

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Tiongkok dan Indonesia memiliki hubungan kerja sama yang erat sejak masa orde baru ketika masa presiden Suharto dengan bukti adanya perjanjian kerja sama diplomatik pada tahun 1950. Hubungan kedua negara yang terjalin merupakan komitmen nyata kebijakan luar negeri yang bebas dan aktif, dalam masa perang dingin kala itu (Utami, 2015).

Hubungan bilateral Indonesia dengan Tiongkok mengalami masa pasang surut dan terjadi pembekuan hubungan diplomatik dengan Tiongkok pada bulan Oktober 1967 karena dugaan keterlibatan Tiongkok pada peristiwa G30S tetapi setelah 23 tahun hubungan kedua negara kembali membaik setelah pemimpin kedua negara bertemu dan membahas kembali hubungan kedua negara antara Presiden Soeharto dengan Menlu Qian Qichen pada tahun 1989. Pertemuan tersebut menyepakati lima prinsip dasar, yaitu saling menghormati integritas masing-masing, tidak saling melakukan agresi, tidak saling mencampuri urusan dalam negeri. Setelah pertemuan tersebut hubungan kedua negara semakin erat mulai awal tahun 1990-an ketika presiden Suharto menandatangani pembentukan Komisi Bersama Bidang Ekonomi, Perdagangan, Kerja Sama Teknik, dan lain sebagainya (Siswanto, 2017, hal. 86).

Melihat sejarah perkembangan hubungan kedua negara dari tahun ke tahun semakin erat dan meningkatnya kerja sama bilateral dari berbagai sektor. Tiba waktunya pada tahun 2014 muncul sebuah gagasan Poros Maritim Dunia yang

diungkapkan oleh Pemerintah Joko Widodo, munculnya Poros Maritim Dunia adalah salah satu strategi Presiden Joko Widodo untuk membangkitkan kembali kejayaan sebagai negara bahari dan mewujudkan Indonesia sebagai pusat poros maritim dunia. Pemerintah Indonesia memperkenalkan kebijakan Poros Maritim Dunia ke dalam kanca internasional kemudian menimbulkan sebuah reaksi kepada negara tetangga maupun negara lain untuk membangun kerja sama regional dan internasional (Nainggolan, 2015, hal. 167-168).

Presiden Joko Widodo mempromosikan kebijakan poros maritim dunia dalam konteks global dengan cara menyampaikan pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN, APEC, dan G20. Jokowi melihat sebuah transformasi besar sedang terjadi di abad ke-21 ini. Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur dan negara-negara Asia sedang bangkit. Momentum ini, akan sangat baik dalam menunjang cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Maka dari itu Jokowi memperkenalkan dan memaparkan kebijakan poros maritim dunia. Dari pemaparan poros maritim dunia Joko Widodo memiliki strategi lima langkah yang disebut sebagai lima pilar utama yaitu :

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia dan ada berapa hal yang penting dilakukan untuk membangun budaya maritim, antara lain melalui peningkatan *ocean literacy*, meningkatkan wawasan bahari, pengembangan teknologi berbasis kearifan bahari dan lain sebagainya (Kementrian Luar Negeri Republik Indonesia, 2014).
2. Ekonomi maritim, membangun sebuah tujuan dengan menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut melalui pengembangan

industri perikanan, dalam hal ini yang diutamakan yaitu para nelayan. Nelayan dipandang sebagai golongan yang kurang diperhatikan oleh pemerintah padahal sumber kekayaan laut dapat diperoleh oleh para nelayan, para nelayan juga harus diarahkan ke sektor perikanan dan budidaya yang melek teknologi dalam upaya meningkatkan industri perikanan. Dalam hal ini pemerintah telah bergerak cepat dengan memberikan berbagai sosialisasi dan pelatihan kepada para nelayan (Prianto, 2016).

3. Konektivitas maritim, yaitu merupakan salah satu alternatif utama dalam poros maritim untuk menghubungkan berbagai pulau di wilayah Asia Tenggara. Maka dari itu salah satu tujuan Jokowi ingin mengembangkan pembangunan dan infrastruktur, hal yang ditawarkan adalah Tol Laut guna mempercepat proses transportasi yang dapat dilakukan dari satu wilayah ke wilayah lainnya dan tidak hanya itu pembangunan pelabuhan, logistik dan industri perkapalan di tekankan dalam pilar ini (PresidenRI.go.id, 2016).
4. Diplomasi maritim, adalah istilah yang berlaku untuk berbagai macam kegiatan di wilayah maritim atau perairan dalam hal ini transaksi yang terjadi di wilayah perairan atau peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan (Nugraha & Sudirman, 2016, hal. 177). Oleh karena itu Indonesia membutuhkan berbagai perangkat yang terlibat dalam

pelaksanaan diplomasi maritim terutama pada konteks poros maritim dunia, sehingga terbentuknya sistem diplomasi maritim guna mempermudah prosesnya kegiatan maritim.

