

penggunaan tenaga kerja asing (TKA).¹²⁰

Dominasi tenaga kerja Asiang di Indonesia khusus Sulawesi hal ini tidak terlepas dari pengaruh investasi China terhadap dinamika politik domestik, dalam tulisan yang di bahas oleh Peter Gammeloft dan Lepi T. Tarmidi yang menjelaskan bahwa Tiongkok akan mendominasi perekonomian kawasan Asia bahkan global, maka Tiongkok akan mencari negara dengan sumber daya yang melimpah dan sumberdaya daya manusia yang tidak terlalu memenuhi standar dalam berbagai sektor yang di butuhkan dalam dunia kerja, maka dengan itu sangat dengan mudah mendatangkan tenaga kerja asing ke negara tujuan investasi.¹²¹

Secara historis gelombang migrasi Tiongkok telah terjadi sejak tahun 1980-an namun pada abad ke 17 hingga 20 telah membentuk budaya dan dengan kerapian lokal masyarakat Indonesia. Namun sering berjalanya waktu migrasi Tiongkok mulai berdatangan kembali ke Indonesia sejak tahun 1990-an tetapi tidak terlalu signifikan namun dalam beberapa decade ini migrasi pekerja Tiongkok datang ke Indonesia untuk bekerja dalam berbagai proyek industry, infrastrukture dan pertambangan yang di danai oleh dana investasi Tiongkok.¹²²

Pada tahun 2020 adanya rencana pemerintah mendatangkan pekerja China di tengah lonjakan krisis kesehatan Covid-19 yang menuai banyak kecaman dan memicu kritik yang sangat sensitive. Dalam kasus ini keputusan mendatangkan para pekerja ke Indonesia karena faktor dan pertimbangan ekonomi, hal ini di sampaikan oleh Menteri coordinator kemaritiman dan investasi Luhut Panjaitan.

¹²⁰ <https://Kemenaker.go.id.com>

¹²¹ Suciliani Octavia dan M. Badaruddin. Pengaruh China terhadap penanganan tenaga kerja asing di Indonesia, Jakarta: Center for Politics and Governence Studies (CPGS) Universitas Bakrie.

¹²² Kahfi. Semua pihak harus jeli menilai Isu Banjir TKA China. Jakarta: Bisnis com.

Besarnya keinginan pemerintah Indonesia untuk mendatangkan pekerja Tiongkok karena hal ini tidak terlepas dari proyek besar infrastruktur Cina di Indonesia yakni *Belt and Road Initiative* (BRI) para tenaga kerja asing ini hadir bagian dari kesepakatan BRI.

Pada tahun 2018 sekitar 30% pekerja asing di Indonesia atau setara dengan 32.000 orang berasal dari China dan angka tersebut mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya, pekerja yang datang ke Indonesia ini mengisi posisi tingkat menengah dan profesional yang tidak gagal diisi oleh tenaga kerja lokal. Menurut *Center for Strategic and Internasional* (CSIS) kedatangan tenaga kerja China memang berhubungan besar dengan lokasi *Belt and Road Initiative* dimana keberadaanya membuat ketangangan antara pekerja dosmetik.¹²³

Menurut keterangan dari Gubernur Sulawesi Utara Drs. Steven OE Kandouw mengatakan bahwa Propinsi Sulawesi Utara telah ditunjuk oleh pemerintahan pusat sebagai jalur utama atau pintu transit pertukaran tenaga kerja asing yang akan berkerja di Morowali dan Maluku Utara. Maka dengan hal ini akan menjadi perhatian penting pemerintah dalam melihat hal ini, perlunya keseimbangan antara tenaga kerja asing dan tenaga kerja lokal agar tidak ada kecemburuan sosial dan ketimpangan dalam pengelolaan kawasan ekonomi khusus yang telah di bangun oleh pemerintah setempat dan pusat.¹²⁴

Isu mengenai tenaga kerja asing yang berasal dari Tiongkok di Indonesia mencapai jutaan yang sering muncul di berbagai media di Indonesia, namun hal ini

¹²³ M. Zulfikar Rahmat. Mengapa mengizinkan 500 pekerja Cina di tengah Pandemi adalah langkah kurang tepat. Universitas Islam Indonesia: The Conversation.com

¹²⁴ Herry Djony Dumasi. Propinsi Sulut ditunjuk sebagai salah satu pintu masuk tenaga kerja asing, Jakarta: timesindonesia.co.id.com

memang tidak bisa di pungkri bahwa tenaga kerja asal Tiongkok memang terbanyak dari negara-negara lain. Berdasarkan data kementerian ketenagakerjaan jumlah tenaga kerja asing Tiongkok yang bekerja di Indonesia sebanyak 42,82 ribu perjuni 2022 dan jumlah tersebut mencapai 44,34 % dari total semua tenaga kerja asing di Indonesia, dan jumlah tersebut merupakan angka terbesar dibandingkan dengan tenaga kerja asing yang berasal dari negara lainnya.¹²⁵

Menurut keterangan dari pengamat senior ekonomi dari Universitas Indoensia Faisal Basri mmengungkapkan banyaknya tenaga kerja asing masuk ke Indonesia untuk bekerja di proyek pembangunan nasional yang berada di Sulawesi. Jumlah tenaga asing ini lebihh besar seperti yang di laporkan oleh pemerintah hanya 3.500 orang dari keterangan tersebut juga bahwa tenaga kerja asing yang memasuki wilayah Sulawesi bukan hanya tenaga ahli tetapi juga sopir, tukang kebun, satpam dan tenaga kerja buruh kasar lainnya. Dan bahkan menurut Faisal berdasarkan data yang ia kantongi jumlah pekerja China ke Indonesia sekitar seribu orang perbulan, tanpa menggunakan visa pekerja tetapi visa kunjungan.

