
Kepentingan Tiongkok Melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) dalam Pembangunan Infrastruktur di Sulawesi Utara 2017-2022

Firda Amaliyah*, Ramdhan Muhaimin
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional
Universitas Al Azhar Indonesia
[*firdamlyh@gmail.com](mailto:firdamlyh@gmail.com)

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) is an international economic trade route connecting Asia, Africa and Europe, consisting of around 60 countries. BRI aims to improve the world economy and create new trade routes to increase business opportunities in terms of exports, imports and investment for China. This research aims to reveal China's national interests behind investments or loans provided through BRI in infrastructure cooperation in North Sulawesi. The projects included in this collaboration are Bitug Port, development of Bitung Port, and construction of the Manado-Bitung Toll Road. The researcher used a qualitative method in which the study used a literature study method, which allowed the author to carry out fact-based analysis of the data found during the research. This research results in the conclusion that the cooperation carried out by China through the BRI with Indonesia is in China's national interests, namely helping to improve the economy through easy exports and imports and affordable infrastructure development in North Sulawesi.

Keywords: *Belt and Road Initiative (BRI); Infrastructure; National Interest; North Sulawesi*

Abstrak

Belt and Road Initiative (BRI) merupakan jalur perdagangan ekonomi internasional yang menghubungkan Asia, Afrika, dan Eropa yang terdiri sekitar 60 negara. BRI bertujuan untuk meningkatkan perekonomian dunia dan menciptakan jalur perdagangan baru untuk memperbesar peluang bisnis baik itu ekspor, impor dan juga investasi bagi Tiongkok. Penelitian ini bertujuan mengungkap kepentingan nasional Tiongkok dibalik investasi atau pinjaman yang diberikan melalui BRI dalam kerjasama infrastruktur di Sulawesi Utara. Proyek yang termasuk ke dalam kerjasama tersebut ialah Pelabuhan Bitug, pengembangan Pelabuhan Bitung, dan pembangunan Jalan Tol Manado-Bitung. Peneliti menggunakan metode kualitatif yang dikaji menggunakan metode studi kepustakaan, yang memungkinkan penulis untuk membuat analisis berdasarkan fakta pada data yang ditemukan saat penelitian. Penelitian ini menghasilkan suatu kesimpulan bahwa dengan kerjasama yang di usung oleh Tiongkok melalui BRI dengan Indonesia ini adalah untuk kepentingan nasional Tiongkok, yaitu membantu meningkatkan perekonomian melalui ekspor impor yang semakin mudah dan terjangkau dengan pembangunan infrastruktur di Sulawesi Utara

Kata Kunci: *Belt and Road Initiative (BRI); Infrastruktur; Kepentingan Nasional; Sulawesi Utara*

PENDAHULUAN

Republik Rakyat Tiongkok didirikan Mao Zedong pada 1 Oktober 1949 dengan dasar ideologi komunisme-sosialisme. Deng Xiaoping menggantikan Mao Zedong sebagai ketua Partai Komunis Tiongkok tahun 1978 (Michael Sheridan, 2021; Walker, 2021). Deng Xiaoping melakukan perubahan mendasar dalam arah kebijakan ekonomi Tiongkok. Salah satu yang dilakukannya adalah melakukan kebijakan liberalisasi ekonomi meskipun negeri tersebut berbasis ideologi politik komunisme.

Kebijakan liberalisasi ekonomi diambil Deng Xiaoping setelah pertemuannya dengan presiden Amerika Serikat Jimmy Carter tahun 1979. Pertemuan kedua negara kunci Perang Dingin itu sebagai tindak lanjut pertemuan yang terjadi sebelumnya antara Mao Zedong dengan Gerald Ford tahun 1975 (Hamid, 2015). Kedua pertemuan bersejarah ini menjadi titik balik penting dalam pembangunan perekonomian Tiongkok di masa-masa berikutnya. Kebijakan One Belt One Road (OBOR) atau yang sekarang disebut Belt and Road Initiative (BRI) di era Xi Jinping hakikatnya merupakan kelanjutan tahapan revolusioner yang sudah dilakukan pendahulunya, Mao Zedong dan Deng Xiaoping (Jean S. Kang, 2017; Mahesar, 2022).

Deng Xiaoping dikenal sebagai arsitek utama reformasi ekonomi yang mengubah Tiongkok dari negara yang terisolasi dan miskin menjadi salah satu ekonomi terbesar di dunia (Boyarkina, 2023; Wang, M., & Wang, 2021). Beberapa kebijakan liberalisasi ekonomi Tiongkok era Deng Xiaoping (Chang, 1996; Naughton, 1993; Vogel, 2011; Zhang, 2013) antara lain *pertama*, reformasi pertanian. Kebijakan ini memperkenankan petani untuk memiliki dan mengelola lahan pertanian mereka sendiri, yang sebelumnya dikendalikan oleh komune pertanian kolektif. Kebijakan tersebut memberikan insentif kepada petani untuk bekerja lebih keras karena mereka dapat mengambil keuntungan dari hasil pertanian mereka sendiri. Dampaknya, produksi pertanian Tiongkok meningkat pesat.

Kedua, Zona Ekonomi Khusus (SEZ). Kebijakan ini merupakan daerah yang diberikan berbagai insentif ekonomi, seperti peraturan perdagangan yang lebih liberal, pembebasan pajak, dan investasi asing yang diberikan perlakuan istimewa. Langkah ini bertujuan untuk menarik investasi dan mendorong pertumbuhan sektor manufaktur serta ekspor. *Ketiga*, investasi asing. Tiongkok mulai membuka pintu untuk investasi asing yang mencakup kerjasama dengan perusahaan-perusahaan asing dalam bentuk joint ventures di berbagai sektor industri. Kebijakan ini sebagai strategi Tiongkok untuk mendapatkan teknologi, modal, dan manajemen dari luar negeri dalam rangka mendukung perkembangannya.

Keempat, liberalisasi perdagangan yang secara bertahap menghapuskan berbagai hambatan perdagangan, mengizinkan barang-barang impor masuk ke pasar domestiknya. Selain itu, negara ini juga aktif dalam negosiasi perjanjian perdagangan internasional seperti bergabungnya Tiongkok ke dalam World Trade Organization (WTO) pada tahun 2001, yang membuka pintu untuk perdagangan global yang lebih besar.

Kelima, pengurangan sentralisasi ekonomi dengan memberikan lebih banyak otonomi kepada unit-unit ekonomi di tingkat provinsi dan lokal. Hal ini memungkinkan daerah-daerah untuk mengembangkan inisiatif ekonomi sendiri dan merespons lebih baik terhadap pasar. *Keenam*, pemberian insentif ekonomi kepada perusahaan dan individu yang mencapai hasil yang baik dalam usaha ekonomi mereka. Hal ini mendorong semangat berwirausaha dan inovasi.

Dalam beberapa dekade berikutnya, liberalisasi ekonomi Tiongkok di bawah Deng Xiaoping menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang sangat cepat, mengubah Tiongkok menjadi salah satu kekuatan ekonomi terbesar di dunia (Rupprecht, 2023). Namun demikian, terobosan reformatif ekonomi Deng Xiaoping ini juga memiliki dampak sosial dan lingkungan yang kompleks, termasuk ketidaksetaraan pendapatan, urbanisasi besar-besaran, dan masalah lingkungan. Dampak inilah yang di kemudian hari mendorong Xi Jinping melakukan terobosan berikutnya dengan membuat kebijakan BRI (Chen & Zhou, 2021; He & Wilkins, 2019).