5. Keamanan maritim, keamanan maritim menjadi perhatian serius dari negara-negara besar di dunia karena keamanan maritim mempunyai peran yang sangat signifikan karena mempengaruhi keamanan nasional. Keamanan maritim bagi Indonesia sendiri sangat di perlukan melihat masih banyak kejahatan seperti, *illegal fishing*, bajak laut, dan terorisme. Kejahatan transnasional masih kerap terjadi di kawasan perairan Indonesia karena potensi letak geografis Indonesia yang strategis dalam jalur perdagangan internasional mengakibatkan pusat perhatian bagi negara-negara lain (Shicun & Keyuan, 2009, hal. 42).

Kebijakan poros maritim dunia pertama kali diperkenalkan kedalam ke dunia internasional dalam Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN di Nay Pyi Taw, Myanmar pada tahun 2014 oleh Joko Widodo. Tetapi ada kebijakan maritim negara lain yang memiliki kesamaan yaitu *21st Century Maritime Silk Road* Tiongkok, yang lebih dulu diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping dalam Konferensi Tingkat Tinggi Shanghai Cooperation Organization (KTT SCO) pada tahun 2013 (Debora, 2017).

Tiongkok membangkitkan kembali jalur sutra terdahulu dengan istilah nama *New Silk Road* yang diperkenalkan oleh Xi Jinping di Astana, Kazakhstan pada tanggal 7 september tahun 2013 saat *tour* di Asia Tengah dan di tegaskan kembali dalam KTT Shanghai Cooperation Organization (KTT SCO) pada tahun 2013. *New Silk Road* dijabarkan oleh Xi Jinping di bagi menjadi dua yang disebut

visi dan aksi bersama untuk membangun *Silk Road Belt Economy* dan *21st Century Maritime Silk Road*. Xi Jinping menggambarkan *Silk Road Belt Economy* adalah jalur darat sedangkan *21st Century Maritime Silk Road* adalah jalur perairan kedua strategi tersebut dinamakan *Belt Road Initiative* (BRI) menunjukkan bahwa BRI telah resmi menjadi salah satu strategi nasional Tiongkok (Fallon, 2015, hal. 140-141).

Tiongkok memperluas cakupan kerja sama dalam proyek BRI melalui cara diplomatis yaitu menjalin hubungan dengan ASEAN. Di China-ASEAN Expo pada tahun 2013, Perdana Menteri Tiongkok Li Keqiang menekankan perlunya untuk membangun jalan sutra maritim yang berorientasi ke arah ASEAN, dan menciptakan titik pusat yang strategis untuk pengembangan daerah yang termasuk proyek BRI (The State Council The Peoples's Republic Of China, 2015). Khususnya kerja sama bilateral Tiongkok dengan Indonesia yang telah di paparkan oleh dewan negara Tiongkok Yang Jiechi pada pidatonya bahwa hubungan bilateral Tiongkok dan Indonesia terjadi ketika Presiden Joko Widodo membangun infrastruktur seperti pelabuhan dan tol laut. Hal ini sangat sejalan dengan *21st Maritime Silk Road* oleh karena itu hubungan kerja sama maritim Indonesia dengan Tiongkok sangat bersinergi (Ministry Of Foreign Affair Of The People's Republic Of China, 2015). Maka, dalam penelitian ini penulis akan menganalisis terkait kerja sama kebijakan poros maritim dengan negara lain sebagai pilihan keputusan yang akan diambil oleh aktor negara.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Mengapa Indonesia memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam konteks kebijakan poros maritim dunia ?

### 1.3 Tujuan Penelitian

- Untuk mengetahui alasan Indonesia memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam bidang poros maritim.
- Untuk mengetahui perkembangan kebijakan poros maritim yang sedang dibangun oleh pemerintahan Jokowi.
- Untuk melihat *cost and benefit* yang akan didapatkan Indonesia dengan menggunakan sudut pandang *rational choice*.

