

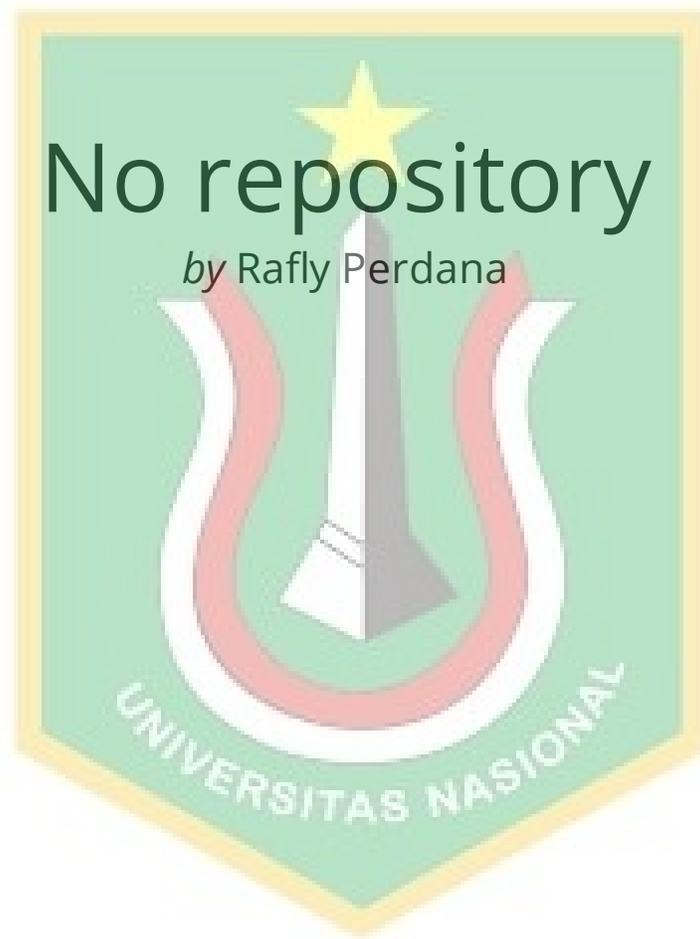
## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Adisasmita, R. (2008). *Ekonomi Archipelago edisi II*. Yogyakarta : Tajuk Entrti 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.
- Brotodigrat, 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 terluha : 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 Inisatif 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>



No repository

by Rafly Perdana

---

**Submission date:** 07-Aug-2022 10:58AM (UTC-0700)

**Submission ID:** 1879803910

**File name:** SKRIPSI\_NAY\_FOR\_DAFTAR\_1.pdf (593.96K)

**Word count:** 22183

**Character count:** 144496



**UNIVERSITAS NASIONAL**

**KERJASAMA TIONGGOK -INONESIA PADA PEMBANGUNAN  
KAWASAN EKONOMI KHUSUS BITUNG DI SULAWESI UTARA PADA  
TAHUN 2019-2021**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk  
memperoleh gelar Sarjana Ilmu Hubungan Internasional (S.Sos)

**MINARTI**

**NPM : 183112350750001**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL**

**UNIVERSITAS NASIONAL**

**Juli, 2022**



**NATIONAL UNIVERSITY**

**CHINA -INONESIA COOPERATION ON DEVELOPMENT**

**BITUNG SPECIAL ECONOMIC AREA IN NORTH SULAWESI IN 2019-2021**

**THESIS**

Submitted as one of the conditions for  
obtained a Bachelor of Science in International Relations (S.Sos)

**MINARTI**

**NPM : 183112350750001**

**FACULTY OF SOCIAL SCIENCE AND POLITICAL SCIENCE**

**INTERNATIONAL RELATIONSHIP STUDY PROGRAM**

**NATIONAL UNIVERSITY**

**July, 2022**

## ABSTRAK

Nama : Minarti  
Program Studi : Hubungan Internasional  
Judul : Kerjasama Tiongkok-Indonesia Pada Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus Bitung di Sulawesi Utara Pada Tahun 2019 2021

Pada masa pemerintahan Joko Widodo memfokuskan kebijakan luar negerinya untuk memprioritaskan pembangunan nasional berbasis maritim, maka dengan itu untuk menunjang keberhasilan pembangunan tersebut, Indonesia membutuhkan kerjasama ekonomi dan investor untuk menanamkan modal di Indonesia. Dalam Hubungan Internasional kerjasama di antara negara-negara baik secara bilateral maupun multilateral sangat penting untuk mencapai kepentingan nasional. Kerjasama Tiongkok- Indonesia telah terjalin sejak tahun 1950 namun hubungan diplomatik kedua negara ini mengalami pasang surut, hingga Tiongkok melakukan reformasi ekonomi besar-besaran dan Tiongkok lahir sebagai negara terkuat pertumbuhan ekonominya di kawasan Asia. Hubungan kerjasama Indonesia -Tiongkok semakin erat hingga Tiongkok adalah partner dagang terbesar Indonesia pada abad ke 21.

Tujuan penelitian ini akan membahas hubungan kerjasama Indonesia Tiongkok dalam sektor ekonomi, kedua negara ini sepakat melakukan perjanjian dalam kebijakan luar negeri Tiongkok *Belt and Road Initiative* (BRI) yang ditandatangani pada tahun 2013. Dalam mega proyek Tiongkok ini Indonesia mendapatkan pendanaan untuk pembangunan infrastruktur Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Mega proyek ini merupakan jalur sutra Tiongkok melalui darat dan laut yang akan menghubungkan jalur perdagangan internasional dari Benua Asia, Eropa, Amerika dan Afrika.

Kesimpulan dari kerjasama ini adalah Indonesia akan meningkatkan ekonomi pembangunan dan infrastruktur dalam mencapai kepentingan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Tiongkok membuka kembali jalur sutra nya dengan melibatkan wilayah Indonesia sebagai jalur yang dilintasi untuk rute perdagangan internasionalnya, dengan membangun tol laut dan pelabuhan di berbagai daerah strategis salah satunya kota Bitung provinsi Sulawesi Utara yang merupakan gerbang utama menuju samudra Hindia. Besarnya kontribusi Tiongkok dalam mega proyek ini dikhawatirkan akan mempengaruhi Indonesia dalam berbagai kebijakan politik luar negeri baik secara regional maupun global.

Kata kunci : Kerjasama Tiongkok- Indonesia, BRI, KEK, Poros Maritim dunia.

## ABSTRACT

Name : Minarti  
Study Program : International Relations  
Title : China-Indonesia Cooperation on the Development of the Bitung Special Economic Zone in North Sulawesi in 2019-2021

During the Joko Widodo administration, he focused his foreign policy on prioritizing maritime-based national development. Therefore, to support the success of this development, Indonesia needs economic cooperation and investors to invest in Indonesia. In International Relations, cooperation between countries both bilaterally and multilaterally is very important to achieve national interests. China-Indonesia cooperation has existed since 1950 but diplomatic relations between the two countries experienced ups and downs, until China carried out major economic reforms and China was born as the strongest country for economic growth in the Asian region. The cooperation between Indonesia and China is getting closer so that China is Indonesia's largest trading partner in the 21st century.

The purpose of this study will be to discuss the cooperation relationship between Indonesia and China in the economic sector, the two countries agreed to enter into an agreement on the China Belt and Road Initiative (BRI) foreign policy which was signed in 2013. Special (SEZ). This mega project is a Chinese silk route by land and sea that will connect international trade routes from the continents of Asia, Europe, America and Africa.

The conclusion of this collaboration is that Indonesia will improve its economic development and infrastructure in achieving its interests to make Indonesia the world's maritime axis. China is reopening its silk route by involving Indonesian territory as a route for international trade routes, by building sea highways and ports in various areas. One of the strategic areas is the city of Bitung, North Sulawesi province, which is the main gateway to the Indian Ocean. It is feared that China's large contribution to this mega project will affect Indonesia's foreign policy policies both regionally and globally.

**Keywords:** China-Indonesia Cooperation, BRI, SEZ, Indonesia's Global Maritime Fulcrum.

## KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

<sup>28</sup> Puji dan syukur penulis sampaikan kepada Allah SWT karena berkat rahmat, nikmat, karunia dan hidayah serta ridhonya penulis mampu menyelesaikan tugas akhir skripsi ini dengan baik dan tepat waktu. Shalawat serta salam penulis curahkan kepada Baginda nabi Allah wa ya Rasulullah Muhammad SAW yang telah menuntun umat dari zaman kegelapan menuju zaman yang terang benderang dan penuh keberkahan. Dan tidak lupa juga nikmat dan karunianya selalu tercurahkan kepada keluarga dan para sahabat -sahabatnya beliau.

Pemilihan tema yang berjudul “Kerjasama Tiongkok-Indonesia pada pembangunan kawasan ekonomi khusus Bitung di Sulawesi Utara pada tahun 2019-2021”. Penyusunan skripsi ini diajukan sebagai bentuk pertanggungjawaban penulis sebagai Insan akademis guna memenuhi salah satu syarat kelulusan dan jenjang strata satu (S1) di Universitas Nasional pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Program studi Ilmu Hubungan Internasional.

Latar belakang penulisan dengan tema Kerjasama Tiongkok-Indonesia pada Pembangunan kawasan ekonomi khusus Bitung, yang mana sangat besarnya kontribusi Tiongkok dalam proses pendanaan pembangunan daerah dan kepulauan di Indonesia, maka hal ini banyak menuai pro dan kontra, satu sisi hal ini sebagai bentuk dukungan Tiongkok dalam meningkatkan fasilitas infrastruktur ekonomi pembangunan, namun dari sisi lain ini adalah strategi hegemoni Tiongkok untuk menguasai jalur ekonomi internasional di wilayah Indonesia.

<sup>114</sup> Penulis sangat menyadari bahwa dalam proses penyusunan skripsi ini banyak kekurangan dan rintangan serta hambatan dan <sup>69</sup> mengingat terbatasnya kemampuan menulis, namun berkat kegigihan dan rahmat Allah SWT, serta banyaknya semangat dan dorongan <sup>35</sup> dari berbagai pihak maka akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan. Besar sekali harapan penulis dapat bermanfaat untuk kepentingan bersama. maka dengan itu

penulis akan mengucapkan rasa syukur dan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. El Amry Bermawi Putera, M.A. selaku Rektor Universitas Nasional
2. Dr. Erna Ermawati Chotim, S.sos., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Nasional.
3. Drs. Irma Indrayani. S.I.P., M.SI., selaku Ketua Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Nasional.
4. Dr. Drs. Harun Umar, M.Si. Dosen pembimbing yang telah bersedia dengan bijaksana dan sabar meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya dalam memberikan pengarahan, perbaikan, serta saran dalam proses penyusunan skripsi ini.
5. Semua Dosen Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu politik khususnya program studi Ilmu Hubungan Internasional, kepada Ibu Gulia Ichikaya Mitzy, S.IP.,MA. Ajeng Rizki Rahmanilah, S.IP., S.Hum,M.Si. Doddy W. Sjahbuddin, Ph.D Dr. Aos Yuli Firdaus, S.I.P., M.Si. Drs. Reuspatyono, M.Si. Dr. Hendra Maujana Saragih, S.IP., M.Si. dan lainnya yang tidak disebutkan satu persatu semoga ilmu yang Ibu dan Bapak berikan dapat bermanfaat untuk penulis dalam berbagai kesempatan di masa akan datang, serta semoga ilmu yang diberikan dapat menjadi amal jariyah.
6. Kepada kedua orang tua tercinta Bpk Syahminan (Alm ) dan Ibu Rofiah serta saudara laki- laki terhebat penulis Rudi Sastro, Iskandar, Fauzi, Irawan dan Sunardi serta kakak perempuan tersayang penulis Rodiah sasmita dan Ari Rahmawati serta ponakan penulis Sri Setiawan, yang telah memberikan banyak cinta dan kasih sayang yang telah membesarkan dan mendidik serta selalu memberikan dukungan baik berbentuk moril dan materil penulis ucapkan syukur

dan terima kasih.

7. Kepada Diwi Anggara sahabat laki-laki terbaik penulis yang telah meluangkan banyak waktu dan kesempatan dalam memberikan dukungan, doa wejangan dan semangat tanpa henti kepada penulis.
8. Kepada teman bermain masa kecil, Serla sari, Devi lestari dan sahabat terbaik penulis Boneng squad Jumiyanti Oktavia, Rossy Parwati dan Injelina Agnesta Kumala, yang telah memberikan banyak semangat dan tawa serta dukungan dan doa.
9. Kepada sahabat terbaik di tanah perantauan Gabrielle Kezia dan Milenia Abdurrahman yang ceria, manis serta penuh semangat yang selalu memberikan motivasi dan dorongan kepada penulis dan teman-teman Himpunan Mahasiswa Hubungan Internasional Farhan Fauzan, Ilman Adhyaksa dan teman-teman yang lainnya tidak . bisa penulis sebutkan satu persatu-satu.
10. Tidak akan saya lupakan teman-teman terbaik dan terkocak penulis, teteh Gita Angelia yang galak dan baik hati serta, Rahmat atau biasa dipanggil om begal dan Alma orang terbawel dalam memberikan dorongan dan semangat serta tetangga sebelah kontrakan Kastella yang bersedia mengangkat galon dan memasang bola lampu dikala mati dan putus.
11. Kepada Sa Lisa hahaha teman menghabiskan waktu masa pulang kampung, yang selalu memberikan banyak cerita, tawa, doa dan dorongan emosional untuk terus giat dalam menimbah ilmu
12. Kepada teman-teman Himpunan Mahasiswa Islam yang terdepan dan paling utama Ghifar Abdull Aziz, M.Fadil Satya Syafone yang selalu meluangkan waktu untuk menghibur penulis di masa-masa menempuh pendidikan dan

penghimpunan di Universitas Nasional

13. Kepada seluruh Kakanda dan Ayunda serta para master Koordinator Korkom Universitas Nasional, Komisariat Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, serta teman-teman Latihan Khusus Kohati (LKK) Cabang Sukabumi, yang telah memberikan banyak ilmu pengetahuannya, nilai-nilai hidup yang amat berarti kepada penulis

14. Serta semua pihak yang tidak bisa disebutkan namanya satu persatu yang telah melancarkan dan membantu proses dalam penyusunan skripsi ini.

Skripsi ini telah penulis susun dengan sebaik-baiknya, namun jika ada kekurangan dalam isi dari penyusunan skripsi ini, penulis mohon masukan dan saran, karena manusia tidak pernah luput dari kesalahan, karena kesempurnaan hanya milik Allah SWT semata. semoga skripsi ini memberikan semua pihak yang membutuhkan.

Wasallamualaikum wr.wb

Jakarta, 22 Juli 2022

Minarti 18311235070001



**11**  
**DAFTAR ISI**

ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.2.1 Masalah Pokok Penelitian.....	7
1.2.2 Pertanyaan Pokok Penelitian.....	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Kegunaan Penelitian.....	8
1.5 Manfaat Penelitian.....	9
1.6 Sistematika Penulisan.....	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	11
2.1 Penelitian Terdahulu Yang Relevan.....	11
2.2 Kerangka Teoritis.....	19
2.2.1 Neoliberalisme.....	19
2.2.2 Diplomasi Ekonomi.....	23
2.2.3 <i>Theory Foreign Direct Investment</i> .....	28
2.3 Kerangka Pemikiran.....	31
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	32
3.1 Pendekatan Penelitian.....	32
3.2 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data.....	33

3.3 Teknik Pengolahan Data dan Analisa Data .....	34
<sup>134</sup> BAB IV ANALISIS DAN HASIL PENELITIAN .....	35
4.1 Implementasi Kebijakan Ekonomi Maritime Tiongkok Di Indonesia .....	35
4.2 Jalur <i>Maritime Silk Road</i> Tiongkok dalam Zona Ekonomi khusus kota Bitung	49
4.3 Pelabuhan dan Tol Laut Sebagai Instrumen Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia.....	55
4.4 Penerapan Ekonomi Maritim di Indonesia .....	66
<sup>40</sup> BAB V KESIMPULAN .....	74
5.1 Kesimpulan .....	74
5.2 Saran .....	76
DAFTAR PUSTAKA .....	78



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 4.1 Peta Zona Kawasan Ekonomi Khusus Indonesia.....52



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pemerintah Indonesia melalui kebijakan pembangunan nasional basis ekonomi terus berkomitmen untuk mempercepat proses pembangunan ekonomi nasional, namun hal tersebut bukanlah hal yang mudah mengingat luas wilayah Indonesia untuk mendapatkan pemerataan pembangunan butuh usaha dan strategi khusus. Salah yang dilakukan oleh pemerintah wilayah kawasan yang keunggulan ekonomi geostrategis kawasan tersebut disiapkan untuk kegiatan industri, ekspor dan impor di Indonesia.<sup>1</sup>

Kebijakan kawasan ekonomi khusus Indonesia yang mana wilayah Indonesia memiliki hasil alam dan potensi sumber daya kelautan yang melimpah untuk dikelola dan dimanfaatkan untuk kebutuhan warga negara serta untuk menunjang perekonomian masyarakat maupun menambah pendapatan nasional suatu negara. Di mana hal tersebut akan menciptakan model lingkungan yang kondusif bagi investasi perdagangan dan ekspor yang ditujukan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi adalah dengan menempatkan suatu wilayah tersebut sebagai kawasan ekonomi khusus.<sup>2</sup>

Tujuan dari adanya rancangan kawasan ekonomi khusus di berbagai wilayah Indonesia adalah mendorong pertumbuhan ekonomi pemerataan pembangunan ekonomi serta meningkatkan daya saing sesuai dengan kemungkinan penghasilan daerah masing-masing sasaran kawasan ekonomi khusus adalah untuk meningkatkan penanaman modal asing yang terpadu serta memiliki kawasan ekonomi yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategis. kemudian mengoptimalkan proses industri,

<sup>1</sup> <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/investasi-tiongkok-ke-indonesia-capai-us-23-miliar-hingga-september-2021.com> diakses pada 7 April 2022

<sup>2</sup> Pusat dan Daerah Percepat Pembangunan KEK Bitung. <https://kek.go.id/berita/2017/04/Pusat-dan-Daerah-Percepat-Pembangunan-KEK-Bitung.com> diakses pada 7 April 2022

ekspor dan impor yang memiliki kualitas tinggi. Rancangan modal ini dibawah oleh Badan Investasi atau penanaman modal (BKPM).

<sup>25</sup> Kawasan ekonomi khusus adalah kawasan yang memiliki batasan wilayah dengan ketentuan daerah yang memiliki otoritas pengelolaan perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu dalam prosesnya. Kawasan ekonomi khusus Bitung salah satu kota Sulawesi utara ini dengan luas wilayah 534 Hektar untuk wilayah darat yang terletak di kecamatan Matuari. Pertumbuhan ekonomi kota Bitung didominasi oleh Perkebunan dan Pertanian, pada tahun 2019 daerah ini tercatat sebagai penghasil komoditas ikan dan kelapa terbaik di Provinsi Sulawesi utara.<sup>3</sup>

<sup>5</sup> Pada tahun yang sama kota Bitung telah memproduksi ikan dengan peningkatan yakni dari 142.632 ton dengan nilai produksi Rp 850,49 miliar menjadi 145.053 ton dengan nilai produksi Rp 932.96 miliar. Sedangkan untuk komoditas kelapa Indonesia adalah negara dengan lahan tanam kelapa terluas di dunia dan kota Bitung mewakili sebesar 15,9 miliar butir kelapa setiap tahunnya. Maka dengan ini dapat diakumulasikan bahwasanya untuk tahun 2019, kapasitas produksi ikan 150 – 120 ton per tahun sedangkan untuk produksi kelapa 187.890-291.990 ton per tahun nya.<sup>4</sup>

Keunggulan Geoekonomi kawasan ekonomi khusus kota Bitung yang memiliki wilayah sangat strategis dan ekonomis dimana jalur ini akan menghubungkan jalur perairan internasional menuju kawasan Asia Pasifik. Maka dengan itu wilayah ini dijadikan kawasan ekonomi khusus dengan adanya kerja sama Tiongkok dan Indonesia melalui Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) melaporkan Tiongkok telah menanamkan modal sebesar US\$ 2,3 miliar dari Januari ke September 2021. Investasi ini bernilai sangat tinggi dengan peringkat ketiga di Indonesia.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Kebijakan Penetapan Kawasan Ekonomi Khusus.  
<https://www.researchgate.net/publication.com>  
Kebijakan Penetapan Bitung Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus KEK.  
com diakses pada 7 April 2022

<sup>4</sup> <https://kek.go.id/kawasan/kek-Bitung.com> diakses pada 7 April 2022

<sup>5</sup> Ibid.

Hasil dari keterbukaan ekonomi China dengan berhasil bergabung menjadi anggota *World Trade Organization* (WTO) merupakan organisasi perdagangan Internasional dimana negara anggotanya akan mendapatkan keuntungan dalam hal ekonomi dengan percepatan industrialisasi. Dengan masuknya China menjadi anggota terus meningkatkan pendapatan negara melalui ekspor yang tinggi. Serta mengundang investasi dari luar dan mendapatkan modal sebanyak-banyaknya. Hal ini yang memperkuat legitimasi baik dari dalam maupun luar negeri. Sementara negara luar kawasan seperti Amerika Serikat, Uni Eropa dan Jepang menginginkan China masuk dalam perekonomian Internasional.<sup>6</sup>

Menurut hasil penelitian Artha Yudilla yang mana sejak tahun 2016 Indonesia telah sepakat membuka kerja sama dengan program kebijakan *Belt and Road Initiative* China yang akan siap melakukan pendanaan dan transfer dalam membantu pembangunan dan peningkatan infrastruktur guna meningkatkan ekonomi politik Indonesia. *Belt and Road Initiative* ini merupakan bentuk dari penyempurnaan dari kerja sama sebelumnya pada tahun 2013, yang dikenal dengan *One Belt and Road* (OBOR) yang mana di makni dengan *Century silk Road Economic Belt* atau dikenal dengan jalur sutra darat yang akan menghubungkan kawasan ekonomi China dengan negara-negara Asia.

Di mana pemerintahan China mengatakan bahwa kebijakan ekonomi ini bersifat damai dan saling menguntungkan. Sehingga dalam beberapa temuan penelitian mengatakan bahwa China telah melakukan kerja sama dengan lebih dari 68 negara dan Indonesia salah satunya. Tidak hanya itu negara *major power* seperti Inggris, Jerman dan Prancis juga termasuk dalam kerja sama ini menjadi anggota non-regional. Ternyata kebijakan ekonomi China ini sejalan dengan kebijakan Poros

---

<sup>6</sup> Dani Fadillah dan Kumajaya, *Lompatan Strategis China dalam Komunikasi Global*, (Yogyakarta: Samudra biru, 2017). Hlm 60

Maritim Global yang menjadikan Indonesia sebagai poros maritime dunia. Di mana dengan mega proyek ini maka Indonesia diperkirakan akan menempati sebagai negara middle power yang semakin kuat dalam ekonomi politik kawasan Asia tenggara.