Salah satu investasi terbesar Tiongkok untuk meningkatkan perekonomian negara ialah pembentukan *Belt and Road Initiative* (Liu et al., 2020). *Belt and Road Initiative* atau BRI merupakan jalur perdagangan ekonomi internasional yang menghubungkan Asia, Afrika (Chen & Zhou, 2021; Nagao, 2016), dan Eropa yang terdiri sekitar 60 negara di dalam jalur sutra tersebut. Inisiatif BRI pertama kali diumumkan oleh Presiden Xie Jinping dalam pidatonya saat di Indonesia dan Kazakhstan pada tahun 2013 (Chen & Zhou, 2021; Jonquières, 2016). Terbentuknya BRI bertujuan untuk meningkatkan perekonomian dunia dan menciptakan jalur perdagangan baru untuk memperbesar peluang bisnis baik itu ekspor, impor dan juga investasi bagi Tiongkok (Jonquières, 2016). Dalam pengelolaannya BRI diinisiasi oleh kelompok *The National Development and Reform Commission* (NDRC) yang dipimpin oleh wakil Perdana Menteri Zhang Gaoli. Pada 2014 China mengeluarkan modal awal sebesar \$25,5 miliar yaitu sekitar Rp3,9 triliun dengan menggunakan hasil dari devisa negara, bank ekspor dan impor, perusahaan investasi untuk pembangunan jalur sutra ini. Tahun 2015 menjadi awal pembangunan jalur *Belt and Road Initiative* Tiongkok (Fahrizal et al., 2019a).

Indonesia menjadi salah satu negara tujuan Tiongkok dalam pembangunan infrastruktur melalui inisiatif *Belt and Road Initiative* (Setiawan & Kamil, 2021). Hal ini dikarenakan Indonesia dianggap sebagai negara *middle power* di Asia. Bagi Indonesia yang merupakan negara berkembang dan saat ini sedang gencar melakukan pembangunan di berbagai wilayah untuk mengejar ketertinggalan pembangunan infrastruktur dengan negara lain, program BRI yang diinisiasi oleh Tiongkok ini tentunya sangat menarik perhatian bagi Indonesia untuk membantu pembangunan tersebut. Berdasarkan data *Global Competitiveness Report 2015-2016* dari *World Economic Forum* (WEF), Indonesia masih berada pada urutan ke-62 dari 140 negara dalam pembangunan infrastruktur. Hal ini berdampak pada perekonomian Indonesia yang dilihat dari era reformasi yaitu pada akhir tahun 1990 (Rastri Paramita, 2017). Perkembangan pembangunan infrastruktur di Indonesia tidak sejalan dengan laju perekonomian. Hal ini dikarenakan infrastruktur yang kurang memadai sehingga tingginya biaya logistik, menimbulkan ekspansi ekonomi melalui efek multiplier. Untuk memperbaiki pertumbuhan dan pembangunan ekonomi di suatu daerah diperlukan infrastruktur yang baik untuk menunjang perekonomian tersebut (Syahrutuah, 2019).

Untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia memerlukan dana yang besar sehingga membutuhkan investor. Melalui Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *Belt and Road Initiative* di Bogor pada Mei 2017, Indonesia berusaha mengumpulkan investor untuk mendukung pembangunan infrastruktur terkait dengan inisiasi BRI (Fahmi, 2018). Bank ekspor-impor Tiongkok yaitu China Eximbank telah menyediakan dana lebih dari 1 triliun yuan atau setara dengan 2.130 miliar rupiah untuk proyek BRI (Reuters, 2019a). China Exim Bank merupakan Bank Ekspor Impor Tiongkok dalam proyek BRI untuk mendukung perdagangan, investasi, dan kerjasama ekonomi internasional Tiongkok (Huang & Behuria, 2021; Reuters, 2019). Dana besar yang dikeluarkan oleh China Exim Bank merupakan pinjaman dari Tiongkok untuk memperkuat jaringan darat dan laut Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Tengah, Timur Tengah, Eropa, dan Afrika (Chen & Zhou, 2021). Pinjaman tersebut menuai kritik dari berbagai pihak dan masyarakat yang dianggap pinjaman tersebut sebagai perangkap utang yang akan memperburuk keuangan negara untuk ke depannya terlebih seperti Indonesia yang masih tergolong ke dalam negara berkembang. Di Indonesia tidak sedikit sentimen negatif mengenai kerjasama BRI (Damayanti, 2019), sentimen tersebut seputar hilangnya kedaulatan, perangkap

utang, hingga masuknya buruh Tiongkok ke Indonesia yang dianggap sebagai ancaman lapangan kerja.

Menurut Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Thomas Lembong periode 2016-2019, Investasi yang diberikan Tiongkok untuk Indonesia hingga tahun 2017 sebesar US\$5 Miliar setara Rp73 triliun (Fahrizal, 2019). Hal tersebut dinilai kecil jika melihat proyek yang terlibat pada skema BRI yaitu proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, proyek pembangunan infrastruktur transportasi Sulawesi Utara, proyek pengembangan energi di Kalimantan Utara, dan proyek pembangunan infrastruktur transportasi di Sumatera Utara.

Berdasarkan penjabaran di atas peneliti tertarik untuk melihat sudut pandang dari kepentingan nasional Tiongkok melalui BRI dalam investasi infrastruktur di Sulawesi Utara. Terdapat beberapa hal yang melatarbelakangi Sulawesi Utara menjadi salah satu wilayah yang terpilih untuk investasi BRI. Pertama, letak wilayah yang strategis sehingga dapat menarik minat Tiongkok untuk investasi. Kedua, Sulawesi Utara memiliki berbagai potensi seperti pariwisata, pertanian, energi terbarukan, kelautan, dan lain-lain. Ketiga, inisiatif BRI dinilai sangat berhubungan dengan pembangunan di Sulawesi Utara dalam berbagai sektor. Terdapat beberapa proyek yang ditawarkan oleh pemerintah Indonesia di Sulawesi utara agar dapat menjadi bagian dari investasi program BRI yaitu pembangunan jalan kereta api Gorontalo-Bitung, pengembangan Bandara Sam Ratulangi Manado, dan pengembangan Pelabuhan Bitung. Hal ini menarik untuk diteliti melihat investasi yang diberikan Tiongkok untuk Indonesia terbilang kecil dalam proyek pembangunan infrastruktur tersebut.

PENELITIAN TERDAHULU

Kepentingan nasional atau yang disebut juga *raison d'État* dalam Bahasa Prancis yang bertujuan dan ambisi dari negara baik dalam bidang ekonomi, militer, atau budaya (Bainus & Rachman, 2018). Menurut studi hubungan internasional dalam aliran arus utama konsep kepentingan nasional ini merupakan dasar penting bagi negara dalam melakukan hubungan internasional. Kepentingan nasional sangat erat kaitannya dengan *power* yang dimiliki suatu negara yang bersifat *destruktif (hard power)* (Krasner, 1978). *Power* tersebut digunakan sebagai instrumen untuk mencapai kepentingan nasional. Saat berakhirnya era kolonialisasi di tahun 1960-an dan Perang Dingin pada tahun 1989, kepentingan nasional yang bersifat egois dan anarkis mulai berganti dengan kepentingan yang bersifat individualis, alturistik, dan persuasif *non destruktif (soft power)*. Era baru tersebut memunculkan kekuasaan aktor non-negara yaitu manusia baik secara individu ataupun kolektif. Oleh karena itu, *power* dan kepentingan nasional dilihat sebagai sarana ataupun untuk mencapai tujuan dari tindakan suatu negara agar dapat bertahan hidup dalam dunia internasional.

Dalam kepentingan nasional ini mencakup keamanan seperti halnya kelangsungan hidup masyarakat di negara tersebut atau kebutuhan wilayah serta kesejahteraan masyarakat. Kepentingan nasional diidentikan dengan “tujuan nasional” untuk negara (T.May Rudy, 2002). Salah satu contohnya ialah pembangunan ekonomi. Seringkali kepentingan nasional ini merupakan faktor utama atau tolak ukur bagi pemerintah untuk mengambil suatu keputusan ataupun kebijakan.

Untuk pengambilan keputusan kebijakan luar negeri (*foreign policy*) perlu dilandaskan kepada kepentingan nasional dan diarahkan untuk mencapai kategori sebagai kepentingan nasional. Suatu negara perlu memikirkan bagi kepentingan nasional negara mereka, seperti

menurut Morgenthau bahwa kepentingan nasional merupakan kemampuan minimum suatu negara untuk melindungi dan mempertahankan identitas fisik, politik, ekonomi, dan kultur gangguan negara lain yang sifatnya bisa berupa kerjasama ataupun konflik. Kepentingan nasional pada neoliberalisme lebih menitik beratkan pada stabilitas ekonomi dan pasar yang harus diperhatikan (Scott Burchill, 2005). Setiap negara perlu memprioritaskan kepentingan nasional negara masing-masing, hal ini diperlukan agar sistem global dapat berfungsi dengan baik (Dermawan, 2020). Kepentingan nasional juga menjadi tujuan utama setiap negara untuk terlibat dalam hubungan internasional dan menjalin kerjasama internasional baik dengan negara atau aktor internasional, dengan adanya kerjasama maka diharapkan baik negara atau aktor non negara yang bekerjasama dapat menghasilkan keuntungan (Krasner, 1978; Manan, 2017)

Kaum neoliberalis percaya kepentingan nasional bukan hanya diletakan pada negara, tetapi juga pada 'negara' dan 'pasar'. Untuk dapat menghasilkan keuntungan yang sesuai, diperlukan hukum internasional yang harus diperhitungkan dalam menentukan atau memutuskan kepentingan nasional bagi suatu negara (Jackson, 2003). Diperlukannya hukum internasional agar setiap aktor baik negara maupun non negara dalam melakukan kerjasama bagi kepentingan nasional negara mereka terdapat payung hukum yang tertulis dengan jelas yang telah diatur untuk dipatuhi dalam kerjasama tersebut. Dalam studi kasus penelitian ini agar tujuan kepentingan nasional Tiongkok terpenuhi maka negara bertugas untuk menyediakan infrastruktur yang memadai. Dengan tujuan biaya transportasi dapat ditekan, sehingga biaya ekspor dan impor dari Tiongkok untuk masuk ke Indonesia melalui Sulawesi Utara dapat lebih rendah. Dengan biaya ekspor impor yang murah maka akses masuk barang dari Tiongkok lebih mudah dan juga dapat menekan harga jual barang, sehingga Tiongkok dapat lebih banyak mengekspor barang ke Indonesia melalui Sulawesi Utara lebih banyak dan lebih menguntungkan.

Penelitian ilmiah tentang politik ekonomi Tiongkok melalui program Belt and Road Initiative (BRI) sudah sangat banyak, baik berupa jurnal, buku, tesis, disertasi, maupun skripsi. Tiongkok membangun banyak kerjasama dengan berbagai negara melalui skema BRI demi mencapai kepentingan nasionalnya.

Kajian ini mengambil tiga penelitian terdahulu dalam rangka memperkuat kebaruan yang dibangun, yakni terkait program BRI di Sulawesi Utara yang tentunya juga memiliki motivasi kepentingan nasional dari Tiongkok. *Pertama*, buku berjudul "*The Belt and Road Initiative: What Will China Offer The World In Its Rise*" yang ditulis peneliti Tiongkok, Wang Yiwei tahun 2016. Wang Yiwei, seorang profesor dari School of International Studies, Direktur Institut Urusan Internasional dan Direktur Pusat Studi Eropa di Universitas Renmin Beijing, dan salah satu pakar dalam bidang hubungan internasional Eropa-China di Tiongkok. Sejak dideklarasikan Tiongkok tahun 2013, agenda BRI menyita perhatian dan kecurigaan negara-negara di dunia. Beragam penelitian dan diskusi ilmiah digelar di berbagai tempat. Yiwei ingin menampakkan agenda BRI Tiongkok ke dalam perspektif histori yang lebih menarik. Jalan sutra perdagangan tidak lagi dilihat sebagai jalur klasik dan kuno, melainkan dikaitkan dengan kepentingan pembangunan infrastruktur dan perdagangan internasional. Bahkan Yiwei tampak ingin mensejajarkan Belt and Road Initiative (BRI) atau One Belt One Road (OBOR) dengan America Marshall Plan yang pernah digulirkan Amerika Serikat pasca Perang Dunia. Untuk realisasi BRI, Tiongkok akan membantu membangun infrastruktur dan jaringan politik-

ekonominya di negara-negara Asia Tengah dan Asia Tenggara melalui para aktor maupun institusi lokal yang saling bekerja sama agar semakin terintegrasi ke arah politik dan ekonomi dengan Tiongkok (Yiwei, 2016).

Sementara literatur *kedua*, yakni jurnal berjudul “Geopolitik Tiongkok Di Kawasan Asia Tenggara: Jalur Perdagangan (OBOR)” yang ditulis Fransiskus Danang Radityo, Gabriella Rara, Indah Amelia, dan Rifal Efraim (2019) melihat Tiongkok sebagai salah satu negara yang mulai muncul dan berperan sebagai *emerging power* serta memiliki kekuatan ekonomi yang banyak memberikan pengaruh bagi sistem ekonomi dunia. Dengan kata lain, kebangkitan ekonomi Tiongkok memiliki pengaruh geopolitik yang luas di berbagai kawasan, terutama di Asia Tenggara. Arah kebijakan geopolitik Tiongkok diarahkan kepada Asia Tenggara karena faktor determinasi geografis. Keadaan geografis dapat mempengaruhi kebijakan suatu negara atas upaya mencapai kepentingannya. Begitupun dengan Tiongkok yang secara geografis trend pertumbuhan dan pembangunan ekonominya di pesisir timur lebih dekat kepada Asia Timur dan Asia Tenggara. Perkembangan geostrategi politik Tiongkok sendiri dapat dilihat dari masa sejarah Tiongkok dimana sudah mulai adanya pertimbangan kebijakan yang menyesuaikan kondisi geografis. Di era modern, Tiongkok semakin berkembang menjadi negara yang memiliki kemampuan *bargaining power* yang cukup kuat karena memanfaatkan kekuatan ekonominya (Radityo., 2019).

Adapun literatur *ketiga*, Adis Zakiyya (2022) dari Universitas Padjadjaran dalam jurnalnya berjudul “Pembangunan Infrastruktur di Indonesia dalam Kerja Sama Indonesia-Tiongkok 2010-2018” melihat lebih spesifik kepada persoalan infrastruktur di Indonesia yang menjadi pintu masuk negeri Tirai Bambu tersebut untuk meluaskan pengaruhnya, bukan saja di Indonesia tapi juga Asia Tenggara. Kerjasama yang dibangun tidak lepas dari kepentingan besar Tiongkok. Jurnal tersebut menganalisa motivasi Tiongkok melalui pendekatan tiga platform kerjasama internasional seperti Deklarasi Kemitraan Strategis, Kemitraan Strategis Komprehensif, hingga Belt Road Initiative sepanjang tahun 2010-2018. Jurnal ini juga tidak memfokuskan pada proyek infrastruktur tertentu dan di wilayah tertentu, melainkan lebih diarahkan pada bentuk kerjasama internasional yang dibangun Tiongkok terhadap Indonesia (Zakiyya & Purnama, 2022).

