



Kepentingan Ekonomi Vietnam terhadap Tiongkok melalui Kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI)

Kadek Vijananda Garba Yuga

Putu Ratih Kumala Dewi

I Made Anom Wiranata



Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Udayana, Denpasar, Bali, Indonesia

Correspondence: vijananda02@gmail.com

Abstract

The objective of this study is to analyze Vietnam's economic interests in China-Vietnam cooperation through the Belt and Road Initiative (BRI), particularly in the infrastructure investment sector, which serves as a strategic foundation for cooperation with China amidst geopolitical caution. The author employs the concepts of Economic Interests and Strategic Partnership, supported by Interdependent Liberalism Theory. The research method used is a qualitative approach with a descriptive-analytical framework, utilizing data collection techniques based on a literature review of relevant sources. The author finds that Vietnam's involvement in the BRI is driven by national economic interests oriented toward development and economic growth. The research findings also indicate that Vietnam-China economic relations form an asymmetric economic interdependence, in which economic cooperation is maintained despite geopolitical caution. Thus, Vietnam's involvement in the BRI constitutes a strategy to fulfill national economic interests while managing the dynamics of bilateral relations with China amid tensions in the South China Sea.

Keywords: Vietnam, China, Belt and Road Initiative, Economic Interests, Interdependent Liberalism, Strategic Partnership.

Abstrak

Tujuan masalah dalam penelitian ini yaitu, untuk menganalisis kepentingan ekonomi Vietnam dalam kerjasama Tiongkok - Vietnam melalui *Belt and Road Initiative* (BRI), khususnya dalam sektor investasi infrastruktur yang menjadi landasan strategis dalam menjalin kerja sama dengan Tiongkok ditengah adanya kewaspadaan geopolitik. Penulis menggunakan dua konsep Kepentingan Ekonomi dan konsep *Strategic Partnership* serta didukung oleh Teori Liberalisme Interdependensi. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif-analitis serta teknik pengumpulan data berupa studi kepustakaan yang bersumber dari literatur terkait. Penulis menemukan bahwa keterlibatan Vietnam dalam BRI didorong oleh kepentingan ekonomi nasional yang berorientasi pada pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Temuan penelitian juga menunjukkan bahwa hubungan ekonomi Vietnam-Tiongkok membentuk interdependensi ekonomi yang bersifat asimetris, di mana kerja sama ekonomi tetap dipertahankan meskipun terdapat kewaspadaan geopolitik. Dengan demikian, keterlibatan Vietnam dalam BRI merupakan strategi untuk memenuhi kepentingan ekonomi nasional sekaligus mengelola dinamika hubungan bilateral dengan Tiongkok di tengah ketegangan Laut China Selatan.

Kata Kunci: Vietnam, Tiongkok, *Belt and Road Initiative*, Kepentingan Ekonomi, Liberalisme Interdependensi, *Strategic Partnership*.

I. Pendahuluan

Perkembangan ekonomi menjadi salah satu faktor penting bagi pembangunan suatu negara. Negara-negara berkembang kerap menghadapi tantangan dalam mencapai stabilitas ekonomi dan kesejahteraan masyarakatnya. Hal ini turut dirasakan oleh Vietnam yang pada periode tahun 1980-an menjadi salah satu negara termiskin di dunia (Maharani, 2022). Dengan sistem ekonomi yang diterapkan saat itu, Vietnam menghadapi berbagai tantangan seperti tidak mampu memenuhi kebutuhan dasar masyarakat serta mengalami inflasi yang menyentuh angka 400 persen (Maharani, 2022). Dalam upaya mengeluarkan

Vietnam dalam kondisi keterpurukan ekonomi, pada tahun 1986, CPV (*Communist Party Vietnam*) melaksanakan reformasi ekonomi dengan melakukan pembukaan ekonomi dan mengeluarkan kebijakan *Doi Moi* pada kongres partai ke-6 (Arkadie & Mallon, 2007).