Beradasarkan laporan beberapa perusahaan di Sulawesi mengatakan bahwa tenaga kerja China dikawasan industri dan saat ini jauh lebih banyak di ketimbang tenaga kerja lokal dari total 50 ribu pekerja 3.500 diantara berkewarganegaraan China. Sedangkan sisanya adalah tenaga kerja lokal. Hal ini di benerkan oleh pemerintag mengingat bahwa tenaga kerja China di butuhkan lantaran negara tersebut menanamkan modalkan di berbagai kawasan industri di Indonesia. Maka

¹²⁵ <https://databoks.katadata.co.id.com>

jika hal ini akan terus terjadi maka hampir semua kawasan industri yang dibangun di Indonesia dengan Tiongkok sebagai investor utamanya maka pekerja lokal akan kehilangan kesempatan dan lapangan pekerjaan

Tidak hanya ancaman tenaga kerja asing di berbagai kawasan Industri tetapi ancaman keamanan maritim perbatasan antara Filipina dan Sulawesi Utara yang merupakan pintu gerbang utama jalur perdagangan internasional. Keamanan menyangkut masalah identitas dan budaya dari masyarakat dari budaya tertentu sedangkan ancaman tidak selalu bersifat fisik. Ancaman perairan diperkirakan akan menjadi tugas rumah pemerintah Indonesia dan semua lembaga dan masyarakat yang terlibat jika menginginkan Indonesia sebagai negara poro maritim dunia. Ancaman maritim sudah ada sejak pelayaran dan kapal hingga saat ini, ada berbagai ancaman dan bentuk ancamannya sangat beragam sesuai pada kondisi geografis negara dan vital jalur lautnya suatu negara.

International Maritime Organization (IMO) meliputi keamanan kapal dan pelabuhan internasional, keamanan cyber, pembajakan dan perompakan bersenjata melawan kapal, penumpang gelap, migrasi campuran lewat laut, terorisme, pengangkutan zat berbahaya dan beracun melalui laut, kecelakaan di laut, polusi udara akibat palayaran kapal-kapal, polusi dari kapal seperti minyak, zat cair berbahaya (bahan kimia dibawa dalam jumlah besar zat berbahaya yang dibawa dalam bentuk paket, pembuangan kotoran dan sampah kapal ke laut), suara bawah laut yang berakibat pada mamalia laut, dan penangkapan ikan ilegal (IMO 2018). Hal ini mengancam kehidupan laut dan alam sekitar.¹²⁶

¹²⁶ Barry Buzan dan Ole Waever. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge University Press. 2003

Ancaman maritim seperti pencemaran, penangkapan ikan ilegal, penyelundupan ilegal, perdagangan manusia, penyelundupan manusia, pembajakan, perampokan laut, narkoba, eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam yang tidak terkontrol, pencurian benda-benda muatan kapal tenggelam, batas wilayah laut kejahatan lintas negara, kejahatan terorganisir, kurangnya kemampuan untuk mengamankan jalur ALKI 1 – 3 dan di perbatasan laut.¹²⁷

Ancaman keamanan maritim, dan keselamatan maritim. Sementara ancaman di wilayah maritim Indonesia lainnya yaitu: Pencurian ikan, imigran ilegal, perdagangan orang, penyelundupan, pembajakan, terorisme maritim, ancaman lepas pantai, masalah pelabuhan; korupsi pembayaran informal/ ekspor-import, budaya pemberian tip, kelompok pidana tersusun, pencurian umum pencurian kapal, pemogokan dan penghentian pekerjaan, protes dan demonstrasi, pembajakan di laut, ancaman daerah pantai dan logistic penjahat, orang dalam seperti awak kapal, kontraktor, warga sipil, kelompok yang menentang.¹²⁸

Masalah perairan pengadilan perikanan merupakan pengadilan khusus yang berada dalam lingkungan peradilan umum yang mempunyai kewenangan untuk memeriksa, mengadili dan memutus perkara tindak pidana di bidang perikanan yang terjadi di wilayah pengelolaan perikanan Negara RI, baik yang dilakukan oleh warga negara Indonesia maupun warga negara asing. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, pasal 71 ayat (3), disebutkan bahwa pengadilan perikanan pertama kalinya dibentuk di Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Medan, Pontianak, Bitung, dan Tual. Dan saat ini telah pula terbentuk pengadilan perikanan di

¹²⁷ Yanyan, Mochamad, Yani, Pengantar Studi Keamanan. Malang: Intrans Publishing.2017.

¹²⁸ Indrawa, Jerry. Studi Strategis dan Keamanan. Depok:Nadi Pustaka, 2015.

Tanjungpinang, Ranai (Natuna) dan Ambon, yang merupakan penambahan secara bertahap sesuai dengan kebutuhan yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden.¹²⁹

Sejak tahun 2005 hingga akhir tahun 2009 sudah cukup banyak kasus *illegal fishing* yang diproses secara hukum. Sebagian besar pelaku kasus *illegal fishing* yang terungkap adalah kapal ikan asing (KIA) terutama dari Vietnam, Thailand, China, Myanmar dan Malaysia. Pada kerangka kerjasama dengan ASEAN telah menyepakati dokumen *ASEAN Outlook on Indo-Pacific* (AOIP) pada juni 2019 berkomitmen untuk menciptakan stabilitas keamanan, termasuk keamanan laut Sulu dan laut Sulawesi Utara dalam kerja sama ini meliputi empat aspek utama yaitu: keamanan maritim *Sustainable Development Goals* (SDG) konektivitas dan kerja sama ekonomi serta kerjasama lainnya.¹³⁰