### 1.4 Signifikansi

Penelitian ini cukup penting untuk dibahas karena kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo, ingin mewujudkan negara Indonesia menjadi titik pusat poros maritim dunia, dengan cara mempromosikan ke dunia luar guna mencari hubungan kerja sama dengan negara lain, dan banyak negara lain yang merespon. Dalam topik ini penulis akan membahas alasan Indonesia yang memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok terutama dalam konteks kebijakan poros maritim, hal apa saja yang membuat Indonesia tertarik untuk bekerja sama dengan Tiongkok padahal banyak negara lain yang juga bekerja sama dalam konteks poros maritim. Dalam topik ini penulis menggunakan sudut pandang *rational choice*.

Penelitian ini berbeda dengan penelitian-penelitian lainnya, dimana dari kebanyakan penelitian yang sering dikaji oleh penelitian sebelumnya yaitu tentang bagaimana upaya mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, terlihat masih banyak peneliti lain yang membahas bagaimana implikasi kebijakan poros maritim dunia Presiden Joko Widodo bisa tercapai. Selain itu, belum ada penelitian tentang alasan Indonesia yang memutuskan untuk bekerja sama dengan

Tiongkok terutama dalam konteks kebijakan poros maritim dilihat dari sudut pandang *rational choice* menurut Graham T Allison. Maka dari itu penulis memfokuskan mengapa Indonesia memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam konteks kebijakan maritim.

### **1.5 Cakupan Penelitian**

Penelitian dengan topik kerja sama kebijakan poros maritim Indonesia dengan *21st Century Maritime Silk Road* Tiongkok merupakan isu baru dan masih sedikit yang mengkaji penelitian ini, dari cakupan peneliti akan mengambil dari tahun 2013 pasca presiden Xi Jinping mengagas *21st Century Maritime Silk Road* dalam Konferensi Tingkat Tinggi *Shanghai Cooperation Organization*, kajian ini akan mengkaitkan dengan adanya gagasan dari kebijakan Poros Maritim Dunia oleh Presiden Indonesia yaitu Joko Widodo sampai proses kerja sama itu terjalin dan proses pengambilan keputusan tahun 2015.

### **1.6 Tinjauan Pustaka**

Nainggolan menjelaskan bahwa hubungan jalur sutra antara ke dua negara sudah sejak lama terjalin ketika Laksamana Cheng Ho sering melakukan ekspedisi bahari ke negara lain terutam di Indonesia. Dari seringnya ekspedisi Cheng Ho ke Indonesia menciptakan perdamain dan persahabatan yang erat, melihat sejarah hubungan Indonesia dengan Tiongkok tersebut keduanya sudah menjalin hubungan sejak dulu terutama dalam aspek menciptakan pentingnya jalur sutra maritim sampai saat ini. Ketika terpilihnya Presiden Indonesia yaitu Joko Widodo, telah mengusungkan sebuah rancangan dan meluncurkan agenda pembangunan baru, yang bermula dari sebuah kebijakan Poros Maritim Dunia yang mana kebijakan tersebut memperkenalkan gagasan kepada dunia Internasional yang

menjurus pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahannya dengan rentang waktu tahun 2015-2019. Menurut jurnal yang ditulis Poltak Partogi Nainggolan gagasan Poros Maritim Dunia ini bertujuan untuk membangkitkan jati diri Indonesia sebagai bangsa bahari dengan membuat kebijakan Poros Maritim Dunia (Nainggolan, 2015, hal. 168-170). Jurnal di atas didukung dengan pendapatnya Ansori yang menjelaskan bahwa pada masa Presiden Joko Widodo telah mengulang kembali sejarah terdahulu guna mempererat hubungan kedua negara. Dari beberapa tahun terakhir hubungan kedua negara semakin meningkat di karenakan seringnya pemimpin negara tersebut melakukan pertemuan tercatat ada empat kali pertemuan antara Presiden Jokowi dengan Xi Jinping (Ansori, 2017, hal. 12-13).

Dalam kajian jurnal lain yang ditulis oleh Rustam memiliki pendapat yang berbeda terkait dengan gagasan poros maritim Jokowi yang lebih mengedepankan peran laut Indonesia. Memang jika dilihat dari geografis letak negara Indonesia sangat strategis untuk menjadi negara yang berbasis pasar global, tetapi dilihat dari sisi lain masih banyak tantangan-tantangan untuk mewujudkan poros maritim dunia. Contohnya seperti ancaman keamanan laut yang masih belum terselesaikan hingga saat ini, tidak hanya itu kepentingan teritorial dari negara lain masih banyak seperti bidang ekonomi, politik dan keamanan. Hal tersebut masih menjadi penghalang karena posisi Indonesia yang diapit oleh dua benua yaitu samudra hindia dan samudra pasifik membuat beban berat karena memiliki nilai politik dan strategi yang sangat penting bagi negara lain (Rustam, 2016, hal. 3).