Kajian ini memiliki keterhubungan yang bersifat konfirmatif dengan ketiga literatur di atas, bahwa kajian ini menjustifikasi kehadiran proyek di Asia Tenggara khususnya Indonesia. Lebih spesifik lagi dalam kajian ini adalah proyek BRI di Sulawesi Utara berupa pembangunan infrastruktur Pelabuhan Bitung dan Bandara Samratulangi (beritasatu.com, 2015; Bisnis.com, 2021; Suparjo Ramalan, 2022), dimana belum ada kajian ilmiah yang mengungkap proyek-proyek tersebut. Kajian ini mengungkap kehadiran kepentingan nasional Tiongkok di Sulawesi Utara.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk mengumpulkan data yang diperlukan. Menurut Creswell penelitian kualitatif merupakan pendekatan untuk mengeksplorasi untuk memahami suatu masalah atau gejala dalam topik penelitian (John W. Creswell, 2018). Teknik pengumpulan data pada metode penelitian kualitatif menurut Patton, yaitu penelitian pada kegiatan penelaahan dokumen dan data atau *library research* (Patton. M. Q, 2002). Menurut Dr. Suwartono, jenis penelitian mempunyai beragam pengelompokan,

berdasarkan perspektif pendekatan terdapat beberapa pengelompokan diantaranya, penelitian etnografi, studi kasus, survey, penelitian tindakan kelas dan penelitian eksperimental. (Dr. Suwartono, 2014).

Dalam penelitian ini lebih dekat kepada jenis penelitian *case study* atau studi kasus. Karena menganalisa kepentingan nasional Tiongkok dalam program BRI studi kasus di Indonesia yang terfokus di Sulawesi Utara. Dalam penelitian kualitatif, studi kasus merupakan kajian terhadap sesuatu yang berbeda atau unik yang ada dalam suatu kelompok, lembaga atau individu tertentu. Studi kasus yang digunakan dalam penelitian ini ialah studi kasus diskriptif, pada jenis studi kasus ini semua kesimpulan akan dijabarkan oleh peneliti dengan bentuk diskripsi yang akan dikaitkan dengan teori dan temuan-temuan selama penelitian berlangsung (Hidayat, 2019) Pengumpulan data dalam studi kasus dapat berbagai cara, dalam penelitian ini pengumpulan data digunakan melalui library research, yaitu seperti yang dikemukakan oleh Yin, dalam studi kasus dapat mengumpulkan data melalui dokumentasi, laporan peristiwa, memorandum, proposal, hasil penelitian dan hasil evaluasi (Yin, 2014).

Secara umum tujuan penelitian ini untuk mengetahui kepentingan nasional Tiongkok Melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) di Indonesia dan memberikan gambaran dampak *Belt and Road Initiative* terhadap perkembangan proyek infrastruktur transportasi di Sulawesi Utara. Selain itu, secara khusus penelitian ini akan mengetahui kepentingan nasional Tiongkok yang mengarah pada ekonomi dari kerjasama Tiongkok-Indonesia melalui BRI. Kemudian penelitian ini akan membuktikan bahwa di dalam dunia hubungan internasional yang anarki dapat diatasi dengan suatu integrasi yang mengacu pada suatu kerjasama internasional yang intensif. Agar penelitian ini lebih terarah maka pembatasan waktu dalam penelitian ini adalah tahun 2017 hingga 2022. Pada 2017 berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) investasi Tiongkok dan Hongkong di Indonesia mencapai US\$5,5 miliar atau sekitar Rp7,5 triliun.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Poyek Infrastruktur di Sulawesi Utara

Kepentingan nasional suatu negara tidak bisa terlepas dari aspek ekonomi luar negeri dan aspek non-ekonomi tradisional seperti kedaulatan politik dan integritas suatu wilayah sebagai penunjang keamanan dan kepentingan nasional negara (Gong & Li, 2021). Seperti dalam penelitian ini, melalui berkembangnya BRI yang digunakan Tiongkok sebagai media untuk investasi di Sulawesi Utara merupakan salah satu kebijakan luar negeri Tiongkok di negara-negara berkembang dengan memperhatikan aspek geo-politik, geo-ekonomi dan ideologi negara Tiongkok. Kebijakan luar negeri yang diterapkan oleh Tiongkok ini sangat penting bagi kepentingan nasional negara Tiongkok untuk menghasilkan keuntungan dari investasi yang telah dikeluarkan.

Pelabuhan Bitung

Pelabuhan Bitung merupakan salah satu pelabuhan terbesar di Sulawesi Utara yang banyak disinggahi oleh kapal-kapal penumpang besar di Indonesia. Hal ini dikarenakan dengan letak wilayah yang strategis dan memiliki nilai tinggi dari sudut pandang geostrategi dan geoekonomi diyakini dapat memikat Tiongkok melalui inisiatif BRI untuk investasi di Sulawesi Utara. Mengingat bahwa Pelabuhan Bitung saat ini sudah termasuk ke dalam Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)(Siswoyo, 2019) . Kawasan KEK sedang proses

pengembangan dan terintegrasi dengan kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bitung untuk terhubung dengan kawasan strategis Indo-Pasifik (BKPM RI, 2022a). Wilayah yang strategis dari Pelabuhan Bitung juga sebagai pintu masuk menuju Indonesia dan sebagai jalur pelayaran dunia.



Gambar 1. Pemangku Kepentingan Proyek (BKPM RI, 2022b)

Gambar di atas merupakan bagan sponsor dengan perjanjian usaha patungan proyek Pelabuhan Bitung. Setiap pembangunan atau pengembangan, pemerintah memiliki lebih dari satu skema, yaitu selain skema APBN/APBD, juga diperlukannya skema investasi modal asing. Seringkali dalam beberapa kasus, modal asing lebih menempati porsi dengan kuantitas yang lebih besar (Ramadhanty & Syafrudin, 2021). Pada bagian investor yang merupakan pemberi pinjaman, salah satu investor pemberi pinjaman tersebut ialah Tiongkok melalui program inisiatif BRI. Sebagaimana yang dikatakan oleh Presiden Joko Widodo pada pertemuannya dengan Xi Jinping di Gedung Aula Besar Rakyat China. Secara khusus Presiden Jokowi mengajak pemerintah Presiden Xi Jinping untuk bekerjasama dengan pemerintah Indonesia dalam 3 mega proyek melalui program BRI yang dimiliki oleh Tiongkok. Tiga mega proyek tersebut salah satu diantaranya ialah jalan raya toll, Pelabuhan Bitung dan Bandara di Sulawesi Utara. Dengan disepakatinya 3 mega proyek tersebut akan sangat menguntungkan Tiongkok dalam ekonomi yaitu ekspor dan impor serta biaya logistik.

Dikembangkannya Pelabuhan Bitung menjadi pelabuhan hub internasional tentunya menguntungkan untuk kedua belah pihak yaitu Indonesia dan Tiongkok terlebih untuk ekspor dan impor. Terdapat empat alasan Pelabuhan Bitung dikembangkan sebagai pelabuhan internasional melalui sudut pandang geostrategi Indonesia (Salim., 2014):1) Mempunyai jalur yang singkat pada jarak tempuh antara Indonesia dengan negara kawasan Indo-Pasifik; 2) Sebagai tempat pengembangan sumber pemasukan bagi negara; 3) Pelabuhan Bitung merupakan pelabuhan yang mempunyai karakteristik adaptif dan berdaya saing dengan pelabuhan yang lainnya; 4) Sebagai pengumpan yang memiliki dampak lanjutan positif atas aktifitas ke pelabuhan geostrategi.

Dengan pengembangan Pelabuhan Bitung yang saat ini juga sebagai international hub port di Indonesia. Hal ini relevan dengan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 mengenai Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)

Tahun 2011-2025 yang mempunyai tujuan utama yaitu untuk mempercepat laju pemerataan ekonomi, kegiatan logistik dan pembangunan yang masih berpusat di pulau Jawa, menuntut untuk didistribusikan secara proporsional kepada wilayah-wilayah strategis lainnya yang merupakan *the center of international hub port*. Kedua, Pelabuhan Bitung direncanakan akan menjadi poros Indonesia di bagian Timur. Sebagai hub internasional, Pelabuhan Bitung diarahkan dalam rangka untuk menciptakan perdagangan yang sehat dan iklim usaha yang kondusif, terutama untuk memperkuat geostrategi agar mendukung situasi keamanan nasional dan pertahanan negara (Megantoro & Ahyudanari, 2021).



Gambar 2. Data Operasional Terminal Konvensional 2016-2020 (BKPM RI, 2022)

Pada gambar di atas yang diperoleh dari BPKM terlihat perkembangan ekspor impor dari Pelabuhan Bitung (BKPM RI, 2022a). Dikarenakan faktor jarak tempuh yang singkat dengan negara Indo-Pasifik sehingga dengan berkembangnya pelabuhan tersebut banyak menarik negara lain untuk melakukan kerjasama dalam ekspor dan impor dengan Indonesia. Khusus dengan Tiongkok, setelah disepakatinya proyek infrastruktur di Pelabuhan Bitung dengan bantuan inisiatif BRI, semakin mudah Tiongkok dalam melakukan ekspor barang ke Indonesia dikarenakan harga logistik yang lebih rendah dan waktu tempuh yang tidak terlalu lama.

EKSPOR - IMPOR



Gambar 3. Peta Ekspor-Impor Pelabuhan Bitung (BKPM)

Melalui gambar diatas terlihat bahwa Indonesia mengimpor keramik dari Shanghai yang merupakan negara Tiongkok. Selain impor, Indonesia juga semakin gencar melakukan ekspor ke negara lain seperti Hongkong, dari Sulawesi Utara mengekspor ikan beku, marmer dan rumput laut. Selain Hongkong, terdapat ekspor ke Yokohama, yaitu berupa coklat, biji kakao, kayu bermain, dan rumput laut.

Bandara Sam Ratulangi

Melalui pernyataan resmi Presiden Jokowi, terdapat delapan bandara internasional yang berpotensi menjadi hub dan super hub. Salah satu diantaranya ialah Bandara Sam Ratulangi, sebagaimana saat ini Sulawesi Utara dijuluki sebagai “Gerbang Menuju Asia Pasifik” dikarenakan letak wilayahnya yang strategis (Megantoro & Ahyudanari, 2021). Menurut salah satu ekonom Sulawesi Utara yaitu Dr. Robert Winerungan, apabila bandara Sam Ratulangi menjasi bandara super hub tentunya aktivitas perekonomian semakin lancar dan semakin terbuka dengan dunia internasional. Semua barang akan masuk dan keluar melalui Sulawesi Utara sehingga meningkatnya ekspor dan impor serta semakin murah biaya perdagangan. Dengan meningkatnya ekspor – impor dan sektor wisata ini akan semakin maju tingkat ekonomi di Sulawesi Utara.

Proyek perluasan yang menghabiskan Rp.477 miliar untuk meningkatkan pariwisata di Sulawesi Utara ditargetkan selesai pada akhir tahun 2020, akan tetapi target tersebut tidak tercapai. Pada Februari 2022 proyek perluasan tersebut baru mencapai 99,20% dan ditargetkan kembali oleh PT. Angkasa Pura 1 proyek tersebut akan selesai pada akhir Februari 2022. Tujuan dari proyek pengembangan tersebut selain untuk meningkatkan pariwisata di Sulawesi Utara juga untuk mendukung Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Likupang Sulawesi Utara (PT Angkasa Pura I, 2021).

Pengembangan Bandara Sam Ratulangi berfokus pada perluasan bandara dan beautifikasi pada terminal eksisting, perluasan gedung, serta penambahan sarana infrastruktur. Untuk perluasan terminal meliputi area check in, boarding lounge, make up area yang digunakan untuk penanganan bagasi pada penumpang, penambahan toilet, dan beautifikasi area

lobby, check in, dan boarding lounge. Untuk perluasan terminal baru, dilakukan melalui pembuatan area imigrasi, karantina, bea cukai, dan boarding lounge untuk kedatangan dan keberangkatan domestik serta internasional. Peningkatan ini dilakukan agar Bandara Sam Ratulangi dapat naik kategori menjadi bandara internasional dan naik tingkat menjadi tingkat bandara 1B (Direktorat Jendral Perhubungan Udara, 2019)

Dengan dilakukannya pengembangan di Bandara Sam Ratulangi yang juga melibatkan investasi dari Tiongkok melalui BRI, pada 2019 Sam Ratulangi membuka rute penerbangan lebih banyak menuju kota di Tiongkok. Terdapat beberapa kota yang menjadi rute penerbangan dari Sam Ratulangi yaitu Guiyang, Hangzhou, Shanghai, Shenzhen, Makau, Chengdu, Chongqing, dan lainnya. Berdasarkan data Kantor Imigrasi TPI I Manado, terdapat peningkatan masuknya turis Tiongkok melalui Bandara Sam Ratulangi dari tahun 2018 ke tahun 2019 meningkat 8,5% atau sebanyak 116.144 turis Tiongkok masuk ke Sulawesi Utara (PT Angkasa Pura I, 2021).

Tol Manado-Bitung

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dengan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) terus memperluas dan menjalankan pembangunan jalan tol untuk meningkatkan konektivitas penunjang perekonomian antar daerah dengan mempermudah dan mempersingkat waktu perjalanan wisata atau pengiriman barang. Salah satu ruas jalan tol yang telah rampung pada Desember 2021 adalah jalan tol yang menghubungkan antara Manado dan Bitung. Pada 2020 Presiden Joko Widodo telah meresmikan ruas jalan tol Manado-Donowudu sepanjang 26 km dan disusul dengan jalan tol Donowudu-Bitung yang selesai pada akhir 2021 sepanjang 13,5 km (PUPR, 2021).

Dengan tercapainya jalan tol yang menyambungkan antara Manado dan Bitung merupakan keberhasilan yang besar bagi Sulawesi Utara. Seperti yang diungkapkan oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, pembangunan ruas jalan tol Manado-Bitung merupakan dukungan yang sangat penting untuk pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung dengan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) yaitu kawasan super prioritas Manado-Bitung-Likupang (PUPR, 2021b). Dengan total keseluruhan ruas tol Manado-Bitung sepanjang 40 km maka akan mempersingkat waktu tempuh menjadi 30 menit dari jalur biasa yaitu 1,5 jam. Jalan tol tersebut akan mempermudah dan mempersingkat waktu tempuh akses barang dan jasa ke Pelabuhan Internasional Bitung yang saat ini merupakan salah satu pintu ekspor dan impor untuk kawasan Indonesia bagian Timur (KPPIP, 2022). Terintegrasinya ruas jalan tol Manado Bitung dengan kawasan industri dan pariwisata akses akan semakin mudah, diharapkan dengan semakin mudahnya jalur yang tersedia dapat menekan biaya logistik dari daerah ke Pelabuhan Bitung sehingga biaya ekspor dan impor menjadi lebih rendah dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dapat lebih maju.

Rute tol Manado-Bitung dibangun dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan total investasi senilai Rp 5,12 triliun (PUPR, 2021a). Pada tahun 2014 China Eximbank menyetujui untuk memberikan pinjaman senilai Rp 1,1 triliun untuk pembangunan jalan tol Manado-Bitung (AIDDATA, 2022). Kemudian 13 Juni 2016 China Eximbank dan Pemerintah Indonesia menandatangani perjanjian *Preferential Buyer's Credit* (PBC) senilai \$78.099.963 untuk Seksi 1B Jalan Tol Manado-Bitung Proyek. Dengan persyaratan peminjaman tingkat bunga 3%, masa tenggang 15 tahun, masa tenggang 5 tahun, biaya manajemen 0,2%, dan biaya komitmen 0,2%. Hasil dari PBC akan digunakan oleh

peminjam untuk membiayai sebagian kontrak komersial (EPC) senilai \$90 juta dengan *China State Construction Engineering Corporation (CSCEC)*, yang ditandatangani pada 13 Oktober 2015. Pada September 2018, \$24.727.417 dari PBC telah dicairkan. Pada 13 oktober 2017 *Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)* salah satu bank yang terlibat dalam Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), setuju untuk memberikan kontribusi sebesar Rp1000 miliar pada perjanjian pinjaman sindikasi senilai Rp7756 triliun dengan PT Jasamarga Manado Bitung, dana tersebut akan dibagi 2 yaitu Rp 500 miliar akan dialokasikan untuk proyek jalan tol Manado-Bitung seksi 2 dan Rp 500 miliar akan dialokasikan untuk jalan tol Pandaan-Malang (AIDDATA, 2022).

PT Jasamarga Manado Bitung merupakan *special Purpose Vehicle* dan perusahaan patungan antara PT Jasa Marga (Persero) Tbk 65%, PT WIKA (Persero) Tbk, dan PT PP (Persero) 15%. Pinjaman sindikasi yang diberikan kepada PT Jasamarga Manado Bitung memiliki jangka waktu 15 tahun. Anggota pengelola keuangan tersebut antara lain BNI, BCA, Bank Mandiri, Sarana Multi Infrastruktur (SMI), ICBC Indonesia (BAPPENAS, 2022a). Konstruksi ruas jalan Manado-Airmadidi sepanjang 15 km didanai oleh APBN dan ruas Airmadidi-Bitung sepanjang 25 km dilaksanakan oleh BUJT PT Jasa Marga Manado Bitung (PUPR, 2021b). Pada seksi 2 ruas Airmadidi-Bitung yang dilaksanakan PT Jasa Marga Manado merupakan dana pinjaman dari ICBC, pada seksi 2 pembangunan tersebut dibagi menjadi 2 yaitu seksi 2A Airmadidi-Danowudu sepanjang 11,5 km dan seksi 2B Danowudu-Bitung sepanjang 13,5 km. Proyek pembangunan ruas jalan tol ini sebelumnya mengalami penundaan besar dikarenakan tantangan pembebasan lahan yang dilaksanakan oleh Satuan Kerja Pengadaan Tanah Jalan Tol Wilayah II (Suraji ., 2022). Adanya permasalahan pembebasan lahan tersebut untuk pembangunan ruas jalan tol Manado-Bitung baru dapat terselesaikan dan beroperasi di tahun 2019 (BAPPENAS, 2022b).

Kepentingan Tiongkok

Dengan hadirnya BRI di kawasan ASIA, diharapkan dapat membantu integrasi ekonomi terlebih di Indonesia. Terbentuknya Integrasi ekonomi dapat melalui regionalisme yang diwujudkan dengan kepentingan komunitas atau *Interest-group* yang sama. Prioritas kepentingan tersebut pada pembentukan jaringan ekonomi terpadu antar negara yang ikut ke dalam inisiasi BRI. Terdapat 5 fokus utama dalam inisiasi BRI (Nugraha et al., 2022), yaitu: 1) *Policy Cordination*, bertujuan untuk mendorong negara-negara agar bekerja sama satu sama lain untuk mencapai keberhasilan pada proyek tersebut; 2) *Cultural exchance*, untuk mempromosikan ikatan bersahabat agar menciptakan pemahaman budaya yang lebih dalam; 3) *Economy integration*, untuk meningkatkan kerja sama ekonomi dan keuangan; 4) *Trade and investment*, melalui perdagangan dan investasi lintas batas BRI yang bertujuan untuk mempermudah dalam kerja sama perdagangan dan investasi antar negara di jalur sutra; 5) *Connecting infrastructure*, bertujuan pada fasilitas infrastruktur yang memungkinkan untuk menjalin kerja sama yang lebih besar dengan negara-negara yang dilalui di jalur sutra. Seperti halnya membangun kembali atau mengembangkan pelabuhan, bandara, penghilangan hambatan, dan memperbaiki jalan.

Melalui BRI, Tiongkok juga menekankan kerjasama ekonomi dengan meningkatkan hubungan dagang yang mengarah pada perdagangan antar aktor yang terlibat seperti untuk mengurangi hambatan dalam berdagang atau membentuk blok perdagangan baru (Montratama., 2016). BRI merupakan jalur yang sangat strategis karena menghubungkan

dengan banyak kawasan dan negara, yang tentu saja ini akan mempengaruhi strategi pembangunan jangka panjang dan kebijakan luar negeri Tiongkok. Selain itu di Indonesia sebagai negara yang tergabung dalam BRI mempunyai Sumber Daya Alam (SDA) yang melimpah, maka SDA tersebut akan lebih efektif dan terjangkau apabila Tiongkok dapat mempertahankan kepentingannya di wilayah tersebut melalui klaim pembangunan infrastruktur.

Berdasarkan fokus tujuan BRI yang telah disebutkan, tentunya Tiongkok menjadi aktor utama dalam kerjasama BRI di Indonesia. Investasi atau pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok tidak semata-mata hanya meminjamkan, akan tetapi Tiongkok mempunyai kepentingan dibalik pinjamannya tersebut seperti halnya dalam kerjasama proyek pembangunan infrastruktur di Sulawesi Utara yang akan semakin memudahkan Tiongkok dalam melakukan ekspor dan impor dengan biaya yang lebih rendah dengan di bangunnya Pelabuhan Bitung. Selain itu juga dengan dibangunnya jalan tol Manado-Bitung akan semakin dekat jarang tempuh yang akan mengurangi tarif transportasi perjalanan menuju Pelabuhan Bitung sehingga pendistribusian barang ekspor dan impor akan semakin mudah. Pembangunan Bandara Sam Ratulangi yang juga menjadi salah satu dalam proyek tersebut juga semakin meningkatkan rute penerbangan dan lebih banyak membuka rute ke beberapa kota di Tiongkok, selain untuk meningkatkan dan memudahkan ekspor dan impor Tiongkok, rute penerbangan ini juga meningkatkan dan memudahkan warga Tiongkok untuk masuk ke Indonesia melalui Bandara Sam Ratulangi.