Dengan ditetapkan kawasan ekonomi khusus di Provinsi Sulawesi Utara yang mana tertera dalam peraturan pemerintah Nomor 32 tahun 2014. Bitung merupakan kawasan strategis yang mana merupakan pintu gerbang ekonomi ke negara-negara di Asia Tenggara, dan akses tersebut mendukung dengan adanya pelabuhan Internasional Bitung sebagai kawasan yang menghubungkan wilayah Timur Indonesia. kawasan ini akan berfokus pada industri pengolahan ikan untuk menghasilkan komoditi ekspor berkualitas Internasional. Tidak hanya itu kawasan ekonomi khusus Bitung berfokus pada komoditi pertanian kelapa dan turunan untuk memiliki pasar yang sangat luas dan mampu menyentuh pasar Internasional.

Namun kebijakan ini banyak menuai banyak kritikan yang mana tidak sesuai dengan arah kebijakan luar negeri Indonesia yang seharusnya bersifat bebas aktif semakin terlihat mengikuti arus politik China. Karena dalam mega proyek ini dapat dianalisis bahwa pemerintah Indonesia kurang jeli memahami bahwa motif dibalik kerjasama ini sebagai strategi China untuk memberikan hutang dalam jumlah yang sangat besar. Beberapa ahli ekonomi misalnya mengatakan bahwa ini adalah bentuk *debt trap diplomacy* China untuk menciptakan ketergantungan dan bentuk kapital seperti negara-negara yang telah melakukan kerjasama sebelumnya di mana negara tersebut harus merelakan sebagian wilayahnya dikuasai China akibat dari kesepakatan hutang.

Bagi Indonesia kawasan Asia dan Indo- Pasifik menjadi sebuah wilayah yang mana setiap interaksinya melibatkan negara-negara Asia tenggara sebagai sentralisasi yang memegang peranan penting serta mengakomodasi peran negara masing- masing

dalam kemajuan kawasan. Kepentingan Indonesia di kawasan Asia dan Indo-Pasif juga menekan pada sentralisasi ASEAN sebagai media dalam mewujudkan kebijakan luar negerinya termasuk sebagai poros maritim dunia. Bagi Indonesia kerja sama maritim sangat penting dalam memastikan stabilitas keamanan kawasan Pasifik dan samudera Hindia sebagai *Single Geo-strategic*.<sup>7</sup>

Perlunya penguatan mengenai tujuan Indonesia untuk mencapai negara dengan kekuatan poros Maritim dunia seperti yang kita ketahui bahwa Indonesia adalah negara kepulauan dan dikelilingi oleh lautan yang terbentang sepanjang Nusantara, maka konsep poros maritim dunia ini ialah visi kepulauan Indonesia untuk menjawab tantangan geografis yang menjadi ciri khas, sebagai negara yang memiliki ribuan pulau dan ragam suku budaya dengan latar penduduk yang berbeda di setiap wilayahnya. Dengan adanya pembangunan nasional dengan dasar maritim merupakan hal yang ekonomis untuk menjangkau berbagai potensi yang dimiliki daerah-daerah di seluruh Indonesia untuk menembus nilai ekspor dunia.

Perlunya penguatan mengenai tujuan Indonesia untuk mencapai negara dengan kekuatan poros Maritim dunia seperti yang kita ketahui bahwa Indonesia adalah negara kepulauan dan dikelilingi oleh lautan yang terbentang sepanjang Nusantara, maka konsep poros maritim dunia ini ialah visi kepulauan Indonesia untuk menjawab tantangan geografis yang menjadi ciri khas, sebagai negara yang memiliki ribuan pulau dan ragam suku budaya dengan latar penduduk yang berbeda di setiap wilayahnya. Dengan adanya pembangunan nasional dengan dasar maritim merupakan hal yang ekonomis untuk menjangkau berbagai potensi yang dimiliki daerah-daerah di seluruh Indonesia untuk menembus nilai ekspor dunia.

Melalui agenda yang berlangsung di pertemuan Internasional yang berlangsung di Myanmar pada *East Asia Summit* ke -9 yang berlangsung di Nay Pyi Taw pada tahun

---

<sup>7</sup> Ibid. hlm 4-

2014, menyadari bahwa arti dari strategi Indonesia dalam bidang maritim dalam kesempatan tersebut melalui presiden Republik Indonesia, menyatakan lima pilar dan sekaligus menawarkan diri untuk, melakukan kerjasama dengan Indonesia dalam bidang Maritim, beliau mengatakan bahwa pilar pertama Indonesia sebagai poros maritim dunia membangun Kembali budaya maritim,

Yang kedua menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan, dengan menetapkan nelayan sebagai tiang utama, ketiga pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, *logistic*, *industry* perkapalan, dan pariwisata maritim, keempat mengembankan diplomasi maritim dengan Bersama-sama menghilangkan konflik laut.

Menurut Christian Le Miere yang mana ia mengatakan bahwa dalam konsep diplomasi maritim diantaranya mencakup kunjungan antara Pelabuhan, latihan bersama dan misi kemanusiaan yang dilakukan melalui jalur maritim, dalam hal ini juga dapat dikatakan bahwa diplomasi Kerjasama maritim juga disebut dengan '*soft maritime-diplomacy*' karena lebih mengutamakan penggunaan '*soft power*' dibandingkan '*hard power*' dalam mengimplementasikan kebijakan maritimnya. Jelas sudah bahwa pada pemerintah era kepresidenan Joko Widodo sangat pro terhadap kebijakan ekonomi China untuk menjalin kerja sama investasi dan pasar modal.

## 1.2 Rumusan Masalah

Terdapat identifikasi masalah yang penulis temukan pada tema yang dibahas dalam penelitian ini, seperti yang kita ketahui bersama bahwa kebijakan ekonomi Tiongkok melalui program *One belt and road Initiative* merupakan roda yang memotori diplomasi kerja sama Tiongkok dalam dunia Internasional dan tanpa kecuali di kawasan Asia dan Indo –Pasifik terutama Indonesia yang merupakan mitra dagang terbesar keempat Tiongkok .

Kebijakan kerjasama ini merupakan *instrumen* penting suatu negara agar dapat

melakukan kerja sama bilateral dan multilateral antara kawasan atau negara-negara Kawasan. Dan masalah utama dari yang muncul atas dasar latar belakang yang telah dipaparkan di atas bahwa Tiongkok secara historis telah menjalin kerja sama dengan Indonesia telah lama dan telah menjalin dagang hal ini juga dipicu dengan adanya kebangkitan ekonomi Tiongkok, ini adalah kesempatan penting untuk Indonesia dalam mendorong kemajuan ekonomi kelautan karena beraliansi dengan Tiongkok. Dengan alasan ini maka Identifikasi masalah yang penulis temukan dalam tulisan ini adalah.

1. Bagaimana kerja sama Tiongkok – Indonesia dalam upaya mengimplementasikan kebijakan luar negeri Indonesia sebagai poros maritim dunia ?
2. Bagaimana investasi kawasan ekonomi khusus pada proyek Infrastruktur Tol Laut kawasan Sulawesi Utara sebagai bentuk Hegemoni Tiongkok dalam mencapai kepentingan ekonomi - Politik di Indonesia?
3. Bagaimana kerja sama Tiongkok- Indonesia sebagai strategi Geopolitik dalam memperluas jalur perdagangan Internasional?

#### **1.2.1 Masalah Pokok Penelitian**

Dalam menganalisis pembahasan maka, penulis perlu mengambil masalah pokok penelitian dengan memfokuskan penelitian terhadap implementasi dan korelasi kebijakan BRI dan poros maritime sebagai bentuk perluasan hegemoni Tiongkok di Indonesia dan melalui kerja sama ini Indonesia akan memanfaatkan Tiongkok sebagai sumber utama pendanaan basis infrastruktur laut dalam upaya mendorong ekonomi kelautan kepulauan Bitung. Lebih lanjut bahwa penulis sangat menarik dengan tema bahwa kerjasama kedua negara tersebut mampu mendorong nilai- nilai ekonomi kelautan yang menjadi fokus kebijakan luar negeri presiden Joko widodo.

18

### 1.2.2 Pertanyaan Pokok Penelitian

1. Bagaimana Hubungan Bilateral Tiongkok dengan Indonesia dalam Infrastruktur sebagai bentuk dukungan pemerintah pro terhadap kebijakan ekonomi Tiongkok ?
2. Bagaimana dampak Kerjasama ekonomi Indonesia-Tiongkok terhadap kebijakan presiden Joko Widodo menjadikan Indonesia sebagai negara maritim dan poros maritim dunia?
3. Bagaimana korelasi antara kebijakan *Belt And Road Initiative* dan *Global Maritime Fulcrum* dalam mencapai kepentingan ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok ?

128

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan ini adalah menjelaskan perkembangan dari reformasi ekonomi China yang mengalami perkembangan yang sangat pesat bahkan melampaui negara-negara maju seperti Jerman, Prancis dan Italia, dengan perkembangan ekonomi ini China terus melakukan kebijakan perubahan di berbagai wilayah di China. Dengan ini penulis juga berusaha menganalisis bagaimana keterkaitan dengan kawasan Asia dan Indo- Pasifik dan negara-negara anggotanya. Tujuan penulisan dari karya ilmiah ini penulis akan melakukan analisis posisi Indonesia di masa akan datang khususnya dalam perkembangan ekonomi nasional dan dalam tatanan global, bagaimana penulis akan menganalisis perkembangan ekonomi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

23

### 1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari tulisan ini adalah sebagai bahan untuk memenuhi kelulusan mata kuliah seminar proposal pada semester ganjil, adapun kegunaan lainnya sebagai bahan dalam belajar menulis karya ilmiah, mengembangkan retorika, tidak hanya

belajar menulis tetapi belajar menalar dan menganalisis contoh studi kasus dan keselarasan teori dalam menguji analisis tersebut dan kegunaan dari tulisan ini juga bisa dijadikan sebagai bahan referensi teman-teman mahasiswa hubungan Internasional ketika ingin mencari informasi dari tulisan mengenai perekonomian China dan masa ekonomi Indonesia.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Secara teori dan konsep penelitian ini akan menjadi temuan akademis untuk melakukan perbandingan penelitian yang telah ada sebelumnya dengan penelitian akan berlangsung dalam proses pencarian data dan informasi dalam melakukan pengujian kebijakan atau fenomena sosial yang terjadi apakah sudah relevan dengan teori yang digunakan atau malah sebaliknya sudah tidak sejalan lagi. Dalam menjadi rujukan dan standar untuk membantu mahasiswa Ilmu Hubungan Internasional yang berkaitan dengan masalah kerjasama Tiongkok – Indonesia pada pembangunan kawasan ekonomi khusus kota Bitung di Sulawesi utara. Secara Akademisi tulisan sebagai metode mahasiswa ilmu Hubungan Internasional dalam menulis karya ilmiah untuk menafsirkan berbagai ilmu yang didapat semasa menempuh pendidikan di kampus, dan mengkaji serta memfokuskan temuan dan informasi yang berkaitan dengan minat tulisan untuk diuji dan dikembangkan dalam bentuk laporan akhir, dan sebagai rujukan karya tulis mahasiswa ilmu Hubungan Internasional

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk menjelaskan sistematika penulisan dari karya tulis ini maka penulis akan menguraikan sistematika dalam menyusun tulisan ini dengan rujukan atau panduan teknik penulisan ilmiah dan panduan penyusunan tugas akhir yang telah diinput dari berbagai sumber dalam sistematika penulisan ini telah dibagi sub bab pembahasan dengan masing- masing telah sesuai ketentuan yang berlaku adapun sub-bab tersebut adalah sebagai berikut:

## **BAB I PENDAHULUAN**

Pada Bab I sesuai dengan pedoman penulisan ilmiah maka bagian bab ini terdiri dari pendahuluan yang berisikan sub latar belakang masalah penelitian yang menjadi sumber utama bagaimana kerangka berpikir dan menentukan temuan rumusan masalah, tujuan penelitian dan sistematika dalam penelitian), kemudian disambung lagi dengan kajian Pustaka (Penelitian terdahulu, Teori dan konseptual, landas teori dan pemikiran). Yang terakhir terdiri dari Metodologi penelitian (Metode pengambilan data dari berbagai sumber masalah).

## **BAB II PEMBAHASAN**

Pada bagian bab ini akan menjelaskan hasil temuan data baik secara sekunder maupun primer yang berhubungan dengan kerja sama Tiongkok – Indonesia pada Pembangunan kawasan ekonomi khusus kota Bitung di Sulawesi utara di mana informasi yang berhasil dikumpulkan akan menjawab rumusan masalah penelitian karya tulis ini.

## **BAB III KESIMPULAN**

Pada bab ini akan berisi kesimpulan dan saran dari hasil penulisan menegaskan kembali ulasan mengenai temuan dalam proses pencarian data dan informasi yang dihimpun menjadi penjelasan yang singkat dan lugas untuk menjelaskan temuan akhir dari keseluruhan bab. Serta saran untuk memberikan penegasan kembali untuk perbaikan penulisan untuk hasil yang lebih baik.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### 2.1 Penelitian Terdahulu Yang Relevan

Untuk mendukung permasalahan dan bahan tulisan, penulis mencantumkan berbagai literatur dan penelitian terdahulu (*Prior research*) yang masih relevan dengan objek penelitian ini. Selain itu menjadi syarat yang mutlak sebagai bentuk plagiat atau menyalin secara utuh hasil karya tulis orang lain. Oleh karena itu untuk mematuhi kode etik dalam penulisan karya ilmiah maka sangat diperlukan suatu bahan bandingan atau (*Eksplorasi*) terhadap penelitian yang terdahulu. Adapun tujuan dari hasil perbandingan atau eksplorasi untuk menegaskan kembali, kefasihan penelitian dan sebagai bahan pendukung dalam menyusun konsep berpikir penelitian.

Berdasarkan hasil pencarian dan eksplorasi terhadap penelitian terdahulu menemukan ada beberapa kesamaan dalam bahasan, namun penelitian ini berbeda terhadap penelitian terdahulu. Adapun beberapa penelitian terdahulu tersebut yaitu: Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia sebagai upaya peningkatan penanaman modal dan daya saing, yang ditulis oleh Valenshia Destaningtyas Mahasiswa Fakultas Hukum, Universitas Indonesia. dalam tulisan ini membahas Tanjung Api- Api menuju kawasan ekonomi khusus di Indonesia, selain sebagai percepatan pembangunan nasional kawasan ekonomi khusus juga sebagai pemerataan penanaman modal dan investasi di berbagai wilayah Indonesia.

Data menunjukkan untuk pembangunan nasional dan penanaman modal hanya terjadi dengan baik di wilayah pulau Jawa dengan presentasi 80 % dan hal ini menunjukkan bahwa minat penanaman modal di luar pulau Jawa masih terbilang jauh peminat, jika dilihat dari sudut pandang negara pentingnya kawasan ekonomi khusus menjadi strategi dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesetaraan pembangunan nasional untuk serta memaksimalkan aliran masuknya modal dan tidak hanya itu kawasan ekonomi khusus akan mempercepat tercapainya tujuan

pembangunan nasional di Indonesia pada era kepemimpinan presiden Joko Widodo.<sup>172</sup>

Penelitian yang berjudul Implementasi Kebijakan Kawasan ekonomi Khusus Bitung yang ditulis oleh Andi Tri Putranto dkk, menekankan pada pembahasan kawasan ekonomi khusus akan meningkatkan produktif, berdaya saing, dan fleksibel dalam menghadapi tantangan global yang dinamis dan menggabungkan infrastruktur dengan kawasan industri kecil, Kawasan Ekonomi Khusus, pariwisata, inovasi dan kompetitif agar cepat melayani dalam dan meningkatkan kesejahteraan rakyat Tahun 2014, diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kawasan Ekonomi Khusus Bitung yang menetapkan kawasan Ekonomi Khusus Bitung yang berlokasi di Kecamatan Matuari, Kota Bitung, Provinsi Sulawesi Utara dengan luas.<sup>8</sup>

Dengan lokasi yang sangat strategis dan geostrategis, kawasan ekonomi khusus Bitung diharapkan mendorong perikanan, farmasi dan menarik investasi asing ke daerah untuk dikelola dan perjanjian tersebut telah disepakati oleh gubernur provinsi Sulawesi Utara nomor 6 tahun Badan Usaha Milik Daerah yang mengelola Kawasan Ekonomi Khusus Bitung. Agustus 2019, total komitmen investasi ke Kawasan Ekonomi Khusus Bitung adalah sebesar Rp1,79 triliun, yaitu: PT Futai Sulawesi Utara, PT Indojoya Fortuna, PT Mapalus Makawanua, dan PT Puri Bitung investasinya yaitu PT Indojoya Fortuna sebesar Rp 350 miliar untuk membangun fasilitas pendingin (*cold storage*) dan PT Futai Sulawesi Utara senilai Rp1,4 triliun untuk membangun industri kertas daur Presiden Joko Widodo, meskipun secara organisasi didukung oleh kekuatan pemerintah pusat.<sup>9</sup>

Yang berjudul kebangkitan China melalui *Belt and Road Initiative* dan (Rekonstruksi hubungan dalam sistem Westphalia, yang ditulis oleh John Robert Verianto Korwa, Program studi Hubungan Internasional, Universitas Cenderawasih.

<sup>8</sup> Jurnal Pengelolaan Sumberdaya Pembangunan, yang ditulis oleh Andi Tri Putranto dkk, Vol. 1 No 1, 2001

<sup>9</sup> CNN Indonesia, 2019, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/investasi-senilai-rp18-triliun-serbuk-bitung>. Diakses pada 7 April 2022

Penelitian ini berfokus pada Hal ini tidak terlepas dari istilah *The Rise of China*” atau kebangkitan China khususnya dalam sektor ekonomi lewat mega proyek *Belt and Road Initiative* (BRI). Selain itu, pemerintah China menerapkan empat wilayah ekonomi khusus dekat pantai (Shenzhen, Zhuhai, dan Shantou di Provinsi Guangdong, dan Xiamen di Provinsi Fujian).

Untuk mendukung reformasi, China mengintegrasikan diri dan menunjukkan eksistensinya kepada masyarakat internasional dengan menjadi anggota *International Monetary Fund (IMF)*, Bank Dunia pada tahun 1980, dan *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)* di tahun 1986. sejalan dengan yang dikatakan oleh Hugh White yaitu, jika ekonomi China terus bertumbuh dalam 30 tahun ke depan seperti yang ia lakukan pada 30 tahun terakhir, maka China akan dengan mudah mengambil posisi AS untuk menjadi negara dengan perekonomian terbesar di dunia.

John Mearsheimer mengatakan bahwa jika China terus meningkatkan GDP di masa mendatang dan menjadi negara dengan perekonomian terbesar, sangat mungkin baginya untuk menggeser target pertumbuhan ekonominya ke pembiayaan belanja militer dan pada akhirnya dapat menentang supremasi militer Amerika Serikat. Berbagai kajian akademik mengenai kebangkitan China telah banyak dilakukan, seperti *The Rise of China and the Future of the West* *the Rise of China in Chinese Eye* *the United States and the Rise of China: Implications for the Long Haul*.

Kebangkitan Tiongkok dan relevansinya terhadap Indonesia. Tentunya sangat penting untuk melihat kebangkitan China saat ini dengan menggunakan perspektif yang berasal dari internal China sendiri (*tianxia*) dan kemudian mengkaitkan dengan isu kontemporer seperti BRI. Konsep ini penting untuk menggambarkan bagaimana China melihat dunia, terutama jika prediksi tentang China akan mengambil alih posisi AS sebagai negara adikuasa yang dominan pada masa mendatang adalah benar.

Pada 7 September 2013, dalam pidatonya di Universitas Nazarbayev, Presiden Xi mengusulkan agar China dan negara-negara Eurasia melakukan proyek bersama

yang disebut dengan Sabuk Ekonomi Jalur Sutra (*The Silk Road Economic Belt*) dengan tujuan menciptakan koneksi darat dari Asia Tenggara hingga China ke Eropa Barat. Proyek ini kemudian menjadi bagian dari konstitusi Partai Komunis China pada Kongres Nasional ke-19 di Beijing pada bulan Oktober 2017, yang menegaskan bahwa BRI akan tetap menjadi titik fokus bagi kebijakan luar negeri China dan jangkauan ekonomi Internasional, bahkan sampai di akhir masa jabatan kedua Presiden Xi pada 2022.

Program *Belt and Road Initiative* sendiri bertujuan memperkuat hubungan kerjasama infrastruktur, perdagangan, dan investasi antara China dan sekitar 65 negara lain yang secara kolektif menyumbang lebih dari 30% PDB global, 62% populasi, dan 75% cadangan energi yang diketahui. Jalur Sutra merupakan istilah khusus yang menggambarkan rute perdagangan kuno antara Asia Tengah dan China, dan seiring berjalannya waktu menghubungkan China dan dunia barat. Salah satu kekhawatiran yang muncul adalah kemampuan sebuah negara untuk menangani proyek BRI dan kemungkinan untuk terjebak dalam hutang.

Berdasarkan deskripsi di atas, dapat dikatakan bahwa BRI merupakan sebuah instrumen yang oleh Presiden Xi untuk menopang kebangkitan China di abad ke-21 dan merekonstruksi dunia internasional di bawah perspektif *tianxia*. Dari kutipan di atas, jelas bahwa BRI bukan hanya sekedar inisiatif, tapi ibarat sebuah jendela bagi China untuk mengintegrasikan dirinya dengan ekonomi dunia, memperkuat pengaruhnya secara ekonomi, politik, dan budaya di wilayah yang dilalui program BRI, serta secara bersamaan mempromosikan kepentingan nasionalnya. Hal ini terlihat dalam berbagai forum dunia, termasuk KTT Asia-Afrika.

*Pacific Economic Cooperation* (APEC) 2018 di Papua Nugini, di mana Presiden Xi berhasil mempromosikan BRI kepada negara-negara Pasifik untuk bergabung, dan

secara khusus berusaha meyakinkan AS sebagai pesaing terkuat.<sup>10</sup> Skripsi yang berjudul Pengaruh Inisiatif OBOR (*One Belt One Road*) Tiongkok terhadap Perkembangan Infrastruktur Indonesia tahun 2017, yang ditulis oleh Rinandha Avifa Fahmi, Studi Hubungan Internasional, UIN. Penelitian berfokus pada kepentingan Indonesia – China.

Menjadi Kekuatan Ekonomi Dunia Selama inisiatif OBOR berlangsung, Tiongkok telah melakukan banyak kerja sama dengan negara partner untuk membangun beberapa infrastruktur publik, seperti Pelabuhan Gwadar dengan India, yang akan membuka rute perdagangan Tiongkok di wilayah Barat Daya Xinjiang, proyek pipa dengan Myanmar yang akan menjadi akses darat pertama terhadap minyak mentah Timur Tengah, serta Pelabuhan Piraeus dengan Yunani yang akan menjadi gerbang maritim di Eropa Tengah. Tetapi, masyarakat di beberapa provinsi masih mengalami kemiskinan, sebut saja, Gansu, Hainan, Ningxia, Qinghai dan Tibet yang menempati provinsi dengan PDB Perkapita terendah pada tahun 2016.