Dari pernyataan Rustam tersebut mengacuh pada kurang siapnya langkah-langkah untuk mewujudkan gagasan sebagai Poros Maritim Dunia. Argumen



tersebut didukung oleh jurnal yang ditulis Agustino yang mengatakan bahwa, Indonesia belum mempunyai strategi *Political Will* guna mewujudkan proyek-proyek di dalam poros maritim tersebut. Seperti pembangunan tol laut, apakah ada rancangan kerja untuk menjalankan proyek tersebut karena tidak mudah, melihat dana yang diperkirakan untuk mengimplementasikan mimpi tol laut tersebut mencapai Rp.2.000 triliun selama lima tahun ke depan (Agustino, 2016, hal. 190). Ke tidak pastian tersebut masih diragukan dalam hal mewujudkan pembangunan poros maritim dunia, Pemerintah masih belum mengkaji secara matang seharusnya Pemerintah menyusun *Grand Strategy* untuk mewujudkan cita-cita poros maritim dunia tersebut, dengan cara memberikan pemahaman terkait pentingnya maritim nasional sebagai acuan pembangunan kemaritiman kepada masyarakat sehingga dapat bersaing dengan negara besar lainnya yang telah lama menerapkan maritim dunia (Agustino, 2016, hal. 192). Kurangnya persiapan pemerintah Indonesia dalam menghadapi pembangunan proyek Poros Maritim Dunia menjadi salah satu titik kelemahan Indonesia.

Dalam kajian pustaka yang ditulis oleh Aaron L. Connelly, melihat kebijakan Presiden Joko Widodo yang lebih mementingkan nasionalismenya, memang benar tujuan Jokowi membangun kebijakan poros maritim dunia demi mewujudkan negara Indonesia sebagai pusat poros maritim dunia dengan letak geografis yang sangat strategis dan akan berimbas pada naiknya investasi di bidang kelautan. Semata-mata Indonesia ingin meningkatkan kualitas perekonomian nasionalnya, dan terbukti Jokowi sendiri menyatakan bahwa ia akan fokus pada urusan dalam negeri sebagai bagian dari program reformasi yang luas, dengan penekanan pada penguatan infrastruktur maritim Indonesia dan

menegaskan kembali otoritas negara. Menurut Aaron L Connelly, meskipun kebijakan poros maritim dunia Jokowi berujung pada kepentingan nasionalnya kebijakan tersebut akan menciptakan ketegangan yang lebih besar terutama dalam domain maritim. Karena kepentingan ekonomi dan maritim negara itu begitu erat dari negara-negara tetangganya (Connelly, 2015, hal. 21). Penulis di sini akan melihat kerja sama kebijakan poros maritim dunia Indonesia dengan negara-negara lain untuk mencapai sebuah kepentingan nasionalnya.

Melihat para penulis yang sudah ada terkait kebijakan poros maritim dunia Indonesia kebanyakan menjelaskan proses implikasi kebijakan poros maritim dunia untuk mencapai kepentingan nasionalnya, sedangkan fokus penulis dalam penelitian ini akan melengkapi dari penelitian sebelumnya dengan melihat kerja sama kebijakan poros maritim dunia Indonesia menggunakan teori *rational choice* milik Graham T. Allison. fokus peneliti, pada teori *rational choice* ini akan membedakan dari penelitian lainnya dengan melakukan hubungan kerja sama dengan negara lain. Dimana teori *rational choice* ini digunakan untuk menganalisa bagaimana proses pengambilan kebijakan dalam melakukan hubungan kerja sama dengan negara-negara lain khususnya terkait kebijakan poros maritim dunia. Pertimbangan tantangan dan manfaat apa saja yang akan dihadapi dalam proses pengambilan kebijakan.