Kebijakan tersebut merupakan sebuah strategi transformasi ekonomi yang mengarah pada sistem ekonomi pasar dengan tetap mempertahankan peran negara yang kuat. Dengan hal tersebut, Vietnam memprioritaskan pembangunan ekonomi, keamanan nasional strategis, integrasi ke dalam pasar global, pengembangan industri, dan mengutamakan kepentingan nasional diatas idealisme ideologi (Vuving, 2021). Adanya transisi struktur ekonomi dan pedoman luar negeri Vietnam, memberi keuntungan bagi proses pembangunan dan kemajuan. Sistem yang sebelumnya cenderung lebih tertutup kini mulai terbuka dan menganut nilai inklusif. Dengan munculnya keterbukaan ekonomi ini mampu menumbuhkan peluang di berbagai sektor domestik yang berkontribusi pada pembangunan Vietnam (Maharani, 2022).

Pada tahun 2011, Vietnam mengalami kenaikan inflasi sebanyak 18,7% yang sebelumnya tahun 2010 hanya sekitar 9,2%. Hal tersebut membuat Vietnam dicap sebagai negara dengan status berpenghasilan menengah (Kim Hien, 2017). Maka dari itu, Vietnam mengalami kesulitan dalam mempromosikan proyek - proyek kerjasama pemerintah swasta yang muncul dari pengetatan peraturan keuangan dan hukum. Serta keterbatasan dalam investasi yang didanai oleh negara karena adanya keterbatasan anggaran (Hiep, 2018). Selain itu, adanya kebutuhan dana yang terhambat dikarenakan berkurangnya dana investasi dari *Official Development Assistance* (ODA) membuat Vietnam membutuhkan aliran dana lain (Aprilion, 2024).

Gambar 1. Investasi Infrastruktur kumulatif Vietnam (2016 -2040)

Billion \$US, 2015 prices and exchange rates	Road	Rail	Airports	Ports	Telecoms	Electricity	Water	Total
2016-2040 (Current trends)	79	15	4	0	99	256	50	503
2016-2040 (Investment need)	134	21	5	9	99	265	72	605
2016-2040 (Gap between IN and CT)	55	6	1	8	0	9	23	102

Sumber : Diadaptasi dari Global Infrastructure Hub (2017, hlm. 150).

Menurut Global Infrastructure Outlook (Global Infrastructure Hub, 2017), Vietnam mengalami kendala dalam investasi infrastrukturnya yang diperkirakan terjadi antara tahun 2016 dan 2040 terkait dengan kebutuhan investasi infrastruktur Vietnam sebanyak US\$605 miliar dilihat dari sektor listrik sebanyak 43,8 persen dan sektor jalan raya sebanyak 22,1 persen (Hiep,2018). Maka dari itu, terdapat kesenjangan antara kebutuhan investasi dengan tren investasi yang mencapai US\$ 102 miliar (Hiep, 2018). Selain itu, adanya peningkatan populasi domestik yang cepat dikombinasikan dengan perluasan pasar di Vietnam yang mengakibatkan kebutuhan mendesak dalam perluasan infrastruktur di dalam negeri. Hal ini menunjukkan keadaan infrastruktur Vietnam yang kurang memadai dan adanya kebutuhan dana yang dihambat mengharuskan Vietnam secara aktif mencari berbagai sumber pendanaan untuk menutupi kesenjangan tersebut.

Pada tahun 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping memperkenalkan *Belt and Road Initiative* (BRI) sebagai strategi global untuk pembangunan infrastruktur (Tuyen, 2024). Sejauh ini, 174 perjanjian kolaborasi *Belt and Road Initiative* (BRI) dengan 126 negara dan 29 Organisasi Internasional telah ditandatangani oleh Tiongkok dan di Asia sebanyak 36 negara (Yao, et. al, 2024). Melalui *Belt and Road Initiative* (BRI), Tiongkok berupaya membangun jaringan perdagangan dan infrastruktur global yang mencakup jalan raya, kereta api, pelabuhan, bandara, jaringan pipa, dan kabel serat optik. Rencana *Belt and Road Initiative* (BRI) akan mencakup sekitar 64 persen dari populasi dunia dan lebih dari 30 persen dari PDB dunia (Yao, et. al, 2024).

