

Analisis Dampak Implementasi *Belt And Road Initiative* Terhadap Sektor Perekonomian Vietnam Tahun 2017 - 2022

Audi Aprilion¹, Hasna Wijayati², Ganjar Widhiyoga³

Universitas Slamet Riyadi Surakarta

Abstrak

Proyek BRI buatan China sejak tahun 2013 sudah di implementasikan ke berbagai negara di Eropa, Afrika dan Asia, dimana terdapat koridor BRI yang melewati negara di benua tersebut, termasuk negara Vietnam. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui dampak dari BRI bagi ekonomi Vietnam dengan melihat dampak nyata yang bermanfaat bagi masyarakat Vietnam. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Geopolitik serta kerjasama internasional yang sangat terlihat dari proses proyek BRI. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Vietnam memang membutuhkan investasi untuk mengembangkan sarana infrastruktur yang kurang memadai. Sedangkan dari data yang diambil, Vietnam membutuhkan dana Investasi yang tinggi untuk melakukan pembangunan infrastruktur. Dengan adanya implementasi BRI di Vietnam, akan mempermudah masuknya dana investasi China. Oleh karena itu BRI memiliki peran penting dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur Vietnam, dengan memberikan dana Investasi. Dalam penelitian ini, hubungan antara pembangunan infrastruktur, alasan China dalam BRI dengan peningkatan ekonomi Vietnam akan dibahas dalam konteks penelitian ini.

Kata Kunci: *BRI, Vietnam, China, ekonomi, infrastruktur*

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) projects initiated by China since 2013 have been implemented in various countries in Europe, Africa, and Asia, where there are BRI corridors passing through these continents, including Vietnam. The purpose of this research is to assess the impact of the BRI on Vietnam's economy by examining tangible benefits for the Vietnamese people. The methods employed in this study include Geopolitics and international cooperation, which are highly evident in the BRI project processes. The results of this research indicate that Vietnam indeed requires investment to develop its insufficient infrastructure facilities. Moreover, based on the collected data, Vietnam needs substantial investment funds for infrastructure development. With the implementation of BRI in Vietnam, it will make it easier for Chinese investment funds to enter. Therefore, the BRI plays a crucial role in facilitating Vietnam's infrastructure development by providing investment funds. In this study, the relationship between infrastructure development, China's motives in the BRI, and the economic growth of Vietnam will be discussed in the context of this research.

Keywords: *BRI, Vietnam, China, economy, infrastructure*

Pendahuluan

Belt and Road Initiative (BRI), atau yang dikenal juga sebagai One Belt One Road (OBOR), adalah inisiatif yang diusulkan oleh Presiden China, Xi Jinping,

pada tahun 2013 sebagai strategi pengembangan yang komprehensif dengan tujuan meningkatkan konektivitas dan mempromosikan kerja sama ekonomi di berbagai wilayah global (Tang, 2018). Inisiatif ini terinspirasi dari jalur perdagangan Jalur Sutra sejarah dan memvisualisasikan penciptaan jaringan modern infrastruktur, perdagangan, dan investasi yang melintasi Asia, Eropa, Afrika, dan sekitarnya (Anam & Ristiyani, 2018). Proyek BRI atau OBOR ini pertama kali diumumkan oleh Xi Jinping disaat pidato di Nazarbayev University, Astana, Kazakhstan pada tanggal 2 Oktober 2013. Dalam pidatonya tersebut, Xi Jinping mengumumkan rencana pembangunan infrastruktur dan kerja sama ekonomi yang luas di berbagai negara di dunia yaitu Belt and Road Initiative (Kurniawan & Faraswacyen L.Gaol, 2021).

Walaupun pada awal peluncuran BRI oleh China ini menarik hampir seluruh negara di Asean, Vietnam menjadi salah satu negara terdekat dengan China yang masih berhati-hati (Huy, 2020). Hal ini dikarenakan hubungan antara Vietnam dan China sendiri pada peluncuran BRI tidak begitu bagus, yang dikarenakan adanya isu Laut China Selatan (LCS) yang sedang terjadi (Jaya, 2015). Isu LCS ini membuat pemerintah Vietnam sangat berhati-hati dalam mengikuti proyek BRI China dikarenakan khawatir akan dimanfaatkan oleh China untuk menyebarkan kekuasaannya. Walaupun Pemerintah Vietnam masih berhati-hati, terdapat beberapa proyek pembangunan rute kereta di Vietnam yang dibuat oleh China dari kesepakatan sebelum terjadinya isu LCS (Khorida, 2021).

Hingga akhirnya pada tahun 2015 Presiden China Xi Jinping secara langsung datang ke Vietnam untuk membahas kerjasama ekonomi terutama program *Belt and Road Initiative*. Pihak Vietnam yang diwakili oleh Perdana Menteri Nguyen Phu Throng setuju dengan mengikuti Program BRI yaitu proyek *Silk Road Economic Road (SREB)* serta *21st Century Maritime Silk Road (MSR)*. Dengan ini semua program Vietnam dan China secara resmi menjadi *Belt and Road Initiative*. Presiden Xi Jinping juga berkunjung lagi ke Vietnam pada saat pertemuan *APEC CEO Summit* di Da Nang pada tahun 2017 (Khorida, 2021). Pada tahun ini juga menjadi titik penting lahirnya MOU kerjasama China dan Vietnam yang dalam *BRI*. Kunjungan Presiden Xi Jinping ke Vietnam juga banyak menghasilkan MOU kerjasama lain antara China dan Vietnam (Khorida, 2021).

Penelitian tentang bagaimana implementasi *Belt and Road Initiative* pada Vietnam serta bagaimana persepsi masyarakat Vietnam juga sudah dibahas oleh *Nguyen Thi Phuong Hoa & Pham Thao Nguyen* tahun 2021 dimana penelitian tersebut peneliti mengeksplorasi dampak BRI terhadap Vietnam dan kompleksitas dalam hubungan bilateral keduanya (Hoa & Nguyen, 2021). Selain itu terdapat penelitian oleh Duc Bao Nguyen yang berfokus pada kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman untuk negara Vietnam dalam kerjasama BRI. (Duc Bao NGUYEN et al., 2022). Perbedaan yang bisa dilihat anatara penelitian ini dengan penelitian lain yang sudah dilakukan, dimana pokok pembahasan dimana dalam jurnal penelitian yang

penulis lakukan berfokus pada dampaknya terhadap sektor ekonomi di Vietnam melalui geopolitik.

Keuntungan dari pembuatan penelitian menganalisis dampak implementasi proyek *Belt and Road Initiative* pada sektor ekonomi dan geopolitik Vietnam. Penelitian ini bermanfaat untuk melihat relasi dari proyek pembangunan infrastruktur Vietnam oleh BRI dengan pertumbuhan ekonomi Vietnam, hingga bisa diambil hubungan kerjasama internasional antara Vietnam dengan China melalui BRI. Rentang tahun penelitian dibatasi dari tahun 2017 sampai 2022 oleh penulis dikarenakan pada tahun 2017 merupakan waktu saat Vietnam mulai mengimplementasikan BRI di Vietnam disaat kunjungan Presiden Xi Jinping yang kedua. Sedangkan alasan penggunaan tahun 2022 dikarenakan untuk melihat dampak dari pembangunan infrastruktur yang selesai dibangun tahun 2021. Oleh karena itu hal tersebut menjadi latar belakang penulis untuk meneliti dampak implementasi BRI terhadap sektor ekonomi Vietnam pada tahun 2017 – 2022.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah kualitatif. Keunggulan penelitian kualitatif terletak pada kemampuannya menyajikan deskripsi tekstual yang kompleks mengenai bagaimana memahami dengan cara menyelidiki suatu kejadian sosial ataupun masalah pada manusia (Creswell, 1998). Metode kualitatif deskriptif dipilih dalam penelitian mengenai analisis dampak implementasi Belt and Road Initiative (BRI) terhadap sektor perekonomian Vietnam tahun 2017-2022 dikarenakan metode ini mampu memberikan gambaran mendalam tentang bagaimana kebijakan tersebut berdampak pada berbagai aspek ekonomi negara Vietnam. Sumber data penelitian terbagi menjadi dua kategori utama, yaitu data primer dan sekunder. Data primer merupakan informasi yang diperoleh langsung dari sumbernya dan dianggap asli, sedangkan data sekunder merupakan informasi yang telah dikumpulkan dan diproses oleh penulis lain sebelumnya (Kothari, 2004). Penelitian ini penulis menggunakan data sekunder, yang dapat berasal dari berbagai sumber seperti website pemerintah Vietnam, buku penelitian, paper, berita, pidato kerjasama, dan berita pertemuan internasional.

Objek penelitian ini adalah kerjasama Belt and Road Initiative antara Vietnam dengan China melalui sektor ekonomi dalam rentang waktu 2017-2022. Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah studi pustaka atau library research dari situs-situs web resmi, buku, jurnal, berita, penelitian, dan dokumen yang terkait dengan kerjasama Vietnam dengan China melalui Belt and Road Initiative. Untuk teknik analisis data, penelitian ini penulis menggunakan pendekatan kualitatif dalam penelitian sosial. Pendekatan ini melibatkan tiga tahapan utama, yaitu mengadopsi perspektif untuk memahami permasalahan, memahami serta mengumpulkan data dengan efisien, dan menganalisis serta menginterpretasikan data yang akan digunakan (Djamba & Neuman, 2002).

Kendala yang mungkin dihadapi adalah ketidaksamaan satuan data dalam beberapa sumber, diatasi dengan memilih data dari sumber yang kredibel dan menggunakannya secara konsisten.

Landasan Teoritis

Teori Geopolitik

Geopolitik merupakan salah satu teori yang menjelaskan tentang keterkaitan antara politik dengan geografis dalam dunia internasional, keterkaitan ini bisa dilihat dimana posisi geografis suatu negara akan menentukan bagaimana politik luar negeri mereka akan berjalan (Gray, 2014). Pentingnya posisi geografis ini dikarenakan setiap negara memiliki posisi yang berbeda satu sama lain, sehingga masing-masing memiliki keunikan sumber daya alam yang berbeda-beda. Dengan keunikan sumber daya alam setiap negara pasti terdapat negara yang memiliki kelebihan dan keterbatasan, negara yang memiliki sumber daya yang terbatas akan bekerja sama dengan negara yang memiliki sumber daya lebih. Geopolitik menunjukkan bahwa pentingnya faktor-faktor geografis dalam suatu negara dalam membentuk dinamika politik internasional (Power, 2019).

Kekuatan sebuah negara dalam geopolitik berasal dari jarak, luas daratan, sumber daya alam, dan sumber daya manusia, yang nantinya akan menentukan bagaimana suatu negara menguasai negara lain yang disebut sebagai *Heartland* (H. J. Mackinder, 1904). Maka geopolitik *Heartland* menurut Mackinder, bahwa daratan menjadi peran penting negara karena merupakan sumber kekuatan dalam melakukan interaksi dengan negara lain melalui penentuan kebijakan luar negeri. Sedangkan menurut ahli geopolitik lain yaitu Alfred Thayer Mahan, seorang perwira angkatan laut Amerika Serikat berpendapat bahwa kekuatan sebuah negara berasal dari penguasaan wilayah laut yang nantinya akan mengendalikan serta mempengaruhi sejarah yang disebut sebagai *Sea Power* (Alfred Thayer Mahan, 1890). Dengan geopolitik *Sea Power* menurut Mahan bahwa lautan yang paling penting dan pendapat Mackinder tentang geopolitik *Heartland and Rimland* yang lebih berfokus dengan daratan, membuat dua pendapat yang saling bertolak belakang satu sama lain. Namun dalam perkembangan geopolitik, teori *Heartland* lebih relevan untuk digunakan, karena setiap negara pasti memiliki daratan sedangkan untuk lautan tidak semua negara memilikinya.

Dalam pandangan Cohen, penentu penting dalam geopolitik adalah letak geografis yang di dalamnya memiliki batas wilayah, sumber daya alam, maritime akan sangat berkontribusi dalam menentukan kebijakan internasional suatu negara (Cohen, 2003). Kebijakan nasional nantinya akan menentukan juga kepentingan suatu negara dalam melakukan kerjasama dengan negara lain, atau bahkan permusuhan dan konflik dalam mencapai kepentingan internasional suatu negara. Pendapat berbeda menurut Kaplan, geopolitik merupakan kompetisi wilayah untuk menguasai wilayah geografis satu sama lain untuk mendapatkan kekuatan di dunia internasional (Kaplan, 2012). Namun Cohen berpendapat lain bahwa

fungsi dari geopolitik lebih daripada menguasai wilayah dimana setiap interaksi antar negara yang didasarkan oleh keuntungan geografis tidak hanya menghasilkan konflik namun juga kerjasama (Cohen, 2018).

Geopolitik dalam program BRI milik China mempunyai jalur ekonomi yang menghubungkan China hingga melintasi negara negara di Asia, Afrika, Eropa serta negara negara di sekitarnya. Dari sini bisa dilihat bahwa China berupaya untuk memperluas kekuasaannya geografis melalui kerjasama ekonomi dari negara yang mengikuti BRI. Perluasan kekuasaan ini bisa dilihat melalui kerjasama dengan China dengan Vietnam yang memiliki jalur kereta cepat dari negara China hingga Vietnam melalui kerjasama BRI untuk peningkatan jalur perdagangan antar negara. Selain itu bantuan investasi yang besar juga diberikan oleh China kepada negara negara yang ada di BRI guna melakukan pembangunan kereta cepat, pelabuhan atau bahkan tenaga listrik untuk mempercepat pembangunan jalur perdagangan darat serta laut.

Teori Kerjasama Internasional

Kerjasama Internasional merupakan terlibatnya negara negara di dunia internasional yang melakukan koordinasi satu sama lain dikarenakan bisa menguntungkan satu sama lain. Kerjasama internasional dalam buku "International Politics : A framework of analysis, yang ditulis oleh K.J. Holsti berpendapat bahwa sebuah bentuk pandangan tentang bagaimana dua atau lebih kepentingan, nilai, atau tujuan yang menghasilkan tindakan bersama. Kerjasama internasional dapat terjadi dalam berbagai bentuk, seperti perjanjian bilateral, perjanjian multilateral, organisasi internasional, dan sebagainya (Holsti, 1974). Selain itu kerjasama internasional biasanya melibatkan pertukaran sumber daya alam, manusia, informasi, teknologi dan bahkan bantuan ekonomi yang nantinya akan berguna bagi masing masing negara dalam mencapai tujuan masing masing (O'Neill et al., 2004).

Menurut Paulo, pendorong negara dalam melakukan kerjasama internasional dengan negara lain bisa disebabkan oleh faktor internal ataupun eksternal dari negara tersebut. Faktor internal meliputi kepentingan bersama, kesamaan nilai, dan persepsi tentang keuntungan yang akan diperoleh dari kerjasama. Sedangkan Faktor eksternal meliputi tekanan dari organisasi internasional, opini publik, atau faktor-faktor lingkungan (Paulo, 2014). Sedangkan menurut Brown, norma dan nilai dapat memainkan peran penting dalam membentuk perilaku negara-negara dan aktor-aktor internasional dalam melakukan kerjasama, dibandingkan pendekatan dalam fokus kekuasaan serta kepentingan semata (Brown, 2017). Selain itu Stiglitz juga berpendapat bahwa kerjasama internasional antar negara akan berdampak pada peningkatan akses masyarakat dalam manfaat ekonomi internasional (Stiglitz, 2004)

Dengan ini kerjasama negara China dengan Vietnam dalam BRI didasarkan atas keinginan untuk mencapai kepentingan negara masing masing yang berbeda.

Perbedaan kepentingan ini bisa dilihat dari keinginan China untuk mengimplementasikan BRI di negara Vietnam dengan memberikan dana pembangunan rel kereta cepat serta pembangunan lain yang di sisi lain akan menguntungkan pertumbuhan ekonomi negara Vietnam. Sedangkan dengan keberhasilan implementasi BRI di Vietnam, China bisa meningkatkan jalur perdagangan yang nantinya akan juga berdampak pada pertumbuhan ekonomi China. Maka dari itu kedua negara nantinya akan masing masing mendapatkan keuntungan dalam melakukan kerjasama internasional ini.

Hasil dan Diskusi

Belt and Road Initiative

Belt and Road Initiative atau disingkat BRI merupakan sebuah proyek global dari China, dimana China ingin membangun koridor perdagangan di benua Asia, Afrika serta Eropa yang memiliki populasi sebesar 4.4 miliar. BRI memiliki Dua koridor utama yaitu *Silk Road Economic Road (SREB)* sebagai rute daratan yang menghubungkan China dengan negara di Eropa dengan melewati kawasan Asia Tengah lalu *Maritime Silk Road (MSR)* sebagai rute laut dimana China melewati perairan Asia Tenggara menuju Samudra Hindia dan perairan Afrika hingga mencapai daratan Eropa (Anam and Ristiyani 2018). Proyek BRI ini pertama kali diumumkan oleh Xi Jinping di Kazakhstan September 2013 mengenai koridor (*SREB*) dan sedangkan *Maritime Silk Road (MSR)*, diumumkan pada kunjungan Xi Jinping di Indonesia Oktober 2013 (Fang, Nolan, and Linggui 2022). Sebenarnya awal dari nama BRI adalah One Belt, One Road (OBOR) yang akhirnya dirubah yang dikarenakan China ingin proyek ini tidak berdasarkan satu koridor saja, namun berbagai koridor yang menyambungkan negara lain dan membentuk koneksi antar negara dengan China sebagai pusatnya (Chong and Pham 2020).

Tujuan China membuat proyek BRI guna membangun hubungan saling menguntungkan antar negara, dimana negara yang dilewati oleh jalur BRI akan diberikan pendanaan infrastruktur dan pembangunan jalur BRI (Hoa and Nguyen 2021). Dengan dibangunnya jalur darat dan laut dari China ke negara negara lain, nantinya akan bisa mengurangi biaya transportasi barang perdagangan antar negara dengan mudah. Dalam melakukan kerjasama BRI ini, negara negara tetangga China yang akan melakukan kerjasama kebanyakan memang memiliki infrastruktur yang kurang memadai yang dikarenakan kekurangan dana ataupun investasi dalam melakukan pembangunan infrastruktur, sehingga kerjasama antar negara dilakukan dikarenakan faktor kebutuhan pendanaan dan investasi (Maharani and Khairur Rijal 2022).

BRI di Vietnam

Vietnam dan China memiliki kerjasama perdagangan yang lama, dimana China sudah menjadi salah satu mitra dagang terbesar Vietnam sejak tahun 2004 serta Vietnam menjadi salah satu dari 5 negara yang melakukan perdagangan terbanyak dengan China pada tahun 2017 (van Huy 2020). Disaat Vietnam mulai mengumumkan akan bergabung dengan proyek BRI, Investasi China di Vietnam juga mulai meningkat dan semua program pembangunan infrastruktur yang berhubungan dengan China mulai berjalan lancar Kembali (GEZGIN 2020).

Pada awal berdirinya BRI tahun 2013, Vietnam sangat berhati hati apakah proyek BRI ini nantinya akan berdampak buruk terhadap ekonomi serta politik negara Vietnam. Namun perubahan mulai terjadi di tahun 2017 dimana Vietnam masuk proyek BRI dengan menandatangani MoU (Memorandum of Understanding) dengan Cina. (Hoa and Nguyen 2021). Perubahan ini terjadi dikarenakan Vietnam membutuhkan dana investasi untuk membangun infrastruktur, walaupun sebenarnya banyak pihak seperti pemerintah dan Masyarakat yang skeptis terhadap BRI. Setelah bergabungnya Vietnam dengan proyek BRI, beberapa proyek pembangunan di Vietnam didanai oleh BRI. Contoh dari proyek pembangunan ini adalah Pembangunan jalur kereta antara Cat Linh dan Han Dong di Hanoi yang pada awalnya didanai juga oleh China di tahun 2008, dan sekarang menjadi salah satu proyek pembangunan BRI (Duc Bao Nguyen et al. 2022).

Proyek pembangunan jalur kereta antara Cat Linh dan Han Dong mengalami banyak perubahan, dimana pada awalnya didanai oleh China Eximbank dengan dana 419 miliar US dollar dengan total biaya 552 miliar US dollar. Namun pada proses pembangunan terdapat kekurangan dana sekitar 250 miliar US dollar yang berdampak pada pemberhentian sementara pembangunan. Di tahun 2017 proses pembangunan infrastruktur baru dilanjutkan dengan bantuan dana investasi dari proyek BRI (GEZGIN 2020). Proyek pembangunan Infrastruktur lain yang dibantu oleh dana investasi BRI adalah melakukan pembangunan empat Pembangkit Listrik Vinh Tan yang dimulai dari tahun 2011 dan selesai di tahun 2022. Lalu dengan BRI, China juga melakukan pembangunan pembangkit Listrik bertenaga sampah pertama kali di Hanoi, Vietnam pada tahun 2021 yang berhasil mengurangi 50 – 60 persen sampah di kota Hanoi (Yu 2021a).

Pembangunan utama antara Vietnam dan China dalam melakukan kerjasama BRI adalah melakukan pembangunan jalur dari wilayah barat daya China hingga Vietnam, terutama provinsi utara Vietnam yang Bernama "*Two Corridors, One Belt*". "*Two Corridors, One Belt*" ini mencakup dua koridor utama yang melewati seluruh negara di daratan utama Asia Tenggara, dimulai dari koridor *Kunming-Lao Cai-Ha Noi-Hai Phong-Quang Ninh* dan koridor *Nanning-Lang Son-Ha Noi-Hai Phong-Quang Ninh* (Chong and Pham 2020). Walaupun sebenarnya kedua koridor ini adalah kerjasama Vietnam dan China sebelum adanya kerjasama BRI antara kedua negara yang dilaksanakan kembali. Oleh karena itu, koridor yang baru selesai adalah koridor di Kunming dan Quang Ninh pada tahun 2012 (Sejko and Park 2021).

Implementasi Kerjasama Vietnam dan China dalam kerangka BRI

Dalam melakukan implementasi BRI di negara Vietnam, China membangun koridor BRI berdasarkan lokasi geografi strategis di Vietnam untuk memaksimalkan keefektifan jalur perdagangan yang dilalui. China juga mempertimbangkan keadaan politik luar negeri Vietnam untuk bisa membangun infrastruktur yang berguna bagi Vietnam maupun China. Dengan ini proyek BRI digunakan oleh China sebagai sarana pembentuk geopolitik melalui perdagangan ekonomi.

Pembangunan infrastruktur dengan bantuan Kerjasama China melalui BRI sudah banyak dilakukan di berbagai negara yang dilewati oleh Jalur BRI, alasan China ingin melakukan kerjasama BRI dengan Vietnam sendiri sangat dipertanyakan dikarenakan Vietnam tidak dilewati oleh kedua koridor utama BRI, darat maupun laut (Le, Tran, and Duc 2019). Bahkan sejak Dengan adanya jalur kereta dan jalan tol dari berbagai kota di China menuju Hanoi, Vietnam, akan bisa mengurangi biaya transportasi serta waktu yang dibutuhkan untuk mengirim. Keinginan China untuk bisa mempermudah perdagangan dengan Vietnam sama seperti pendapat Ahli Cohen mengenai geopolitik dimana sebuah konflik atau Kerjasama internasional didasarkan oleh kebijakan internasional suatu negara, dan kebijakan internasional juga didasarkan oleh factor geografis, sumber daya alam ataupun maritim suatu negara.

Dengan kecurigaan Vietnam pada saat pertama kalinya BRI diumumkan oleh China tahun 2013, Vietnam enggan untuk mengikuti proyek BRI karena kekhawatiran pemerintah serta masyarakat Vietnam. Bahkan dari riset yang dilakukan di Vietnam oleh Pew Research Center, sebanyak 80% Masyarakat Vietnam menganggap bahwa China sangat berbahaya dan akan mengancam kedaulatan Vietnam (GEZGIN 2020). Pemikiran ini memang tidak jauh dari pengalaman Masyarakat Vietnam dimana pernah terjadi konflik perang dengan China mengenai perbatasan Vietnam – China selama 10 tahun, dan terlebih lagi peluncuran BRI diluncurkan bersamaan dengan terjadinya konflik Laut China Selatan (Morris-Jung and Van Min 2017). Hingga pada Mei 2017, Presiden Vietnam Tran Dai Quang pergi ke Beijing untuk mengikuti Belt and Road Forum. Pada acara Belt and Road Forum, Presiden Quang memberikan pidato, dimana menerima BRI di Vietnam. Presiden Xi Jinping pada November 2017 juga melakukan kunjungan ke Hanoi, dimana pada pertemuan ini akhirnya menghasilkan Memorandum of Understanding antara negara Vietnam dan China dalam mempromosikan hubungan kerjasama Belt and Road Initiative dengan Two Corridors, One Belt (Sejko and Park 2021).

Alasan dari munculnya MoU antara Vietnam dan China hingga bergabung dengan proyek BRI dikarenakan oleh kebutuhan Vietnam dalam mendapatkan dana investasi pembangunan infrastruktur. Selama ini ekonomi Vietnam memang mulai meningkat, namun dengan keadaan infrastruktur yang kurang memadai dan

kebutuhan dana yang dihambat oleh berkurangnya dana investasi dari Official Development Assistance (ODA) membuat Vietnam membutuhkan aliran dana investasi lain, yaitu BRI dari China (Duc Bao Nguyen et al. 2022). Dari tujuan China yang menginginkan bisa mempermudah akses perdagangan dengan negara BRI lain, dan Vietnam yang membutuhkan bantuan Investasi yang akan dimanfaatkan untuk melakukan pembangunan dan pengembangan infrastruktur mencerminkan pemikiran Holsti yaitu ahli Kerjasama Internasional. Menurut Holsti, kerjasama internasional terjadi untuk mencapai keuntungan masing masing negara melalui pertukaran informasi, SDM ataupun bantuan ekonomi. Maka dari itu, kerjasama BRI ini nantinya akan bisa menguntungkan pihak Vietnam dengan pembangunan infrastruktur melalui dana investasi BRI dan sedangkan China bisa memanfaatkan infrastruktur di Vietnam guna membuka dan memperluas jalur koridor BRI.

Dampak Kerjasama Belt and Road Initiative terhadap ekonomi serta geopolitik Vietnam.

Kebutuhan Vietnam dalam Foreign Direct Investment diperkirakan sebesar 605 miliar US dollar dari tahun 2016 hingga 2040 menurut Global Infrastructure Outlook, dengan sektor yang paling membutuhkan dana investasi adalah pembangunan jalur serta energi Listrik. Dengan kebutuhan investasi yang besar ini, proyek BRI dari China bisa membantu investasi dalam melakukan pembangunan. Menurut data yang diambil dari WTO, Investasi China ke Vietnam meningkat tinggi dari 2016 dimana hanya 12,6 miliar US dollar menjadi 14,1 miliar US dollar di tahun 2017 dan sampai di tahun 2022 menjadi 17,9 miliar US dollar (Duong, Holmes, and Strutt 2021). Dengan dana dari investasi dari Proyek BRI ini, Vietnam bisa mengembangkan dan menyelesaikan pembangunan infrastruktur yang secara tidak langsung juga akan menguntungkan China.

Tujuan China menginginkan Vietnam untuk mengikuti proyek koridor BRI, dikarenakan Dengan melakukan pembangunan infrastruktur Vietnam melalui dana investasi BRI akan membantu Vietnam dalam melakukan pengiriman barang yang lebih mudah dan murah (Anh, Tung, and Hien 2020). Alasan lain dari China menginginkan Vietnam masuk di dalam BRI juga dikarenakan untuk bisa membujuk Vietnam dalam melunakkan agresinya terhadap isu laut China Selatan. Selain itu terdapat pembukaan dua jalur kereta kontainer dari Hanoi-Dong Dang (Vietnam) ke GuangxiJiang (China) serta Hai Phong (Vietnam) menuju Yunan (China) pada akhir 2017 (Hoa and Nguyen 2021). Peningkatan dari dampak pembukaan jalur kereta Vietnam – China, bisa dilihat dari jumlah ekspor Vietnam ke China meningkat 61,5% di tahun 2017 dengan keuntungan ekspor sebesar 35,46 miliar US dollar yang diperkirakan meningkat 61,49% lebih banyak dari pada tahun 2016 yang hanya mencapai 21,9 miliar US dollar. Peningkatan ekspor ini terus berlanjut pada tahun berikutnya 2019, dimana mencapai keuntungan ekspor sebesar 41,4 miliar US dollar. Bahkan peningkatan tetap terjadi disaat pandemi covid yang terjadi pada tahun 2020 dan 2021, dimana nilai ekspor Vietnam ke

China di tahun 2020 mencapai 48,9 miliar US dollar, dan 2021 mencapai 56 miliar US dollar. Hingga pada tahun 2022 nilai ekspor Vietnam ke China berjumlah 57,7 miliar US dollar yang meningkat 3,2 persen dari tahun 2021 (Bộ Công thương 2023).

Keuntungan China dalam memberikan bantuan investasi kepada Vietnam akan membuat koridor BRI di lebih efektif dijalankan di daratan utama Asia Tenggara. Hal ini bisa dilihat dari salah satu proyek BRI yaitu "*Two Corridors, One Belt*" yang menjadi penghubung China dan Vietnam (Chong and Pham 2020). Walaupun memang baru dua jalur yang selesai dikerjakan, namun keuntungan ekspor Vietnam ke China sudah sangat tinggi, sehingga menguntungkan kedua negara dalam kerjasama proyek BRI ini. China juga melakukan kerjasama BRI dengan Vietnam dikarenakan isu LCS yang masih berjalan, sehingga BRI menjadi alat untuk melunakan Vietnam (Fang, Nolan, and Linggui 2022). Perilaku China dengan menggunakan BRI sebagai alat geopolitik di daratan utama Asia Tenggara mencerminkan pemikiran Geopolitik Heartland milik ahli Mackinder. Mackinder di dalam Heartland berpendapat bahwa daratan merupakan peran penting negara karena merupakan sumber kekuatan dalam melakukan interaksi dengan negara lain melalui penentuan kebijakan luar negeri. Pendapat tentang geopolitik heartland di proyek BRI sangat terlihat, dikarenakan dengan masuknya BRI ke Vietnam dengan dana investasi bisa membuat pengaruh China meningkat. Dengan meningkatnya pengaruh China di Vietnam yang merupakan bagian dari daratan utama Asia Tenggara, akan memperkuat kekuatan geopolitik China.

Strategi Vietnam dalam memanfaatkan kesempatan dari dana bantuan Investasi BRI bisa dilihat dari keuntungan pendapatan jalur kereta Cat Linh dan Han Dong sejak pertama kali dibuka awal tahun 2022. Bulan pertama dari pembukaan jalur kereta Cat Linh dan Han Dong menunjukkan hasil pendapatan adalah sebesar 2 miliar Vietnam Dollar dengan 4,4 juta penumpang yang dimana pada 15 hari pertama kereta digratiskan. Peningkatan pendapatan dari Jalur Cat Linh dan Han Dong sangat pesat, dikarenakan pada bulan agustus 2022 pendapatan mencapai 6 miliar Dollar Vietnam dengan penumpang sebanyak 6,1 juta penumpang (Maharani and Khairur Rijal 2022). Pandemi Covid juga menjadi salah satu titik penting dalam hubungan Vietnam dan China dalam BRI, dikarenakan banyak pembangunan yang harus di berhentikan dan masyarakat Vietnam terpaksa untuk tetap tinggal dirumah yang mengakibatkan penurunan ekonomi Vietnam. China membantu Vietnam dengan mengirimkan Vaksin Sinopharm melalui jalur udara (Yu 2021b). Hal ini membuktikan bahwa terdapat kebutuhan besar dalam sarana transportasi umum bagi Masyarakat Vietnam. Pendapat ahli Kerjasama internasional yaitu Stigliz terbukti, yaitu bahwa kebutuhan ekonomi dan kesejahteraan Masyarakat suatu negara juga merupakan salah satu pendorong dalam Kerjasama Internasional (Hoa and Nguyen 2021).

Kesimpulan

Bisa disimpulkan bahwa dampak ekonomi dari implementasi BRI di Vietnam terlihat meningkat. Peningkatan ekonomi Vietnam bisa dilihat dari investasi BRI untuk melakukan pembangunan infrastruktur yang dibutuhkan Vietnam. Jumlah investasi China melalui BRI ke Vietnam meningkat tajam setelah Vietnam mengikuti BRI sehingga pembangunan infrastruktur terjadi. Walaupun sebenarnya hampir semua proyek BRI di Vietnam merupakan pelanjutan kerjasama Vietnam dan China sebelum masuknya BRI ke Vietnam. Penguatan kerjasama perdagangan kedua negara melalui MoU BRI juga menjadi kunci penting bagi peningkatan ekspor – impor dari tahun 2018 hingga 2022. Pembangunan infrastruktur BRI yang paling di sorot oleh Vietnam adalah Cat Linh - Han Dong yang merupakan kereta metro di Vietnam. Kereta metro Cat Linh - Han Dong sudah dikerjakan hampir sepuluh tahun sebelum adanya BRI di Vietnam. Dengan selesai pada awal tahun 2022, kereta metro Cat Linh - Han Dong memberikan keuntungan besar bagi Vietnam pada tahun 2022.

Keuntungan Vietnam dalam kerjasama BRI memang bisa dikatakan, sedangkan keuntungan dari China tidak di dalam bidang ekonomi sendiri, namun dalam pengaruh geopolitik. Geopolitik China dalam Vietnam bisa diuntungkan dikarenakan Vietnam masih melakukan agresi pada LCS yang diklaim oleh China, dan dengan China memberikan dana investasi yang dibutuhkan Vietnam, akan bisa membuat Vietnam melunak serta melakukan implementasi koridor BRI yang harus melewati laut LCS. Selain itu dari kedua negara akan mendapat keuntungan masing masing yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan mereka masing masing melalui kerjasama internasional BRI.

Daftar Pustaka

- Anam, Syaiful, and Ristiyani Ristiyani. 2018. "Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok Pada Masa Pemerintahan Xi Jinping." *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional* 14, no. 2: 217–36. <https://doi.org/10.26593/jihi.v14i2.2842.217-236>.
- Anh, Nguyen Thi Van, Hoang Thanh Tung, and Vu Thuy Hien. 2020. "The Impact of Exports on Economic Growth in Vietnam." *Journal of Economics and Business* 3, no. 4: 1491–99. <https://doi.org/10.31014/aior.1992.03.04.296>.
- Bộ Công thương. 2023. "Bao-Cao-Xuat-Nhap-Khau-Viet-Nam-Nam-2022." <https://trungtamwto.vn/file/22356/bao-cao-xuat-nhap-khau-viet-nam-nam-2022.pdf>.
- Chong, Alan, and Quang Minh Pham. 2020. *Critical Reflections on China's Belt & Road Initiative*. *Critical Reflections on China's Belt & Road Initiative*. <https://doi.org/10.1007/978-981-13-2098-9>.
- Duc Bao Nguyen, Long, Tracy LY Trang, Doan Cong TRAN, Ai Van TRAN, An LE

- Quoc, and Alan Hudson. 2022. "The Belt and Road Initiative (BRI): Opportunities and Risks from Vietnamese Perspective." *Journal of Asian Finance* 9, no. 4: 229–38. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2022.vol9.no4.0229>.
- Duong, My, Mark J. Holmes, and Anna Strutt. 2021. "The Impact of Free Trade Agreements on FDI Inflows: The Case of Vietnam." *Journal of the Asia Pacific Economy* 26, no. 3: 483–505. <https://doi.org/10.1080/13547860.2020.1765717>.
- Fang, Cai, Peter Nolan, and Wang Linggui. 2022. *THE ROUTLEDGE HANDBOOK OF THE BELT AND ROAD, Second Edition. The Routledge Handbook of the Belt and Road, Second Edition*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003286202>.
- GEZGİN, Ulaş Başar. 2020. "Reception of Chinese Belt and Road Initiative in Vietnam: Between Security Concerns and Infrastructural Financing Needs." *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi* 4, no. 1: 115–24. <https://doi.org/10.34189/asyam.4.1.009>.
- Hoa, Nguyen Thi Phuong, and Pham Thao Nguyen. 2021. "The Reception and Implementation of the Belt and Road Initiative in Vietnam." *Strategic Analysis* 45, no. 2: 128–43. <https://doi.org/10.1080/09700161.2021.1893507>.
- Huy, Duong van. 2020. "A Vietnamese Perspective on China's Belt and Road Initiative in Vietnam." *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations*.
- Le, Quoc An, Van Ai Tran, and Bao Long Nguyen Duc. 2019. "The Belt and Road Initiative and Its Perceived Impacts on the Textile and Garment Industry of Vietnam." *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity* 5, no. 3. <https://doi.org/10.3390/joitmc5030059>.
- Maharani, Nafiisah Rizqillah, and Najamuddin Khairur Rijal. 2022. "Globalisasi Ekonomi Vietnam Dalam Kerangka Pembangunan Belt and Road Initiative." *Reformasi* 12, no. 1: 28–43. <https://doi.org/10.33366/rfr.v12i1.3328>.
- Morris-Jung, Jason, and Pham Van Min. 2017. "Anti-Chinese Protest in Vietnam: Complex Conjunctions of Resource Governance, Geopolitics, and State-Society Deadlock." *In China's Backyard: Policies and Politics of Chinese Resource Investments in Southeast Asia*, no. January: 229–55.
- Sejko, Dini, and Albert Park. 2021. "The Belt and Road Initiative in ASEAN - Vietnam." *SSRN Electronic Journal*, no. 18. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3932759>.
- Yu, Wang. 2021a. "China-Constructed Waste Incineration Power Project in Vietnam Makes Major Progress." <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/175459.html>.
- . 2021b. "Vietnam Receives China's Sinopharm COVID-19 Vaccines." <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/177646.html>.

