

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Penelitian

Pembangunan prasarana infrastruktur saat ini telah difokuskan menjadi salah satu prioritas utama bagi pemerintah Indonesia. Infrastruktur dianggap sebagai salah satu komponen pendukung utama dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya peningkatan pembangunan infrastruktur diharapkan dapat membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi Indonesia (Arofah, 2021). Pembangunan infrastruktur sendiri diharapkan dapat memberikan dampak positif tidak hanya dalam sektor perekonomian, tetapi juga dapat berpengaruh secara signifikan dalam kehidupan sosial masyarakat. Dengan adanya infrastruktur yang baik, pemerintah berharap dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat.

Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok dalam Pembangunan infrastrukturnya. Pemerintah Indonesia terus berupaya menjaga hubungan diplomatik dengan Pemerintah Tiongkok antara lain melalui kerja sama ekonomi yang terbangun dalam 20 tahun terakhir ini.. Sebab itu Hubungan ekonomi kedua negara sangat dipengaruhi oleh faktor geostrategi, geoekonomi, dan geopolitik. Kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok diatur dalam perjanjian *Belt and Road Initiative* (BRI). Peningkatan hubungan bilateral antara Indonesia dengan Tiongkok membahas beberapa hal yang menjadi fokus utama dari tujuan dibentuknya kerja sama antara kedua negara, yakni membahas mengenai sektor infrastruktur, perdagangan, perindustrian, dan keuangan (Putri & Maarif, 2019). Kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok dalam bidang infrastruktur, dianggap dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional. Indonesia sendiri memandang proyek *Belt and Road Initiative* sebagai peluang untuk memperoleh investasi dari berbagai negara, khususnya dana investasi dari Tiongkok.

Terkait proyek *Belt and Road Initiative* ini sendiri, dapat memberikan berbagai dampak kepentingan ekonomi kedua belah pihak melalui peningkatan kerja sama ekonomi. Dampak lain adalah dengan melalui kerja sama *Belt and Road Initiative*, bagi Indonesia sebagai negara berkembang secara ekonomi dan Tiongkok sebagai negara yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi diharapkan dapat menghasilkan kolaborasi jangka panjang. Melalui pembangunan infrastruktur Indonesia sangat terbantu terutama dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan logistik dan ekspor jangka panjang.

Sekalipun demikian dalam kerja sama tersebut, Indonesia tetap harus bersifat hati-hati (*prudent*), agar Indonesia tidak terjebak dengan utang luar negeri yang selama ini menjadi masukan atau tantangan bagi pemerintah. Karena tingginya rasio utang Indonesia terutama dalam 10 tahun terakhir. Namun demikian, kerja sama Indonesia dan Tiongkok ini juga dianggap membuka peluang masuknya Tenaga Kerja Asing (TKA) dari Tiongkok masuk ke Indonesia, khususnya di wilayah proyek kerja sama yakni area Pelabuhan Bitung.

Pengembangan wilayah Pelabuhan Bitung sebagai salah satu pelabuhan di Indonesia merupakan salah satu bentuk implementasi kerja sama *Belt and Road Initiative* antara Indonesia dengan Tiongkok. Pelabuhan yang terletak di Provinsi Sulawesi Utara ini ditargetkan menjadi pelabuhan bertaraf Internasional karena posisi strategisnya yang berbatasan langsung dengan Jalur Sutra yang memudahkan distribusi barang maupun kegiatan ekspor-impor di wilayah Asia-Pasifik. Jika dilihat dari perspektif geostrategi, Pelabuhan Bitung memiliki akses yang lebih luas dan jarak yang lebih dekat jika dibandingkan dengan pelabuhan besar lainnya di Indonesia, seperti Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta dan Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya. Posisinya sebagai pelabuhan hubungan internasional memungkinkan Pelabuhan Bitung untuk

lebih efektif dalam melayani arus perdagangan di wilayah Asia-Pasifik (Salim, Mychelisda, & Rahmayanti, 2014).

Geostrategi Indonesia memegang peran penting dalam menghadapi dinamika politik dan ekonomi global. Letak geografis Indonesia yang strategis yakni di antara dua samudra dan berada di jalur utama pelayaran internasional menjadikan Indonesia sebagai salah satu wilayah kunci dalam kerja sama *Belt and Road Initiative*. Pelabuhan Bitung yang terletak di Sulawesi Utara merupakan salah satu proyek penting dalam kerja sama ini. Proyek ini tidak hanya memperkuat infrastruktur ekonomi Indonesia, tetapi juga memainkan peran penting dalam memperkuat posisi strategis Indonesia di jalur perdagangan global. Melalui peningkatan konektivitas maritim, Indonesia berpotensi memperkuat pengaruhnya di kawasan Asia-Pasifik, yang penting dalam menjaga stabilitas ekonomi dan politik regional. Namun, kerja sama ini juga menimbulkan tantangan bagi geostrategi Indonesia. Dengan meningkatnya keterlibatan Tiongkok di berbagai proyek infrastruktur, termasuk pengembangan pembangunan Pelabuhan Bitung, Indonesia perlu memastikan bahwa kepentingan nasional tetap terlindungi.

Menurut Hans J. Morgenthau, dalam bukunya yang berjudul "*Politics Among Nations*", menjelaskan bahwa kepentingan nasional merupakan suatu hal yang mendasari kebijakan luar negeri dan hubungan internasional suatu negara. Setiap negara memiliki kepentingan nasionalnya masing-masing untuk mengejar kekuasaan, yang mencakup segala hal yang dapat membentuk dan mempertahankan dominasi suatu negara terhadap negara lain. Morgenthau berpendapat bahwa kebijakan luar negeri yang umum berfokus pada pencapaian tujuan kepentingan nasional. Mengingat bahwa kepentingan nasional didukung oleh strategi kekuatan nasional, maka dapat disimpulkan bahwa kekuatan tersebut secara tidak langsung didorong oleh strategi nasional negara yang bersangkutan (Morgenthau, 1948).

Kepentingan nasional merujuk pada tujuan yang hendak dicapai demi memenuhi kebutuhan negara-bangsa atau cita-cita tertentu. Dalam konteks ini, ada kepentingan nasional yang relatif konsisten dan serupa di antara semua negara, yakni keamanan dan kesejahteraan. Dengan menggunakan kekuatan sebagai tolok ukur, Morgenthau berpendapat bahwa kepentingan nasional suatu negara dapat dianalisis dengan mudah, baik dalam kondisi apapun maupun pada setiap waktu. Apabila suatu negara membuat keputusan yang bertujuan untuk melindungi atau mempertahankan kepentingan nasionalnya, maka keputusan tersebut dapat dianggap rasional. Kebijakan yang diarahkan untuk memperkuat kekuatan nasional tidak dimaksudkan untuk memperluas kekuasaan atau wilayah, melainkan untuk meningkatkan kemampuan dalam mempengaruhi negara lain (Dermawan, 2020).

Dalam mewujudkan kepentingan nasional Indonesia, terdapat kekhawatiran utama yakni mengenai potensi meningkatnya ketergantungan pada modal dan teknologi asing, yang dapat mempengaruhi kedaulatan ekonomi. Selain itu, dengan lokasinya yang strategis di jalur perdagangan internasional, Indonesia harus mewaspadaai adanya pengaruh eksternal yang dapat mempengaruhi kebijakan domestik. Oleh karena itu, Indonesia perlu mengembangkan strategi pembangunan yang tidak hanya berfokus pada manfaat ekonomi jangka pendek, tetapi juga mempertimbangkan dampak geopolitik dan keamanan jangka panjang (Mulyono, 2017).

Posisi Pelabuhan Bitung yang cukup strategis tentu berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi Indonesia melalui sektor ekspor-impor. Hal ini dikarenakan posisi Pelabuhan Bitung yang dekat dengan Jalur Sutra dapat membantu menekan biaya logistik untuk pengiriman barang ke pelabuhan-pelabuhan internasional lainnya. Selain itu, pemerintah juga bertujuan untuk meningkatkan kegiatan impor dan ekspor. Dalam hal pengembangan Bitung, peningkatan volume perdagangan melalui Bitung harus diperhatikan. Jika volume perdagangan ingin meningkat, pelabuhan Bitung harus dapat berfungsi

sebagai pusat, sesuai dengan peruntukannya untuk menampung produk yang dibuat di wilayah sekitarnya. Hal ini tentu saja dapat berpengaruh pada peningkatan ekonomi wilayah Bitung serta peningkatan ekonomi nasional.