Isu yang tidak kalah penting mengenai perlindungan warga negara Indonesia yang tinggal di perbatasan Filipina yang tidak memiliki dokum resmi terdapat lebih dari 8.745 keterunan Indonesia yang berstatus *internal Displaced Persons* (IDPS) dan tidak memiliki kewarganegaran yang jelas. Maka menanggapi masalah penyanderaan salah satunya pemerintah Indonesia dan Malaysia sepakat dan berkomitmen menokal pembayaran ransom dan tetap dilakukan pendekatan dan diplomasi yang memungkinkan dibebaskannya warga negara Indonesia yang menjadi korban penculikan di laut Sulu dan laut Sulawesi Utara.¹³¹

¹²⁹ Sembiring, Sentosa. Hukum Pengangkutan Laut. Bandung: Nuansa Aulia, 2019.

¹³⁰ Kementerian coordinator bidang politik, hukum, dan keamanan. Kemenko Polhukam bersama Unsrat diskusikan implementasi AOIP dan isu keamanan laut Sulu dan Sulawesi Utara. Diakses melalui <https://polkam.go.id.com>

¹³¹ Ibid.

Menurut direktur hukum dan perjanjian kewilayahan Kemlu menyampaikan bahwa fokus kerjasama di kawasan laut Sulu dan laut Sulawesi Utara berkaitan dengan tiga isu utama yakni keamanan maritim, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan. Maka dengan adanya pertemuan tingkat tinggi yang membahas masalah stabilitas kawasan laut Sulu dan laut Sulawesi Utara sepakat untuk terus berkerja sama di wilayah perbatasan antara Filipina dan Indonesia perlunya peningkatan kerjasama dalam upaya meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat perbatasan dan konektivitas.¹³²

4.5 Penerapan Ekonomi Maritim di Indonesia

Jika melihat penjelasan diatas maka dengan itu perlu diketahui bahwa kerjasama Indonesia dan Tiongkok telah terjalin sejak lama pada masa sebelum Indonesia merdeka, dengan kerja sama ekonomi yang menjadi pondasi utama hubungan bilateral kedua negara ini. dengan adanya perkembangan dan pertumbuhan ekonomi regional dan global, memaksa negara-negara kawasan untuk melakukan integrasi ekonomi dan kepentingan nasionalnya, dengan menjalin kerjasama dengan negara tetangga dan negara dengan pertumbuhan ekonomi yang baik.

Menurut sudut pandang pemahaman dan teori ekonomi neoliberalisme yang menjadi ajukan dalam penelitian ini maka dapat dikatakan bahwa, hubungan kerjasama ekonomi dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara dengan tanpa hambatan, dimulai dengan kerjasama dan institusi internasional

¹³² Ibid.

sebagai penopang dan media untuk melakukan hubungan dan koneksi dengan negara luar kawasan, Dengan hal tersebut adanya persamaan nasib atau kondisi geografis suatu negara untuk melakukan hubungan bilateral dan multilateral.

Indonesia adalah salah negara dengan kondisi geografis dan geoekonomi nya yang masih membutuhkan negara lain dalam mendorong tercapainya kepentingan nasional dan ekonominya. sejak bergabung dalam perhimpunan negara-negara kawasan Asia Tenggara hingga kini Indonesia telah melakukan banyak kerjasama baik bilateral maupun multilateral dengan negara kawasan Asia tenggara atau di luar kawasan Asia, serta menjalin kerjasama dengan berbagai organisasi internasional yang terhubung satu sama lain di berbagai sektor.

Kerjasama internasional adalah instrumen penting suatu negara dalam melakukan berbagai aktivitas global dan terlibat dalam ruang internasional. dalam perdagangan internasional Indonesia tergabung dalam berbagai komunitas dan forum tinggi kerjasama ekonomi, yang mana anggota yang tergabung melibatkan negara industri maju sampai negara miskin dengan kategori sedang berkembang dan masuk kelas negara miskin didunia. hal ini semua dilakukan untuk melakukan kerjasama dalam upaya mendapatkan keuntungan secara ekonomi.

Perjanjian dagang internasional harusnya tanpa hambatan dan sepenuhnya diserahkan kepada pasar yang menentukan nilai ekonomis dari perdagangan internasional, menurut kaum neoliberalisme maka diperlukan pasar bebas tanpa hambatan dimana peran negara hanya mengawasi dan sebagai lembaga hukum yang melindungi hak-hak properti pribadi atau individu dalam proses produksi ekonomi.

Dimana konsep pasar bebas yang dicetus oleh Adam Smith bahwa dalam hubungan internasional pasar bebas dibutuhkan dalam memenuhi kontrol kebutuhan suatu negara dengan catatan pasar bebas disini tanpa hambatan yang bersifat tarif.

Dengan adanya pasar bebas maka adanya keterbukaan serta integrasi ekonomi dalam suatu negara. Maka untuk mendukung pasar bebas dan arus globalisasi ekonomi yang semakin berkembang pesat di berbagai belahan negara di dunia. Indonesia salah satunya dengan bergabung menjadi anggota dari *Asean-China Free trade Agreement*. Keikutsertaan Indonesia dalam perjanjian pasar bebas China ini bukan tanpa alasan, tetapi ada beberapa kepentingan ekonomi yang harus dicapai.