### **1.7 Landasan Teori / Konsep / Landasan**

Dalam penulisan ini, penulis menggunakan teori “*Rational Choice*” menurut Graham T. Allison dalam bukunya yang berjudul *Essence of Decision Explaining the Cuban Missile Crisis*. Dalam buku tersebut memiliki tiga model

*Rational Choice* yang pertama *The Rational Actor*, kedua *Organizational Process*, ketiga *Governmental Politics*. Dalam model *Organizational Process* pengambil keputusan yang rasional dikendalikan oleh pemerintah dan diserahkan kembali melalui proses organisasi. Pemerintah menentukan alternatif dan memperkirakan konsekuensi kemudian diproses melalui organisasi sehingga organisasi-organisasi inilah yang menentukan arah pilihan yang rasional (Allison, 1971, hal. 67-69). Sedangkan dalam model *Governmental Politics* adalah tindakan pemerintah dalam organisasi dan yang berperan penting di dalamnya yaitu salah satu aktor politik yang mengkoordinasikan sebuah keputusan, dalam hal ini perilaku pemerintah sebagai pengambil keputusan bermain politik. Dalam proses pengambilan keputusan tersebut setiap elit politik memiliki pengaruh dan saling bermain secara kompetitif untuk menentukan keputusan (Allison, 1971, hal. 144-145).

Dalam isu ini penulis akan menggunakan model *The Rational Actor* karena, untuk menganalisis hubungan kerja sama kebijakan luar negeri suatu negara akan ditentukan oleh aktor negara, di dalam isu ini mengarah pada kebijakan poros maritim dunia yang di gagas presiden Indonesia Joko Widodo pada tahun 2014 dan berkerja sama dengan kebijakan *21st century maritime silk road* Tiongkok Xi Jinping, sehingga mengaris bawah Presiden menjadi aktor penting bagi kebijakan luar negeri sesuai dengan model *The Rational Actor*.

Kebijakan luar negeri biasanya tertuju pada kepentingan nasional dan menjadi prioritas utama, menurut Graham T.Allison proses pembuatan kebijakan *rational actor* merupakan sebuah prosedur pengambil keputusan yang dilakukan oleh para aktor dengan langkah-langkah mempertimbangkan semua alternatif, yang tersedia

sehingga menghasilkan pilihan serta memungkinkan mencapai tujuan tertinggi. Pada model *the rational actor* ini memiliki konsep dasar yaitu *a rigorous model of action* dan berfokus pada empat tahap asumsi menurut Allison, yaitu *Goals and Objectives, Alternatives, Consequences dan Choice* (Allison, 1971, hal. 29).

Jika dilihat dari model *rational actor* menurut Graham T. Allison memiliki beberapa poin penting yaitu :

1. *Goals and Objectives* adalah pembuat kebijakan mendeskripsikannya untuk mengukur skala dari setiap konsekuensi-konsekuensi dan kegunaan yang diambil dari setiap keputusan atau tujuan oleh seorang agen atau pembuat kebijakan. Dapat dikatakan bahwa pembuat kebijakan dalam menentukan tujuannya mempertimbangkan beberapa hal, seperti segi keuntungan, kegunaan atau preferensi. Dari pilihan skala tujuannya tersebut maka pembuat kebijakan dapat memetakan apa saja kemungkinan yang akan terjadi jika mengambil tujuan itu (Allison, 1971, hal. 29).
2. *Alternatives* adalah para pembuat kebijakan memilih di antara keseluruhan kebijakan alternatif yang ada pada suatu kondisi tertentu. Dalam model pengambilan kebijakan ini dari kebijakan alternatif-alternatif tersebut pembuat keputusan memilih alternatif yang memiliki spesifikasi tindakan yang cukup tepat untuk membedakannya dari alternatif yang lainnya sehingga lebih mendekati tujuannya. Kebijakan alternatif ini dalam *decision making* digambarkan melalui sekema pohon keputusan atau *decision tree* (Allison, 1971, hal. 29-30). Dalam konsep *decision tree* ini mengubah data menjadi aturan-aturan guna mempermudah proses pengambilan keputusan yang kompleks menjadi lebih simpel, sehingga

pengambil keputusan akan lebih menginterpretasikan solusi dari permasalahan.

3. *Consequences* adalah tahap yang ketiga adalah *consequences*, dalam tahap ini kebijakan alternatif memiliki perkiraan hambatan dan manfaatnya masing-masing. Berbagai asumsi yang berbeda akan dihasilkan pada tahap ini tentang keakuratan pengetahuan pembuat kebijakan terkait konsekuensi dari pilihan kebijakan (Allison, 1971, hal. 30). Pembuat kebijakan menentukan konsekuensi yang relevan dari *costs, benefits and constraints* sesuai dengan tujuannya dalam suatu kasus (Allison, 1971, hal. 33).
4. *Choice* adalah tahap terakhir dari model *rational actor* yaitu memilih salah satu dari pilihan kebijakan yang paling memungkinkan untuk mencapai tujuan negara terhadap suatu isu. Dalam hal ini pembuat kebijakan harus melakukan analisa terhadap konsekuensi ataupun hasil yang didukung dengan prediksi akurat sehingga kebijakan ini dapat menjadi kebijakan yang terbaik bagi negara tersebut (Allison, 1971, hal. 30).