Dengan kemunculan *Belt and Road Initiative* (BRI) menjadi sebuah peluang yang dapat dimanfaatkan oleh Vietnam dalam mengatasi permasalahan ekonominya. Vietnam menyadari bahwa mereka membutuhkan investasi dari Tiongkok dalam infrastruktur domestiknya untuk mencapai industri yang lepas landas dan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Yu, 2024). Dari perspektif infrastruktur domestik, terdapat permintaan yang sangat besar untuk investasi di sektor infrastruktur Vietnam. Akibat kurangnya kekuatan finansial dan teknologi, Vietnam perlu menarik modal asing dan perusahaan infrastruktur asing, termasuk

perusahaan modal dan konstruksi Tiongkok, untuk mengembangkan infrastruktur domestik yang diperlukan dalam mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Yu, 2024).

Menurut studi Bank Dunia tahun 2019, *The Economics of the Belt and Road: Peluang dan Risiko di Koridor Transportasi*, proyek-proyek transportasi BRI dapat memperluas perdagangan dan mengurangi kemiskinan dengan mengurangi biaya perdagangan. Jika diimplementasikan secara penuh, proyek ini dapat meningkatkan perdagangan global sebesar 1,7 hingga 6,2% dan pendapatan riil global sebesar 0,7 hingga 2,9%. (Yu, 2024). Hal ini menjadikan Tiongkok dianggap sebagai mitra paling strategis bagi Vietnam melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) (Hiep, 2018: 76).

Dalam posisi geografis, kawasan Asia Tenggara merupakan kawasan mitra strategis bagi Tiongkok terutama dalam bidang ekonomi dan perdagangan (Kurniawan & Gaol, 2021). Vietnam menjadi salah satu negara yang memiliki posisi paling strategis di kawasan ini dan sebagai pintu gerbang yang vital dalam akses regional Tiongkok dalam proyek BRI (Tuyen, 2024). Negara ini mampu menjadi “Gerbang alternatif” bagi Tiongkok untuk menghubungkannya dengan Asia Tenggara secara fisik, dikarenakan Vietnam dengan Tiongkok memiliki perbatasan langsung dari darat maupun laut sehingga mempercepat dan lebih efisien mobilitas komoditas Tiongkok ke Asia Tenggara (Kurniawan & Gaol, 2021). Selain itu dalam pandangan ekonomi, Vietnam dianggap sebagai salah satu pasar paling dinamis (Kirenius, 2024).

Mulai dari tahun 2013 hingga 2017, sebanyak sebelas pimpinan senior Vietnam telah melakukan pertukaran diplomatik dan mengunjungi kegiatan Internasional di Tiongkok untuk mengupayakan koordinasi kebijakan (Yao, et. al, 2024). Pada tahun 2015, Vietnam secara resmi mengumumkan keikutsertaannya dalam inisiatif BRI (Huy, 2020). Pada bulan Mei tahun 2017, Presiden Tran Dai Quang menghadiri *Belt and Road Forum for International Cooperation* di Beijing (Hiep, 2018). Pada Forum *Belt and Road*, Presiden Tran Dai Quang berpidato dengan mengatakan bahwa “Vietnam mendukung inisiatif perdagangan dan konektivitas regional, termasuk *Belt and Road Initiative* dan juga Vietnam bersedia bergabung dengan negara lain untuk mempelajari dan mengimplementasikan proyek-proyek yang dapat memberikan manfaat besar dan berkelanjutan (Huy, 2020). Pada bulan November 2017, Presiden Xi Jinping melakukan kunjungan ke Hanoi dengan maksud menandatangani Nota Kesepahaman (MoU) antar kedua negara untuk mempromosikan hubungan antara kerangka kerja “Dua Koridor, Satu Sabuk” (TCOB) dan *Belt and Road Initiative* (BRI) (Hiep, 2018).