- Alfred Thayer Mahan. (1890). The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783. *Scientia Militaria - South African Journal of Military Studies*, 14(1). <https://doi.org/10.5787/14-1-536>
- Anam, S., & Ristiyani, R. (2018). Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, 14(2), 217–236. <https://doi.org/10.26593/jihi.v14i2.2842.217-236>
- Brown, C. (2017). Political thought, international relations theory and international political theory: An interpretation. *International Relations*, 31(3), 227–240. <https://doi.org/10.1177/0047117817723062>
- Cohen. (2003). *THE GEOGRAPHY OF INTERNATIONAL RELATIONS*.
- Djamba, Y. K., & Neuman, W. L. (2002). Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches. In *Teaching Sociology* (Vol. 30, Issue 3). <https://doi.org/10.2307/3211488>
- Duc Bao NGUYEN, L., Trang, T. L., Cong TRAN, D., Van TRAN, A., Quoc, A. LE, & Hudson, A. (2022). The Belt and Road Initiative (BRI): Opportunities and Risks from Vietnamese Perspective. *Journal of Asian Finance*, 9(4), 229–0238. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2022.vol9.no4.0229>
- Gray, C. S. (2014). *Geopolitics, Geography and Strategic history (Geopolitical Theory)*.
- H. J. Mackinder. (1904). The Geographical Pivot of History: Discussion. *The Geographical Journal*, 23(4), 437. <https://doi.org/10.2307/1775499>
- Hoa, N. T. P., & Nguyen, P. T. (2021). The Reception and Implementation of the Belt and Road Initiative in Vietnam. *Strategic Analysis*, 45(2), 128–143. <https://doi.org/10.1080/09700161.2021.1893507>
- Holsti, K. J. (1974). *International Politics: A Framework for Analysis*. 30, 1142–1143.
- Huy, D. Van. (2020). *A Vietnamese Perspective on China Belt and Road Initiative in Vietnam*.
- Jaya, I. G. M. D. (2015). Kepentingan Vietnam Dalam Konflik Laut China Selatan. *Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Udayana*, 1(1), 1–9.
- Kaplan. (2012). *THE REVENGE OF GEOGRAPHY*. Random House.
- Khorida, L. (2021). Keputusan Vietnam Bergabung Dalam The Initiative of The Silk Road Economic Belt (SREB) and 21st Century Maritime Silk Road (MSR) China. In *Digital Repository Universitas Jember* (Issue September 2019).
- Kurniawan, Y., & Faraswacyen L.Gaol, D. (2021). Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara (2013 – 2018). *Balcony*, 5(1), 1–10. <https://jom.fisip.budiluhur.ac.id/index.php/balcony/article/view/234>

- O'Neill, K., Balsiger, J., & VanDeveer, S. D. (2004). Actors, norms, and impact: Recent international cooperation theory and the influence of the agent-structure debate. *Annual Review of Political Science*, 7(Jervis 1999), 149–175. <https://doi.org/10.1146/annurev.polisci.7.090803.161821>
- Paulo, S. (2014). International Cooperation and Development: A Conceptual Overview. In *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2430206>
- Power, M. (2019). Geopolitics and development. In *Geopolitics and Development*. <https://doi.org/10.4324/9780203494424>
- Tang, Z. (2018). CSR as a Tool to Mitigate Risk for the B&R Initiative: The Case of Thailand. In *Securing the Belt and Road Initiative*. https://doi.org/10.1007/978-981-10-7116-4_8
- Creswell, John. W. 1998. *Qualitatif Inquiry and Research Design*. California: Sage Publications, Inc
- MacKenzie, D. W. (2004). [Review of *Globalization and Its Discontents*, by J. E. Stiglitz]. *Public Choice*, 120(1/2), 234–239. <http://www.jstor.org/stable/30025840>
- Blankshain, J. D. (2018). [Review of *The big stick: The limits of soft power & necessity of military force*, by E. A. Cohen]. *Armed Forces & Society*, 44(2), 379–381. <https://www.jstor.org/stable/48609250>