Dalam proses menganalisis menggunakan teori *rational choice* menurut Graham T. Allison ada hal yang penting yaitu mempertimbangkan *cost, benefit and constraints*. Dalam pencapaiannya ada beberapa proses yang harus di lalui, karena pengambilan kebijakan ini juga dipengaruhi oleh faktor domestik maupun internasional. Pada dasarnya model *The Rational Actor* ini mengoptimalkan kepentingan dan efisiensi dalam menentukan kebijakan suatu negara. Agar dapat memilih kebijakan yang efisien sesuai dengan kepentingan negara tersebut maka pembuat kebijakan dapat memetakan *costs, benefits and constraints* apa saja dari pilihan alternatif kebijakan yang ada (Allison, 1971, hal. 33). Dalam mencapai

kesepakatan memang tidak mudah hal itu di karenakan sebagai aktor yang rasional memiliki nilai yang berbeda sering kali tidak setuju terhadap tujuan, preferensi dan hasil dari berbagai alternatif pilihan. Karena itu, hambatan dalam proses pembuatan kebijakan yang rasional ini tidak dapat diremehkan.

Penulis menggunakan teori *rational choice* menurut Graham T.Allison sebagai alat untuk menganalisis kerja sama kebijakan poros maritim dengan kebijakan *21st century maritime silk road* melalui empat poin yang dijelaskan, empat poin tersebut menjadikan sebuah proses untuk menganalisis yang pertama dilihat dari *goals and objective* untuk mencari informasi dan tujuan dalam pembahasan isu, dalam topik ini permasalahan yang dihadapi oleh Indonesia adalah membutuhkan dana pembangunan infrastruktur dalam membangun proyek poros maritim dunia dan juga mencari tujuan dari kebijakan tersebut, dengan menjelaskan masing-masing kebijakan yaitu Poros Maritim Dunia dan kebijakan *21st century maritim silk road* dalam isu kerja sama ini. Tahap kedua *alternatives* yaitu mendefinisikan isu di sertai bukti atau data untuk memperkuat pilihan dalam topik ini membandingkan kerja sama poros maritim Indonesia dengan negara-negara lain. Tahap ketiga *consequences* adalah mengidentifikasi pembuat kebijakan guna menentukan konsekuensi yang relevan dari *costs, benefits and constarints* sesuai dengan tujuannya dalam kebijakan poros maritim dunia. Tahap yang terakhir dari model *rational choice* menurut Graham T.Allison adalah *choice* yaitu menentukan sebuah tindakan yang akan dipilih dengan mempertimbangkan data yang sudah dikumpulkan untuk mencapai sebuah tujuan, dengan melihat *cost, benefit and constraints* untuk mempertimbangkan, dari topik ini penulis akan membandingkan kerja sama poros maritim Indonesia dengan negara lain.

## **1.8 Metode Penelitian**

### **a. Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan metode kualitatif dengan data skunder untuk menunjang penelitian. Penelitian ini berjenis studi kasus yaitu menganalisis hubungan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dalam konteks kebijakan maritim, peneliti menganalisa data secara deskriptif yang didukung oleh data dan bukti nyata secara menyeluruh dan membatasi masalah penelitian berdasarkan fokus.

### **b. Subjek Penelitian**

Subjek penelitian yang diambil penulis ini adalah Indonesia dan Tiongkok, sedangkan objek penelitiannya adalah kerja sama poros maritim.

### **c. Alat Pengumpulan Data**

Penulis mencoba mengumpulkan data-data melalui laptop dan didukung sumber data dari buku, buku akademik, jurnal, berita internet, hasil konferensi, film dan masih banyak lainnya hal ini mengklasifikasikan penelitian berdasarkan teknik pengumpulan data yakni kualitatif.

### **d. Proses Penelitian**

Setelah semua data terkumpul, langkah selanjutnya yaitu pengelolaan dan analisa data yaitu proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang telah diperoleh melalui studi literatur maupun studi dokumen yang akan diorganisir dengan menjabarkan ke dalam unit-unit, menyusun ke dalam pola memilih yang penting dan yang akan dipelajari serta membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami.