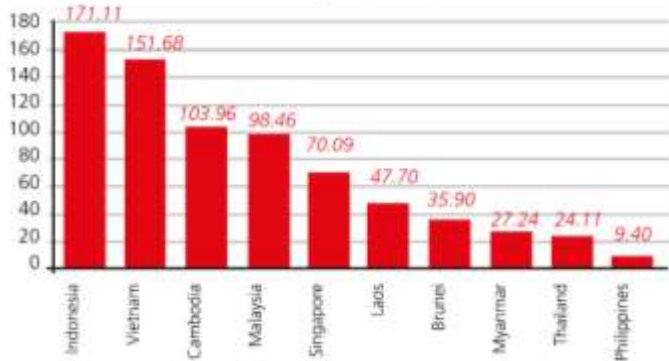
Dalam Deklarasi Bersama tahun 2012 mengenai kemitraan strategis antara wilayah ASEAN dan China, negara anggota ASEAN menyatakan bahwa hubungan



dengan China telah meningkat secara signifikan dan komprehensif sejak tahun 1997. China juga telah menjadi mitra penting kerjasama dalam masalah politik, ekonomi, dan keamanan yang saling menguntungkan satu sama lain. Pernyataan Ketua KTT ASEAN-China ke-18 menjelaskan bahwa para pemimpin negara ASEAN menghargai dukungan China untuk peran sentral ASEAN dalam kelembagaan regional yang berkembang. Selain itu, ASEAN juga menghargai pentingnya hubungan ekonomi ASEAN-China untuk mempersempit kesenjangan pembangunan di kawasan ASEAN dan dalam pencapaian integrasi ekonomi regional yang lebih besar (Ploberger, 2017).

Berdasarkan hasil studi *Oxford Economics* dan *CIMB ASEAN Research Institute* pada tahun 2018, proyek OBOR di negara anggota ASEAN berjumlah lebih dari USD \$ 739 miliar. Seperti gambar 3.2 dapat dilihat bahwa Indonesia merupakan negara dengan total investasi OBOR tertinggi di ASEAN yaitu sebesar USD \$ 171 miliar. Posisi kedua, diduduki oleh Vietnam dengan total investasi sebesar USD \$ 152 miliar, sedangkan posisi ketiga adalah Kamboja sebesar USD \$ 104 miliar. Di posisi keempat ada Malaysia dengan total investasi sebesar USD \$ 98.5 miliar, selanjutnya negara Singapura sebesar (USD \$ 70.1 miliar), Laos (USD \$ 48 miliar), Brunei Darussalam (USD \$ 36 miliar), Myanmar (USD \$ 27.2 miliar), Thailand (USD \$ 24 miliar), dan diposisi terakhir adalah Filipina dengan nilai investasi sebesar USD \$ 9.4 miliar (Yan, 2018). Proyek OBOR di negara anggota ASEAN mayoritas direalisasikan dalam bentuk infrastruktur transportasi seperti di negara Malaysia, Kamboja dan Indonesia. Selain di realisasikan dalam bentuk tersebut, proyek OBOR juga direalisasikan dalam bentuk proyek pembangkit listrik seperti di negara Malaysia, dan proyek konstruksi dan real estate.

Gambar 4. 3 Total Investasi OBOR di Negara ASEAN (USD miliar)



Sumber: *Oxford Economics*

Strategi China dalam upaya mendorong kebijakan OBOR di ASEAN menempatkan Indonesia sebagai mitra strategis karena kekuatan dari sektor ekonominya. Menurut data Sekretariat ASEAN, perekonomian terbesar di kawasan Asia Tenggara adalah Indonesia. Pada tahun 2017, produk domestik bruto (PDB) Indonesia mencapai USD \$ 1.01 triliun yang setara dengan 37% perekonomian dari 10 negara anggota ASEAN yang mencapai USD \$ 2.77 triliun (Kusnandar, 2019). Berdasarkan hal tersebut, bentuk agresifitas dan proaktifitas China ditunjukkan dalam upaya China mempromosikan OBOR di Indonesia yaitu dengan cara:

### 1. Melakukan negosiasi secara langsung

Indonesia merupakan salah satu negara yang dikunjungi langsung oleh Presiden Xi Jinping untuk mempromosikan proyek *One Belt One Road* (OBOR). Di depan Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia, Presiden Xi Jinping mengatakan bahwa dengan luas wilayah perairan sekitar 3.25 juta km<sup>2</sup> dan lokasinya strategis secara geoekonomi maupun geopolitik, Indonesia diharapkan menjadi poros utama bagi kedua

jalur OBOR. Meskipun potensi Indonesia sangat besar dalam bidang maritim, akan tetapi Indonesia tidak memiliki stok infrastruktur maritim yang memadai untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sehingga dalam kunjungannya ke Indonesia, Presiden Xi Jinping menawarkan pembangunan sejumlah proyek infrastruktur untuk merealisasikan kepentingan kedua negara (China Embassy, 2019).

Negosiasi langsung yang dilakukan China atas Indonesia menunjukkan sikap agresivitas China. Sikap agresivitas China yang lain ditunjukkan dalam upaya China meyakinkan Indonesia bahwa bekerjasama dengan China dapat memberikan banyak manfaat bagi pertumbuhan ekonomian Indonesia dan mendukung terwujudnya visi presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal ini diperkuat dengan tanggapan dari Menteri Luar Negeri China, Wang Yi mengatakan bahwa hubungan Indonesia dengan China adalah sebuah strategi yang menguntungkan kedua negara karena memiliki kepentingan yang sama dan prospek pengembangan yang luas. Selain dalam bidang politik, diplomasi dan keamanan, kerjasama antara Indonesia dengan China diperluas dalam tingkat laut, darat dan udara. Sehingga, melalui hal tersebut kerjasama antara kedua negara sangat penting untuk mewujudkan kepentingan Indonesia dan China (Fmprc, 2014).

Selain kunjungan Presiden Xi Jinping ke Indonesia, Presiden Joko Widodo juga melakukan kunjungan ke China sebagai respon positif dari kebijakan OBOR. Dalam kunjungannya tersebut, Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan dengan potensi konektifitas antar pulau yang tinggi. Kemudian, Presiden Joko Widodo menilai bahwa konektifitas yang dimiliki OBOR dapat mendorong ambisi Presiden Joko

Widodo mengenai poros maritim dunia. Sehingga, dalam kesempatan yang sama Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping sepakat untuk menandatangani Nota Kesepahaman tentang kerjasama untuk mempromosikan gagasan OBOR dan gagasan Poros Maritim Dunia. Dalam kesempatan yang sama, Presiden Xi Jinping menyatakan kepuasannya atas keputusan Presiden Joko Widodo yang akan mendorong kerjasama untuk terus berkembang di semua bidang secara bilateral, regional dan internasional (Zreik, 2019).

## **2. Proaktif menawarkan pembiayaan proyek infrastruktur**

Salah satu tindakan agresif China dalam proyek OBOR ditunjukkan dengan menawarkan pinjaman dan investasi kepada negara-negara yang dilalui jalur OBOR yang sedang berupaya untuk mengembangkan infrastruktur. Melalui *The Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), Presiden Xi Jinping berkomitmen untuk membiayai pembangunan infrastruktur dan mempromosikan interkoneksi regional dan integrasi ekonomi. Presiden Xi Jinping berkomitmen terhadap transparansi dan membangun kualitas infrastruktur yang tinggi serta berkelanjutan dengan harga yang terjangkau. Selain itu, Presiden Xi Jinping juga menyatakan dukungannya terhadap Indonesia dalam mengembangkan infrastruktur maritim, baik dengan mendorong perusahaan-perusahaan China berinvestasi di Indonesia maupun dengan memberikan bantuan dana melalui Bank AIIB (Xinhua, 2015).