Untuk menghindari hal tersebut, maka Tiongkok mengajukan Inisiatif OBOR guna mengembangkan jaringan transportasi, investasi dan infrastruktur dalam negeri yang sebagian besar akan pergi ke bagian Barat Tiongkok yang akan menjadi bagian dari *Belt*. Dengan begitu, istilah “*one stone, two birds*” menjadi nyata bagi Tiongkok. Kemudian, Negara ini membuat sebuah rencana pembangunan yang disebut dengan *China’s Western Development Program* pada tahun 1999. Program “*go west*” ini dilakukan untuk meningkatkan kemajuan ekonomi di 12 provinsi dan wilayah di bagian Barat Tiongkok, antara lain Chongqing, Sichuan, Guizhou, Yunnan, Tibet, Shaanxi, Gansu, Ningxia, Xinjiang, Inner Mongolia, Guangxi and Qinghai yang berpenduduk sekitar 400 juta orang.

---

<sup>10</sup> Johny Robert Verianto Korwa, *Kebangkitan China Melalui Belt and Road Initiative dan (Red) konstruksi Hubungan Internasional dalam sistem Westphalia*. Jakarta: Jurnal Hubungan Internasional 2019. Hlm 8

Indonesia adalah salah satu negara di Asia Tenggara yang menjadi bagian dari Road atau jalur laut dalam inisiatif *Belt and Road Initiative* yang dicanangkan oleh Tiongkok. Angka tersebut setara dengan 12 % dari total investasi Tiongkok pada tahun yang sama. Walaupun begitu, jika dibandingkan Pakistan dan Malaysia, investasi yang diperoleh Indonesia masih relatif lebih kecil. Faktanya, infrastruktur Indonesia, terutama di daerah pinggiran dan perairan masih sangat tertinggal. Terdapat beberapa alasan utama yang menjadikan kucuran dana dari Tiongkok sedikit tersendat, salah satunya adalah regulasi dan birokrasi di Indonesia yang cukup membingungkan dan menyulitkan. Presiden Bank Dunia, Jim Yong Kim, mengungkapkan dalam acara Indonesia.

*Infrastructure Finance Forum* di Jakarta pada tahun 2017 lalu bahwa setidaknya terdapat 100 perundang-undangan tentang kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha di Indonesia yang tidak konsisten satu sama lain dan kurang menguntungkan bagi investor asing. Selain itu, masalah kemacetan dan buruknya infrastruktur yang menyebabkan mahalnya biaya distribusi juga menjadi hambatan. Terlepas dari kucuran dana yang diberikan Tiongkok pada negara-negara lain, Investasi Tiongkok di Indonesia tetap memberikan keuntungan yang sangat besar. Gagasan tersebut disampaikan oleh Joko Widodo dalam KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar pada tanggal 13 November 2014.

Gagasan ini semakin didukung dengan disahkannya *National Ocean Policy* melalui Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Sebagai bagian dari proyek, Indonesia telah menandatangani Nota kesepakatan antara Komisi Reformasi Republik Rakyat Tiongkok dan Kedua belah pihak sepakat untuk mempererat kerja sama dalam bidang infrastruktur dan industri, seperti mengembangkan Zona Khusus Ekonomi Bitung, menyepakati Proyek Kereta Api Cepat Jakarta - Bandung, serta melakukan kerja sama pada sewa dan operasi

pembangkit listrik tenaga batubara.<sup>11</sup>

Kepentingan Indonesia Terhadap *One Belt One Road* Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia ditulis oleh, Kris Naning Suryaningsih. Penelitian berfokus pada Indonesia menjadi poros maritim dunia dengan kerja sama dengan Tiongkok. Secara sederhana, penjelasan terhadap definisi dari letak geografis merupakan posisi suatu wilayah seperti negara berdasarkan pada kenyataan yang ada di permukaan bumi dengan fenomena faktor geografis yang membatasi seperti berada diantara pegunungan, gunung, sungai, lautan, benua maupun samudra Indonesia sendiri merupakan negara yang berada di kawasan Asia khususnya Asia Tenggara yang memiliki bentuk negara kepulauan dengan jumlah pulau sebanyak 17,504 pulau berdasarkan rekapitulasi data pulau tahun 2015 dari Kementerian Dalam Negeri Wilayah kepulauan.

Indonesia berada digaris khatulistiwa dengan iklim tropis yang dikenal dengan kawasan yang memiliki potensi sumber daya alam yang melimpah Pada sisi kelautan, Indonesia memiliki luas wilayah perairan sebesar 5,8 juta kilometer persegi dari seluruh wilayah teritorial Indonesia yaitu 7,7 juta kilometer persegi dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yg mencapai luas 2,7 juta kilometer persegi. Orientasi terhadap poros maritim telah muncul sejak zaman penjajahan di Indonesia terutama dengan masuknya *Vereenigde Oostindische Compagnie* atau VOC yang berusaha untuk mengeksploitasi kekayaan laut di Indonesia dengan menggunakan armada dagang yang dimiliki.

Pada tahun 1957 lahir sebuah konsep Nusantara yang mendeklarasikan bahwa perairan yang menghubungkan pulau yang masuk pada daratan Negara Republik Indonesia merupakan bagian dari perairan nasional yang mutlak menjadi kedaulatan

<sup>11</sup> Rinandha Avifa Fahmi, Pengaruh Inisiatif OBOR (One Belt One Road) Tiongkok terhadap Perkembangan Infrastruktur Indonesia tahun 2017. Jakarta : UIN 2018. Hlm . Diakses melalui <https://respository.uinjkt.ac.id.com> (pada 25/11/2021 02:13 WIB).

Indonesia. Konvensi hukum laut UNCLOS telah menghasilkan beberapa zona pengaturan mengenai hukum yang ada di laut antara lain, perairan dalam, perairan kepulauan untuk pelayaran internasional, laut teritorial, zona tambahan, ZEE, landas kontinen, laut lepas serta kawasan laut internasional.

Dengan besarnya wilayah serta banyaknya penduduk di Indonesia, serta letak geografis yang merupakan negara maritim, Indonesia mampu menciptakan suatu stabilitas keamanan maritim tidak hanya di wilayah regional tetapi juga Asia – Pasifik Indonesia memiliki jalur laut yang dapat digunakan sebagai rute yang bisa dilalui oleh pelayaran dan penerbangan yang ditetapkan dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia. Selain itu, menurut Hasjim Djalal sebagai pakar hukum laut, ketika Indonesia ingin menjadi sebuah poros maritim maka Indonesia harus memiliki kesiapan dalam mengelola dan menjaga unsur kelautan untuk kemajuan bangsa serta menciptakan keamanan di wilayah perairan Indonesia.

Sehingga Indonesia sangat bergantung pada laut karena maritim di Indonesia memiliki fungsi vital sebagai integrasi teritorial wilayah yang bersifat nasional, sarana transportasi laut, deposit sumber daya alam, dan pertahanan keamanan negara. *Belt and Road* merupakan sebuah refleksi terhadap kekayaan jalur sutra di Tiongkok pada masa dinasti Han sekitar abad 200 sebelum Masehi yang telah menghubungkan Tiongkok dengan negara di Benua Asia, Afrika, dan Eropa. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa One belt and Road dibentuk melalui dua jalur yaitu jalur darat sebagai inisiatif utama yang dikenal sebagai New Silk Road serta jalur maritim yang disebut sebagai *The 21st Century Maritime Road* atau Jalur Maritim Abad 21.

Pada jalur ini, negara-negara yang berada di wilayah pesisir atau memiliki laut dan berbatasan dengan Tiongkok, akan dilalui oleh rute OBOR tersebut. Apabila mengingat bahwa kebijakan Poros Maritim Dunia dengan OBOR, kedua kebijakan tersebut memiliki keterkaitan dengan konsep kebijakan luar negeri yang memiliki jangka waktu panjang dalam implementasinya. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa

antara Indonesia dengan Tiongkok saling memiliki kepentingan yang mendapatkan titik temu pada kebijakan OBOR dan gagasan Poros Maritim Dunia.<sup>12</sup>

## 2.2 Kerangka Teoritis

### 2.2.1 Neoliberalisme

<sup>1</sup> Dalam melakukan penelitian ini penulis menggunakan teori *Neo Liberalisme*. Studi Ilmu Hubungan Internasional memiliki banyak aliran yang berbeda seperti *Realisme, Globalisasi, Liberalisme, dan Liberalisme institusional*, khususnya dalam mengenai interaksi antar negara-negara secara global. Berbeda dengan Neo Realisme yang menyatakan bahwa satu-satunya aktor penting dalam dunia Internasional yang mana memungkinkan sebuah organisasi hubungan Internasional non pemerintah memiliki pengaruh sistematis terhadap pola-pola dalam hubungan Internasional, sedangkan Neoliberalisme memiliki pandangan yang berbeda.<sup>13</sup>

Perkembangan mengenai paham Neoliberalisme ini pertama kali dipopulerkan oleh Friedrich August Von Hayek, seorang ekonomi Austria yang melakukan pertemuan dengan beberapa pakar ekonom dari Amerika dan Eropa dalam konferensi yang berlangsung di Mont Pelerin, Swiss pada tahun 1947. Pemahaman tentang Neoliberalisme menganggap bahwa manusia adalah pertama-tama dan paling utama, yang disebut dengan *homo economicus* (manusia ekonomi). Jadi yang menentukan kemajuan dan perkembangan ekonomi harus diserahkan sepenuhnya pada manusia.

<sup>2</sup> *Neoliberalisme* pada masa era *Globalisasi*, kemenangan politik kanan (*New Right*) di Inggris dan Amerika Serikat khususnya pada tahun 1970-an tercapainya Keynesianisme, yang disebut sebagai hubungan logis mengenai filsafat intervensi

<sup>12</sup> Kris Naning Suryaningsih. Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia, (Jakarta : Jurnal Nasional 2019). Hlm 1-2. Diakses melalui <https://journal.unpas.ac.id.com> (pada 25 /11/2021 01: 45).

<sup>13</sup> F.Kuyuma. *The end of History and the last Man* (London : 1992). hlm 48

negara dalam kehidupan ekonomi. Menurut pemikir Keynesianisme beranggapan bahwa negara ikut andil dalam ekonomi untuk melancarkan bisnis, memberikan keamanan dan kesejahteraan sosial dan penyerapan tenaga kerja. Dimana kaum *Neoliberalisme* menyukai permainan bebas “kekuatan pasar” dan peran negara dalam meminimalkan urusan ekonomi.

Menurut kaum *Neoliberalisme* dimana perdagangan bebas yang pertama kali dikemukakan oleh Smith dan Ricardo, masih berlaku sampai sekarang. Para pedagang komersial dibiarkan untuk menukarkan uang dan barang tanpa diganggu oleh negara. Harus diterapkan batasan mengenai hukum perdagangan Internasional dan bukan perlindungan semata-mata adanya subsidi yang menghambat kebebasan lajunya nilai tukar. Hanya dengan perdagangan bebaslah mampu membangkitkan daya saing akan penggunaan paling efisien sumber daya alam dan sumber daya manusia dan modal.<sup>14</sup>

Landasan pertama dalam perdagangan bebas keuntungan komparatif *Theory of Comparative advantage* di mana negara dan kemandirian ekonomi agar secara khusus memproduksi barang dan jasa yang lebih murah sebagai sebuah dukungan sebuah negara dalam kerja sama Internasional. Mereka akan bisa menukar barang ditempat lain dengan biaya produksi yang lebih murah. ide negara berdaulat yang melakukan perdagangan Internasional karena adanya kesamaan satu sama lain dibidang ekonom yang membuat anakronisme. Perdagangan industri mendominasi sektor industri ekonomi dunia.<sup>15</sup>

Ekonomi Globalisasi membuat penyebaran industri infrastruktur ke beberapa negara berkembang dan relokasi pusat manufaktur transnasional ke daerah dengan biaya upah yang lebih murah tapi tinggi tingkat penindas. Pentingnya diketahui

<sup>14</sup> Scutt Burchill dan Andrew, *Theory of International Relations* (New York : St. Martins Pres, INC 1996) hlm 73-75

<sup>15</sup> Ibid. Hlm 76-77

dengan tidak terlibatnya negara dalam dimensi ekonomi maka, maka komunitas investasi asing telah terbebas dari rintangan dan kontrol negara, dan mampu memilih lokasi paling menguntungkan bagi modalnya. Dan lebih buruknya di mana negara tuan rumah memberikan subsidi dan perlindungan kepada investor karena desakan pasar.<sup>16</sup>

Teori *Neoliberalisme* beranggapan bahwa pentingnya peran aktor non- negara dalam hubungan perdagangan Internasional sedang sedikitnya peran negara dalam menjaga keseimbangan pasar. Dimana negara sebagai landasan hukum dalam menciptakan keamanan bagi pelaku bisnis dalam melindungi properti pribadi dan menjaga ketertiban dalam melindungi pasar. *Neoliberalisme* tidak berupaya menghilangkan peran negara dalam perekonomian Internasional tetapi berperan sesuai dengan sistem perekonomian yang ada.<sup>17</sup>

Adanya landasan dalam perdagangan bebas bahwa akan membangkitkan persaingan, seterusnya dapat meningkatkan dan pengelolaan sumberdaya alam, sumberdaya manusia dan modal. Dengan ini maka suatu negara membutuhkan kerjasama dan institusi internasional dalam menjalankan kegiatan ekonomi dan perdagangan bebas suatu negara. Maka dengan itu ada sifat ketergantungan dari hubungan kerjasama tersebut yang dilakukan oleh suatu negara dengan atau non-negara lainnya.

Jika mengutip dari Keohane dan Nye (1977) dimana ia menjelaskan bahwa institusi Internasional dan situasi ekonomi Internasional yang saling tergantung (*complex Interdependence*) adalah dimana adanya situasi politik global yang menyebabkan aktor negara maupun bukan aktor negara, saling tergantung satu sama lain. Dimana adanya saling tergantung yang merujuk pada situasi adanya efek timbal balik antar negara atau aktor non- negara di negara yang berbeda. Dalam situasi

---

<sup>16</sup> Ibid. Hlm 82-83

<sup>17</sup> Johanna Bockman, Neoliberalism (The American Sociologi Association : Contexts summer 2013)

seperti ini maka adanya hubungan dan kebijakan yang membuat saling tergantung bersifat kooperatif dan kompetitif.

Maka dengan itu terjalinlah bentuk kerjasama yang saling menguntungkan dalam upaya mencapai kepentingan bersama. Terdapat tiga karakteristik yang menjadi pembahasan utama dari saling ketergantungan atau *complex interdependence*. Yang pertama dalam hubungan Internasional terdapat banyak interaksi yang menghubungkan masyarakat dan semua negara termasuk pemerintah dan transaksi-transaksi lintas negara. Maka dengan itu institusi Internasional memiliki peranan yang sangat penting untuk melanggengkan ekonomi suatu kawasan atau negara.

Dalam Teori *Neoliberalisme* juga mengatakan bahwa *free market and free trade* dalam fundamentalnya free market dapat diistilahkan bahwa adanya ukuran yang diperlukan dan berguna untuk penciptaan kesejahteraan dan memperbaiki populasi dan secara luas. Dan adanya asumsi terjaminya kebebasan individu yang dijamin dengan kebebasan pasar dan perdagangan merupakan bentuk utama dari pemikiran kaum *neoliberalisme* kebebasan individu tercermin dalam kepentingan pemilik properti, bisnis dan perusahaan multinasional serta finansial modal.<sup>18</sup>

*Neoliberalisme* menjelaskan mengenai pentingnya interaksi Internasional dalam melakukan kerja sama ekonomi antar Indonesia - Tiongkok. Pada dasarnya *Belt and Road Initiative* adalah alat geopolitik untuk mendapatkan perhatian dunia dan global. secara geoekonomi kawasan Tiongkok membangun BRI dan instrumen AIIB sebagai salah satu hegemoni politiknya dalam membangun pengaruh dan kontrol dikawasan Asia sedangkan dalam bidang ekonomi melakukan kerja sama ini sebagai bentuk kepentingan nasionalnya dengan meningkatkan pendapatan serta membangun jalur ekonomi maritim Tiongkok. Sedangkan keuntungan yang

<sup>18</sup> Harvey, David. A Brief History of Neoliberalism, Oxford University press. New York, 2007.

diinginkan oleh Indonesia meningkatkan ekonomi maritim dan jaringan perdagangan Internasional melalui infrastruktur dengan investasi dari Tiongkok dan juga menjadikan Indonesia sebagai poros maritime dunia.

### 2.2.2 Diplomasi Ekonomi

Dalam studi ilmu Hubungan Internasional seperti kebijakan luar negeri dan Diplomasi (termasuk didalamnya Diplomasi ekonomi dan Diplomasi komersial yang akan digunakan, diplomasi adalah komunikasi yang akan digunakan suatu negara dengan pihak luar negara). Diplomasi digunakan di berbagai bidang misalnya pertahanan keamanan dan politik, ekonomi diartikan sebagai upaya yang dilakukan oleh aktor untuk menjalin kerja sama antar kedua negara untuk memperoleh hasil-hasil ekonomi yang akan menguntungkan kedua pihak hal ini biasanya dalam bidang pemberdayaan perdagangan dan investasi.

Diplomasi ekonomi dapat didefinisikan sebagai berikut : *Economic diplomacy is the process through which countries tackle the outside world, to maximize their national gain in all the fields of activity, including trade investment and other forms of economically beneficial exchanges, where they enjoy comparative advantage ; it has bilateral, regional and multinational dimension, each of which is important.* (referensi kishan) maka dengan itu dapat dikatakan bahwa unsur perdagangan internasional dan investasi sangat penting dan menjadi perhatian penting dalam transaksi internasional .

Diplomasi ekonomi pada dasarnya sama dengan diplomasi pada umumnya yang menjalankan strategi dan praktek yang sama. Ada beberapa hal yang membedakan diplomasi ekonomi dengan yang diplomasi pada umumnya, dimana karakter dari diplomasi ekonomi ini harus dijalankan dengan sangat sensitif dan reaktif terhadap perubahan dan perkembangan pasar. Dimana ada beberapa kasus kegagalan dalam menjalankan diplomasi ekonomi jika adanya tawaran alternatif yang lebih menarik. Atau dengan pengertian lain bahwa dalam prakteknya diplomasi

ekonomi berhadapan langsung dengan kekuatan pasar, serta harus adanya peranan yang lebih besar dari sektor privat dalam prosesnya.

Rashid berpendapat bahwa mendefinisikan diplomasi ekonomi sebagai proses dari formulasi dan negosiasi kebijakan yang berkaitan dengan kegiatan produksi, pertukaran barang, jasa, tenaga kerja dan investasi di negara lain. Dalam kata lain diplomasi ekonomi juga secara luasnya memasukan beberapa elemen yaitu dengan adanya kebijakan yang berkaitan dengan nilai tukar uang dan informasi termasuk di dalamnya bantuan luar negeri. Jika disimpulkan bahwa diplomasi ekonomi adalah elemen penting suatu negara untuk mendapatkan relasi ekonomi.

Pada umumnya untuk praktek diplomasi ekonomi di Indonesia masih terbatas. Jika melihat laporan Indonesia hanya memberikan satu indikator bagi keberhasilan diplomasi ekonomi yakni harus adanya peningkatan dalam kapasitas volume perdagangan Indonesia namun indikator ini tidak cukup untuk menyimpulkan kesuksesan di jalankan nya praktek diplomasi ekonomi itu sendiri. Jika melihat pada aktivitasnya diplomasi ekonomi Indonesia masih terlihat *extra tradisional management, policy management, role of non-state dan actor economic aid*.<sup>19</sup>

Dalam hal ini diplomasi ekonomi menyertakan berbagai instrumen seperti negara dan lainnya yang meliputi kementerian perdagangan, kementerian perindustrian, bank sentral, bea cukai dan tentu kementerian luar negeri, namun dalam masa ini perkembangan diplomasi ekonomi sudah melibatkan masyarakat sipil juga akan memasukan asosiasi bisnis. Dalam beberapa kesempatan melalui presiden Joko Widodo menegaskan kembali bahwa kebijakan luar negeri adalah meningkatkan ekonomi Indonesia, diplomasi ekonomi Indonesia berkaitan dengan pengelolaan hubungan luar negeri, perdagangan Internasional dan investasi.

<sup>19</sup> Rana, K.S. Economic Diplomacy :experiment of Developing Countries dalam Bayne, N. Dan S. Woolcock (eds) The new Economic Diplomacy : Decision –making and negotiations in international economic relations. Ashgate Publishing company. 2007.

Pada masa orde baru fokus utama diplomasi ekonomi Indonesia lebih banyak berkaitan dengan masalah mendapatkan bantuan luar negeri dari negara-negara donor dan Lembaga keuangan pembangunan Internasional. Urgensi dari diplomasi ekonomi Indonesia adalah saat fokus kebijakan diplomasi ekonomi rencana Joko widodo untuk mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan mandiri dengan memanfaatkan perdagangan dan investasi asing di Indonesia.

Pada masa pemerintahan Joko Widodo melalui visi dan misi yang menjadi prioritas diplomasi ekonomi Indonesia untuk benar-benar memahami kebutuhan negara dengan memperkuat kebijakan luar negeri dengan tujuan mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia. melalui duta besar RI beliau menitikberatkan pada diplomasi perdagangan ketimbang diplomasi politik. Dimana para diplomat Indonesia dituntut untuk proaktif dalam memasarkan produk Indonesia.

Dalam memenuhi kebutuhan pembangunan ekonomi maka suatu negara harus memiliki hubungan baik dengan negara lain dan perusahaan asing untuk melakukan kerjasama dimana akan saling menguntungkan. Dalam perdagangan Internasional dibutuhkan strategi untuk menentukan alokasi sumber daya ekonomi yang lebih efisien agar mendapatkan keuntungan tertinggi. Dalam buku yang berjudul *The new Economic Relations ; Decision making and negotiation in International Economic Relations*, Stephn Woolock mengatakan ada beberapa faktor penentu kinerja diplomasi ekonomi baik melalui perdagangan maupun investasi.<sup>20</sup>

Faktor utama adalah *relative economic power*, tidak dapat dipungkiri bahwa lembaga internasional dalam melakukan perjanjian perdagangan multilateral atau global seperti *World Trade Organization* adalah lembaga internasional yang memiliki kekuatan ekonomi negara anggotanya yang berbeda dan bergerak di

<sup>20</sup> Lairson and Skidmore. *International Political Economy: The Struggle of power and wealth*. Fort Worth: Harcourt Brace College Publisher. 1997. Hlm 14

berbagai sektor dan terbagi menjadi beberapa keanggotaan <sup>173</sup> negara-negara industri maju, emerging markets, dan negara-negara berkembang lainnya. maka akan memberikan kekuatan yang berbeda-beda, sehingga untuk memenangkan suatu kepentingan diperlukan perundingan dengan kelompok yang memiliki kepentingan bersama. yang memiliki berbagai sektor kerjasama dimulai <sup>22</sup> dari negara-negara industri maju, emerging markets dan negara-negara berkembang lainnya. <sup>21</sup>

Jika berdasarkan pada *relative economic power* dibutuhkan kejelasan dan harus memahami dengan jelas kepentingan nasional negara sendiri. Dimana dibutuhkan sikap yang bijak untuk melakukan negosiasi dalam forum multilateral. Selain itu perlu diketahui juga kepentingan nasional harus jelas dan akurat dalam menentukan aktor dan negara seperti apa yang harus dijadikan mitra dagang dan kerjasama. Pada level regional Asia tenggara misalnya harus berdasarkan *relative economic power* dimana negara-negara di anggota memiliki peluang dalam menjalin kerjasama dengan negara diluar kawasan. <sup>22</sup>

Faktor yang kedua membentuk diplomasi ekonomi dengan *international institutions or regimes* ( lembaga pengaturan Internasional) mengutip kembali dari Stephen Krasner dimana yang dimaksud dengan *International institutions or regimes* adalah *principle, norms, and decision making procedure around which actor expectations converge in a given issue area*. Dalam beberapa literatur menjelaskan bahwa bagaimana para ahli ilmu hubungan internasional menjelaskan bahwa mengapa kerjasama internasional terjadi dalam perdagangan dan investasi. <sup>23</sup>

Interdependensi ekonomi yang meningkat dan yang terjadi sesudah perang dunia kedua adanya dorongan negara-negara didunia untuk melakukan perluasan kerjasama Internasional guna untuk mencapai kepentingan nasional. Adanya

<sup>21</sup> Stephan Woolcock. Factor shaping economic Diplomasi ; An Analytical Toolkit dan baca juga Bayne and Stephen Woolcock (eds) Diplomacy : Decision making and negotiation in international Economic relations. Burlington : Astage Publishing Company. 2011. Hlm 18-25

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> Ibid.

kepentingan bersama dalam menjalin kerjasama tidaklah cukup dalam implementasinya. Misalnya menurut kaum neo-liberal mengatakan bahwa dalam kondisi hubungan internasional yang anarki saja tidak memiliki otoritas sentral pada kepentingan bersama tidak cukup untuk menjalankan hubungan kerjasama internasional.

Dalam *internasional regimes* seperti yang sudah dijelaskan diatas, maka kerangka kerjasama perdagangan dan investasi multilateral, regional dan bilateral sangat dibutuhkan dalam diplomasi ekonomi. Faktor yang ketiga kondisi pasar dan market, pentingnya suatu negara mengetahui keuangan global sangat mempengaruhi fiskal dan moneter dalam suatu negara. Dimana suatu negara harus mengetahui dampak dari beberapa perubahan dan gejolak keuangan sangat menentukan tingkat pertumbuhan ekonomi negara serta diperlukan kredibilitas di mata para investor.<sup>24</sup>

Faktor keempat yang mempengaruhi diplomasi ekonomi adalah yang berkaitan dengan perdagangan dan investasi adalah adanya persaingan kepentingan yang tercipta dalam negeri sendiri. Dalam hal ini maka pemerintah harus mengakomodasi semua kepentingan dan lembaga yang terkait baik birokrasi pemerintah bersama-sama dan bersinergi untuk kepentingan nasional. Dan hal ini sering terjadi akibat dari selisih kepentingan nasional bisa mengganggu dan merugikan misi diplomasi ekonomi. Dan hal lain yang adalah ketika pemerintah tidak memiliki blueprint ekonomi untuk mengantisipasi arus liberalisasi perdagangan di tingkat regional dan global.<sup>25</sup>

Faktor yang kelima adalah dari substansi dan implementasi diplomasi ekonomi adalah ide-ide yang dilakukan oleh pejabat pemerintah dalam menjalankan diplomasi ekonomi misalnya, menteri perdagangan yang pro-liberalisasi akan

---

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> Ibid.

mendorong terjadinya perjanjian bebas sedangkan pejabat pemerintah yang lain menginginkan pro-industri dalam negeri dan akan lebih berhati-hati dalam menyikapi arus liberalisasi dan membatasi perdagangan dan investasi. Diplomasi ekonomi tidak pernah berlangsung dalam ruang kosong tetapi senantiasa dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, politik, sosial budaya domestik yang dengan berlangsungnya perkembangan ekonomi regional dan global.<sup>26</sup>

Pada masa kini Diplomasi menjadi instrumen yang penting bagi sebuah negara untuk mencapai kepentingan. Diplomasi berkembang secara luas seiring dengan berkembangnya berbagai aktor kerjasama. Dalam bidang ekonomi misalnya Indonesia telah lama melakukan diplomasi sebagai instrumen politik luar negerinya khusus dengan Tiongkok. Beberapa kebijakan ekonomi Indonesia yang menarik perhatian perusahaan Tiongkok di bidang konstruksi serta menerima kesepakatan dengan Tiongkok akan mempromosikan kawasan ekonomi khusus Indonesia dan kawasan Industri di kawasan Asia melalui platform perusahaan.

### 2.2.3 Theory Foreign Direct Investment

Dalam beberapa literatur yang menjelaskan tentang hukum ekonomi dan hukum bisnis mengatakan terminologi investasi dapat diartikan sebagai penanaman modal asing yang dilakukan secara langsung oleh *investor lokal* atau *domestic investor* yang disebut sebagai penanaman modal dalam negeri, sedangkan investor asing *Foreign direct investment* yang disebut sebagai penanaman modal asing.<sup>27</sup> Mengenai Investasi Jurgan Basedow juga mengemukakan pendapat yang dikutip oleh An An Chandrawulan menurut hukum ekonomi nasional dan Internasional yang mengatur penanaman modal asing sangat dinamis dan dipengaruhi oleh cepatnya perkembangan penanaman modal asing dengan strategi penggabungan

<sup>26</sup> Aleksius Jemandu. Kinerja Diplomasi ekonomi : Evaluasi ata perjanjian perdagangan dan investasi. Jakarta pusat : Badan pengkajian dan pengembangan kebijakan kementerian luar negeri RI. 2015. Hlm 12

<sup>27</sup> Hendrik Budi Untung. Hukum Investasi, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm.20-25

perusahaan global.<sup>28</sup>

Dalam masalah penanaman modal asing Indonesia telah mengaturnya pada UUD 1945 menurut C.F.G Sunaryati Hartono menyebutkan bahwa Undang-Undang Nomor 78 tahun 1958 mengenai penanaman modal asing ini mengadakan beberapa restriksi yang lebih akurat lagi mengenai rancangan Undang-Undang penanaman modal yang telah ditolak oleh parlemen pada tahun 1953.<sup>29</sup> Undang-Undang Nomor 78 tahun 1978 tentang penanaman modal asing kemudian dicabut dan digantikan dengan Undang-Undang Nomor 16 tahun 1965 dimana motivasi disahkan Undang-Undang ini adalah penanaman modal asing di Indonesia bersifat menarik keuntungan sebanyak mungkin dengan demikian hal maka hal tersebut menjalankan proses penghisapan terhadap rakyat Indonesia.<sup>30</sup>

Adanya perdebatan mengenai penanaman modal asing melalui Undang-Undang Nomor 16 tahun 1965 maka penanaman modal asing di Indonesia ditiadakan. Kemudian baru diterbitkan Undang-Undang baru Nomor 1 tahun 1967 mengenai penanaman modal asing, yang berlandaskan dengan ekonomi keuangan dan pembangunan dengan pasal 9 yang berbunyi “Pembangunan ekonomi terutama berarti mengelola kekuatan ekonomi potensi menjadi kekuatan ekonomi riil melalui penanaman moda, penggunaan teknologi, peningkatan pengetahuan keterampilan dan kemampuan berorganisasi.”<sup>31</sup>

Dengan adanya arus globalisasi yang menciptakan pertumbuhan ekonomi, maka dengan itu mau tidak mau negara di berbagai dunia baik itu negara maju maupun negara berkembang terlibat dalam berjalannya globalisasi. Keterlibatan negara-negara ini bukan tanpa alasan, melainkan adanya kepentingan bersama dan

<sup>28</sup> An An Chandrawulan, Hukum Perusahaan Multinasional, Liberalisasi Hukum Perdagangan Internasional dan Hukum Penanaman Modal, Alumni, Bandung, 2011, hlm. 37.

<sup>29</sup> C.F.G Sunaryati Hartono, Beberapa Masalah Transnasional Dalam Penanaman Modal Asing di Indonesia, Binatjpta, Bandung, 1972, hlm. 3

<sup>30</sup> Ibid. hlm 5

<sup>31</sup> Ibid. hlm 29

saling tergantung satu sama lain. Perkembangan ekonomi yang pesat membentuk proses kerjasama dan dalam aktivitas ekonomi secara riil maupun sektor keuangan.

32

Menurut Jhingan <sup>119</sup> *Foreign Direct Investment* (FDI) adalah penanaman modal yang dilakukan oleh investor asing atau pihak swasta dapat dikatakan juga sebagai penanaman modal dari suatu negara lain atas pemerintah pemilik modal. <sup>118</sup> Setidaknya ada tiga keuntungan dalam investasi untung ini, yang pertama sebagai sarana untuk mengurangi resiko dari adanya pemilik modal dengan melakukan verifikasi investasi, yang kedua, memberikan ruang terbaik untuk membentuk corporate governance, accounting rules, dan legalitas dan integrasi penanaman modal, yang ketiga dengan adanya arus global maka menghalangi pemerintah untuk membuat keputusan yang tidak tepat. <sup>33</sup>

Investasi secara langsung ini membawa modal pada negara dimana akan memperkaya negara bersangkutan, dimana akan mendorong proses pertukaran berbagai bentuk keterampilan dan beberapa teknologi baru akan masuk ke negara penerima modal dimana hal ini akan membantu terbentuknya pertumbuhan ekonomi berkelanjutan. Diantara negara-negara Asia Tiongkok adalah negara dengan tuan rumah terbesar untuk investasi secara langsung ini. Dan perusahaan-perusahaan multinasional merupakan bagian terbesar dari *Foreign Direct Investment*. <sup>34</sup>

*Foreign Direct Investment* tidak terlepas dari adanya proses hubungan kerjasama ekonomi antara suatu negara dengan negara lain. <sup>22</sup> Dalam kawasan Asia tenggara perhimpunan *Association of Southeast Asian Nations* adalah geopolitik dan geoekonomi dari negara-negara anggota kawasan Asia tenggara. <sup>183</sup> Maka dengan itu dibutuhkan kerjasama di tingkat regional maupun global. Untuk mendorong

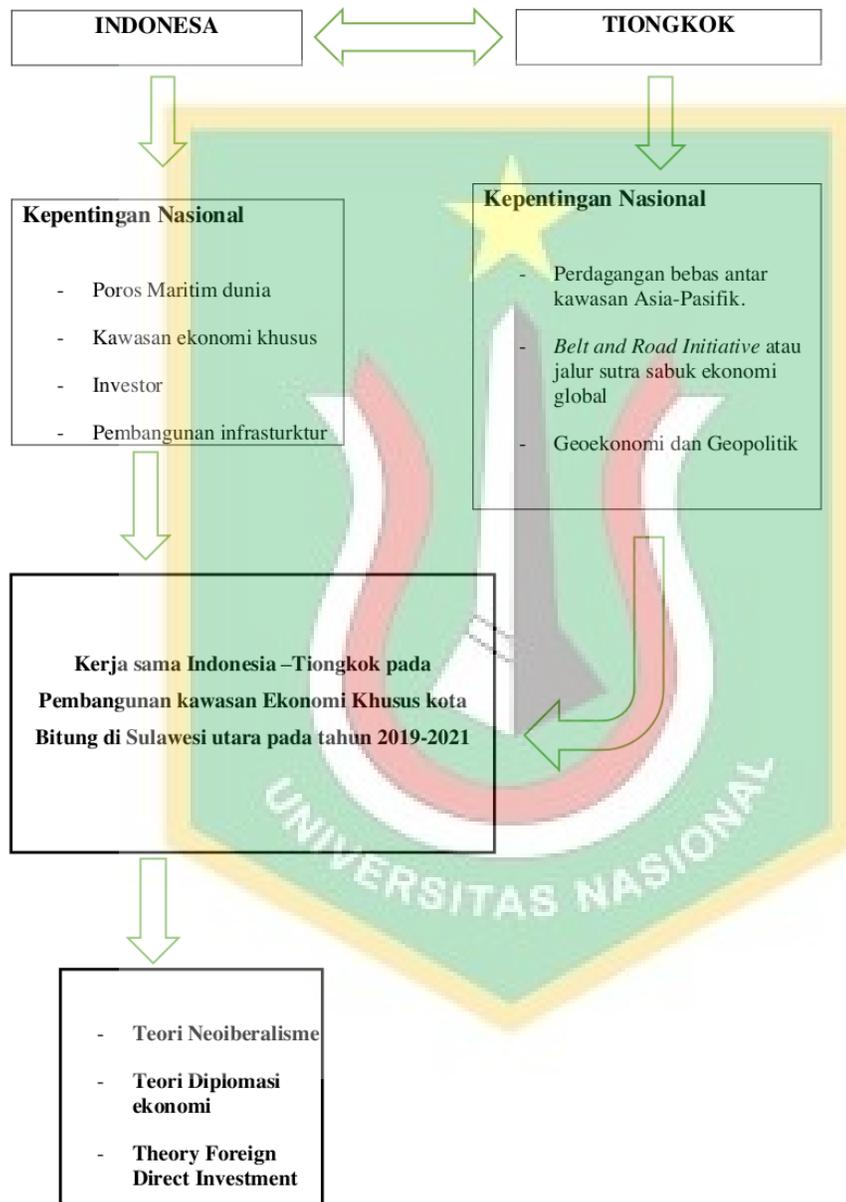
<sup>32</sup> Lutfi Rahmawati. Analisis Faktor yang mempengaruhi masuknya Foreign direct Investment (FDI) negara berkembang dikawasan ASEAN (Indonesia, Malaysia, Thailand, Kamboja dan Vietnam). Periode 995-204. Malang : Universitas Brawijaya press. 2015 hlm 7-9

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> Ibid.

ketersediaan modal asing. Maka terciptalah forum perjanjian ekonomi untuk memfasilitasi kepentingan penanaman modal.<sup>35</sup>

### 2.3 Kerangka Pemikiran



<sup>35</sup> Ibid.

## METODOLOGI PENELITIAN

## 3.1 Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini, penulis akan menggunakan pendekatan penelitian kualitatif analisis yang bertujuan menganalisis studi kasus yang dijelaskan secara deskriptif. penelitian ini bersifat kualitatif adalah sumber data yang digunakan berasal dari data sekunder yang kemudian diorganisasikan dalam rangka teori tertentu, sehingga menghasilkan pemahaman yang bermakna. Adapun data kuantitatif seperti statistik dimana deskriptif perdagangan dan investasi juga digunakan dalam upaya mendukung analisis untuk menjawab beberapa pertanyaan penelitian.

Dimana diuraikan studi kasus digunakan untuk memperoleh pemahaman yang lebih detail dan kaya tentang berbagai isu kebijakan ekonomi maritim Tiongkok terhadap Indonesia. Metode penelitian kualitatif di mana paradigma yang dimiliki oleh W. I Thomas *If you defines a situation as real regardless of the accuracy of that definition, it is real in its consequences*<sup>36</sup>. Dan cara terbaik untuk memahami dunia makna atau definisi para pelaku (partisipan) adalah dengan melalui apa yang dikatakan oleh Weber tersebut.

Verstappen, yang dimana *Empathic Understanding and Interpretive Understanding*, metode penelitian kualitatif adalah metode yang berdasarkan pada permasalahan yang diteliti di mana penelitian menggunakan metode ini dalam mendekati memahami, menggali, mengungkap dari fenomena dari isu-isu social. bertujuan menjabarkan fenomena menyajikan segala sesuatu sesuai dengan fakta atau temuan dilapangan. Dan fungsi teori dalam metode penelitian ini adalah membatasi masalah agar lebih fokus dalam mengkaji ketajaman Analisa.

Dimana teori juga sebagai pelengkap kajian ilmiah lain seperti jurnal, buku dalam

<sup>36</sup> Moleong, L. J. 2001. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT Remaja Rosdakarya

rangka pembuktian teori. Pengumpulan data dalam metode penelitian dapat menggunakan beberapa sumber ilmiah seperti internet, Jurnal, Buku, artikel ataupun laporan penelitian ilmiah. Tujuan penelitian kualitatif adalah untuk mengetahui dan memahami perilaku dari interaksi sosial yang dimana dalam prosesnya penelitian mengusahakan penemuan fakta-fakta dan mengembangkan untuk di analisa.

Metode studi kasus yang digunakan untuk memperoleh pemahaman yang lebih dalam mengenai dan kaya tentang berbagai isu terutama yang berkaitan dengan hubungan kerjasama Indonesia – Tiongkok dalam implementasi kebijakan ekonomi *Belt and Road Initiative* serta mendorong korelasi kebijakan ekonomi kelautan Indonesia. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder ialah literatur, artikel, jurnal serta situs di internet yang berkaitan dengan penelitian yang ditulis.

### 3.2 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Adapun Teknik yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan data sekunder, data sekunder adalah data yang diperoleh adalah penelitian secara tidak langsung melalui pihak lain (perantara). Data sekunder adalah data yang telah tersedia dalam berbagai bentuk. Biasanya sumberdata lebih banyak sebagai data statistic atau data yang dikelola sedemikian rupa sehingga siap digunakan dalam statistik biasanya tersedia pada kantor kantor perusahaan dan arsip pemerintahan biro jasa data, perusahaan swasta atau badan lain yang milik yang berhubungan dengan penggunaan data.

Data sekunder sebua adalah yang telah dipublikasikan berupa catatan atau laporan historis yang telah tersusun rapi dalam dokumen, dalam hal ini penulis akan memilah informasi atau data yang diperoleh dari berbagai sumber data yang relevan dengan pembahasan penelitian yang digunakan. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data teoritis dan konseptual yang sesuai dengan penelitian yang ditulis untuk dianalisis, sehingga dapat menjawab permasalahan yang sudah dibuat. Data yang ada dalam penelitian, diperoleh dari berbagai literatur yang dapat dipertanggungjawabkan.

### 3.3 Teknik Pengolahan Data dan Analisa Data

Teknik pengelolaan data dan Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analitis, yaitu mendeskripsikan data yang dikumpulkan berupa kata-kata gambar dan buka angka, sehingga dapat memberikan kejelasan bagaimana metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode analisis kualitatif yakni data yang diperoleh dari hasil penelitian dipilih dan seleksi berdasarkan kualitas dan kebenarannya sesuai terhadap materi penelitian untuk kemudian disusun secara sistematis dan dikaji dengan metode berpikir deduktif untuk menjawab permasalahan yang diajukan dalam penelitian.

Analisis media data kualitatif adalah media yang merujuk pada dokumen teks, gambar, simbol dan sebagian lagi untuk memahami budaya dari suatu konteks sosial tertentu. Analisis dari media kualitatif ini lebih merujuk pada analisis yang integratif dan lebih menekankan pada konseptual untuk menentukan, mengidentifikasi, mengolah, dan menganalisis dokumen untuk memahami makna secara signifikan dan relevansinya. Menurut David L. Altheide dari Arizona State University pada tahun 1996 menggunakan istilah Ethnographic content analysis untuk menjelaskan isi dari penelitian dengan menggunakan metode penelitian analisis kualitatif. sura

Maka dengan itu jika penelitian menggunakan analisis kualitatif harus memperhatikan beberapa hal. Yang pertama adalah context atau kondisi sosial di sekitar dokumen atau text yang akan diteliti, maka perlu diperhatikan hal penting yang di sampaikan oleh surat kabar, jurnal dan berita dan harus mempertimbangkan ideologi atau institusi media massanya. Yang kedua proses bagaimana hasil dari berita atau isi pesannya aktual, yang ketiga adalah emergence bagaimana sebuah pesan atau berita dapat mendefinisikan sebuah situasi yang terjadi. Tujuan dari analisis isi kualitatif sebenarnya menekan pada sistematis dan analitis tetapi tidak kaku.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Bungin, Burhan. Metodologi Penelitian Kualitatif : Aktualisasi Metodologis ke arah ragam varian kontemporer. Depok : Rajawali press, 2017. Hlm 203-204

## ANALISIS DAN HASIL PENELITIAN

**4.1 Implementasi Kebijakan Ekonomi Maritime Tiongkok Di Indonesia**

Tiongkok adalah negara yang telah terkenal lama dengan jalur perdagangan Internasionalnya, berabad-abad sebelumnya Tiongkok telah terhubung dengan negara-negara Eurasia dengan jalur darat kuno dan jalur sutra maritim, Semakin pesatnya perdagangan Internasional Tiongkok yang kemudian didorong oleh perdagangan minyak dan skala ini Tiongkok secara bertahap melampaui Amerika Serikat, yang pada awalnya di kawasan Asia dengan Arab Saudi sebagai mitra dagang utama dan Arab Saudi merupakan ekonomi terbesar di Timur Tengah.<sup>38</sup>

Sejak adanya reformasi terbuka yang dilakukan oleh Tiongkok maka untuk menarik langsung asing investasi dimana negara-negara yang kemudian mitra dagang Tiongkok akan mendapatkan lebih banyak devisa ekspor, maka dengan perluasan devisa ekspor ini akan membuka kemampuan negara-negara mitra Tiongkok untuk melakukan pembangunan nasional dengan memprioritaskan pembangunan pesisir Timur dan infrastruktur untuk mendukung serta berorientasi pada ekspor Tiongkok. semenjak negara-negara mitra dagang Tiongkok menerapkan kebijakan ekonomi zona kawasan telah mendorong negara-negara tersebut untuk meningkatkan pertumbuhan ekonominya.

Semenjak didirikannya Republik Rakyat Tiongkok di tahun 1949 kekuatan terbesar nasional Tiongkok adalah pada ekonominya, untuk sistem industri saat ini Tiongkok adalah negara dengan kategori negara dunia yang memiliki semua jenis industri dan hal telah diklasifikasikan oleh PBB. besarnya persaingan ekonomi dunia yang mana Tiongkok adalah negara dengan kompetisi sengit antara Inggris dan Rusia di central Asia. dan selama perang dingin Tiongkok harus menghadapi ancaman

<sup>38</sup> Lei, Zou. The Political Economy : Of China's Belt and Road Initiative. China : World Scientific Publishing Co.Pte. Ltd. 1989. hlm 100-130

keamanan dari dua sisi dari laut Timur harus berhadapan dengan Amerika Serikat sedangkan dari Utara dan Barat harus menghadapi Uni Soviet. Adanya gejolak politik dan militer adalah pertimbangan yang sangat konstan Tiongkok untuk membuka kembali jalur sutra sabuk ekonomi.

Pada tahun 1990-an dengan kondisi keamanan serta politik kawasan yang memanas sejak perang dingin membuat Tiongkok secara efektif menjalin hubungan persahabatan dengan mekanisme saling percaya dengan Rusia dan negara-negara kawasan Asia Tengah lainnya, serta ikut dalam menyelesaikan berbagai sengketa dan konflik perbatasan. Secara historis pertukaran barang dan jasa dalam ekonomi sangat penting jalur sutra kuno telah membuka integrasi dalam kemakmuran kebangsaan, agama, ideologi dan budaya dan hal ini ratusan kemudian. dan sekarang Tiongkok dan Eropa adalah pasar yang paling maju di dunia diujung Barat jalur sutra.<sup>39</sup>

Kemajuan ekonomi China pada dasarnya sudah bangkit ketika reformasi ekonomi di pada tahun 1978 ketika negara ini merancang empat modernisasi ekonomi di bidang industri, pertanian, pertahanan dan ilmu pengetahuan. pada waktu sebelum itu China mengalami kesulitan. dalam hal untuk membangun ekonomi domestiknya China membutuhkan modal yang sangat besar dan bantuan luar negeri. semenjak di bawah kepemimpinan Mao Zedong China tidak menjalin kerjasama dengan pihak manapun dan anti kapitalis (Blok barat).<sup>40</sup>

Namun setelah China dipimpin oleh Deng Xiaoping menguasai China, maka keinginan besar masa pemerintahan pada saat itu, menginginkan kemajuan dan revolusi ekonomi, maka dengan adanya terobosan baru dalam kemajuan ekonomi di bentuk kebijakan zona ekonomi khusus (*tebie jingjing qu*). sebelum nya para investor tidak berani memasuki kawasan Tiongkok, karena negara ini memang menganut sistem

<sup>39</sup> Ibid, Hlm 150

<sup>40</sup> Bangkit A. Wirayawan, *Zona Ekonomi Khusus : Strategi China dalam memanfaatkan modal global*, Seri Belajar China satu. Yayasan CCS, Fakultas Ilmu Pengetahuan dan Budaya, Universitas Indonesia, Jakarta. 2008, hlm 5.

sosial atau komunis. namun dengan adanya kebijakan zona kawasan ekonomi khusus maka para investasi mulai masuk di kawasan Shenzhen, Zhuhai, Shantou, dan Xiamen serta menerapkan kebijakan ekonomi ini di Macau dan Hongkong.<sup>41</sup>

Maka dengan kata lain dapat dikatakan bahwa zona ekonomi khusus adalah sebuah strategi untuk menarik perhatian investor asing untuk melakukan kerjasama dalam pembangunan. dengan adanya keberhasilan Tiongkok dalam zona ekonomi khusus yang telah lama di bangun sejak tahun 1980, maka dengan hal ini maka Indonesia termotivasi melakukan pembaharuan kebijakan ekonomi, dengan menjadikan Shenzhen, sebagai *Pilot Projek Special Economic (SEZs)*. kemudian Indonesia mengembangkan Batam-Bintan sebagai kawasan ekonomi khusus.<sup>42</sup>

Suksesnya pertumbuhan ekonomi Tiongkok pada saat ini bukan semata-mata dipengaruhi oleh zona ekonomi khusus, tetapi diikuti dengan pengembangan infrastruktur penting pendukung lainnya, seperti bandara udara dan pelabuhan laut taraf internasional. dimana akan menghubungkan kawasan- kawasan ekonomi langsung ke pusat perdagangan, aktivitas pelabuhan laut yang bertaraf internasional yang memberikan sumbangsih terbesar dari keberhasilan perkembangan dan pertumbuhan ekonomi Tiongkok. maka dengan keberhasilan Tiongkok tersebut maka diikuti oleh <sup>47</sup> negara-negara kawasan Asia tenggara dan melakukan kerjasama dengan Tiongkok dengan kebijakan zona ekonomi khusus <sup>43</sup>

Hubungan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok telah terjalin sejak tanggal 9 Juni 1950 sebelum dan sempat pasang surut akibat pergolakan politik Indonesia yang tidak stabil pada saat itu dan pembekuan hubungan diplomatik pada tahun 1967 dan kemudian untuk pertama kalinya pada 1990 setelah 23 tahun negara ini kembali melakukan kerja sama. Kemudian pada tahun 2005 baru dilakukan perjanjian mitra

---

<sup>41</sup>Ibid.

<sup>42</sup>Basri MA, Nurcholis. Sulawesi Pintu Gerbang Asia Pasifik : Inisiatif DR SH Sarundajang merevitalisasi pemikiran Futuristik Sam Ratulangi. Jakarta : Media Madina Press, 2013 hlm 52-23

<sup>43</sup> Ibid.

kerja sama. Hubungan kedua negara ini sudah terjalin hingga lama maka dengan itu China adalah partner dagang terbesar kelima di Indonesia.<sup>44</sup> kerja sama ekonomi China– Indoensia terus berkembang dengan adanya perjanjian ACFTA.

Dengan hubungan baik China – Indonesia semakin berkembang dan bergabungnya dan ditandatangani perjanjian dagang kawasan Asia tenggara pada 1 Juli tahun 2004, membuka investasi intra-regional berbagai bidang ekonomi. Kemudian di tahun selanjutnya hingga target perdagangan saat itu ialah U\$\$ 30 miliar pada tahun 2010 dan sudah tercapai pada tahun 2008. Dan kemitraan dagang terbuka kembali dengan nilai investasi sebesar U\$\$ 50 miliar dengan jangka panjang untuk tahun 2010-2015.<sup>45</sup>

Kemudian pada tahun 2014 Indonesia resmi menjadi bagian dari *Asian Infrastructure Investment Bank* dengan menandatangani perjanjian *Memorandum of Outstanding* (MoU) pada 25 November 2014 melalui kementerian keuangan Indonesia, dan ketika Tiongkok juga melihat *Maritime Silk Road* akan melewati jalur dan wilayah maritim Indonesia maka dengan itu juga Indonesia melakukan kerjasama kolaborasi membangun proyek jalur maritim yang tersebar di beberapa wilayah Indonesia, maka pada pertemuan APEC Indonesia menandatangani kerjasama di Bali tahun 2013.

Dibuka kembalinya jalur sutra sabuk ekonomi pada abad ke 21 Tiongkok ini dengan melakukan pengendalian dan perluasan rute perdagangan untuk memperoleh manfaat ekonomi yang lebih optimal. Maka dengan itu adapun tujuannya dari inisiatif ini yaitu :

1. Mempromosikan jalur yang teratur dan bebas dari faktor-faktor ekonomi, mengelola sumberdaya alam dengan nilai yang jauh lebih ekonomis dan

---

<sup>44</sup> Rizal Sukma, *Indonesia's Response to the rise China : Growing Comfort amid Uncertainties' dalam Jun Tsunekawa, Ed. The rise of China : Respon from Southeast Asia and Japan*, Jepang : the national Institute for Defense Studies., 2009 hlm 143

<sup>45</sup> Ibid.

melakukan integrasi pasar yang lebih dalam

2. Mendorong negara mitra mega proyek untuk mendapatkan koordinasi ekonomi yang lebih efektif dan satu arah, serta menjangkau keterbukaan kerjasama regional yang lebih luas.
3. Meningkatkan keterbukaan dan kerjasama ekonomi kawasan yang saling menguntungkan kedua belah pihak adapun tujuan dari Belt and Road Initiative lebih fokus pada beberapa kebijakan diantaranya, Konektivitas, koordinasi, perdagangan dan investasi, serta *people to people* yang menghubungkan pada kelembagaan keuangan internasional.<sup>46</sup>

Berangkat dari adanya perkembangan perdagangan dan investasi dan perkembangan yang sangat pesat, dan saingan produksi meningkat dan China mendunia munc ekonomi dalam beberapa dekade belakangan ini menjadikan motivasi Indonesia sebagai kekuatan produksi baru dan menawarkan berbagai kerja sama yang sangat menguntungkan. Lingkungan perdagangan semakin kuat hal ini diakibatkan adanya globalisasi perdagangan dan aliran modal. China yang lahir sebagai kekuatan untuk melakukan perbaikan ekonominya secara menyeluruh. Hal ini dengan adanya bukti kuat bahwa kedua negara ini menjalin hubungan bilateral yang begitu erat.

China dari sisi investasi memiliki kontribusi sekitar 0,5% dan masih di bawah 0,5% di bawah investasi asing di Indonesia, hubungan dan relasi China- Indonesia sebelum adanya perjanjian *ASEAN- China Free Trade Area*. investasi negara-negara tetangga hanya 18 kali lipat tetapi setelah ditandatangani perjanjian ini maka meningkat hingga 38 kali lipat. Makna pentingnya dibuat suatu diplomasi ekonomi dalam meningkatkan kerja sama antar kawasan maupun luar kawasan. Dan hal ini juga meningkatkan nilai investasi China ke Indonesia setelah adanya perjanjian ACFTA.

---

<sup>46</sup> Chaturvedy. *New Maritime Silk Road Converging Interests and Regional Responses*. Singapore : Institute of South Asian Studies, 2014. hlm 6

Dengan adanya perjanjian ini kemudian membuka kebijakan ekonomi lain yang disepakati oleh China dan Indonesia. adanya keterbukaan ekonomi China dengan kebijakan ekonomi *One Belt one Road*, yang dimulai pada tahun 03 Oktober 2013 dengan adanya kunjungan presiden Xi Jinping dan perdana menteri Li Keqiang yang menjadi awal baru kebijakan ekonomi Tiongkok, dari 22 negara kunjungan China 12 diantaranya adalah negara terdekat Tiongkok diantaranya, Rusia, Turkmenistan, Kazakhstan, Uzbekistan, Indonesia, Malaysia, Brunei Darussalam, Vietnam, Thailand, India dan Pakistan.

Melalui kebijakan luar negeri ini Tiongkok membuka jalur perdagangan di lintas Asia Timur, dengan menggagas satu mekanisme kerjasama multilateral yang dikenal dengan *Inisiatif One Belt One Road* atau dikenal jalur sutra baru (*New Silk Road Economic Belt*). Yang terdiri dari kebijakan jalur sutra ekonomi dan jalur sutra maritim jilid abad ke 21. Yang mana jalur perdagangan China ini merujuk pada berfungsi kembali jalur perdagangan dan budaya Internasional pada masa kuno. Yang berjarak 10.000 km<sup>2</sup> yang dimulai dari Tiongkok ke Roma.<sup>47</sup>

Kebijakan ini merupakan upaya integral Tiongkok untuk menjaga stabilitas dalam negeri dan untuk menciptakan perdamaian kawasan dan dengan bersamaan juga meningkat pengaruh pada taraf global dan menempatkan diri sebagai negara kuat. Sejauh perkembangannya kebijakan ekonomi ini telah melibatkan 65 negara di seluruh dunia. Dengan kebijakan ini menghubungkan lebih dari 55 negara dan mendapatkan 55% produk nasional bruto.<sup>48</sup>

*Inisiatif One Belt One Road* pada awalnya di bangun atas dasar historis, empiris dan praktis. Dimana jika merujuk pada sejarah bahwa jalur perdagangan Tiongkok ini

<sup>47</sup> Justyna Szczudlik-Tatar, "China's New Silk Road Diplomacy, Policy Paper. 2013 hlm 2.

<sup>48</sup> Irina I. Pop, *Strengths and Challenges of China's "One Belt, One Road" Initiative*, London: Center for Geopolitics & Security in Realism Studies, 2016, h. 8.

Lihat juga, Li Jinlei, *Report: Silk Road Economic Belt May Be Divided into Three Phases; Initial Completion Predicted in 2049*

151 telah ada sejak ribuan tahun yang lalu, dimana secara empiris jalur perdagangan memiliki nilai-nilai perdamaian dan kerja sama dan keterbukaan dan saling menguntungkan. Secara praktisnya jalur kondisi kawasan dan internasional negara di sepanjang jalur semakin mengalami pertumbuhan ekonomi yang tadinya sulit dan lemah, dan dibuka kembali jalur ini untuk membangun kerja sama agar negara-negara sepanjang jalur ini dapat menghadapi tantangan maupun hambatan ekonomi secara bersamaan.

Konektivitas global adalah tujuan utama dibangunnya insiasi ini dan menciptakan potensi dan jalur perdagangan yang baru bagi Indonesia, dan hal ini juga terhubung dengan kepentingan ekonomi maritim Indonesia, sejauh perjanjian ini telah berjalan Indonesia telah menandatangani 23 nota kesepakatan antara pebisnis Indonesia dan Tiongkok dalam *KTT One Belt One Road* yang dikelola oleh beberapa kelompok kecil yang terdiri dari *The National Development and Reform Commission*, kementerian luar negeri dan kementerian perdagangan Tiongkok.

Jalur dagang *One Belt One Road Initiative* ini mempunyai dua aspek utama yang menjadi fokus utamanya yaitu *One Belt the Silk Road Economic Belt* yang mempunyai fungsi sebagai jalur darat utama yang menghubungkan kawasan Eurasia. Dan jalur ini dimulai dari kawasan pantai Tiongkok dan berakhir di Rotterdam kawasan Eropa barat. Tiongkok terus mengembangkan ekonomi yang potensial dengan menghubungkan Tiongkok, Mongolia, Rusia, negara-negara Asia Tengah serta Asia Tenggara. Aspek yang kedua ialah Tiongkok sedang berusaha menghubungkan jalur laut dari pantai Timur hingga menuju Eropa, melalui laut China selatan sampai samudra Hindia dengan jalur maritim.

Sebagian dari proyek *One Belt One Road* Indonesia telah menyepakati dan menandatangani nota kesepakatan dengan komite reformasi Republik Rakyat Tiongkok dan kementerian Koordinator bidang perekonomian RI mengenai kerja sama ini yang disepakati pada dialog Ekonomi Tingkat Tinggi pada 26 Januari 2015 di

Beijing. Dimana dalam kerja sama tersebut bahwa kedua negara ini telah <sup>1</sup> **mempererat kerja sama dalam bidang infrastruktur, seperti mengembangkan kawasan ekonomi khusus Bitung, dan proyek kereta api, serta kerja sama operasi pembangkit listrik.**

Proyek infrastruktur Tiongkok merupakan kerja sama bidang maritim pada saat ini berfokus pada pembangunan laut. Dimana perjanjian ini di perbaharui menjadi *Belt and Road Initiative* atau sekarang dengan istilah Maritime Silk Road. Dimana kerja sama ini telah <sup>2</sup> **melibatkan 68 negara dengan 65% populasi dunia baik secara langsung maupun tidak langsung. Sementara Indonesia dengan kebijakan maritimnya menggalas Indonesia Global Maritime Fulcrum Task Force. Selarasnya kebijakan luar negeri Tiongkok membuat Indonesia mengikuti jejak negeri untuk melakukan transformasi ekonomi.**

Pada tahun 2015 bulan Maret saat kunjungan Presiden Republik Indonesia ke Tiongkok berkomitmen melakukan peningkatan nilai perdagangan Internasional dan target tersebut harus tercapai USD 150 miliar pada tahun 2020. dimana pada pertemuan tersebut dibahas kembali berbagai pembaharuan kerjasama salah satunya ialah *Maritime Silk Road*, dalam perjanjian ini menawarkan jalur perdagangan yang <sup>3</sup> **menghubungkan Tiongkok dan Eropa dan salah satu nya melintasi Laut China selatan, kemudian melalui India dan ke arah laut Samudra Pasifik selatan.**

<sup>4</sup> *Maritime Silk Road* merupakan jalur perdagangan pembaharuan dari konsep *One Belt One Road* dimana jalur perdagangan ini akan melalui Fuzhou dan melewati beberapa negara kawasan Asia Tenggara, akan melalui perairan Indonesia, Asia Timur, Afrika dan pemberhentian terakhir Eropa dimana dalam fasilitas infrastruktur yang dibiayai pemerintahan Tiongkok melalui *Asean Infrastructure Investment (AIIB)*. bank memiliki Tiongkok ini hingga saat ini telah memiliki 57 anggota dan Indonesia menjadi anggota pada 25 November 2014 dan memiliki saham sebesar 3,42%.<sup>49</sup>

<sup>49</sup> Lubis, Adrian Darmawan, dkk. Analisis Pemanfaatan Maritim Silk Road untuk meningkatkan akses

Instrumen lain yang mendukung kerjasama Internasional Tiongkok adalah melalui Bank Investasi Infrastruktur Asia, dan dengan ini Tiongkok menggunakan politik lunak dalam manuvernya dimana skema kerjasama Internasional menggunakan kebijakan ekonomi pembangunan ke berbagai negara, dengan *Belt and Road Initiative* (BRI) yang mana kebijakan ekonomi ini menekankan pada prinsip, infrastruktur, Investasi, perdagangan, permodalan dan hubungan antar masyarakat.<sup>50</sup>

Melalui Bank Investasi Infrastruktur Asia Tiongkok juga bertujuan melakukan bertujuan untuk bersaing dengan Dana Moneter Internasional (IMF) Bank Dunia (WB) dan *Asian Development Bank* (ADB) yang dimana tiga lembaga ini dianggap memberatkan dan terlalu banyak memberi syarat pinjaman dari negara ke negara-negara berkembang. Tiongkok dianggap akan mengalahkan hegemoni Amerika Serikat, Jepang dan negara-negara maju lainnya. dengan adanya kebijakan ekonomi Belt and Road Initiative dimana didominasi oleh proyek pembangunan infrastruktur lintas batas Tiongkok.

Dalam perjalanan *Belt and Road Initiative* nya dari tahun 2015-2017 Tiongkok telah mampu membangun enam koridor ekonomi yaitu, *China-Central Asia west economic corridor*, *New Eurasian land Bridge Economic Corridor*, *Bangladesh - China- India-Myanmar*, *Economic corridor*, *Corridor Economic China-Pakistan*, *Corridor Economic China- Mongolia- Rusia*, dan yang terakhir koridor ekonomi Semanjung Indo China. proyek ini dilakukan dengan instrumen pendukung pendanaan dan modal dalam negeri Tiongkok Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB). Dengan ini Tiongkok bisa menyalurkan dana ke seluruh mitra kerjasama negara dan membangun infrastruktur mereka.<sup>51</sup>

---

pasar dan daya saing produk ekspor Indonesia. Jakarta :Kementerian Perdagangan, 2005.hlm 50

<sup>50</sup> Garnaut, R. *China's 40 years of Reform and Development* . Canberra : ANU Press. 2006 hlm 70

<sup>51</sup> Derudder B. *Connectivity Along Overland Corridor Belt and Road Initiative*, MTI Global Practice, 2008. Discussion paper nomor 6

Secara institusi, AIIB dibentuk untuk memberikan berbagai bentuk pinjaman investasi kepada negara-negara berkembang di Asia berlaku untuk melakukan pendanaan infrastruktur ekonomi.<sup>52</sup> jika diperkirakan negara-negara di Asia membutuhkan lebih dari USD 8 triliun per tahun. Bank dunia memiliki modal sebesar USD 252 miliar jauh dibutuhkan untuk itu.<sup>53</sup>

Dengan adanya AIIB ini juga menjadi pendukung dan keinginan Tiongkok untuk membuka kembali jalur sutra perdagangan Internasional dan dengan mega proyek ini berupaya mempromosikan Tiongkok sebagai pusat perdagangan dan hub- transportasi dan mendukung perekonomian dalam jangka panjang. rancangan jalur sutra modern Tiongkok ini adalah kepentingan nasional dan memberikan fasilitas serta konektivitas, dan Tiongkok akan mendapatkan manfaat geografis dan ekonomi langsung. jika Tiongkok telah terkoneksi jalur sutra nya maka akan sangat menguntungkan.<sup>54</sup>

Jalur sutra modern Tiongkok menjadi tren negara-negara berkembang untuk melakukan pinjaman dan menggunakannya untuk membangun infrastruktur di negaranya. Tiongkok akan mendapatkan keuntungan geopolitik dan geoekonomi jika seluruh perdagangan beroperasi dengan baik maka keuntungan besar akan diperoleh membuka jalur perdagangan Asia Tenggara, Asia Tengah dan Timur tengah akan mengekspor ke Eropa menggunakan jalur ini. mengacu pada jalur perdagangan yang dilakukan oleh Tiongkok tersebut, maka dibutuhkan banyak pembangunan baik di darat maupun di laut.

Tiongkok dalam beberapa dekade ke depan maka akan hadir sebagai

---

<sup>52</sup> Perdana, A Rizky. Eksistensi Asia Infrastructure Investment Bank dalam pergeseran tatanan ekonomi politik dunia. Jakarta : Ekonomi Politik Internasional. 2016 SOH 305

<sup>53</sup> Asian Development Bank. See Who will pay For Asia's \$8 Trillion Infrastructure Amerika Serikat : Gap. Retrieved from. <http://www.adb.org.id.com>. 2013. Hlm 2-5. diakses pada 30 Juni 2022

<sup>54</sup> Raharyo, Anggara. *Asian Infrastructure Investment Bank AIIB as an Instrument For regional Leadership of China in the East Asia Region*. AEGIS. 2008. Hlm 2. Diakses melalui <http://www.AIIB.go.id.com> pada 30 Juni 2022.

perekonomian terkuat Asia dan terkuat secara global dengan hal ini maka Tiongkok hadir sebagai pionir dengan menghadirkan AIIB sebagai instrumen dalam solusi pembiayaan bagi negara-negara anggota agar *Belt and Road Initiative*. secara pandang global bahwa AIIB adalah sarana untuk mendikte bahkan menguasai dunia secara bertahap dan Tiongkok akan berusaha mengakomodir dan menjaga kepentingan nasional dan menjadi hegemonik.

Jika melihat pada dimensi lain adanya dominasi Amerika Serikat melalui IMF dan Bank dunia serta Jepang di *Asian Development Bank* hal ini menjadi tantangan bagi Tiongkok dan dominasi dua negara ini akan diredam oleh Tiongkok. pentingnya instrumen AIIB adalah dengan Tiongkok sebagai pendiri dan aktor utamanya serta dengan diplomasi yang sangat baik, membuat berbagai negara bergabung dengan kebijakan ekonomi *Belt and Road Initiative* Tiongkok melalui kerja sama ini adanya kemudahan dalam melakukan kemajuan pembangunan.

Melalui AIIB dan BRI Tiongkok akan berusaha memperoleh pengakuan Internasional dan memperkuat keunggulan kompetitif nasionalnya. dengan kondisi geografis yang sangat memungkinkan dan memiliki potensi geostrategis yang sangat baik yang kemudian disebut dengan geoekonomi yang memudahkan negara ini terhubung dengan negara-negara Asia. sedangkan keberadaan BRI sangat mendukung dan menjadi faktor utama kekuatan Tiongkok untuk memperkuat dan menunjukan kepada tatanan global untuk mempengaruhi dunia dan memaksimalkan kapasitas ekonomi nasionalnya.<sup>55</sup>

Untuk keperluan pembangunan Indonesia hingga pada Agustus 2021 total hutang Indonesia kepada AIIB Rp 41,3 triliun atau setara dengan US\$ 2,89 miliar dolar Amerika Serikat. hingga kini Indonesia adalah negara dengan pinjaman terbesar kedua setelah India dengan total Rp. 83,4 triliun. besarnya kepercayaan AIIB untuk Indonesia,

<sup>55</sup> PSSAT. UGM, Mega proyek Tiongkok jalur sutra abad 21 dan konektivitas ASEAN. 2008. Hlm 2-3. diakses melalui [https:// www.PSSAT.UGM.COM](https://www.PSSAT.UGM.COM)

karena secara nilai ekonomi memiliki potensi yang sangat besar. dan untuk keseluruhan dana yang pinjaman yang telah dikeluarkan oleh AIIB untuk 30 negara sebesar Rp. 392,3 triliun dengan total 138 proyek.

Kawasan Asia merupakan salah satu kawasan yang paling menguntungkan bagi negara besar untuk melakukan investasi dan mengembangkan politik luar negerinya dan kepentingan nasional Amerika Serikat mendominasi sebagian besar negara-negara Asia dan dalam hal ini maka Tiongkok berupaya menggantikan posisi Amerika Serikat sebagai negara adidaya baru melalui AIIB. dengan adanya posisi Tiongkok pada saat ini dinilai dapat memberikan nilai publik bagi kawasan Asia untuk membentuk *regionalisme*.

Pada kenyataannya bahwa negara-negara berkembang memiliki sumber daya alam yang sangat melimpah dan belum dimanfaatkan secara memadai, serta hal ini membuka peluang pasar global yang sangat besar. dan di lain hal misalnya hutang yang diberikan oleh Tiongkok menjadi bumerang dimana negara-negara berkembang akan ketergantungan dengan Tiongkok dimana mereka mempunyai kewajiban melunasi hutang. dan mereka juga akan mengandalkan Tiongkok sebagai penyedia bahan produk, mengelola infrastruktur yang merupakan tujuan pasar utama produk Tiongkok.

Pada rencana pembangunan pemerintahan era Jokowi dalam Rencana Pembangunan Jangka panjang pada tahun 2015-2019 dimana diharuskan mendorong kerja sama ekonomi Internasional yang jauh lebih mementingkan, kepentingan nasional dalam upaya mendorong keberlanjutan dari kerjasama ekonomi dengan memprioritaskan bidang tertentu seperti, Ekspor, Pariwisata dan Investasi. dan agar tercapainya beberapa strategi dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara teknis Indonesia terus melakukan kolaborasi dengan negara kawasan Asia Tenggara dan Asia Timur.<sup>56</sup>

<sup>56</sup> Perpres RI Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional

Dengan adanya pertumbuhan ekonomi Tiongkok yang sangat signifikan, membuat Indonesia harus lebih aktif membuat strategi pembangunan luar negeri guna merespon geopolitik kawasan Asia Timur khususnya Tiongkok merupakan tantangan tersendiri Indonesia. langkah pertama yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam merespon hal tersebut adalah dengan terus melakukan kerjasama yang baik dengan Tiongkok, dalam sudut pandang Indonesia adalah pasar global dalam menyalurkan produk-produknya dan juga juga sebagai mitra yang penting.

Kemajuan ekonomi Tiongkok menjadikan negara ini sebagai negara dengan kekuatan terbesar di kawasan Asia pada saat ini, hasil dari kekayaan tersebut terus dimodernisasi untuk membangun kekuatan militer. Tiongkok secara ekonomi memberikan peluang sangat besar kepada negara-negara kawasan Asia Tenggara khususnya Indonesia. dengan adanya gelombang perdagangan bebas dalam beberapa tahun ke depan ekonomi regional Asia akan semakin besar. pada khususnya kawasan Asia Timur akan menjadikan Tiongkok pasar global dan basis produksi tunggal.<sup>57</sup>

Perdagangan bebas telah menjadi pembahasan dan agenda di berbagai pertemuan ekonomi tingkat tinggi, salah satunya dalam proses perundingan *Trans-Pacific Partnership* (TPP), dan juga dalam kesepakatan *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP) yang membahas masalah perdagangan bebas Tiongkok, Jepang dan Korea Selatan. adalah strategi terakhir yang paling kuat dalam mendorong serta mewujudkan integrasi kawasan. tantangan untuk Indonesia dalam menghadapi perdagangan bebas adalah harus melakukan transformasi diri sebagai bagian dari basis produksi bukan hanya sebagai pasar tunggal kawasan.<sup>58</sup>

Dengan adanya pemusatan ekonomi di kawasan Asia membuat Indonesia harus

---

(RPJMN) 2015-2019).

<sup>57</sup> Soemadi D.M Brotodiningrat, Staf Khusus Menhan Bidang Kerjasama Internasional, Bahan Ceramah di PPSA XX Lemhanas tentang Pemahaman Regionalisme, diakses melalui <https://www.kemhan.go.id> pada 25 Juni 2022 ).

<sup>58</sup> Ibid.

menunjukkan identitas diri sebagai negara kepulauan terbesar kedua di dunia, dengan terus melaksanakan diplomasi dan membangun kerja sama Internasional dan memperluas keterlibatan dalam kancah regional maupun global. dengan diplomasi middle power yang dilakukan Indonesia pada saat ini yang memiliki geografis dan ideologis sebagai negara yang memiliki sumber daya alam yang melimpah, dapat menunjukkan perilaku Internasional yang *pro-multilateralisme* dan memiliki prinsip *Good International citizenship*.

Secara normatif kebijakan politik luar negeri Indonesia tetap berdasarkan pada prinsip bebas- aktif dan menjalin hubungan kerjasama yang baik dengan Amerika Serikat dan Tiongkok. hal ini sebagai upaya keikutsertaan aktif dalam negara-negara besar melalui proses regional. pada saat ini Indonesia bertindak sebagai kekuatan reformis dalam Asean dengan memperluas agenda kerja sama regional maupun kerjasama Internasional terus bergabung dalam kerjasama multilateral yang meliputi, ASEAN *Asia- Pasifik Economic Cooperation (APEC)*, *ASEAN Regional Forum (ARF)* dan beberapa kerjasama ekonomi lainnya yang melibatkan Amerika, Tiongkok, Jepang dan India.<sup>59</sup>

Kebijakan ekonomi yang dibangun oleh Tiongkok ini bukan semata untuk konektivitas perdagangan Internasional semata namun, sebagai *soft strategi* dalam membuka kembali jalur perdagangan. dengan prioritas pembangunan untuk itu melakukan kerjasama dengan Indonesia adalah langkah baik, desain Maritim Silk Road adalah mega proyek yang terhubung dengan Indonesia. proyek ini berhasil mendapatkan sumber daya investasi berupa pendanaan untuk pembangunan infrastruktur maritim yang berasal dari bank Tiongkok.

Dalam kerjasama pendanaan infrastruktur Indonesia sendiri mendapatkan 90 % tawaran emas dari Tiongkok untuk memfasilitasi infrastruktur, dengan program sharing

---

<sup>59</sup> Ibid.

budget dimana memiliki kesamaan dengan program kelautan Tiongkok salah satu program yang ditawarkan oleh Tiongkok ialah Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara. Agar terwujudnya misi pemerataan ekonomi daerah Indonesia tidak selalu Jawa sentris. dengan adanya pembangunan ini untuk mengurangi ketimpangan.<sup>60</sup>

#### 4.2 Jalur *Maritime Silk Road* Tiongkok dalam Zona Ekonomi khusus kota

##### Bitung

<sup>39</sup> Pertumbuhan ekonomi wilayah merupakan bagian dari potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia, investasi, modal, prasarana dan sarana pembangunan, transportasi, dan komunikasi, komposisi industri, teknologi situasi ekonomi, perdagangan antar wilayah, kemampuan dan pembiayaan pembangunan secara luas. dalam penjelasan pertumbuhan ekonomi wilayah adanya interaksi antar wilayah (daratan dan kepulauan ) dalam aktivitas arus barang dan arus faktor produksi dalam beberapa keunggulan komparatif.<sup>61</sup>

Dalam hal ini maka keunggulan komparatif itu agar bisa dikembangkan dan ditingkatkan sehingga adanya keterhubungan satu sama lain antar wilayah (daratan dan pulau-pulau ) yang saling menunjang, dalam hal ini diperuntukan perkembangan perdagangan dan kegiatan transportasi antar wilayah. dalam hal ini banyak negara yang melakukan *Balanced Growth* (pertumbuhan keseimbangan) untuk dijelaskan bahwa wilayah-wilayah miskin yang berkembang lebih cepat daripada wilayah kaya. pembangunan wilayah dilakukan untuk pemerataan pembangunan diseluruh wilayah dan hal ini untuk mendorong semua lapisan masyarakat untuk terlibat dalam proses pembangunan.

Menurut sudut pandang wawasan Nusantara bahwa bumi dan alam Indonesia

<sup>60</sup> Sari, Rafika. Prospek Jalur sutra bagi perekonomian Indonesia. Jakarta : majalah ekonomi dan kebijakan publik. 2017, hlm 13-16 .

<sup>61</sup> Rahardjo. Adisasmita. Ekonomi Archipelago edisi II. Yogyakarta : Tajuk Entri Utama.2008, hlm 55-57

adalah dipandang sebagai satu kesatuan ekonomi, sosial politik dan pertahanan dan dapat dilihat dari berbagai aspek kewilayahan. pembangunan dari pusat ke daerah wilayah pulau maka dengan itu kegiatan pembangunan dialokasikan kepada pulau yang tersebar di wilayah perairan meliputi wilayah laut yang sangat luas yang berbentuk, selat, teluk dan laut. dan konsep pembangunan yang diterapkan harus sesuai dengan kondisi dan konstelasi wilayah geografis yang mana aktivitas pembangunan dilakukan pada kawasan Indonesia Timur yang jumlah kepulauan nya jauh lebih banyak daripada wilayah kawasan Indonesia Barat.<sup>62</sup>

Dalam pembangunan wilayah diperuntukan konsep dengan tujuan yang jelas pertama, demi terwujudnya wilayah daratan dan perairan (laut) antara daerah dan pulau dalam pertumbuhannya. selain untuk menghindari ketidakadilan sosial juga memungkinkan berlangsungnya pembangunan dan perdagangan antar kota dan daerah yang lebih seimbang. dalam hal ini mendorong terwujudnya perdagangan yang intensif dan mendorong keterbukaan ekonomi serta mengembangkan potensi wilayah masing-masing.<sup>63</sup>

Kawasan ekonomi khusus Indonesia adalah agenda dalam mempercepat pencapaian ekonomi nasional. dan penanaman modal melalui pembangunan kawasan yang memiliki keunggulan ekonomi dan geostrategi dalam mempersiapkan kegiatan industri, ekspor, impor dan kegiatan ekonomi lain nya yang memiliki nilai ekonomi tinggi. dalam hal ini pemerintah tidak hanya menginginkan pemerataan pembangunan nasional tetapi menekan pada akselerasi pertumbuhan ekonomi wilayah. dengan adanya kawasan ekonomi khusus ini mampu membangun nilai tambah penguasaan teknologi dan sumber daya manusia.

Dengan adanya pembangunan nasional ini juga memprioritaskan pengembangan

---

<sup>62</sup> Okto Irianto, Nikolas dkk. kembali melaut industri dan jasa maritim dalam poros maritim dunia. Yogyakarta : Aswaja pressindo. 2008, Hlm 30-34

<sup>63</sup> Ibid.

30 kawasan ekonomi khusus kesehatan, kawasan ekonomi khusus pendidikan, kawasan ekonomi khusus gital dan kawasan ekonomi khusus Maintenance Repair and Overhaul. sasaran pengembangan kawasan ekonomi khusus adalah meningkatkan penanaman modal, optimalisasi industri ekspor dan impor, mempercepat pembangunan daerah, sumber tenaga kerja. kegiatan kawasan ekonomi khusus 132 meliputi, produksi dan pengelolaan, logistik dan distribusi, riset ekonomi digital, penyediaan infrastruktur dan lainnya.<sup>64</sup>

Kawasan ekonomi khusus sering juga 15 disebut dengan *Special Economic zones* (SEZs) adalah wilayah yang dirancang khusus yang diperuntukkan untuk kawasan ekonomi dengan menawarkan insentif, dengan perlakuan pajak khusus, adapun 15 manfaat khusus dari antara lain, adanya hibah bantuan investasi dengan pinjaman yang menguntungkan. selain itu *Special Economic zones* menyediakan infrastruktur dan layanan perusahaan penyewa dan instrumen pendukung dari kebijakan kawasan ini sering kali mendapatkan bantuan dari negara lain.<sup>65</sup>

15 Jika merujuk pada pasal 1 angka 1 UU No. 39/2009 dengan adanya batas wilayah tertentu dalam wilayah hukum negara kesatuan Republik Indonesia yang menerapkan fungsi penyelenggara fungsi perekonomian dalam memfasilitasi kawasan tertentu. bagian umum juga disebutkan bahwa dalam UU No. 39/2009 menyatakan fungsi kawasan ekonomi khusus melakukan pengembangan usaha di bidang perdagangan dan jasa Industri, pertambangan dan energi serta transportasi maritim.<sup>66</sup>

30 Kawasan ekonomi khusus adalah batasan wilayah tertentu yang termasuk dalam wilayah hukum Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi dengan nilai ekonomi, 7 tujuan utama dari kawasan ekonomi khusus ini adalah keunggulan 18 geoekonomi dan geostrategi yang menampung kegiatan industri, yang kemudian

<sup>64</sup> Kawasan ekonomi khusus Bitung. Diakses melalui [https://: www.kek.go.id.com](https://www.kek.go.id.com). Pada 28 Juni 2022.

<sup>65</sup> Nora Galuh. Apa Itu kawasan ekonomi khusus. Jakarta : Trusted Tax News Portal. 2020 hlm. 2-5 diakses melalui [https:// www.news.ddtc.co.id.com](https://www.news.ddtc.co.id.com)

<sup>66</sup> Ibid.

bernilai ekonomi Internasional hingga pada tahun 2022 ada 18 tambahan kawasan ekonomi khusus yang tersebar di berbagai daerah Indonesia.



Gambar 4.1 Peta Zona Kawasan Ekonomi Khusus Indonesia

Dalam peta penyebaran kawasan ekonomi khusus Indonesia maka dapat dijelaskan bahwa kawasan Indonesia Timur jauh lebih sedikit adanya pembangunan berbasis maritim di bandingkan kawasan Indonesia Barat. Namun jika dilihat dari peta penyebaran zona ekonomi khusus Indonesia bahwa titik-titik pembangunan memang untuk menghubungkan seluruh daerah kepulauan. jika dilihat dari sebaran peta untuk kawasan Indonesia Timur akan berfokus pada Provinsi Sulawesi Utara pembangunan kawasan ekonomi yaitu di Kota Bitung ditetapkan dengan Peraturan pemerintah No. 32 tahun 2014. Dan beroperasi pada tahun 2019 dengan kegiatan industri ekonomi yaitu: industri perikanan, pariwisata dan logistik.

Pelabuhan Bitung adalah salah satu pelabuhan yang termasuk kedalam pengembangan jaringan dan pelabuhan terpadu di Indonesia dan menjadi target proyek khusus. pelabuhan Bitung akan dijadikan sebagai pelabuhan logistik dalam kegiatan bongkar muat peti kemas yang ditujukan untuk perdagangan Internasional dan pasar global. Pelabuhan Bitung akan dikembangkan menjadi International hub Port dan untuk mendukung rencana ini maka dibutuhkan investasi. tahap pertama dari investasi

ini sebesar US\$ 200 Juta dan progres pembangunan sudah sampai 20 % pada akhir 2019.

Dipilih kepulauan Bitung sebagai kawasan ekonomi khusus bukan tanpa alasan karena letak kawasan yang memiliki posisi geografis yang sangat strategis sebab wilayah ini berada di jalur perdagangan dunia serta pusat distribusi barang dan jasa, hal ini yang akan membuat perdagangan nasional dan internasional yang lebih prospektif. dalam hal ini Provinsi Sulawesi Utara memiliki peran penting sebagai pintu gerbang jalur utama gerbang perdagangan ke Indonesia, terutama perdagangan negara-negara Asia Timur, Australia dan Amerika.<sup>67</sup>

Bitung ditetapkan sebagai kawasan ekonomi khusus akan menjadi pusat ekonomi kawasan Indonesia Timur, adapun lokasi pelabuhan Bitung yang strategis dimanfaatkan untuk menunjang aktivitas logistik dan rantai distribusi kawasan Indonesia Timur. dalam hal ini maka kawasan Indonesia Timur akan memiliki koneksi pelabuhan Internasional, sejauh ini pada tahun 2019 melalui PT Membangun Sulut yang memiliki lahan milik pemerintah, ada 40 lebih investor yang akan, menanamkan modalnya di sana yang berasal dari, Tiongkok, Jepang, Korea selatan dan Australia.

Sektor industri yang akan menjadi sasaran para investor adalah industri pengolahan kelapa dan perikanan yang merupakan keunggulan kompetitif provinsi Sulawesi Utara, sedangkan sebagian besar akan berinvestasi pada sektor energi dan pengelolaan pelabuhan. namun dalam hal ini masih terkendala dalam proses pembebasan lahan dari 441 hektare baru ada 92 hektar yang dibebaskan. dengan komoditas perikanan dan industri kelapa, pelabuhan Bitung akan menjadi pelabuhan utama dalam menjadi penyalur barang ekspor ke berbagai negara.<sup>68</sup>

Tiongkok adalah investor terbesar kawasan ekonomi khusus Bitung dalam

---

<sup>67</sup> Ibid.

<sup>68</sup> Bisnis.com. Pengelola kawasan ekonomi khusus Bitung ajukan skema alternatif pemanfaatan lahan. ditulis Iman A Sudarman. 2019, diakses melalui [https://: www.bisnis.com](https://www.bisnis.com) pada 29 Juni 2022.

beberapa laporan nilai investasi Tiongkok yang telah masuk lebih dari 3 triliun dan terbagi dalam tiga sektor yaitu sektor infrastruktur, industri maritim dan farmasi. sepanjang tahun 2019 nilai ekspor paling teratas kawasan ini adalah Tiongkok yakni senilai US\$ 15,05 juta atau 21,60 % dari nilai ekspor non-migas dan produk yang paling banyak diekspor ke negara tersebut ialah lemak dan bahan minyak.

Sedangkan untuk ekspor pelabuhan muat di tahun yang sama, pelabuhan ini menjadi gerbang utama ekspor barang yang paling besar dimana mencapai angka US\$ 29,93 juta atau 42,95 % dari nilai total ekspor sedangkan nilai barang Sulawesi utara melalui pelabuhan Tanjung Priok yaitu senilai US\$ 16,34 juta atau senilai 23,44 %.<sup>69</sup>

Pada tahun 2020 nilai ekspor Sulawesi Utara terhadap Tiongkok masih sama pada komoditas nonmigas Tiongkok masih menjadi negara tujuan utama dengan nilai ekspor US\$ 10.18 Juta dollar dan diikuti oleh Malaysia sebagai pemasok kedua negara tujuan dengan nilai ekspor US\$ 8,23 juta dollar. sebagian besar barang-barang di kirim langsung melalui pelabuhan Bitung sedangkan untuk impor Tiongkok masih menempati negara dengan nilai impor paling teratas dengan nilai 49,67 %. dengan tinggi nilai ekspor dan impor dari provinsi Sulawesi Utara ke Tiongkok dan sebaliknya menunjukkan tren yang baru bahwa daerah ini saling ketergantungan satu sama lain.

Pada tahun selanjutnya nilai ekspor dan impor provinsi Sulawesi Utara menunjukkan nilai positif walaupun adanya hambatan pandemik Covid-19, tidak berpengaruh terlalu signifikan terhadap kegiatan ekspor dan impor bukitnya Tiongkok masih menjadi, negara dengan nilai ekspors teratas sebagai pemasok berbagai produk yang dibutuhkan dalam berbagai industri. sedangkan Sulawesi Utara hampir sepenuhnya mengandalkan Tiongkok sebagai pemasok barang-barang keperluan masyarakat pada masa pandemik.<sup>70</sup>

<sup>69</sup> Badan Statistika Provinsi Sulawesi Utara. diakses melalui [https:// www.Sulut.bps.go.id.com](https://www.Sulut.bps.go.id.com) pada 29 Juni 2022.

<sup>70</sup> Ibid.

Melalui kerjasama *Belt and Road Initiative* Tiongkok akan berpotensi menguasai dua selat Indonesia yang strategis, dimana adanya strategi *Loan to town* melalui kebijakan ekonomi maritim nya dengan kebijakan ini maka negara-negara akan terhimpit hutang pada akhirnya negara-negara pinjaman akan kesulitan dan kesalahan dalam membayar hutang dan akhirnya strategi yang dilakukan oleh Tiongkok dengan opsi menyerahkan aset akan dikelola paksa oleh Tiongkok. dalam tulisan para pemerhati ekonomi Dr Rizal Ramli menyoroti proyek pelabuhan di Medan dan Bitung yang menjadi bagian dari proyek kerjasama Tiongkok dalam kebijakan ekonomi maritimnya dengan Indonesia.

Jika kedua proyek pelabuhan besar ini jatuh ke tangan Tiongkok maka akan memberikan Beijing kontrol penuh dan mengendalikan arus lintas laut melalui selat Malaka dan hal yang sama juga akan terjadi pada pelabuhan Bitung dalam hal ini Beijing juga akan dapat menguasai Selat Lombok, yang melalui Lombok-Makassar-Manado. jika Tiongkok berhasil mengkombinasikan dua kawasan ini menjadi satu kesatuan maka pada akhirnya Tiongkok akan menguasai gerbang utama perdagangan antara Samudra Hindia dan Asia Timur.<sup>71</sup>

#### **4.3 Pelabuhan dan Tol Laut Sebagai Instrumen Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia**

Indonesia ialah negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi poros maritim dunia. Pembangunan kelautan di Indonesia telah berdenyut dalam beberapa tahun terakhir ini, sejak dibentuknya departemen kementerian kelautan dan perikanan dalam struktur pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla.<sup>42</sup> Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan populasi penduduk sekitar 220.054.853 jiwa pada tahun 2008. Secara letak wilayah negara Indonesia

<sup>71</sup> Meiliana, Sarah. Lewat BRI, China Berpotensi Kuasai Dua Selat Strategis Indonesia. Jakarta : Republik Merdeka. 2021, Di akses melalui <https://dunia.rmol.id/read/2021/07/07/495329/lewat-bri-china-berpotensi-kuasai-dua-selat-strategis-indonesia>. pada 29 Juni 2022.

sendiri dikelilingi oleh garis khatulistiwa yang berada di antara Asia dan Australia serta antara Samudra Pasifik dan Hindia dengan sumber daya alam yang melimpah.

Posisi Geoekonomi dan Geopolitik penghubung Samudra Pasifik dan Hindia, serta benua Asia dan Australia membuat peran kemaritiman bagi Indonesia semakin krusial. Total panjang garis pantai Indonesia mencapai 80 km atau dua kali lipat panjang khatulistiwa dan menempati negara dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia.<sup>72</sup> Dengan letak Indonesia yang strategis menjadikan Indonesia kawasan yang paling dinamis dalam percaturan ekonomi dan politik maka dengan itu Indonesia, memiliki ketergantungan tinggi terhadap bidang maritim kelautan (dalam industri kelautan dan ekonomi kelautan). Maka hal tersebut bisa wajar jika ekonomi kelautan dijadikan tumpuan harapan bagi kemajuan pembangunan ekonomi nasional.

Menurut pandangan ekonomi maritim besarnya sumbangsih jasa transportasi laut mencapai 77 % khususnya transportasi barang dan hal ini berhubungan dengan tingginya nilai ketergantungan pelayaran yang dimiliki kapal asing yang mencapai sekitar 95% untuk kegiatan ekspor – impor Internasional sedangkan untuk pangsa angkutan dalam negeri hanya tembus pada angka 40% bisa dilihat bahwa belum maksimalnya pemanfaatan transportasi maritim Indonesia dalam menjalankan perekonomian basis<sup>73</sup> perairan.

Jika melihat jejak sejarahnya, secara garis umum hukum negara Republik Indonesia dideklarasikan dalam pasal 25 A UUD 1945 yang mana berbunyi sebagai berikut “negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang berciri khas Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-hak ditetapkan Undang-Undang. Hal ini juga sejalan dengan konsep maritime policy dan sesuai dengan amanat dalam Undang- Undang sebagai negara kepulauan terbesar di dunia setelah Kanada.

<sup>72</sup> Indonesia, *the world factbook*, central Intelligence Agency, 2016.

<sup>73</sup> Anwar, Chairil. Manajemen Pajak Korporat kemaritiman, berbasis konsep dan strategi Tax Planning. Jakarta : Gramedia Pustaka utama, 2019. hlm 5-8

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar kedua di dunia dengan terdiri dari 17.499 yang terhitung, dan tersebar dari Sabang sampai Merauke, dengan luas total wilayah mencapai 7.8 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari 2,01 juta km<sup>2</sup> luas daratan 3,25 juta km<sup>2</sup> adalah luas lautan dan 2,55 km<sup>2</sup> zona ekonomi eksklusif (ZEE). Indonesia merupakan negara dengan luas lautan lebih besar dari pada daratan.

Mengingat Indonesia adalah negara perairan terluas, maka perlunya perkembangan moda transportasi dimana dibutuhkan kapal-kapal sudah menunjukkan eksistensinya dalam menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain sebagai tol laut, sedangkan tol laut sendiri sebagai sarana angkutan logistik kelautan yang menghubungkan Pelabuhan-pelabuhan besar Nusantara dengan adanya tol laut ini, untuk memperlancar dan tercapainya<sup>74</sup> harga logistik yang merata hingga pelosok Indonesia.

Negara kedaulatan Indonesia termasuk dalam kategori kelautan dan kepulauan dengan wilayah Indonesia, yang kemudian dideklarasikan dalam deklarasi Djuanda pada 17 Desember 1957. Deklarasi tersebut dicetus pertama kali oleh perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja diman dalam deklarasi tersebut menyatakan kepada dunia bahwa "segala perairan disekitar diantara dan yang menghubungkan pulau-pulau bagian dari pulau yang termasuk dari wilayah daratan negara Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada dibawah kedaulatan mutlak Republik Indonesia.

Lalu lintas yang terjadi perairan yang damai bagi pelayaran kapal-kapal asing dijamin selamanya dan tidak bertentangan dengan atau mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Dalam deklarasi Djuanda juga menjelaskan bahwa negara Indonesia merupakan negara satu kesatuan wilayah nusantara. Yang mana laut bukan lagi pemisah tapi pemersatu wilayah Indonesia, prinsip ini kemudian ditegaskan

---

<sup>74</sup> Ibid. hlm 8-9

dalam dalam <sup>56</sup> Undang- Undang Nomor 4/Dkp/1960. Maka berdasarkan deklarasi tersebut Indonesia menganut prinsip negara kesatuan yang berciri khas Nusantara (*Archipelagic State*).

Konsep ini kemudian diakui dalam konvensi hukum laut PBB 1982 atau hukum perjanjian laut <sup>84</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang ditandatangani di Montego Bay Jamaika, diterbitkan <sup>20</sup> Undang- Undang Nomor 17 tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS (konvensi perserikatan Bangsa-Bangsa tentang hukum laut). Maka dengan hal tersebut Indonesia diakui oleh dunia sebagai negara kepulauan dan mendapatkan tambahan wilayah seluas 2.000.000 km<sup>2</sup> termasuk <sup>50</sup> sumber daya yang dikandungnya.

Diterangkan <sup>46</sup> bahwa batas teritorial Indonesia yang sebelumnya tiga mil diperlebar menjadi 12 mil. Diukur dari garis yang menghubungkan titik yang luar pada pulau- pulau. Dari wilayah negara Indonesia pada saat air laut surut. Dalam hal ini maka kita ketahui bersama bahwa negara kesatuan dan kedaulatan laut Indonesia telah diatur jelas dalam perjanjian dan Undang- Undang yang telah disepakati dan diakui oleh dunia. Maka dengan itu negara Indonesia sebagai negara kepulauan dan kelautan harus mampu memanfaatkan wilayah maritim dan potensinya sebagai geoekonomi maritim.

Jika melihat wilayah Indonesia yang dengan relevansi maritime policy yang merupakan misi perekonomian Indonesia berbasis maritim dimana adanya <sup>72</sup> potensi yang sangat besar untuk menjadi poros maritim dunia. Mengingat wilayah kelautan Indonesia memiliki <sup>93</sup> nilai yang sangat strategis yaitu terletak diantara dua benua Asia dan Australia berada diantara dua Samudra Hindia dan Pasifik serta negara-negara Asia tenggara. Yang <sup>80</sup> mana 70% angkutan barang melalui jalur laut, barang yang diangkut dari daratan Eropa Timur tengah dan Asia selatan ke wilayah Pasifik atau sebaliknya.

Untuk mencapai negara sebagai poros maritim dunia, harus didukung dengan

dan dilengkapi oleh Pelabuhan dengan perangkat sistem teknologi digital sehingga pelayaran dan aksesibilitas pelabuhan sesuai dengan kualitas standar Internasional.<sup>60</sup> Untuk menjadi negara poros maritim dunia, Indonesia dalam berbagai bidang harus bekerja keras, terutama dalam pengamanan dan perlindungan sumber daya laut dari berbagai bentuk kejahatan lintas negara yang luar biasa, seperti fauna laut, ikan, terumbu karang, wisata bahari, minyak mineral langka dan gas bumi, dengan hal ini maka dibutuhkan perlindungan dan pengelolaan yang sangat jelas.<sup>75</sup>

Perlu diingat bahwa konsep poros maritim dunia ini merupakan sebuah gagasan yang strategis untuk mewujudkan dan menjamin ter konektivitasnya antar pulau dan pengembangan industri, perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta keamanan maritim. Melalui kebijakan presiden Joko Widodo menegaskan bahwa mengusung Indonesia sebagai negara poros maritim dunia dengan lima pilar yang beliau kemukakan dalam pertemuan *East Asia Summit* ke -9 yang diadakan pada 13 November 2014 di Myanmar, dalam pidato beliau juga mengatakan bahwa pusat ekonomi dan politik dunia pada abad ke-21 berada di Asia Timur dan oleh sebab itu maka 40 % perdagangan dunia akan berfokus pada kawasan tersebut dan Indonesia kan berada di tengah laju pertumbuhan ekonomi global.<sup>76</sup>

Maka dengan adanya pertumbuhan dan memusatnya gravitasi geoekonomi dan geopolitik dari wilayah Barat ke wilayah Asia timur, maka dengan itu Indonesia akan berada di perubahan strategis tersebut. Maka dengan hal tersebut pemerintah Indonesia mengusulkan kebijakan ekonomi maritim dengan lima pilar yaitu, yang pertama pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, yang kedua berkomitmen dalam menjaga dengan berfokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan

---

<sup>75</sup> Ibid. hlm 10 -12

<sup>76</sup> Amanda Puspita Sari, Ktt Asia Timur : Doktrin Poros Maritim Jokowi di Myanmar. Jakarta : CNN Indonesia. 2022. diakses melalui. selengkapnya sini: <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20141113125042-106-11288/doktrin-poros-maritim-jokowi-di-myanmar>. Diakses pada 2 Juli 2022.

<sup>32</sup> industri perikanan dan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utamanya.<sup>77</sup>

Pilar yang ketiga terus berkomitmen mengembangkan infrastruktur serta konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut logistik, industri perkapalan dan pariwisata maritim, yang keempat diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan, dan yang terakhir membangun kekuatan maritim. Perlu diingat bahwa negara kepulauan berbeda dengan negara maritim, pada negara maritim landasan kebijakan pembangunan negara maritim dimana negara menguasai kekuatan dan strategi kelautan yang didukung oleh kekuatan maritim baik di armada perdagangan, armada perang dan industri maritim.

Pentingnya perdagangan laut dalam pembangunan, perlunya ada transportasi laut dalam tahap awal pembangunan ekonomi dikenalkan oleh *The Wealth of Nations*, yang diterbitkan pada tahun 1776, dan dalam hal ini Smith berpendapat kunci sukses dalam masyarakat kapitalis ialah pembagian tenaga kerja ketika produktivitas dan bisnis menghasilkan lebih banyak barang pada yang dapat dijual secara lokal, maka dengan itu sangat dibutuhkan akses pasar yang sangat luas, dengan adanya keterbukaan ekonomi kelautan maritim Indonesia peluang besar untuk menghasilkan barang lebih banyak dan menyebarkan nya ke mancanegara.<sup>78</sup>

Dengan adanya akses transportasi laut atau air maka pasar akan terbuka luas untuk semua jenis industri dari pada apa yang bisa dilakukan oleh transportasi darat, dan hal tersebut dapat dikatakan bahwa pantai, laut dan sepanjang sungai yang dapat dilayari, semua jenis industri dilakukan secara alami bisa dilihat jika dari lintas maritim atau laut sudah dimanfaatkan ribuan tahun silam. Pada abad 19 dan 20 saja Amerika kapal uap westline sudah melintasi Atlantik dan Amerika utara telah menjadi pusat perdagangan.

Perdagangan lintas laut terkemuka pada abad selanjutnya telah beralih kemudian

---

<sup>77</sup> Ibid.

<sup>78</sup> Fang Huang, Zheng dan Feng Shengping. *Impian Tiongkok*. Jakarta : Kesaint Blanc, 2017.

dibuka pada jalur barat melintasi Pasifik saat Jepang, Korea selatan, China dan India yang mengambil tingkat pertumbuhan. Kemudian ekonomi maritim berpihak pada politik pelabuhan dan bahkan kekayaan, ekonomi wilayah yang berbeda adalah produk dari evolusi ekonomi berabad-abad dimana dalam perdagangan telah memainkan peran utama. Dan jika dilihat dalam beberapa temuan sejarah bahwa China adalah negara yang tidak bisa disaingi dalam mengarungi lautan seluruh dunia, keahlian berlayar China juga di beberapa bidang sudah jauh lebih maju daripada Eropa.<sup>79</sup>

China pada saat ini memiliki tujuh dari sepuluh pelabuhan tersibuk di dunia. dan pelabuhan besar di Tiongkok pada masa kini dan mendatang tidak terlepas dari program kebijakan ekonomi *Maritime Silk Road* yang merupakan strategi pembangunan global Tiongkok dalam pembangunan ekonomi internasionalnya. salah satu pelabuhan tersibuk di dunia ialah Shanghai, pada tahun 2019 pelabuhan ini dinobatkan sebagai pelabuhan dengan koneksi dan pelayanan terbaik di dunia dengan volume dan inovasi teknologinya.<sup>80</sup>

Fenomena pembangunan maritim di Indonesia timur yang memiliki kekayaan sumber daya alam yang melimpah dimana kondisi infrastrukturnya kurang berkembang, maka dibutuhkan akses ke pasar agar dapat meningkatkan daya Indonesia sangat dibutuhkan akses pasar global. Selama ini ketidaksinambungan pembangunan antara kawasan Timur Indonesia dan Barat tidak dapat terwujudnya pembangunan nasional karena kawasan ini terpinggirkan. Padahal hampir semua komoditas perdagangan Internasional diangkut menggunakan jalur maritim.<sup>81</sup>

Khususnya untuk negara kepulauan sistem transportasi laut pelabuhan memiliki peranan penting. Sedangkan pelabuhan adalah catatan antara sistem transportasi dan sistem transportasi darat dalam upaya mengembangkan dan mendukung pembangunan

---

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> Rauf, Abdu. Perputaran Ekonomi Seaport terbesar di dunia. Jakarta : Freightsight.com 2021

<sup>81</sup> Dahuri, Rokhim. Pembangunan ekonomi Maritim. Jakarta : Kompas.com

ekonomi nasional suatu wilayah negara, sedangkan pelabuhan dijadikan tempat untuk melakukan aktivitas muatan dan bongkar barang dalam berbagai kegiatan komoditas perdagangan. Adapun juga embarkasi dan debarkasi penumpang kapal dan perencanaan dan pengembangan sistem integrasi yang seperti pelayanan kapal di pelabuhan dan infrastruktur pelabuhan yang terdiri dari muatan peti kemas dan potensi wilayah yang menghubungkan transportasi darat dan laut.

Dibandingkan dengan negara tetangga Singapura misalnya jauh tertinggal dengan konsep *maritime policy* yang telah lebih dahulu mereka bangun, negara ini lebih mendominasi dalam perdagangan jalur maritim, sangat ironis sekali bahwa Indonesia sebagai negara terluas pesisirnya di Asia tenggara hanya menjadi penonton dalam tersebut, Singapura hanya dengan luas 697 km<sup>2</sup> adalah negara yang mampu menguasai Indonesia bahkan dunia. Dan alangkah mirisnya Indonesia dengan kelautan terluas di dunia masih mengandalkan negara tetangga seperti Singapura dalam pengiriman barang ke seluruh wilayah pelosok Indonesia.

Pelaku usaha dan bisnis Indonesia sering mempermasalahkan kapan Indonesia bisa maju dalam bidang transportasi maritim dan menyaingi Singapura. Semenjak di pimpin oleh Lee Kuan Yew sebagai perdana menteri yang menjabat pada saat itu, dan terus di gantikan oleh kepemimpinan selanjutnya, Singapura selalu berada satu langkah lebih maju dari negara-negara basis maritim di Asia tenggara. Pelabuhan kargo Singapura adalah pelabuhan tersibuk di dunia, dengan pelayanan, perbaikan kapal, jasa keuangan dan perbankan serta perdagangan *entrepot* (pelabuhan lintas kapal disebut hub port).

Posisi pelayanan pelabuhan kargo Singapura tidak dapat terbantahkan dibandingkan negara-negara kawasan Asia tenggara kebanyakan perlintasan kapal dan muatan ekspor dan impor negara kawasan tersebut melalui pelabuhan Singapura. Dan pada saat ini negeri nan mungil ini telah menjadi negara dengan kelengkapan infrastruktur pelabuhan terbaik di dunia. Sedangkan komoditas perdagangan lintas

negara Indonesia mencapai angka 70% melalui Singapura. Untuk hal ini seharusnya Indonesia harus banyak belajar dari Singapura.<sup>82</sup>

Menurut laporan organisasi pengusaha atau perusahaan angkutan niaga *Indonesian National Shipowners' Association* atau INSA di Jakarta pada saat ini setidaknya Indonesia memiliki 125 Pelabuhan utama yang dapat melakukan nilai ekspor langsung, tetapi jika berfokus pada pengembangan infrastruktur tol laut akan dikembangkan pada pelabuhan utama yang tersebar di Medan, Jakarta, Surabaya, Kaltim dan Makassar yang akan melakukan pelayanan ekspor langsung. Namun pelabuhan di Makassar sebelum tidak pernah melakukan langsung.<sup>83</sup>

Untuk kebijakan Tol laut yang merupakan sub agenda dari Nawacita (sembilan program) dalam agenda ini berupaya meningkatkan produktivitas wilayah dan daya saing dalam masyarakat Internasional. dalam pelaksanaannya tol akan berkembang dan terkoneksi secara internal untuk pemerataan pembangunan (dari wilayah pusat ke daerah. sebelumnya kebijakan ini telah diagendakan pada pemerintahan bapak Susilo Bambang Yudhoyono dengan kebijakan Pendulum Nusantara sebagai program pengiriman kargo dari 24 pelabuhan strategis dan mencakup 160 port non-komersial sebagai bagian dari *sea highway*.

Kemudian tol laut ini menjadi isu kampanye presiden Jokowi pada saat itu, dan menjadi pusat perhatian Internasional dengan kerjasama ekonomi dan infrastruktur. dalam mewujudkan kebijakan maritim Indonesia setidaknya membutuhkan nilai investasi Rp 699 triliun (US\$ 67,40 miliar) untuk mendukung kebijakan poros maritim dunia, dan untuk total nilai investasi 24 pelabuhan niaga seluruh wilayah nusantara (Rp 243,6 triliun ) dan 1.481 pelabuhan komersial dengan nilai investasi (Rp 198 triliun ) dan untuk kebutuhan kapal (Rp 101,7 triliun ). Jika dilihat dari akumulasinya Indonesia

<sup>82</sup> Anwar, Chairil dan Pohan. Manajemen Pajak Korporat kemaritiman, berbasis konsep dan strategi Tax Planning. Jakarta : Gramedia Pustaka utama, 2019

<sup>83</sup> <http://www.dppinsa.com>

masih kekurangan jauh modal pembangunan untuk maritim.

Pada tahun 2020 seperti yang disampaikan oleh direktur laut dan angkatan laut Wisnu Handoko beliau mengatakan bahwa menteri perhubungan telah merencanakan kembali mengenai pembahasan tol laut dan kembali melakukan sosialisasi ke kawasan Indonesia Timur, dalam pertemuan tersebut beliau menyampaikan bahwa tol laut jilid II berbeda, dengan sebelumnya pada jilid II ini maka tol akan diperuntukan untuk laboratorium logistik, sebagai bentuk dari perbaikan sistem logistik. Proses tol laut ini akan dipantau secara berkala dan terus dilakukan pemanfaatan dalam tol laut.<sup>84</sup>

Dalam pemanfaatan tol laut akan akan dikonsentrasikan khusus pada lima aspek yaitu sumber daya manusia, digitalisasi, kapal, pelabuhan dan sistem logistik. terkait dengan sumber daya manusia akan dilakukan oleh pemerintah daerah melalui gerak maritim dan rumah kita segera melakukan bimbingan informasi muatan kapal dan aplikasi *Logistic Communication system* (LCS). sama halnya yang dikatakan oleh seksi pelayaran rakyat Hasan Sadili, manfaat dari tol laut ini juga untuk mengurangi disparitas harga dan terhubungnya moda transportasi laut, darat, dan menuju hinterland.

Berdasarkan asas dan pilar serta keutuhan negara kesatuan republik Indonesia sebagai negara kepulauan dan maritim terbesar maka dengan itu, samudra dan lautan merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan oleh dari negara untuk mencapai kesejahteraan bangsa di berbagai bidang ekonomi, politik, budaya dan keamanan maka dengan ini penguasaan dan penggunaan lautan dikelola dan di peruntukan untuk pembangunan secara mutlak dalam mencapai kesejahteraan dan kejayaan bangsa. maka hal ini harus diimplementasikan untuk mengakomodasi potensi dan kekuatan laut.

Oleh karena itu beberapa provinsi kepulauan adalah sebagai realitas politik, sosial, ekonomi dan hankam harus mendapatkan perhatian khusus dalam upaya

---

<sup>84</sup> Ocean week. Tol laut Jilid II.2022. diakses melalui <https://oceanweek.co.id/tol-laut-jilid-ii-seperti-apa.com>

mengembangkan potensi keutuhan negara kesatuan republik Indonesia dimana pemerintah harus menyelenggarakan pembangunan untuk kemaslahatan umat, maka hal ini kemudian disadari oleh pemerintah dengan menetapkan 7 provinsi kepulauan pada 11 Agustus tahun 2005 yang terdiri provinsi kepulauan yakni, Maluku, Maluku utara, Sulawesi Utara, Bangka Belitung kepulauan Riau, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur.

Melihat kondisi dan potensi Indonesia dengan pengembangan pembangunan antar kawasan maka dengan ini Sulawesi utara termasuk di dalamnya dan sebagai *center of distribution and sharing* pembangunan maritim kawasan Indonesia Timur khususnya Sulawesi utara memiliki posisi strategis sebagai pintu gerbang utama Indonesia ke Asia Pasifik. Dari letak peta Indonesia maka Sulawesi utara adalah jalur perdagangan yang sangat relatif lebih dekat ke pusat perdagangan ekonomi dunia seperti, Jepang, Tiongkok, Korea selatan, Taiwan, Malaysia Timur, Kanda, Amerika serikat, dan Amerika latin.<sup>85</sup>

Doktrin konsep poros maritim dunia sangat penting sebagai instrumen mempromosikan ekonomi maritim dan pembangunan kelautan. dimana pembangunan akan diimplementasikan pada pembangunan pelabuhan dan tol laut, dalam tol laut adanya upaya untuk melakukan konektivitas dengan pelabuhan sekitar yang kemudian menghubungkan daratan dan lautan. dan juga pembaharuan pelabuhan dilakukan untuk melengkapi fasilitas pelayanan kapal untuk memaksimalkan transportasi laut membutuhkan pelabuhan yang memadai dan modern.<sup>86</sup>

Dalam agenda nya poros maritim juga sebagai strategi Indonesia dalam meningkatkan keamanan laut dan perbatasan Indonesia, mengingat bahwa maritim adalah wilayah vital terjadinya berbagai konflik dan pertikaian sehingga isu keamanan

<sup>85</sup> Gerry van Klinken, lima penggerak bangsa yang terlupa : Nasionalisme dan minoritas Kristen. Yogyakarta : Lkis, 2010. hlm 130

<sup>86</sup> Syahrin Al, Najeri. Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas stategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia, Kalimantan Timur : Universitas Muhammadiyah press, 2018. Hlm 14- 17

juga penting diutamakan dalam membangun konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia. Wilayah laut dengan kondisi geografis kepulauan banyak ancaman yang akan dihadapi oleh Indonesia salah satunya illegal fishing, human trafficking, dan kejahatan lintas wilayah serta negara lainnya.

Banyak kepentingan negara luar kawasan seperti, Tiongkok, Jepang dan Amerika Serikat juga perlu menjadi perhatian khusus, dalam menjaga keutuhan dan kedaulatan serta teritorial wilayah Indonesia dari kepentingan negara lain, mengingat bahwa akses maritim dan kelautan akan semakin muda. Jika melihat kondisi geografis Indonesia adalah wilayah yang dijadikan jalur perdagangan internasional dan perdagangan antar benua yang dilakukan oleh negara-negara besar. Maka perlu persiapan dan kebijaksanaan dalam gagasan poros maritim harus kuat untuk mengimplementasikan kemudian secara ekonomi dan keamanan.

Masalah perbatasan dan laut yang selama ini belum tuntas juga masih pekerjaan rumah pemerintah, yang berdampak pada terhambatnya proses pembangunan yang kemudian membuat Indonesia sulit untuk berkembang. Untuk itu perlunya keseriusan pemerintah dalam hal untuk mempertahankan dan mengelola sumber daya maritim Indonesia, tidak hanya itu diperlukan teknologi dan pendanaan dan dukungan dari sumber daya manusia. Untuk mencapai tujuan dalam konsep poros maritim Indonesia juga diperlukan berbagai mitra dari negara lain. Isu keamanan nasional juga membangun sinergitas untuk menguatkan kembali wacana negara maritim.

#### **4.4 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 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 <sup>139</sup> *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 rute 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.