Selain itu, pada bulan Maret 2017 kunjungan Presiden Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB) Qin Liqun ke Vietnam, Perdana Menteri Vietnam Nguyen Xuan Phuc mendesak pihak AIIB agar berinvestasi dalam infrastruktur Vietnam, terutama dengan mensponsori proyek-proyek yang dikembangkan oleh investor swasta (Xinhua, 2017). Dua bulan sebelumnya, Sekretaris Jenderal Partai Komunis Vietnam (CPV) Nguyen Phu Trong melakukan kunjungan ke Beijing dalam pertemuan dengan Presiden AIIB. Presiden AIIB mengonfirmasi bahwa pihak AIIB ingin berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur Vietnam, terutama di bidang perkeretaapian, jalan raya, dan pelabuhan (Vietnam News, 2017).

Namun di sisi lain, Vietnam memiliki kecurigaan dan sangat berhati-hati dengan proyek BRI, negara ini berpikir apakah nantinya proyek ini akan berdampak buruk terhadap ekonomi serta politik bagi Vietnam (Aprilion, 2024). Maka dari itu, Vietnam enggan untuk mengikuti proyek BRI ini dikarenakan adanya kekhawatiran pemerintah serta masyarakat Vietnam. Dilihat dari riset yang dilakukan oleh Pew Research Center di Vietnam, sebanyak 80% Masyarakat Vietnam menganggap bahwa Tiongkok sangat berbahaya dan akan mengancam kedaulatan Vietnam (GEZGIN, 2020). Hal ini disebabkan pengalaman Masyarakat Vietnam yang pernah mengalami konflik perang dengan Tiongkok mengenai perbatasan Vietnam - Tiongkok selama kurun waktu 10 tahun.

Selain itu, terdapat tantangan yang dihadapi oleh Vietnam dalam keterlibatan dengan kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI) yaitu hubungan kalam antara Vietnam - Tiongkok yang pernah memanas dengan adanya konflik Laut China Selatan. Konflik ini muncul dikarenakan tindakan Tiongkok yang mengklaim kepemilikan atas Kepulauan Spratly dan Paracel yang berada di Laut China Selatan (Waluyo, 2020). Pada tahun 2014, konflik pada wilayah Laut China Selatan kembali meningkat yang kemudian dikenal dengan *oil rig crisis*. Konflik ini disebabkan oleh Pemerintah Tiongkok yang memindahkan anjungan minyak mereka didekat kepulauan paracel yang merupakan termasuk teritori laut Vietnam. Namun, klaim wilayah perairan

tersebut dibantah Pemerintah Tiongkok dengan dalih wilayah tersebut masih termasuk wilayah kedaulatan Tiongkok (Trung, 2018). Hal ini membuat Vietnam murka, bahwasannya Vietnam menempati lebih dari 3.000 kilometer garis pantai di Laut China Selatan dan menempati jumlah fitur terbesar di Kepulauan Paracel (Ariansah, 2023). Klaim yang dilakukan Tiongkok didasari pada prinsip Sembilan Garis Putus-Putus (*Nine Dash Line*) yang menyerupai huruf “U”, mulai dari perairan Hainan, hingga sebelah timur perairan Taiwan. Sedangkan garis putus-putus di bagian Timur dan Barat dilihat berdasarkan dari bentuk yang disebut “Lidah Sapi” yang mana hal ini menyinggung perairan Vietnam (Ariansah, 2023).

Gambar 2. Klaim Kepemilikan Laut China Selatan



Sumber: <https://euobserver.com/opinion/153616>

diakses pada 15 Februari 2025

Dengan adanya berbagai masalah dan ketegangan yang terus berkelanjutan dalam konflik Laut China Selatan serta banyak pihak seperti pemerintah dan masyarakatnya yang skeptis terhadap BRI. Hal ini akan menyebabkan tantangan bagi Vietnam dalam menjalin kerja sama dengan Tiongkok. Terutama posisi Vietnam yang sedang memerlukan bantuan dana luar negeri untuk dapat memenuhi kebutuhan investasinya pada sektor infrastruktur, guna mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Adapun tujuan masalah dalam penelitian ini yaitu untuk menganalisis kepentingan ekonomi Vietnam dalam kerjasama Tiongkok - Vietnam melalui *Belt and Road Initiative* (BRI), khususnya dalam sektor investasi infrastruktur yang menjadi landasan strategis dalam menjalin kerja sama dengan Tiongkok ditengah adanya kewaspadaan geopolitik.

II. Metodologi Penelitian

Dalam penelitian berjudul “Kepentingan Ekonomi Vietnam terhadap Tiongkok melalui kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI)”, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Metode kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang mendalam dan komprehensif untuk memahami dan menjelaskan fenomena dalam konteks alamiahnya (Rachman et al, 2016). Menurut Sugiyono, metode penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti objek penelitian yang berada dalam kondisi alami bahwa objek yang sedang diteliti berkembang tanpa dipengaruhi oleh penulis sehingga penulis menjadi instrumen utama dalam penelitian tersebut (Sugiyono, 2013). Penelitian deskriptif adalah studi untuk menemukan fakta dengan interpretasi yang tepat. Peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif karena menekankan pada hubungan sebab akibat dan konteks terjadinya suatu fenomena (Neuman, 2014). Informasi dan data dikumpulkan melalui berbagai sumber, seperti kajian pustaka dan literatur terkait yang relevan dengan permasalahan topik yang diteliti. Melalui penelitian deskriptif kualitatif penulis berupaya untuk mendeskripsikan kepentingan nasional dengan fokus kepentingan ekonomi Vietnam terhadap hubungan kerjasama bilateral dengan Tiongkok melalui kerangka *Belt and Road Initiative* ditengah adanya kewaspadaan geopolitik di kawasan Laut China Selatan.

III. Hasil dan Pembahasan

3.1 Gambaran Umum

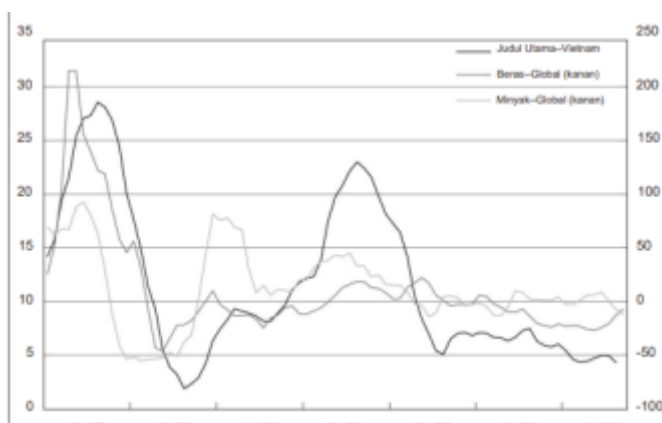
3.1.1 Kondisi Ekonomi Vietnam Sebelum Bergabung dalam Kerangka Belt and Road Initiative