PENUTUP

BRI menjadi salah satu aset Tiongkok untuk menjalin kerjasama terutama dengan negara-negara di Asia. Negara berkembang di Asia rata-rata mempunyai permasalahan yang sama yaitu di bidang perekonomian yang kurang stabil. Seperti di Indonesia, ekonomi yang kurang stabil tersebut salah satunya dikarenakan infrastruktur yang tidak memadai, sehingga sulitnya transportasi dan menyebabkan tingginya tarif logistik untuk pengangkutan barang. Oleh karena itu BRI memasuki pangsa Asia salah satunya yaitu Indonesia di daerah Sulawesi Utara, karena memiliki tujuan yang sama dengan rata-rata negara-negara di Asia salah satunya ialah kerjasama infrastruktur. Kerjasama tiga proyek oleh BRI di Sulawesi Utara mengalami keterlambatan, banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut terjadi. Berdasarkan penelitan yang telah dijabarkan di awal tentunya dengan pinjaman yang diberikan Tiongkok memiliki maksud tersendiri untuk menjalin kerjasama dalam proyek di Sulawesi Utara. Dengan kerjasama tersebut perekonomian Tiongkok menjadi lebih meningkat dikarenakan pangsa pasar di Asia lebih banyak. Dengan kerjasama tersebut, menciptakan akomodasi yang sudah memadai sehingga tarif logistik menjadi lebih murah. Tidak hanya itu, masyarakat Tiongkok memiliki akses lebih mudah untuk masuk dan keluar Indonesia dikarenakan dengan pembangunan Bandara Sam Ratulangi, kini memiliki rute untuk langsung ke beberapa daerah di Tiongkok.

DAFTAR PUSTAKA

- AIDDATA. (2022). *China Eximbank provides \$78 million preferential buyer's credit for Section 1B of Manado-Bitung Toll Road Project*. http://projectchina.se/2013/?page_id=159
- Bainus, A., & Rachman, J. B. (2018). Editorial: Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional. *Intermestic: Journal of International Studies*, 2(2), 109. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v2n2.1>
- beritasatu.com. (2015). *11 Proyek Besar Segera Dibangun di Sulawesi Utara*. Beritasatu.Com. <https://www.beritasatu.com/ekonomi/283528/11-proyek-besar-segera-dibangun-di-sulawesi-utara>
- Bisnis.com. (2021). *Terminal Baru Bandara Sam Ratulangi Manado, Perpaduan Konsep Tradisional dan Modern*. Bisnis.Com. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210801/98/1424430/terminal-baru-bandara-sam-ratulangi-manado-perpaduan-konsep-tradisional-dan-modern>
- BKPM RI. (2022a). *BKPM PIR - Pelabuhan Internasional Bitung*.
- BKPM RI. (2022b). *Pelabuhan Internasional Bitung*. <https://regionalinvestment.bkpm.go.id/pir/peluang-investasi/detail/?id=930>
- Boyarkina, A. V. (2023). DENG XIAOPING'S FOREIGN POLICY STRATEGY DURING THE PERIOD OF ECONOMIC REFORMS AND OPENNESS (LATE 1970S - 1990S). *RSUH/RGGU Bulletin. Series Political Sciences. History. International Relations*. https://politicalscience.rsu.ru/jour/article/view/449?locale=en_US
- Chang, M. H. (1996). The Thought of Deng Xiaoping. *Communist and Post-Communist Studies*.
- Chen, P., & Zhou, Y. (2021). The Asian Infrastructure Investment Bank and How China is Financing BRI. *BCP Business & Management*, 16, 63–69. <https://doi.org/10.54691/bcpbm.v16i.250>
- Damayanti, A. (2019). China 's Belt and Road Initiative (BRI) in ASEAN Countries : Indonesia 's Perspective. *Universitas Kristen Indonesia*.
- Dermawan, R. (2020). the National Interest Concept in a Globalised International System. *Indonesian Journal of International Relations*, 3(2), 30–45. <https://doi.org/10.32787/ijir.v3i2.101>
- Direktorat Jendral Perhubungan Udara. (2019). *Data Bandar Udara*. <https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/BandaraDetail.php?id=14>
- Dr. Suwartono, M. H. (2014). *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian*. Penerbit Andi Yogyakarta.
- Fahmi, R. A. (2018). *Pengaruh Inisiatif Obor (One Belt One Road) Tiongkok Terhadap Perkembangan Infrastruktur Indonesia Tahun 2017*. 1–110. http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/43471/1/iRHINANDA_AVIFA_FAHMI-FISIP.pdf
- Fahrizal, M., Yudilla, A., & Sundari, R. (2019a). Implementasi Konsep One Belt One Road (OBOR) China dalam Kerangka Kerjasama Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*. <https://journal.uir.ac.id/index.php/jdis/index>
- Fahrizal, M., Yudilla, A., & Sundari, R. (2019b). Implementasi Konsep One Belt One Road (OBOR) China dalam Kerangka Kerjasama Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*.
- Gong, J., & Li, Y. (2021). Overseas economic interest perspective in foreign policy—a case study of China. *Cambridge Review of International Affairs*, 36, 652–678. <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:238701688>

- Hamid, A. K. (2015). Chinese Foreign Policy during the Presidencies of Mao Zedong and Deng Xiaoping: A Comparative Study. *Tikrit Journal For Political Science*, 4(4), 41–59. <https://doi.org/10.25130/tjfps.v4i4.34>
- He, L., & Wilkins, S. (2019). The Return of China's Soft Power in South East Asia: An Analysis of the International Branch Campuses Established by Three Chinese Universities. *Higher Education Policy*, 32(3), 321–337. <https://doi.org/10.1057/s41307-018-0084-x>
- Hidayat, T. (2019). Pembahasan studi kasus sebagai bagian metodologi penelitian. In *Jurnal Study Kasus*. researchgate.net. https://www.researchgate.net/profile/Taufik-Hidayat-32/publication/335227300_PEMBAHASAN_STUDI_KASUS_SEBAGAI_BAGIAN_METODOLOGI_PENELITIAN/links/5d58b188299bf151badcdc65/PEMBAHASAN-STUDI-KASUS-SEBAGAI-BAGIAN-METODOLOGI-PENELITIAN.pdf
- Huang, Z., & Behuria, P. (2021). *Convergence and Divergence in Emerging Donor Finance : A Comparative Analysis of Chinese and Indian Exim Banks in Ethiopia*. 49.
- Jackson, R. and G. S. (2003). . *Introduction to International Relations: Theories and Approaches. Second Edition*. Oxford: Oxford University Press.
- Jean S. Kang(강지현). (2017). Change and Continuity in China's Soft Power Trajectory: From Mao Zedong's "Peaceful Co-existence" to Xi Jinping's "Chinese Dream." *Asian International Studies Review*, 18(1), 113–130. <https://doi.org/10.16934/isr.18.1.201706.113>
- John W. Creswell, J. D. C. (2018). Qualitative inquiry & research design. In *Data Collection in Sociolinguistics* (pp. 19–22). <https://doi.org/10.4324/9780203136065-10>
- Jonquières, G. de. (2016). Xi Jinping ' s long road to somewhere ? *ECIPE Policy Brief*, 2, 1–5.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2022a). *Public Private Partnership Infrastructure Project Plan in Indonesia tahun 2022*.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2022b). *Public Private Partnership Infrastructure Project Plan in Indonesia tahun 2022*.
- KPPIP. (2022). *Jalan Tol Manado – Bitung – KPPIP*.
- KRASNER, S. D. (1978). *Defending the National Interest: Raw Materials Investments and U.S. Foreign Policy*.
- Krasner, S. D. (1978). *Defending the national interest: Raw materials investments and US foreign policy* (Vol. 1). Princeton University Press.
- Liu, H., Xu, Y., & Fan, X. (2020). Development finance with Chinese characteristics: Financing the belt and road initiative. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 63(2), 1–15. <https://doi.org/10.1590/0034-7329202000208>
- Mahesar, Dr. P. A. (2022). Exploring The Roots of The Chinese Soft Power. *International Research Journal of Education and Innovation*, 3(2), 67–81. [https://doi.org/10.53575/irjei.v3.02\(22\)7.67-81](https://doi.org/10.53575/irjei.v3.02(22)7.67-81)
- Manan, M. (2017). Foreign Policy and National Interest: Realism and Its Critiques. *Jurnal Global & Strategis*, 9(2), 175. <https://doi.org/10.20473/jgs.9.2.2015.175-189>
- Megantoro, W. U., & Ahyudanari, E. (2021). Analisis Bandar Udara Sam Ratulangi di Manado Sebagai Bandar Udara Super Hub untuk Jembatan Udara di Wilayah Indonesia Timur Ditinjau dari Konektivitas Kargo. *Jurnal Teknik ITS*, 10(2). <https://doi.org/10.12962/j23373539.v10i2.69750>
- Michael Sheridan. (2021). *The Gate to China: A New History of the People's Republic & Hong Kong*.

- Montratama., U. S. Y. S. I. (2016). *Arungi samudra bersama Sang Naga : sinergi poros maritim dunia dan jalur sutra maritim Abad ke 21*. Jakarta : Elex Media Komputindo.
- Nagao, H. (2016). *China's soft power investment in African nations*.
- Naughton, B. (1993). Deng Xiaoping: the economist. *The China Quarterly*.
- Nugraha, A., Sinaga, O., & Dermawan, W. (2022). *Kontradiksi Perilaku Republik Rakyat China di Asia Tenggara : Geopolitik dan Kepentingan Nasional (The Contradictions of the Behavior of the People ' s Republic of China in Southeast Asia : Geopolitics and the National Interest)*. 2(2), 101–112.
- Patton. M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods*. Sage Publications.
- PT Angkasa Pura I. (2021). *Terminal Baru Bandara Sam Ratulangi*. <https://ap1.co.id/id/information/news/detail/terminal-baru-bandara-sam-ratulangi-manado-perpaduan-konsep-tradisional-dan-modern>
- PUPR. (2021a). *Jalan Tol Manado-Bitung Ditargetkan Tersambung Penuh Akhir Desember 2021 Untuk Dukung Pengembangan KEK Bitung*. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat.
- PUPR. (2021b). *Jalan Tol Manado-Bitung Ditargetkan Tersambung Penuh Akhir Desember 2021 Untuk Dukung Pengembangan KEK Bitung*. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat.
- Radityo, F., Rara, G., Amelia, I., & Efrain, R. (2019). Geopolitik Tiongkok Di Kawasan Asia Tenggara: Jalur Perdagangan (Obor). *Jurnal Asia Pacific Studies*, 3(1), 84. <https://doi.org/10.33541/japs.v3i1.1073>
- Ramadhanty, N., & Syafrudin, R. (2021). Pengaruh Ekspor, Nilai Tukar Rupiah, dan Penanaman Modal Asing Terhadap Cadangan Devisa Indonesia Tahun 2004-2018. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 4(1), 140. <https://doi.org/10.20527/jiep.v4i1.3549>
- Rastri Paramita. (2017). *Akankah Inisiatif OBOR “Menerangi” Indonesia?*
- Reuters. (2019a). *EximBank Tiongkok menyediakan lebih dari \$149 miliar untuk proyek Belt and Road _ Reuters*.
- Reuters. (2019b). *EximBank Tiongkok menyediakan lebih dari \$149 miliar untuk proyek Belt and Road _ Reuters*.
- Rupprecht, T. (2023). The Socialist Great Divergence. Why Mikhail Gorbachev Failed Where Deng Xiaoping Succeeded. *Russian History*, 49(2–4), 336–351. <https://doi.org/10.30965/18763316-12340052>
- Salim, Z., Mychelisda, E., & Zahra Rahmayanti, A. (2014). *PEMBANGUNAN BITUNG SEBAGAI PELABUHAN HUB INTERNASIONAL THE DEVELOPMENT OF BITUNG AS AN INTERNATIONAL HUB PORT*. <http://pustaka.pu.go.id/new/>
- Scott Burchill. (2005). *The National Interest in International Relations Theory*. Palgrave.
- Setiawan, R. R., & Kamil, M. (2021). National Policy on China One Belt-One Road (OBOR) Initiative Towards Indonesia as Global Maritime Nexus. *Jurnal Sosial Politik*, 7(1), 77–88. <https://doi.org/10.22219/sospol.v7i1.15141>
- Siswoyo, B. (2019). Kahan Pengembangan Pelabuhan Bitung Sebagai Pelabuhan Internasional. *Warta Penelitian Perhubungan*, 23(3), 237. <https://doi.org/10.25104/warlit.v23i3.1065>
- Suparjo Ramalan. (2022). *Intip Proyek Pengembangan Bandara Sam Ratulangi Manado yang Hampir Selesai : Okezone Economy*. Okezone.Com. <https://economy.okezone.com/read/2022/02/21/320/2550734/intip-proyek-pengembangan-bandara-sam-ratulangi-manado-yang-hampir-selesai>
- Suraji, S., Tendean, N., Basir, H., A., A., W, A. Z., & D, K. R. (2022). Analisa Permasalahan Pengadaan Tanah dan Dampak Sosial Pembangunan Jalan Tol Manado-Bitung. *Jurnal Media Birokrasi*, 85–98. <https://doi.org/10.33701/jmb.v4i2.2773>

- Syahrituah, W. A. dan S. (2019). The Effect of Infrastructure Development Toward Economic Growth in South Kalimantan Province. In *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan* (Vol. 2, Issue 4).
- T.May Rudy. (2002). *Strategis Dalam Transformasi Sistem Internasional Pasca Perang Dingin*. Refika Aditama.
- Vogel, E. F. (2011). *Deng Xiaoping and the transformation of China*. degruyter.com. <https://doi.org/10.4159/harvard.9780674062832.c29>
- Walker, K. C. (2021). "China's Leaders: From Mao to Now; The Gate to China: A New History of the People's Republic & Hong Kong: David Shambaugh. In *Polity Press, Cambridge and Medford*.
- Wang, M., & Wang, M. (2021). Deng Xiaoping and the development of socialist market economic theory. In *The History and Logic of Modern Chinese Politics* (pp. 393–402).
- Yin, R. K. (2014). *Case study research design and methods (5th ed.)*. Thousand Oaks, CA.
- Yiwei, W. (2016). *The Belt and Road Initiative: What Will China Offer The World In Its Rise*. New World Press.
- Zakiyya, A., & Purnama, C. (2022). Pembangunan Infrastruktur di Indonesia dalam Kerja Sama Indonesia-Tiongkok tahun 2010-2018. *Padjadjaran Journal of International Relations*, 4(2), 92. <https://doi.org/10.24198/padjir.v4i2.39364>
- Zhang, W. W. (2013). *Ideology and Economic Reform Under Deng Xiaoping 1978-1993*. books.google.com.