Dalam perspektif pembangunan ekonomi internasional, kerja sama infrastruktur antara Indonesia dan Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) memiliki peluang strategis bagi Indonesia dalam pengembangan ekonominya ke depan. Pembangunan Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara diharapkan mampu meningkatkan aktivitas perdagangan internasional Indonesia, khususnya dalam memperlancar arus ekspor dan impor barang. Sebagai salah satu pelabuhan dengan akses langsung ke jalur maritim internasional di Asia-Pasifik, Pelabuhan Bitung diproyeksikan menjadi salah satu pusat logistik utama yang dapat mengurangi biaya transportasi dan mempercepat proses distribusi barang (Amaliyah & Muhaimin, 2023). Infrastruktur pelabuhan yang memadai ini tidak hanya akan mendukung perdagangan internasional, tetapi juga memperkuat daya saing produk-produk lokal Indonesia di pasar global.

Keberhasilan Pelabuhan Bitung juga diharapkan dapat memberikan *multiplier effect* bagi perekonomian nasional dan regional. Pertama, dengan adanya infrastruktur ini diharapkan dapat membuka lebih banyak lapangan pekerjaan, baik secara langsung melalui keterlibatan tenaga kerja lokal, maupun secara tidak langsung melalui pengembangan sektor-sektor ekonomi terkait, seperti perdagangan, transportasi, dan jasa logistik (Amaliyah & Muhaimin, 2023). Kedua, dengan adanya infrastruktur yang lebih baik, konektivitas antara wilayah-wilayah di Sulawesi Utara dengan pusat-pusat ekonomi di Indonesia dan luar negeri akan meningkat, yang berpotensi mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah yang selama ini kurang berkembang.

Selain itu, Pelabuhan Bitung juga diharapkan dapat mendorong peningkatan investasi asing, terutama dari Tiongkok dan negara-negara mitra lainnya yang terlibat dalam Belt and Road Initiative. Investasi yang masuk diharapkan dapat meningkatkan produktivitas sektor industri di wilayah tersebut, yang pada akhirnya akan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional (Arofah, 2021). Dengan adanya peningkatan investasi ini, potensi pengembangan sektor industri pengolahan dan manufaktur di sekitar Pelabuhan Bitung menjadi lebih terbuka, yang pada gilirannya akan meningkatkan nilai tambah produk ekspor Indonesia.

Dalam membahas mengenai pembangunan ekonomi, dapat juga dipandang melalui perspektif geoekonomi. Geoekonomi merupakan cabang ilmu yang menggabungkan aspek ekonomi dan geopolitik dalam memahami dinamika globalisasi ekonomi dunia. Konsep ini menyoroti bagaimana negara-negara dan aktor ekonomi lainnya memanfaatkan sumber daya geografis serta strategi ekonomi untuk mencapai tujuan politik dan ekonomi. Sejak diperkenalkan oleh E.B. Alaev, geoekonomi telah berkembang sebagai pendekatan multidisipliner yang mencakup geografi ekonomi, hubungan internasional, dan kebijakan ekonomi global. Studi geoekonomi meneliti berbagai tingkatan analisis, mulai dari pembentukan kawasan transnasional, rantai produksi global, hingga pusat inovasi regional yang berperan dalam transformasi ekonomi global. Dalam perkembangannya, geoekonomi tidak hanya terbatas pada strategi ekonomi nasional, tetapi juga melibatkan dinamika perdagangan internasional dan integrasi ekonomi lintas negara (Lachininskii, 2012).

Menurut Lachininskii, geoekonomi dapat dibedakan menjadi lima. Pertama, kawasan transnasional dapat dijadikan sebagai acuan ruang ekonomi dunia global. Kedua, pembentukan dan pengembangan suatu negara dalam bidang jasa, produksi, dan ekonomi global. Ketiga, pertumbuhan ekonomi global berpacu pada pengembangan pusat inovasi global dan regional.

Keempat, pertumbuhan ruang ekonomi global dipengaruhi oleh pengembangan kota-kota global dan regional. Kelima, pengembangan integrasi geoekonomi terhadap evolusi ruang ekonomi dunia global (Lachininskii, 2012). Selanjutnya, menurut Scholvin dan Wigell, geoekonomi menjadi alat utama bagi negara-negara dalam membangun kekuatan ekonomi melalui kebijakan perdagangan dan investasi yang bersifat strategis di tengah persaingan global yang semakin kompleks (Scholvin & Wigell, 2018).

Dalam konteks globalisasi, geoekonomi juga berkaitan erat dengan peran negara dalam membentuk kebijakan ekonomi yang berorientasi pada kekuatan pasar dan dominasi ekonomi. Negara-negara maju sering kali menggunakan strategi geoekonomi untuk memperkuat posisi mereka dalam sistem ekonomi global, misalnya dengan mengendalikan infrastruktur strategis, akses terhadap sumber daya alam, serta pengaruh dalam organisasi ekonomi internasional. Sementara itu, negara berkembang menghadapi tantangan dalam memanfaatkan geoekonomi untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi mereka, terutama dalam menghadapi ketergantungan terhadap modal asing dan dominasi negara-negara besar dalam rantai produksi global (Lachininskii, 2012). Geoekonomi saat ini bukan hanya tentang distribusi sumber daya ekonomi, tetapi juga mencerminkan persaingan kekuatan politik di tingkat global, di mana aktor-aktor non-negara seperti perusahaan multinasional memainkan peran penting. Dengan demikian, geoekonomi bukan hanya sekadar cabang ilmu ekonomi, tetapi juga instrumen strategis dalam mengarahkan kebijakan ekonomi global dan hubungan internasional (Wigell, Scholvin, & Aaltola, 2019).

Dalam konteks geoekonomi, kerja sama *Belt and Road Initiative* yang digagas oleh Tiongkok mencerminkan upaya strategis untuk memperkuat dominasi ekonomi global melalui pengembangan infrastruktur lintas negara. Salah satu instrumen utama yang digunakan dalam proyek *Belt and Road Initiative* adalah pembentukan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB),

yang berperan sebagai sumber pembiayaan utama bagi proyek-proyek infrastruktur di kawasan Asia dan sekitarnya. AIIB memberikan pinjaman dengan total hingga USD 150 miliar per tahun, dengan pembagian sebesar USD 50 miliar dari pemerintah, USD 50 miliar dari lembaga keuangan dan perusahaan swasta, dan USD 50 miliar sebagai dana cadangan (Iswardhana, 2022). Hal ini dapat memberikan peluang besar bagi negara-negara yang ingin bekerja sama untuk mengembangkan infrastruktur dan mempercepat pertumbuhan ekonominya. Namun, di balik dukungan finansial ini, terdapat strategi geoekonomi Tiongkok untuk mengintegrasikan berbagai wilayah ekonomi dengan pusat perdagangan yang berpusat di negaranya, sehingga memperkuat posisi Tiongkok sebagai kekuatan ekonomi dominan di dunia.

AIIB memiliki tiga mekanisme utama, yaitu *lean*, *clean*, dan *green*. *Lean* dapat diartikan sebagai pengelolaan manajemen yang efisien dan ditunjang oleh tim yang profesional. *Clean* memiliki definisi organisasi yang etis dan tidak memiliki toleransi terhadap korupsi. Terakhir, *green* berarti institusi yang dibangun dengan berlandaskan pada kepedulian terhadap lingkungan (Bob, Harris, Kawai, & Sun, 2015). AIIB juga mencerminkan ambisi Tiongkok untuk menggantikan dominasi lembaga keuangan Barat seperti IMF, Bank Dunia, dan Asian Development Bank (ADB). Dengan menawarkan persyaratan pinjaman yang lebih fleksibel dan menargetkan kebutuhan spesifik negara-negara berkembang, AIIB menjadi alternatif menarik bagi negara-negara yang membutuhkan pembiayaan infrastruktur. Namun, keberadaan AIIB dan kerja sama *Belt and Road Initiative* kerap dikritik sebagai upaya untuk menciptakan ketergantungan ekonomi melalui apa yang disebut "*China Debt Trap*". Strategi ini memungkinkan Tiongkok untuk memanfaatkan kelemahan ekonomi negara-negara penerima pinjaman demi memperluas pengaruhnya secara politik dan ekonomi. Oleh karena itu, AIIB tidak hanya berfungsi sebagai alat keuangan, tetapi juga sebagai sarana untuk memperkuat keunggulan geoekonomi Tiongkok (Iswardhana, 2022).

Istilah "*China Debt Trap*" atau "jebakan utang Tiongkok" merujuk pada asumsi yang menyatakan bahwa Tiongkok secara sengaja memberikan pinjaman besar kepada negara-negara berkembang dengan tujuan untuk menjerat negara-negara tersebut dalam utang yang tidak berkelanjutan. Ketika negara-negara tersebut kesulitan membayar utang, Tiongkok diduga mengambil alih aset strategis atau memperoleh pengaruh politik sebagai imbalannya. Konsep ini pertama kali diperkenalkan oleh Brahma Chellaney pada tahun 2017. Namun, beberapa penelitian dan analisis terbaru menantang narasi ini. Sebuah artikel di Chatham House menyatakan bahwa bukti yang mendukung klaim "*debt-trap diplomacy*" oleh Tiongkok sangat terbatas. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa banyak negara penerima pinjaman memiliki peran aktif dalam membentuk proyek-proyek di bawah inisiatif Belt and Road, dan tidak ada indikasi bahwa Tiongkok secara sistematis memaksa negara-negara tersebut ke dalam jebakan utang untuk keuntungan strategis (Chellaney, 2017).

Sejalan dengan kerja sama ini juga merupakan upaya untuk mencapai tujuan SDGs yakni poin 8 yakni peningkatan ekonomi. Dalam hal peningkatan ekonomi ini, Indonesia juga tergabung dalam *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) yang merupakan forum ekonomi regional yang terdiri dari 21 negara anggota yakni Indonesia, Australia, Brunei Darussalam, Kanada, Chili, Tiongkok, Malaysia, Meksiko, Selandia Baru, Papua Nugini, Peru, Filipina, Rusia, Singapura, Taiwan, Thailand, Amerika Serikat, Vietnam, Hong Kong, Jepang, dan Korea Selatan. yang bertujuan untuk memperkuat kerja sama di bidang perdagangan, investasi, dan ekonomi di kawasan Asia-Pasifik. Forum ini didirikan pada tahun 1989 untuk memfasilitasi integrasi ekonomi regional melalui pengurangan hambatan perdagangan dan peningkatan akses investasi (APEC, 2019).

APEC mendukung pengembangan infrastruktur sebagai bagian dari upaya untuk meningkatkan konektivitas di kawasan Asia-Pasifik. Kerja sama

*Belt and Road Initiative* ini sejalan dengan prinsip-prinsip APEC, terutama dalam mempermudah akses perdagangan lintas batas dan meningkatkan investasi lintas negara. Sebagai contoh, melalui proyek *Belt and Road Initiative* Indonesia dapat mengakses pendanaan infrastruktur yang dapat mendukung penekanan biaya logistik dan mempercepat volume perdagangan. Peningkatan ini tidak hanya mendorong pertumbuhan ekonomi nasional tetapi juga meningkatkan daya saing Indonesia dalam perdagangan internasional (Saraswati, 2020).

Pelabuhan Bitung sebagai bagian dari kerja sama *Belt and Road Initiative* antara Indonesia dan Tiongkok berpotensi mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional dengan meningkatkan konektivitas perdagangan internasional. Pelabuhan ini dirancang untuk mendukung akses distribusi yang lebih efisien bagi produk-produk lokal, khususnya ke pasar Asia-Pasifik. Hal ini sejalan dengan target SDG 8.1, yang bertujuan untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan melalui diversifikasi dan peningkatan kapasitas infrastruktur. Dengan peran strategisnya sebagai pelabuhan hubungan internasional, Pelabuhan Bitung dapat membantu menurunkan biaya logistik yang selama ini menjadi kendala utama dalam daya saing produk Indonesia di pasar global. Selain itu, pengoperasian pelabuhan ini diharapkan mampu mendorong pertumbuhan sektor maritim dan perdagangan ekspor yang lebih kompetitif.

## 1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Penelitian ini berfokus pada posisi strategis Pelabuhan Bitung yang secara geoekonomi dapat memperkuat hubungan ekonomi dengan wilayah Asia-Pasifik, bahkan pelabuhan-pelabuhan internasional di seluruh dunia. Pembangunan Pelabuhan Bitung sebagai bagian dari kerja sama Indonesia dan Tiongkok melalui proyek *Belt and Road Initiative* memiliki dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan sosial, baik di wilayah Bitung maupun secara nasional di Indonesia dan juga dalam kerangka Asia Pasifik.

Penelitian ini berupaya untuk memahami sejauh mana pembangunan infrastruktur tersebut mempengaruhi berbagai aspek, pertama yakni kerja sama bilateral yang berfokus ke pertumbuhan ekonomi, peningkatan pertumbuhan, peningkatan supply chain, mendorong ekonomi kedua negara menjadi kompetitif, dalam ekonomi yang berbasis logistik, Bitung sebagai upaya untuk mendorong partnership untuk menciptakan logistik yang lebih murah. Di sisi lain, ketergantungan Indonesia terhadap pinjaman luar negeri dari Tiongkok dan masuknya tenaga kerja asing ke wilayah proyek menjadi isu penting yang perlu dianalisis untuk mengidentifikasi dampak negatif yang mungkin timbul dari kerja sama ini.

Penelitian ini juga bertujuan untuk mengevaluasi kebijakan pemerintah Indonesia dalam menjaga keseimbangan antara manfaat ekonomi yang diperoleh dari proyek *Belt and Road Initiative* dengan risiko yang terkait, seperti meningkatnya hutang luar negeri dan implikasi sosial dari masuknya tenaga kerja asing. Selain itu, efektivitas posisi strategis Pelabuhan Bitung dalam jaringan perdagangan internasional akan dianalisis untuk menilai kontribusinya terhadap peningkatan volume perdagangan dan penurunan biaya logistik. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya akan mengkaji dampak langsung dari pembangunan infrastruktur, tetapi juga implikasi jangka panjang dari kerja sama Indonesia-Tiongkok dalam konteks ekonomi dan geopolitik.

### **1.3 Pertanyaan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah penelitian yang telah diuraikan di atas, penulis memiliki pertanyaan pokok yakni “Bagaimana dampak ekonomi Indonesia, sejak dijalankannya proyek kerja sama infrastruktur Belt and Road Initiative Indonesia-Tiongkok?” dengan pertanyaan operasional yakni sebagai berikut:

- 1) Bagaimana dampak dari proyek *Belt and Road Initiative*, terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah Bitung?

- 2) Bagaimana kebijakan pemerintah dalam menjaga keseimbangan antara manfaat ekonomi dan risiko ketergantungan terhadap investasi Tiongkok dalam proyek *Belt and Road Initiative*?
- 3) Bagaimana efektivitas implementasi proyek *Belt and Road Initiative* dalam mencapai tujuan peningkatan infrastruktur dan ekonomi di wilayah Bitung?

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari proposal penelitian ini yakni sebagai berikut:

- 1) Menganalisis dampak Pelabuhan Bitung terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah Bitung.
- 2) Mengidentifikasi tingkat ketergantungan terhadap pinjaman luar negeri dari Tiongkok akibat proyek *Belt and Road Initiative*.
- 3) Mengevaluasi kebijakan pemerintah dalam menjaga keseimbangan antara manfaat ekonomi dan risiko ketergantungan yang ditimbulkan oleh investasi Tiongkok.
- 4) Menilai efektivitas implementasi proyek *Belt and Road Initiative* dalam mencapai tujuan peningkatan infrastruktur dan ekonomi.

#### 1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan penelitian yang ditentukan oleh penulis yakni penelitian ini akan mencakup analisis periode waktu antara tahun 2019 hingga 2023. Rentang waktu ini dipilih karena mencakup tahun-tahun penting pelaksanaan proyek pengembangan Pelabuhan Bitung serta dimulainya dampak ekonomi yang bisa diukur dari kerja sama tersebut.

#### 1.6 Sistematika Penulisan

### BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menjelaskan tentang pendahuluan yang dimana penulis menjabarkan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan dari penelitian yang akan dilakukan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini penulis menguraikan teori-teori yang digunakan sebagai dasar dari pembahasan terperinci yang memuat tentang problematika sehingga menjadi kausalitas dari penulisan pada penelitian ini.

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini penulis akan menguraikan pengolahan data berdasarkan sumber yang telah didapatkan baik berupa studi literatur dalam bentuk buku, jurnal, dan sebagainya. Analisis data yang dilakukan secara empiris dengan membandingkan hasil yang sebelumnya sudah ada sehingga dapat mengeluarkan hasil yang objektif dan mendapatkan analisis yang signifikan.

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini penulis menyampaikan Hasil & Pembahasan, pada bab ini akan dipaparkan hasil dari analisis yang telah dilakukan.

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini penulis menyampaikan kesimpulan dan saran dari penelitian yang sudah dilakukan.