Setelah berakhirnya Perang Vietnam pada tahun 1975, pemyatuan kembali Vietnam Utara dan selatan berhasil. Namun, tidak diiringi dengan keberhasilan nyata di bidang ekonomi (Porter,1993). Partai Komunis Vietnam melakukan perubahan yang bertujuan meningkatkan kesejahteraan rakyat dikarenakan kondisi ekonomi yang memburuk. Pada kongres keenam tahun 1986, sejalan dengan perkembangan pemikiran baru, Sekretaris Jendral Partai Komunis, Truong Chinh, menyampaikan agenda perbaikan ekonomi yang kemudian dikenal dengan “Doi-moi” (Asyathri, 2011). Kebijakan Doi-moi ini muncul setelah Vietnam menghadapi krisis ekonomi dengan tingkat inflasi naik hingga 700 persen (Tim ASEAN Post, 2018). Terlebih lagi, pada masa itu Vietnam masih sangat komunis di era ketika politik Perang Dingin sedang mencapai puncaknya. Vietnam menghadapi embargo dan kesulitan dalam menjalankan perdagangan. Selain itu, Vietnam juga masih dala tahap pemulihan pasca perang dengan kamboja pada tahun 1975. Tujuan dari “Doi-moi” adalah membangun “ekonomi pasar berorientasi sosialis”.

Kebijakan Doi-moi yang dimulai pada tahun 1986, di abad baru terus mengantarkan Vietnam ke tangga perdagangan global. Vietnam dengan “Doi-moi” telah mengubah arahnya dari ekonomi sosialis terpusat menjadi ekonomi sosialis berorientasi pasar terbuka. Tercatat mitra dagangnya telah mencakup 170 negara dan wilayah. Hasil perencanaan pembangunan ekonomi ditandai dengan peningkatan PDB Vietnam. Mulai dari tahun 2001, sebagai awal dari rencana lima tahun dan strategi pembangunan sosial. Berdasarkan hasil rencana social-ekonomi lima tahun tersebut, strategi lima tahun 1995-2000 menunjukkan perbaikan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi yang terjadi secara linear dengan tingkat kesejahteraan masyarakat memunculkan masalah kesenjangan yang tidak dapat dihindari. Namun, kesenjangan antara perkotaan dan pedesaan ini mampu diantisipasi melalui “Doi-moi” dengan desentralisasi secara optimal.

Hasil postif dari kebijakan “Doi-moi’ terutama kebijakan desentralisasinya, menunjukkan bahwa masyarakat diberikan ruang untuk berpartisipasi dalam kegiatan ekonomi, serta memperluas saluran aspirasi dan advokasi isu-isu publik dengan semakin banyaknya LSM dan asosiasi sukarela yang merupakan indikasi Gerakan menuju demokarasi. “Doi-moi” secara bertahap telah menarik perusahaan penanaman modal asing (PMA) di Kawasan industri, dan telah menunjukkan angka yang luar biasa sejak awal abad ke-21. Para pelaku perusahaan penanaman modal asing diberikan kemudahan perizinan dengan adanya penerbitan cukup di tingkat gubernur setempat dan tdak diharuskan di tingkat pusat (Asyathri, 2011).

Gambar 3. Inflasi Vietnam (2008-2014)



Sumber : (GSO, World Economic Outlook, IMF)

Pada tahun 2008 hingga 2009, pertumbuhan tahunan rata-rata melambat menjadi 5,5% dan kembali pulih menjadi sedikit dengan kebijakan ekspansif menjadi di atas 6,25% pada tahun 2010 hingga 2011, kemudian turun lagi menjadi 5,25% selama 2011 hingga 2013 (Kalra, 2015). Pada saat yang sama Vietnam mengalami dua periode inflasi tinggi yakni tahun 2008 dan 2011. Tingkat pertumbuhan yang tinggi ini berkaitan dengan pesatnya perkembangan industrialisasi di Vietnam dikarenakan didorong oleh kemudahan kredit, arus

masuk modal, dan tingkat investasi yang tinggi. Sementara, produktivitas faktor total pertumbuhan (TPF) rendah. Sebagian besar pertumbuhan disebabkan oleh pertumbuhan pesat Angkatan kerja dan akumulasi modal. Di saat yang sama, adanya ketidakseimbangan makroekonomi mulai terbentuk yang pertama kali muncul pada masa Krisis Keuangan Global (GFC).