Dengan adanya keterbukaan ekonomi China sendiri memberikan keuntungan untuk Indonesia dalam menjalin kerjasama di berbagai sektor baik hubungan bilateral maupun multilateral. Maka kepentingan Indonesia dalam kerjasama dengan China ialah masuk investor asing dari China yang akan menanamkan modalnya ke Indonesia, maka dengan ini Indonesia secara keuangan bisa diselamatkan dengan adanya investasi dari China. Nilai ekspor produk nasional Indonesia bisa mengakses pasar global dan meningkatkan nilai produksi domestik.

Dengan diberlakukannya pasar bebas maka yang mana akan membawa dampak negatif maupun positif terhadap perekonomian suatu negara, dan hal ini tidak terlepas dari kepentingan suatu negara dalam kebijakan luar negerinya. Jika mengikuti jejak China yang mana produk China saat ini sudah tersebar di seluruh dunia, dengan nilai jual yang ekonomis ini adalah poin penting produk China bisa merambah ke pasar internasional. banyaknya faktor yang menjadikan kemajuan

ekonomi China saat ini adalah dengan adanya dukungan infrastruktur yang sangat memadai.

Jika dilihat sudut pandang neoliberalisme maka faktor yang mendukung kemajuan ekonomi suatu negara dalam meningkatkan nilai ekspor, maka diperlukan hubungan bilateral maupun multilateral hal ini tidak bisa dilepaskan dalam interaksi dalam hubungan internasional. Berlakunya pasar bebas tanpa hambatan tarif dan non-tarif yang mempermudah akses pasar dalam kegiatan ekspor dan impor.

Dalam mendorong ekonomi suatu negara maka dibutuhkan kerjasama yang erat dan jelas dalam jangka waktu tertentu, Maka dalam hal ini dibutuhkan pendekatan yang dalam berbagai sektor terutama ekonomi. Diplomasi dalam hal ini yang dilakukan oleh Tiongkok terhadap Indonesia atau sebaliknya, akan menguntungkan kedua belah pihak kebijakan ekonomi Tiongkok dalam mencapai kepentingan nasionalnya melalui *Belt and Road Initiative* dan diperbaharui menjadi *Maritim Silk Road* atau jalur perdagangan internasional yang melintasi wilayah Indonesia.

Jika merujuk pada penjelasan diplomasi ekonomi dimana pada umumnya dijalankan dengan strategi dan praktek yang sama dengan diplomasi pada umumnya. Dalam hal ini diplomasi ekonomi lebih menekankan pada proses dalam beberapa kebijakan yang berkaitan dengan kegiatan produksi, pertukaran barang, jasa, tenaga kerja dan investasi di negara lain, sama halnya dilakukan oleh Tiongkok oleh Indonesia dengan menawarkan investasi dalam kebijakan ekonomi maritim.

Dalam hal ini instrumen diplomasi ekonomi meliputi kementerian perdagangan, kementerian perindustrian, bank sentral, bea cukai dan kementerian luar negeri sebagai instrumen dalam proses diplomasi ekonomi. Indonesia dalam menjalankan diplomasi ekonominya lebih menekankan pada pengelolaan hubungan luar negeri, perdagangan internasional dan investasi. Pada masa pemerintahan Joko Widodo prioritas diplomasi ekonomi Indonesia adalah upaya dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dalam misi dan visi mensejahterakan masyarakat maka dibutuhkan pembangunan ekonomi suatu negara harus merata dan sesuai dengan kebutuhan perkembangan dan kemajuan ekonomi masa kini, untuk hal itu maka pada masa pemerintahan Joko Widodo melakukan kerjasama dengan Tiongkok dalam infrastruktur dan pembangunan kawasan zona ekonomi khusus. Menurut Stephen Woolock maka ada beberapa faktor yang menjadi ketentuan dalam kinerja diplomasi ekonomi salah satunya *relative economic power* dimana dalam melakukan perdagangan internasional dibutuhkan lembaga internasional sebagai kekuatan ekonomi.

Melalui *Maritime Silk Road (MSR)* dan *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* dijadikan Tiongkok sebagai diplomasi ekonomi dalam menjalin kerjasama dengan telah menandatangani lebih dari 173 dengan 125 negara Asia, Eropa, Amerika latin dan Afrika serta 29 organisasi internasional. Dan hingga kini AIIB telah memiliki lebih dari 65 negara di kawasan Asia dan luar kawasan. Melalui dua instrumen ini maka Tiongkok akan membuka kembali jalur perdagangan internasional yang melewati

route negara-negara yang memang masuk dalam jalur yang telah ditentukan akan dua jalur yaitu *Economic Belt* jalur darat dan jalur laut *maritime road* masing-masing dari jalur ini akan dilakukan pembangunan yang akan dibiayai oleh Tiongkok.

Hubungan kerjasama yang dilakukan oleh Tiongkok terhadap negara-negara kawasan Asia dan semenjak ditandatangani kerjasama Asean dan negara luar kawasan, Tiongkok adalah negara yang menjadi partner dagang terbesar negara-negara Asia Tenggara. Dan menyiapkan dana untuk modal investasi infrastruktur untuk pembangunan negara-negara anggota. Tiongkok tidak hanya melakukan diplomasi ekonomi tetapi juga diplomasi publik dalam mempengaruhi dan melakukan kontrol politik dalam tatanan global.

Maka bisa dikatakan Tiongkok berhasil dalam mempraktekan dan melakukan diplomasi ekonomi dikawasan Asia tenggara, Indonesia adalah salah negara yang melakukan hubungan bilateral sudah sangat lama dan telah menjalin kerjasama di berbagai sektor salah satunya ekonomi, sejak tahun 2013 Indonesia telah melakukan perjanjian *Belt and Road Initiative* dengan Tiongkok Indonesia juga telah bergabung dengan AIIB dan telah menerima lebih dari Rp 41.3 triliun pada akhir agustus tahun 2021.