Indonesia sebagai negara dengan ekonomi terbesar di Asia Tenggara dengan lokasinya yang strategis menjadikan Indonesia sebagai negara prioritas mitra strategis China dalam proyek OBOR. Sehingga, China berkomitmen untuk membiayai sejumlah proyek

pembangunan infrastruktur di Indonesia. Hal tersebut tidak lepas dari kepentingan China di Indonesia seperti China mendapatkan pangsa pasar baru bagi kegiatan ekspornya. Menurut hasil penelitian oleh Perusahaan Konsultan Global PwC, Indonesia diperkirakan akan menjadi negara dengan ekonomi terbesar ke-empat setelah China, India dan Amerika Serikat. Dengan lebih dari setengah populasi di Indonesia didominasi oleh kelompok masyarakat berusia di bawah 40 tahun yang merupakan konsumen terbesar dari produk-produk China (Rakhmat & Tarahita, 2019). Dengan membiayai sejumlah proyek infrastruktur di Indonesia, China juga dapat mempromosikan mata uang China, Renminbi (RMB) sebagai mata uang internasional, dan pengurangan hambatan perdagangan seperti tarif dan biaya transportasi (China Power Team, 2017).

Di era pemerintahan Presiden Joko Widodo, China membiayai sejumlah proyek infrastruktur besar negara, khususnya di sektor pelabuhan, tol laut dan pembangunan kereta cepat. Satu dari 28 pelabuhan yang dikembangkan oleh Indonesia adalah Pelabuhan Kuala Tanjung yang berlokasi di Sumatera Utara. Pelabuhan ini akan dikembangkan dengan lahan seluas 3.000 hektar dengan nilai total investasi dari China mencapai Rp 30 triliun. Menurut Koordinator Kelautan, pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung diharapkan dapat mengurangi biaya logistik dan menurunkan harga komoditas sebesar 35% hingga 55%. Selain mengurangi biaya logistik dan harga komoditas, menurut Menteri Perhubungan, melalui pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung juga akan membantu mengurangi lamanya waktu pengiriman barang dari Sumatera (Gunawan, 2019).

Selain dari sektor pembangunan pelabuhan, China juga membiayai proyek infrastruktur dalam sektor tol laut. Pembangunan tol laut sangat penting

bagi negara maritim, karena tol laut berperan sebagai penghubung antara lima pelabuhan utama yang terdapat di Indonesia. Harapan Presiden Joko Widodo membangun tol laut adalah untuk mempercepat dan menyebarkan pertumbuhan ekonomi Indonesia secara merata dan menjadikan ekonomi Indonesia lebih efisien dan kompetitif. Biaya proyek ambisius ini diperkirakan akan mencapai USD \$ 53 miliar atau setara dengan Rp 700 triliun (Brooks, 2009).

Bentuk proaktifitas China dalam pembiayaan proyek infrastruktur juga dapat ditunjukkan dengan kemenangan China atas Jepang dalam bernegosiasi proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Kereta ini merupakan kereta berkecepatan tinggi yang pertama di Asia Tenggara yang akan memiliki kecepatan maksimum 350km/jam dan mampu mengangkut penumpang dan barang dalam waktu 45 menit. Proyek yang sedang dibangun dan dioperasikan oleh konsorium perusahaan China yang dipimpin oleh *China Railway Corp* dan perusahaan Indonesia yang dipimpin oleh PT. Wijaya Karya Tbk milik negara akan didanai oleh pinjaman dari *China Development Bank* sebesar USD \$ 4.5 miliar (China Daily, 2019).

Dengan demikian Presiden Xi Jinping dan Presiden Joko Widodo telah mencapai konsensus penting dalam mendorong sinergi antara gagasan OBOR dan Poros Maritim Dunia untuk ketertarikan kedua negara.

Pada bab IV ini menjelaskan bahwa China sebagai negara yang menyediakan investasi dalam proyek infrastruktur dalam kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) ingin menjadikan kebijakan OBOR sebagai upaya untuk melakukan ekspansi ekonomi. Melalui kebijakan tersebut, China agresif dalam mempromosikan investasi dalam bidang infrastruktur kepada negara-negara yang dilalui jalur OBOR, termasuk Indonesia. Keagresifitasan China

ditunjukkan ketika Presiden Xi Jinping melakukan negosiasi langsung dengan Presiden Joko Widodo di Indonesia. Sedangkan bentuk proaktif China ditunjukkan dengan komitmen China yang menawarkan pembiayaan proyek infrastruktur yang direncanakan oleh Presiden Joko Widodo untuk mendorong terwujudnya poros maritim dunia. Suksesnya negosiasi China ditunjukkan ketika Presiden Joko Widodo berkunjung ke China untuk menandatangani Nota Kesepahaman mengenai gagasan OBOR.