<sup>47</sup> 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 <sup>11</sup> 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 dibangun 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 *Busines to Busines* 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

### KESIMPULAN

#### 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 <sup>47</sup> 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 kawan zona 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 <sup>22</sup> 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 halnya 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

- Adisasmita, R. (2008). *Ekonomi Archipelago edisi II* . Yogyakarta : Tajuk Entri Utama .
- Andrew, S. B. (1996). *Theory of Internasional Relations* . New York : St. Martins pres .
- Anggara, R. (2008). Asian Infrastrukture Investment Bank AIIB as an Instrument for regional Leadership of China in the East Asia Region . *Economic and Political* , 1-2.
- Apriliani, R. P. (2016). Samarinda.ian. go.id . *Kebijakan Penetapan Bitung sebagai kawasan ekonomi khusus (KEK)* , 12.
- bank, A. D. (2013) . See who will pay for Asia's \$8 trillion Infrastructure Amerika serikat . *Economic international* , 1-2.
- Basri MA, N. (2013). *Sulawesi Pintu gerbang Asia Pasifik : Inisiatif DR SH Sarundajang merevitalisasi pemikiran futuristik Sam Ratulangi* . Jakarta: Media Madina Press .
- Bockman, J. (2013). *Neoliberalism ( The American Sociologi Association* . Amerika serikat: Contexts summer .
- Brotodigrat, 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 .

- Chaturvedy. (2014). New Maritime Silk Road Converging Interests and Regional Responses. *ISAS Working Paper* , 6.
- Dahuri, R. (2019). Pembangunan ekonomi maritim . *Harian Ekonomi maritim* , 1 .
- David, H. d. (2007). *A Brief History of Neoliberalism*. New York : Oxford University press .
- Derudder. (2008). *Connectivity Along Overland Corridor Belt and Road Initiative*. Jakarta: Discussion paper.
- Fahmi, R. A. (2017). Pengaruh Inisiatif OBOR ( One Belt One Road ) Tiongkok terhadap perkembangan Infrastruktur Indonesia tahun 2017. *Journal Nasional* , 8-15.
- Fukuyama, F. (1992). *The end of History and the last Man* . London : University press .
- Galuh, N. (2019). Apa itu kawasan ekonomi khusus . *Ekonomi Pembangunan* , 2-3.
- Garnut, R. (2006). *China's 40 years of reform and Development*. Canberra : ANU Press .
- Hartono, C. G. (1972). *Beberapa Masalah Transnasional dalam penanaman modal Asing di Indonesia*. Bandung : Binatjipta.
- Indonesia. (2016). The World Factbook Central Intelligence Agency . *Paper Policy* , 12.
- 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.
- Jemandu, A. (2015). *Kinerja Diplomasi ekonomi : Evaluasi atas perjanjian perdagangan dan investasi* . Jakarta Pusat : Badan pengkajian dan

pengembangan kebijakan kementerian luar negeri RI .

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 .

Korwa, J. R. (2019). Kebangkitan China melalui Belt and Road Initiative dan (Red)

kontruksi Hubungan Internasional dalam sistem Westphalia. *Jurnal Hubungan Internasional* , 8.

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.

Lubis, A. D. (2019). Analisis Pemanfaatan Maritim Silk Road untuk meningkatkan

akses pasar dan daya saing produk ekspor Indonesia. *Jurnal Nasional* , 5-7.

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 .

Perdana, A. R. (2016). Eksistensinya Asia Infrastrukture Invesment Bank dalam

pergeseran tatanan ekonomi politik dunia . *Ekonomi Politik Internasional* , 1-

10.

Perpres. (2019). Rencana Pembangunan Jangka Menengah. *Jurnal Nasional* , 1.

Pop, I. I. (2016). *Sterengths and Challenges of China's One Belt and Road Initiative* .

London : Center For Geopolitics .

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.

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* , 1 .

Sari, A. P. (2021 ). *Doktrin Poros Maritim Jakarta Jokowi di Myanmar* . Jakarta : CNN Indonesia .

Shengping, F. H. (2017). *Impian Tiongkok* . Jakarta : Kesaint Blanc .

Skidmore, L. a. (1997). *International Political economy : the Struggle of power and wealth*. Fort Worth: Harcourt Brace Collège .

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.

SULUT, B. (2021 ). Perkembangan Ekspor dan Impor Sulawesi Utara pada tahun 2021. *Badan Pusat statistik provinsi Sulawesi Utara*, 1-5.

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 .

Untung, H. B. (2011). *Hukum Investasi* . Jakarta : Sinar Grafika .

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.

Woolcock, S. (2011). *Factor shaping economic diplomasi : An Analytical Toolkit* .  
Burlington : Astage Publishing company.

www.databoks.com. (2019). Viva Budy Kusnandar. *Berapa Investasi Asing Tiongkok ke Indonesia* , 1-2.



# No repository

## ORIGINALITY REPORT

29%

SIMILARITY INDEX

28%

INTERNET SOURCES

7%

PUBLICATIONS

12%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://repository.uinjkt.ac.id">repository.uinjkt.ac.id</a> Internet Source	3%
2	<a href="http://journal.umy.ac.id">journal.umy.ac.id</a> Internet Source	2%
3	<a href="http://download.garuda.ristekdikti.go.id">download.garuda.ristekdikti.go.id</a> Internet Source	2%
4	Submitted to Universitas Nasional Student Paper	1%
5	<a href="http://ejournal.unsrat.ac.id">ejournal.unsrat.ac.id</a> Internet Source	1%
6	<a href="http://difarepositories.uin-suka.ac.id">difarepositories.uin-suka.ac.id</a> Internet Source	1%
7	<a href="http://repository.ub.ac.id">repository.ub.ac.id</a> Internet Source	1%
8	<a href="http://jurnal.dpr.go.id">jurnal.dpr.go.id</a> Internet Source	<1%
9	<a href="http://business-law.binus.ac.id">business-law.binus.ac.id</a> Internet Source	<1%

10	<a href="http://docplayer.info">docplayer.info</a> Internet Source	<1 %
11	<a href="http://id.123dok.com">id.123dok.com</a> Internet Source	<1 %
12	<a href="http://journal.uin-alauddin.ac.id">journal.uin-alauddin.ac.id</a> Internet Source	<1 %
13	<a href="http://journal.unpar.ac.id">journal.unpar.ac.id</a> Internet Source	<1 %
14	<a href="http://www.scribd.com">www.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
15	<a href="http://news.ddtc.co.id">news.ddtc.co.id</a> Internet Source	<1 %
16	<a href="http://www.lemhannas.go.id">www.lemhannas.go.id</a> Internet Source	<1 %
17	<a href="http://afidburhanuddin.wordpress.com">afidburhanuddin.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
18	<a href="http://123dok.com">123dok.com</a> Internet Source	<1 %
19	<a href="http://repository.usu.ac.id">repository.usu.ac.id</a> Internet Source	<1 %
20	<a href="http://digilib.uin-suka.ac.id">digilib.uin-suka.ac.id</a> Internet Source	<1 %
21	<a href="http://eprints.uad.ac.id">eprints.uad.ac.id</a> Internet Source	<1 %



22	<a href="http://unhas.ac.id">unhas.ac.id</a> Internet Source	<1 %
23	<a href="http://digilib.unila.ac.id">digilib.unila.ac.id</a> Internet Source	<1 %
24	<a href="http://ejournal.balitbangham.go.id">ejournal.balitbangham.go.id</a> Internet Source	<1 %
25	<a href="http://id.scribd.com">id.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
26	Submitted to iGroup Student Paper	<1 %
27	<a href="http://pt.scribd.com">pt.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
28	<a href="http://text-id.123dok.com">text-id.123dok.com</a> Internet Source	<1 %
29	<a href="http://repository.stie-mce.ac.id">repository.stie-mce.ac.id</a> Internet Source	<1 %
30	<a href="http://berkas.dpr.go.id">berkas.dpr.go.id</a> Internet Source	<1 %
31	<a href="http://www.bi.go.id">www.bi.go.id</a> Internet Source	<1 %
32	<a href="http://news.trubus.id">news.trubus.id</a> Internet Source	<1 %
33	<a href="http://repository.nusamandiri.ac.id">repository.nusamandiri.ac.id</a> Internet Source	<1 %



34 [core.ac.uk](http://core.ac.uk) Internet Source <1 %

---

35 [repository.radenintan.ac.id](http://repository.radenintan.ac.id) Internet Source <1 %

---

36 [forum.indogamers.com](http://forum.indogamers.com) Internet Source <1 %

---

37 [digilib.uinsby.ac.id](http://digilib.uinsby.ac.id) Internet Source <1 %

---

38 [journal.uir.ac.id](http://journal.uir.ac.id) Internet Source <1 %

---

39 [repository.unhas.ac.id](http://repository.unhas.ac.id) Internet Source <1 %

---

40 [www.slideshare.net](http://www.slideshare.net) Internet Source <1 %

---

41 Submitted to Universitas Muhammadiyah Yogyakarta Student Paper <1 %

---

42 [www.tabloiddiplomasi.org](http://www.tabloiddiplomasi.org) Internet Source <1 %

---

43 Submitted to UIN Syarif Hidayatullah Jakarta Student Paper <1 %

---

44 [jom.fisip.budiluhur.ac.id](http://jom.fisip.budiluhur.ac.id) Internet Source <1 %

---

45 [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)

Internet Source

<1 %

46

[anyflip.com](https://anyflip.com)

Internet Source

<1 %

47

[repo.unand.ac.id](https://repo.unand.ac.id)

Internet Source

<1 %

48

Submitted to uphindonesia

Student Paper

<1 %

49

[www.studocu.com](https://www.studocu.com)

Internet Source

<1 %

50

[mas-alahrom.my.id](https://mas-alahrom.my.id)

Internet Source

<1 %

51

[premitalisawati.blogspot.com](https://premitalisawati.blogspot.com)

Internet Source

<1 %

52

[qdoc.tips](https://qdoc.tips)

Internet Source

<1 %

53

[www.validnews.id](https://www.validnews.id)

Internet Source

<1 %

54

Tadeus Adam Sianturi, Sylvana Murni  
Deborah Hutabarat. "Perjanjian Penetapan  
Harga Dalam Industri Jasa Uang Tambang  
Kontainer (Freight Container): Studi Putusan  
KPPU Nomor 8/KPPU-L/2018", KRTHA  
BHAYANGKARA, 2020

Publication

<1 %



55	Submitted to Universitas Al Azhar Indonesia Student Paper	<1 %
56	ganadometro.wordpress.com Internet Source	<1 %
57	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	<1 %
58	Submitted to Universitas Jember Student Paper	<1 %
59	Submitted to University of Muhammadiyah Malang Student Paper	<1 %
60	eprints.umm.ac.id Internet Source	<1 %
61	nanopdf.com Internet Source	<1 %
62	repositori.usu.ac.id Internet Source	<1 %
63	repository.bakrie.ac.id Internet Source	<1 %
64	repository.upnjatim.ac.id Internet Source	<1 %
65	sulawesi.bisnis.com Internet Source	<1 %
66	Submitted to Universitas Andalas	

<1 %

67

Submitted to Universitas Indonesia

Student Paper

<1 %

68

[adln.lib.unair.ac.id](http://adln.lib.unair.ac.id)

Internet Source

<1 %

69

[etd.umsida.ac.id](http://etd.umsida.ac.id)

Internet Source

<1 %

70

[digilib.unikom.ac.id](http://digilib.unikom.ac.id)

Internet Source

<1 %

71

[kumparan.com](http://kumparan.com)

Internet Source

<1 %

72

[rahmanafia.blogspot.com](http://rahmanafia.blogspot.com)

Internet Source

<1 %

73

[slideplayer.info](http://slideplayer.info)

Internet Source

<1 %

74

Submitted to Universitas Pelita Harapan

Student Paper

<1 %

75

[doa-bagirajatega.blogspot.com](http://doa-bagirajatega.blogspot.com)

Internet Source

<1 %

76

[ejournal.stitpn.ac.id](http://ejournal.stitpn.ac.id)

Internet Source

<1 %

77

[elwamendri.wordpress.com](http://elwamendri.wordpress.com)

Internet Source

<1 %





78	<a href="http://jurnal.unpad.ac.id">jurnal.unpad.ac.id</a> Internet Source	<1 %
79	<a href="http://repository.unpar.ac.id">repository.unpar.ac.id</a> Internet Source	<1 %
80	Feronika Sekar Puriningsih. "Kebutuhan Infrastruktur Pelabuhan Sorong untuk Mendukung Poros Maritim Dunia", <i>Warta Penelitian Perhubungan</i> , 2022 Publication	<1 %
81	Submitted to Universitas Islam Malang Student Paper	<1 %
82	<a href="http://apps.dtic.mil">apps.dtic.mil</a> Internet Source	<1 %
83	<a href="http://archive.org">archive.org</a> Internet Source	<1 %
84	<a href="http://suryaanom.wordpress.com">suryaanom.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
85	Submitted to vitka Student Paper	<1 %
86	<a href="http://www.portesasiapacifico.com.mx">www.portesasiapacifico.com.mx</a> Internet Source	<1 %
87	<a href="http://dspace.uui.ac.id">dspace.uui.ac.id</a> Internet Source	<1 %
88	<a href="http://te.usa1lib.org">te.usa1lib.org</a> Internet Source	<1 %

89	<a href="https://dspace.uii.ac.id">Dspace.Uii.Ac.Id</a> Internet Source	<1 %
90	Elia Limbong, Virginia Tulenan, Yaulie Deo.Y Rindengan. "Rancang Bangun Animasi 3 Dimensi Budaya Passiliran", Jurnal Teknik Informatika, 2017 Publication	<1 %
91	<a href="http://e-journal.president.ac.id">e-journal.president.ac.id</a> Internet Source	<1 %
92	<a href="http://investor.id">investor.id</a> Internet Source	<1 %
93	<a href="http://www.joyinmyworld.com">www.joyinmyworld.com</a> Internet Source	<1 %
94	<a href="http://www.worldscientific.com">www.worldscientific.com</a> Internet Source	<1 %
95	Submitted to University of Oklahoma Student Paper	<1 %
96	<a href="http://insanpelajar.com">insanpelajar.com</a> Internet Source	<1 %
97	<a href="http://jurnal.asia.ac.id">jurnal.asia.ac.id</a> Internet Source	<1 %
98	<a href="http://repository.ar-raniry.ac.id">repository.ar-raniry.ac.id</a> Internet Source	<1 %
99	<a href="http://sttybmanado.ac.id">sttybmanado.ac.id</a> Internet Source	<1 %

---

100	<a href="http://vtechworks.lib.vt.edu">vtechworks.lib.vt.edu</a> Internet Source	<1 %
101	<a href="http://www.cnnindonesia.com">www.cnnindonesia.com</a> Internet Source	<1 %
102	<a href="http://www.jurnas.com">www.jurnas.com</a> Internet Source	<1 %
103	<a href="http://www.syekhnurjati.ac.id">www.syekhnurjati.ac.id</a> Internet Source	<1 %
104	Submitted to SCEGGS Darlington Student Paper	<1 %
105	Submitted to Universitas Pertamina Student Paper	<1 %
106	<a href="http://adhamaskipangeran.blogspot.com">adhamaskipangeran.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
107	<a href="http://akurat.co">akurat.co</a> Internet Source	<1 %
108	<a href="http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id">ojs.balitbanghub.dephub.go.id</a> Internet Source	<1 %
109	<a href="http://adaptagro.editorum.ru">adaptagro.editorum.ru</a> Internet Source	<1 %
110	<a href="http://agustinuswibowo.com">agustinuswibowo.com</a> Internet Source	<1 %
111	<a href="http://beritadotcom.blogspot.com">beritadotcom.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %

---



112	<a href="http://ejournal.unesa.ac.id">ejournal.unesa.ac.id</a> Internet Source	<1 %
113	<a href="http://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id">jurnalmahasiswa.unesa.ac.id</a> Internet Source	<1 %
114	<a href="http://mafiadoc.com">mafiadoc.com</a> Internet Source	<1 %
115	<a href="http://manado.tribunnews.com">manado.tribunnews.com</a> Internet Source	<1 %
116	<a href="http://muhaiminkhair.wordpress.com">muhaiminkhair.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
117	<a href="http://www.zenius.net">www.zenius.net</a> Internet Source	<1 %
118	Submitted to Syntax Corporation Student Paper	<1 %
119	Syprianus Aristeus. "Globalisasi, Perdagangan Bebas, Penanaman Modal Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu", Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2017 Publication	<1 %
120	<a href="http://blogterbaru22.blogspot.com">blogterbaru22.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
121	<a href="http://lib.ui.ac.id">lib.ui.ac.id</a> Internet Source	<1 %
122	<a href="http://money.kompas.com">money.kompas.com</a> Internet Source	<1 %

123	<a href="http://penerbit.lipi.go.id">penerbit.lipi.go.id</a> Internet Source	<1 %
124	<a href="http://tunggulbulintabir.blogspot.com">tunggulbulintabir.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
125	<a href="http://ua.worlddocuments.org">ua.worlddocuments.org</a> Internet Source	<1 %
126	<a href="http://www.kompasiana.com">www.kompasiana.com</a> Internet Source	<1 %
127	Submitted to IAIN Kudus Student Paper	<1 %
128	<a href="http://Repository.unpar.ac.id">Repository.unpar.ac.id</a> Internet Source	<1 %
129	<a href="http://aminahips.wordpress.com">aminahips.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
130	<a href="http://docplayer.fr">docplayer.fr</a> Internet Source	<1 %
131	<a href="http://etd.repository.ugm.ac.id">etd.repository.ugm.ac.id</a> Internet Source	<1 %
132	<a href="http://jurnal.untag-sby.ac.id">jurnal.untag-sby.ac.id</a> Internet Source	<1 %
133	<a href="http://jurnalprodi.idu.ac.id">jurnalprodi.idu.ac.id</a> Internet Source	<1 %
134	<a href="http://kc.umn.ac.id">kc.umn.ac.id</a> Internet Source	<1 %

135	<a href="http://repo.itera.ac.id">repo.itera.ac.id</a> Internet Source	<1 %
136	<a href="http://rininda.blogspot.com">rininda.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
137	<a href="http://virgianarmynia.wordpress.com">virgianarmynia.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
138	<a href="http://www.kemhan.go.id">www.kemhan.go.id</a> Internet Source	<1 %
139	<a href="http://www.worldfocus.in">www.worldfocus.in</a> Internet Source	<1 %
140	<a href="http://youthnebula.blogspot.com">youthnebula.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
141	"China's Belt and Road Initiative in a Global Context", Springer Science and Business Media LLC, 2019 Publication	<1 %
142	Lutfi Amiruddin, Genta Mahardhika Rozalinna, Primadiana Yunita. "The Vague Awareness of Communities in the Singhasari Special Economic Zone Development during the COVID-19 Pandemic", Society, 2021 Publication	<1 %
143	Sherin Natasya Priscilla, Triesanto Romulo Simanjuntak, Christian H.J De Fretes. "Diplomasi Vaksin Dalam Rivalitas Amerika Serikat Dan Cina Di Wilayah ASEAN Pada	<1 %

# Masa Pandemi Covid-19", Al Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan dan Kemasyarakatan, 2022

Publication

144	<a href="http://anlailipunya.blogspot.com">anlailipunya.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
145	<a href="http://auministry.com">auministry.com</a> Internet Source	<1 %
146	<a href="http://bangka.tribunnews.com">bangka.tribunnews.com</a> Internet Source	<1 %
147	<a href="http://dl.dropboxusercontent.com">dl.dropboxusercontent.com</a> Internet Source	<1 %
148	<a href="http://elitasuratmi.wordpress.com">elitasuratmi.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
149	<a href="http://eprints.untirta.ac.id">eprints.untirta.ac.id</a> Internet Source	<1 %
150	<a href="http://fr.scribd.com">fr.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
151	<a href="http://genemil.com">genemil.com</a> Internet Source	<1 %
152	<a href="http://irjournal.spbu.ru">irjournal.spbu.ru</a> Internet Source	<1 %
153	<a href="http://jamberita.com">jamberita.com</a> Internet Source	<1 %
154	<a href="http://kabar-terhangat.blogspot.com">kabar-terhangat.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %

155	<a href="http://ml.scribd.com">ml.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
156	<a href="http://musdarelektro14.blogspot.com">musdarelektro14.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
157	<a href="http://niasrs.wordpress.com">niasrs.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
158	<a href="http://opac.lib.idu.ac.id">opac.lib.idu.ac.id</a> Internet Source	<1 %
159	<a href="http://repository.iainpurwokerto.ac.id">repository.iainpurwokerto.ac.id</a> Internet Source	<1 %
160	<a href="http://repository.its.ac.id">repository.its.ac.id</a> Internet Source	<1 %
161	<a href="http://repository.uin-suska.ac.id">repository.uin-suska.ac.id</a> Internet Source	<1 %
162	<a href="http://repository.umsu.ac.id">repository.umsu.ac.id</a> Internet Source	<1 %
163	<a href="http://repository.upnyk.ac.id">repository.upnyk.ac.id</a> Internet Source	<1 %
164	<a href="http://revistadeindias.revistas.csic.es">revistadeindias.revistas.csic.es</a> Internet Source	<1 %
165	<a href="http://sepengatahuanku.blogspot.com">sepengatahuanku.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
166	<a href="http://surajis.wordpress.com">surajis.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %

167	tirto.id Internet Source	<1 %
168	triscamiaa-fisip12.web.unair.ac.id Internet Source	<1 %
169	www.antaranews.com Internet Source	<1 %
170	www.fxclub.org Internet Source	<1 %
171	www.lumixindonesia.id Internet Source	<1 %
172	www.pinterpolitik.com Internet Source	<1 %
173	www.pustakabelajar.com Internet Source	<1 %
174	www.samarinda.lan.go.id Internet Source	<1 %
175	www.tionghoa.info Internet Source	<1 %
176	zh.scribd.com Internet Source	<1 %
177	"Six Decades of Indonesia-China Relations", Springer Science and Business Media LLC, 2018 Publication	<1 %

178	Nurafni Irma Suryani, Ratu Eva Febriani. "KAWASAN EKONOMI KHUSUS DAN PEMBANGUNAN EKONOMI REGIONAL: SEBUAH STUDI LITERATUR", Convergence: The Journal of Economic Development, 2020 Publication	<1 %
179	Victoria Natali Makalew, Vecky A.J. Masinambow, Een N. Walewangko. "ANALISIS KONTRIBUSI KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK) TERHADAP STRUKTUR PEREKONOMIAN SULAWESI UTARA", JURNAL PEMBANGUNAN EKONOMI DAN KEUANGAN DAERAH, 2019 Publication	<1 %
180	<a href="http://anggiputriandiyani.wordpress.com">anggiputriandiyani.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
181	<a href="http://ojs.unikom.ac.id">ojs.unikom.ac.id</a> Internet Source	<1 %
182	<a href="http://annisawally0208.blogspot.com">annisawally0208.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
183	<a href="http://laclomanatutodili.blogspot.com">laclomanatutodili.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %

Exclude quotes  On

Exclude matches  Off

Exclude bibliography  On