Hingga saat ini Tiongkok adalah dengan nilai investasi terbesar di Indonesia dalam teori *Foreign direct Investment* adalah investasi bisa dilakukan oleh investor lokal dan investor luar negeri yang menanamkan modalnya di suatu negara. Jika merujuk kepada Jurgen Basedow yang dikutip dalam hukum ekonomi nasional dan internasional maka dijelaskan investasi dan modal asing sangat dinamis dengan

adanya strategi dan penggabungan perusahaan global.

Indonesia adalah negara yang sedang berkembang dan masih membutuhkan bantuan dana dari para investor dalam membangun infrastruktur di berbagai wilayah Indonesia salah satunya melalui kebijakan nasional zona ekonomi khusus kepulauan Bitung yang terletak di Sulawesi Utara adalah proyek pembangunan darat dan laut khusus pelabuhan dan tol laut yang menjadi kerjasama Indonesia dan Tiongkok. Belitung adalah kawasan yang melibatkan Tiongkok sebagai aktor utama dalam memfasilitasi pembangunan infrastrukturnya.

Semakin jelas dan terlihatnya kontribusi Tiongkok dalam proyek pembangunan zona ekonomi khusus yang di bangun di Indonesia maka bisa dilihat bahwa investasi asing langsung (*foreign direct investment*) dari tahun 2015 - 2020 negara ini menempati posisi teratas dengan urutan ketiga yang menanamkan modalnya di Indonesia dengan nilai 17, 29 Miliar dollar AS, di bawah Jepang dan Singapura dan hal ini tidak terlepas dari keinginan kuat Tiongkok untuk mensukseskan kebijakan ekonomi *Belt and Road Initiative* (BRI) yang ada di Indonesia.

Jika dilihat dari nilai investasi yang begitu besar maka dapat disimpulkan bahwa begitu berartinya proyek kerjasama BRI yang dibangun di Indonesia hal ini, akan menjadi tantangan tersendiri bagi Indonesia dalam mengendalikan potensi besar hegemoni Tiongkok di Indonesia. Tidak hanya itu maka jeratan hutang yang begitu besar akan menjadi masalah di kemudian hari, jika proyek ini tidak ditangani dengan baik, maka akan banyak aset-aset pembangunan akan jatuh ke tangan pihak Tiongkok.

Investasi memang tidak bisa lepas dari hubungan kerjasama dengan negara lain, hal ini sama hal yang terjadi dengan Indonesia dan Tiongkok yang mana hubungan kerjasama bilateral telah terjalin puluhan tahun yang lalu maka tidak bisa diragukan lagi bahwa kedua negara ini saling percaya satu sama lain. Namun disisi lain bahwa investasi ini sebagai jebakan hutang yang mana banyak proyek *Belt and Road Initiative* kurang berhasil seperti yang pembangunan pelabuhan Hambantota di Sri Lanka yang kemudian pada akhirnya Tiongkok mengambil alih pengelolaan pelabuhan tersebut.

Perlunya perhatian khusus dari pemerintah dalam mengawasi segala bentuk aktivitas investasi yang dilakukan oleh Tiongkok dalam kerjasama *Belt and Road Initiative*, dimana Tiongkok melakukan berbagai cara untuk menarik simpati negara-negara dalam proyek ekonomi khusus ini, Tiongkok juga menerapkan diplomasi *Business to Business* dimana nantinya negara yang melakukan kerjasama ini akan terkena dampak yang kemudian perusahaan domestik akan berhadapan dengan aktor-aktor kecil Tiongkok.

Pentingnya peran Indonesia dalam proyek jalur sutra yang di bangun di Indonesia bahwa pada dasarnya Tiongkok sangat membutuhkan Indonesia dalam menghidupkan kembali jalur perdagangan Internasionalnya. maka dengan itu jika beberapa proyek yang telah di bangun tidak sesuai dengan kebutuhan pembangunan ekonomi yang digalang oleh Tiongkok maka jalur sutra yang sudah direncanakan oleh Tiongkok tidak dapat terwujud tanpa peran wilayah Indonesia yang memberikan sumbangsih wilayah maritim nya yang begitu besar.

Ketergantungan Indonesia sangat terlihat jelas pada masa pemerintahan Joko

widodo, mana Tiongkok adalah investor terbesar Indonesia pada saat ini, maka dapat dikatakan bahwa pada masa pemerintahan Joko widodo ia sangat pro terhadap Tiongkok dalam kebijakan ekonomi pembangunannya. Tidak hanya pada sektor ekonomi Tiongkok terus melakukan perluasan kerjasama dengan melalui beberapa kerjasama lain di bidang budaya dan kesehatan.

Terlepas dari ketergantungan Indonesia terhadap implementasi ekonominya dan tidak hanya itu maka akan juga berdampak pada politik, jika hal ini terjadi maka Indonesia akan berada di bawah kendali penuh Tiongkok dan tidak bisa secara tegas dan objektif dalam mengambil beberapa kebijakan yang melibatkan konflik atau perselisihan yang terjadi antara Indonesia maupun negara-negara kawasan Asia tenggara. Maka perlunya ada alternatif dari pemerintah Indonesia untuk lebih selektif dalam keikutsertaan dalam program *Belt and Road Initiative* agar tidak bernasib sama dengan Sri Lanka.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kerjasama Internasional dalam masa kini telah mengalami transformasi yang jauh intensif, Tidak hanya sebatas berinteraksi dengan negara dan aktor negara satu sama lain, melainkan untuk melakukan kerjasama dalam berbagai sektor baik ekonomi, politik, sosial budaya, keamanan serta kesehatan. Dalam interaksi hubungan internasional maka suatu negara membutuhkan negara lain untuk memenuhi kebutuhan ekonomi maupun lain-lainnya. Maka dengan itu banyak negara-negara di belahan dunia ini melakukan hubungan bilateral maupun multilateral untuk menjawab beberapa kebutuhan dalam mencapai kepentingan nasionalnya.

Indonesia melalui himpunan *Association of Southeast Asian Nations* yang mengawali Indonesia melakukan hubungan luar negeri dengan negara-negara anggota maupun negara luar kawasan. Dalam organisasi internasional ini biasanya negara akan melakukan perkumpulan dengan negara-negara tetangga yang memiliki nasib sama dan kondisi geografis serta geoekonomi yang sama satu sama lain. Untuk menjawab tantangan ekonomi global maka dengan itu ASEAN melakukan kerjasama dengan China melalui ASEAN - *China Free Trade Area* (ACFTA) Yang ditandatangani pada 6 November 2001 di Bandar Sri Begawan, Brunei Darussalam.

Pada tahun 2004 Indonesia tergabung dalam kerjasama ini dan melalui

forum perdagangan bebas ini Tiongkok dan Indonesia terus memperluas kerjasama di berbagai sektor perdagangan internasional salah satu kerjasama ekonomi pembangunan. Pada tahun 2013 melalui presiden Tiongkok Xi Jinping memperkenalkan kebijakan ekonomi mega proyek lintas benua *One Belt One Road* dan hingga diluncurkan mega proyek ini pada tahun 2019 telah menandatangani 173 perjanjian dengan 125 negara di berbagai dunia.

Indonesia melalui visi misi pembangunan nasionalnya kemudian ikut bergabung dengan mega proyek ini, namun untuk kerjasama pembangunan infrastruktur Indonesia telah lama melakukan kerjasama sebelumnya pada tahun 2007. Namun Indonesia kembali membuka kerjasama infrastruktur dengan Tiongkok dalam mega proyek zona kawasan ekonomi khusus Indonesia yang tersebar di 15 provinsi kepulauan di Indonesia yang menjadi fokus utama dalam penelitian ini adalah provinsi Sulawesi Utara yang menjadi fokus utama Tiongkok yang melakukan investasi besar-besaran pada daerah ini.

Jika melihat kondisi strategisnya Sulawesi Utara adalah wilayah yang pintu utama gerbang di Indonesia Timur yang terhubung langsung ke Samudra Hindia kemudian bisa menghubungkan dengan benua Eropa, Amerika dan Afrika dengan rute yang relatif lebih efektif. Pelabuhan Bitung adalah salah satu pelabuhan aktif sebagai pelabuhan hub-port untuk menyimpan barang logistik kawasan Indonesia Timur saat ini, dan pelabuhan ini juga pintu utama aktivitas ekspor dan impor kawasan Indonesia Timur. Tercatat semenjak beroperasinya pelabuhan dan kawasan ekonomi khusus ini telah menjadi pelabuhan utama melakukan ekspor ke Tiongkok.

Untuk pembangunan infrastruktur di Bitung Tiongkok adalah investor utama dalam memfasilitasi pembangunan dan proses pengolahan beberapa perusahaan dan tol laut. Dengan sangat mendukungnya sumber daya alam yang dimiliki provinsi Sulawesi utara telah menjadi tujuan ekspor Tiongkok pertama dalam memasok bahan-bahan mentah dan kebutuhan masyarakat sekitar, Serta kini Tiongkok juga menjadi negara dengan teratas tujuan ekspor non-migas Sulawesi utara dan setiap tahunnya meningkat.

Maka dengan itu jika jalur sutra Tiongkok hidup kembali dalam jalur perdagangan Internasional maka Indonesia dengan ini bisa memanfaatkan wilayah kelautan sebagai basis ekonomi maritim dan didukung dengan fasilitas pelabuhan internasional yang memadai maka, kebijakan presiden Joko Widodo dalam mencapai Indonesia menjadi poros maritim dunia akan terwujud. Namun hal itu tidaklah mudah dibutuhkan keseriusan dari berbagai pihak termasuk didalamnya masyarakat sipil untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan.

Besarnya kontribusi Tiongkok dalam pendanaan proses pembangunan zona ekonomi khusus memberi tantangan tersendiri dengan nilai investasi yang fantastis dalam meminjamkan hutang ke Indonesia, melalui *Asian Infrastructure Investment Bank* tercatat Indonesia adalah negara dengan pinjaman terbanyak kedua setelah India, hal ini kemudian menuai banyak pro dan kontra, bagaimana tidak investasi yang diberikan oleh Tiongkok dianggap sebagai jebakan hutang dalam jangka panjang.

Hal ini yang kemudian menjadi kekhawatiran jika Indonesia tidak mampu mengembalikan hutang dan mega proyek pembangunan gagal maka pengelolaan,

akan jatuh di ke tangan Tiongkok, sama hal nya pada kasus yang terjadi di Sri lanka. Untuk pembangunan basis maritim Indonesia memiliki 15 zona kawasan ekonomi khusus yang tersebar di sepanjang nusantara. Jika pembangunan ini gagal maka Tiongkok akan mengambil alih zona ekonomi ini dan akan melakukan pengelolaan secara langsung dan akan mengambil alih kontrol jalur sutra yang telah mereka bangun.

5.2 Saran

Berdasarkan pada rangkaian yang sudah dilakukan dalam penulisan skripsi ini adalah bahwa Indonesia adalah negara yang begitu terbuka dengan berbagai bentuk kerjasama internasional dan juga turut berkontribusi dalam berbagai forum internasional, Maka perlu juga diketahui bahwa Indonesia adalah negara dengan luas wilayah kelautan dan maritim terpanjang kedua didunia. Besarnya potensi sumber daya alam dan keragaman hayati laut yang ada di perairan Indonesia harus dimanfaatkan sebaik-baiknya untuk kesejahteraan rakyat Indonesia.

Melalui penelitian skripsi ini penulis akan memberikan beberapa saran yang ditujukan kepada para pemangku kepentingan dan akademis yang kemudian akan melakukan penelitian dengan selanjutnya.

- a. Pemerintah Indonesia seharusnya dapat memaksimalkan beberapa kerjasama Internasional untuk mencapai kepentingan nasional republik Indonesia dalam berbagai sektor, ekonomi, politik dan sosial budaya. yang mana didalamnya akan membawa pada kebermanfaatan sumberdaya manusia yang dimiliki oleh Indonesia. Sejauh ini pemerintah dan masyarakat telah berupaya penuh dalam memberikan kontribusi untuk kemajuan negeri. melalui platform

kerjasama Indonesia dan Tiongkok dalam pembangunan infrastruktur jalur sutra baik darat maupun laut, guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan terlaksananya kebijakan luar negeri Indonesia sebagai poros maritim dunia.

- b. Bagi para akademis diperlukan penelitian lebih lanjut tentang Kerjasama Tiongkok-Indonesia pada pembangunan kawasan ekonomi khusus kota Bitung di Sulawesi Utara, hal ini sangat penting mengingat kerjasama ini melibatkan campur tangan Tiongkok yang sangat dominan dalam pembiayaan proses pembangunan infrastruktur. kekhawatiran akan kegagalan proyek sangat besar mengingat jika tidak sesuai dengan perjanjian dan ketepatan mega proyek yang disepakati Indonesia akan terjebak hutang dan pengelolaan akan jatuh ke tangan Tiongkok. Perlunya keterlibatan penuh pemerintah dan masyarakat dalam proses pembangunan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adisasmita, R. (2008). *Ekonomi Archipelago edisi II*. Yogyakarta : Tajuk Entri Utama.
- Andrew, S. B. (1996). *Theory of Internasional Relations*. New Ypress: St. Martins pres.
- Basri MA, N. (2013). *Sulawesi Pintu gerbang Asia Pasifik : Inisiatif DR SH Sarundajang merevitalisasi pemikiran fulturistik Sam Ratulangi*. Jakarta: Media Madina Press.
- Bockman, J. (2013). *Neoliberal Sociologil American Sociologi Association*. Amerika serikat: Contexts summer.
- Brotodiningrat, S. D. (2019). Pembahasan tentang Regionalisme. *Khusus bidang kerjasama Internasional*, 2-3.
- Burhan, B. d. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke arah ragam varian kontemporer*. Depok : Rajawali press .
- Chairil, A. (2019). *Manajemen Pajak Korporat Kemaritiman berbasis konsep dan strategi tax Planning*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama .
- Chandrawulan, A. A. (2011). *Hukum perusahaan multinasional, Liberalisasi Hukum perdagangan Internasional dan Hukum penanaman modal*. Bandung: Alumni
- David, H. d. (2007). *A Brief History of Neoliberalism*. New York: Oxford Unversity press .
- Fukuyama, F. (1992). *The end of History and the Last Man* London: University press
- Hartono, C. G. (1972). *Beberapa Masalah Transnasional dalam penanaman modal Asing di Indonesia*. Bandung : Binatjipta.
- K.S, R. (2007). *Economic Diplomacy experiment of Developing Countries*. New York : Ashgate Publishing company.
- Klinken, G. V. (2010). *Lima penggerak bangsa yang terlupa : Nasionalisme dan minoritas Kristen*. Yogyakarta : Lkis .
- Kumajaya, D. F. (2017). *Lompatan strategis China dalam komunikasi global*. Yogyakarta : Samudra biru .
- Lei, Z. (1989.). *The Political Economy: Of China's Belt and Road Initiative*. China: World Scientific Publishing Co.Pte. Ltd.
- Moleong, L. J. (2001). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung:PT. Remaja Rosdakarya .
- Nikolas, O. I. (2008). *Kembali melaut Industri dan jasa maritim dalam poros maritim dunia*. Yogyakarta : Aswaja Pressindo.
- Pop, I. I. (2016). *Strengths and Challenges of China's One Belt and Road Initiative* London: Center For Geopolitics.
- Skidmore, L. a. (1997). *International Political economy: the Struggle of power and wealth*. Fort Worth: Harcourt Brace College.
- Sukma, R. (2009). *Indonesia's Response to the rise China: Growing Comfort amid Uncertinties*. Jepang : The National Institute for Defense Studies.
- Woolcock, S. (2011). *Factor shaping economic diplomacy: An Analytical Toolkit*

- Burlington Astage Publishing company.
- Untung, H. B. (2011). *Hukum Investasi*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Anwar, Chairil dan Pohan. (2019). *Manajemen Pajak Korporat kemaritiman, berbasis konsep dan strategi Tax Planning*. Jakarta : Gramedia Pustaka utama.
- Barry Buzan dan Ole Waever. (2003). *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge University Press.
- Yanyan, Mochamad, (2017). *Yani, Pengantar Studi Keamanan*. Malang: Intrans Publishing.
- Indrawa, Jerry, (2015). *Studi Strategis dan Keamanan*. Depok:Nadi Pustaka.
- Sembiring, Sentosa.(2019). *Hukum Pengangkutan Laut*. Bandung: Nuansa Aulia,
- Jurnal**
- Jemandu,A.(2015).Kinerja Diplomasi ekonomi: Evaluasi atas perjanjian perdagangan dan investasi . Jakarta Pusat: Badan pengkajian dan pengembangan kebijakan kementerian luar negeri RI
- Rahmawati, L. (2015). Analisis Faktor yang mempengaruhi masuknya Foreign direct Investment (FDI) negara berkembang dikawasan ASEAN (Indonesia,Malaysia, Thailand, Kamboja dan Vietnam) periode 1995. Malang : Unversity Brawijaya press.
- Rauf, A. (2021). Perputaran Ekonomi Seaport terbesar di dunia . *Ekonomi maritim Indonesia* 1 .
- Sarah, M. (2021). Lewat BRI China berpotensi kuasai dua Selat Strategis Indonesia. *Republik Merdeka*.
- Shengping, F. H. (2017). *Impian Tiongkok*. Jakarta: Kesaint Blanc.
- Sudarman, I. A. (2019). Pengelolaan kawasan ekonomi khusus Bitung ajukan skema alternatif Pemanfaatan lahan . *Bisnis com* , 2-4.
- Sukma, R. (2009). *Indonesia's Response to the rise China : Growing Comfort amid Uncertainties* . Jepang : The National Institute for Defense Studies.
- Suryaningsih, K. N. (2019). Kepentingan Indonesia terhadap *One Belt One Road* (OBOR) dalam upaya mewujudkan poros maritim dunia. *Jurnal Nasional*,1-10.
- Tatar, J. S. (2013). *China New Silk Road Diplomacy* . Jepang : Policy Paper .
- week, O. (2020). Tol laut jilid II . *Kabar laut*,1.
- Wirayawan, B. A. (2008). *Zona Ekonomi Khusus: Strategi China dalam memanfaatkan modal global*. Jakarta: Univesitas Indonesia press.
- Garnut, R. (2006). *China's 40 years of reform and Development*. Canberra: ANU Press
- Chaturvedy. (2014). *New Maritime Silk Road Converging Interests and Regional Responses*. ISAS Working Paper, 6.
- Derudder. (2008). *Connectivity Along Overland Corridor Belt and Road Initiative*. Jakarta: A discussion paper.
- Fahmi, R. A. (2017). Pengaruh Inisiatif OBOR (*One Belt One Road*) Tiongkok terhadap perkembangan Infrastruktur Indonesia tahun 2017. *Journal Nasional* ,8-15

- Lubis, A. D. (2019). Analisis Pemanfaatan Maritim Silk Road untuk meningkatkan akses pasar dan daya saing produk ekspor Indonesia. *Jurnal Nasional*, 5-7.
- Perdana, A. R. (2016). Eksistensinya Asia Infrastrukture Investment Bank dalam pergeseran tatanan ekonomi politik dunia . *Ekonomi Politik Internasional*, 1-10
- PSSAT.UGM. (2008). Mega proyek Tiongkok jalur sutra abad ke 21 dan konektivitas ASEAN . *Ekonomi Internasional*, 2-3
- Putranto, A. T. (2001). Implementasi kebijakan kawasan ekonomi khusus Bitung. *Jurnal sumber daya pembangunan*, 1-5
- Rafika, S. (2017). Prospek jalur sutra bagi perekonomian Indonesia. *Majalah Ekonomi*, 2-3.
- Internet**
- bank, A. D. (2013). See who will pay for Asia's \$8 triliun Infrastructure Amerika serikat. *Economic international* , 1-
- SULUT, B. (2021). Perkembangan Ekspor dan Impor Sulawesi Utara pada tahun 2021. Badan Pusat statistik provinsi Sulawesi Utara, 1-5.
- Sudarman, I. A. (2019). Pengelolaan kawasan ekonomi khusus Bitung ajukan skema alternatif pemanfaatan lahan . *Bisnis com* , 2-4.
- Sari, A. P. (2021). Doktrin Poros Maritim Jakarta Jokowi di Myanmar. Jakarta: CNN
- Dahuri, R. (2019). Pembangunan ekonomi maritim. *Harian Ekonomi maritim*, 1.
- Indonesia, D. N. (2019). Kawasan ekonomi khusus Bitung. *Ekonomi pembangunan*, 1.
- Indonesia, C. (2019). Investasi senilai Rp 1,8 Triliun serbu KEK Bitung. *Ekonomi Internasional*, 2.
- Indonesia, D. k. (2017). Kek.go.id . Pusat dan daerah percepatan pembangunan KEK Bitung , 1-2.
- Indonesia, D. N. (2019). Kawasan ekonomi khusus Bitung. *Ekonomi pembangunan*, 1
- www.databoks.com. (2019). Viva Budy Kusnandar. *Berapa Investasi Asing Tiongkok ke Indonesia* , 1-2
- Kahfi. Semua pihak harus jeli menilai Isu Banjir TKA China. Jakarta: *Bisnis com*.
- M. Zulfikar Rahmat. Mengapa mengizinkan 500 pekerja Cina di tengah Pandemi adalah langkah kurang tepat. Universitas Islam Indonesia: *The Conversation.com*
- Herry Djony Dumasi. Propinsi Sulut ditunjuk sebagai salah satu pintu masuk tenaga kerja asing, Jakarta: timesindonesia.co.id.com
- Kementerian coordinator bidang politik, hukum, dan keamanan. Kemenko Polhukam bersama Unsrat diskusikan implementasi AOIP dan isu keamanan laut Sulu dan Sulawesi Utara. Diakses melalui <https://polkam.go.id.com>
- <https://databoks.katadata.co.id.com>
- <http://www.dppinsa.com>