Ketidakseimbangan makroekonomi memuncak pada tahun 2011, nilai tukar resmi terpaksa didevaluasi setelah cadangan devisa jatuh ke level terendah. Pada saat yang sama, inflasi umum mencapai puncaknya di atas 20 persen (12 bulan) pada bulan Agustus. Dalam tiga tahun sejak saat itu, inflasi telah turun ke angka satu digit yang stabil dan cadangan devisa telah meningkat seiring dengan surplus neraca berjalan. Namun, pertumbuhan ekonomi melambat, permintaan domestik tetap lemah, dan perekonomian hanya bergantung pada satu mesin, yakni permintaan eksternal dan ekspor.

Secara umum pada tahun 2015, omzet ekspor diperkirakan sebesar 162,4 miliar USD, naik sebesar 8,1% dibandingkan tahun 2014, peningkatan ini menjadi peningkatan terendah dalam 5 tahun terakhir ditambah sektor ekonomi domestik menurun 5,2% (GSO Vietnam). Indeks harga ekspor tahun ini menurun sebesar 3,8%, jika tidak termasuk faktor harga. Ekspor pada tahun 2015 lebih rendah dari tahun sebelumnya dan lebih rendah dari rencana yang ditetapkan (kenaikan 10%) terutama karena: Indeks harga ekspor banyak komoditas utama turun tajam dibandingkan tahun sebelumnya, rata-rata penurunan 3,8%, di antaranya: Minyak mentah turun 53%, minyak bumi turun 49,8%, karet turun 24,1%, produk karet turun 14%; batubara turun 10%, beras turun 8,1%, kopi turun 6,4%, sayuran dan buah-buahan turun 3,4%; produk perikanan turun 2,5%, bijih dan mineral lainnya turun 2,4%. Volume ekspor banyak produk pertanian turun tajam: Kopi turun 24,3%; lada turun 14,7%; teh turun 6%. (GSO Vietnam).

Pada sektor impor, nilai impor pada bulan November tahun 2015 mencapai 13.631 juta USD, 869 juta USD lebih rendah dari angka perkiraan, di mana barang elektronik, komputer dan komponennya lebih rendah sebesar 207 juta USD; mesin, instrumen dan aksesorisnya lebih rendah sebesar 204 juta USD; alat transportasi lain dan suku cadangnya lebih rendah sebesar 199 juta USD; telepon dan komponennya lebih rendah sebesar 120 juta USD; besi dan baja lebih rendah sebesar 36 juta USD; dan kain lebih rendah sebesar 30 juta USD dari perkiraan (GSO Vietnam). Harga impor beberapa barang juga mengalami penurunan tajam dibandingkan tahun sebelumnya seperti Minyak bumi dan bahan baku turun 40,4%; besi dan baja turun 15,6%; plastik turun 13%; pupuk turun 14,1% (GSO Vietnam).

Dengan menghitung omzet ekspor dan impor berdasarkan harga FOB (jika tidak termasuk biaya transportasi sebesar 9 miliar USD dan biaya asuransi impor yang dihitung ke dalam impor jasa), neraca perdagangan barang pada tahun 2015 diperkirakan mencatatkan surplus perdagangan sebesar 5,8 miliar USD, turun 44% dibandingkan tahun 2014 (GSO Vietnam).

Pada tahun 2015, indeks harga ekspor barang dagangan menurun sebesar 3,79% dibandingkan tahun sebelumnya, di mana beberapa komoditas mengalami penurunan tajam dalam indeks harga seperti minyak mentah menurun sebesar 52,98%; bensin dan minyak semua jenis menurun sebesar 49,83%; karet menurun sebesar 24,13%; batubara menurun sebesar 10,04%; kawat dan kabel listrik menurun sebesar 8,2%; besi dan baja turun 7,55%. Indeks harga ekspor barang dagangan pada kuartal keempat menurun sebesar 1,47% dibandingkan periode sebelumnya dan menurun sebesar 3,58% dibandingkan periode yang sama tahun lalu (GSO Vietnam).

Indeks harga impor barang dagangan pada tahun 2015 menurun sebesar 5,82% dibandingkan tahun 2014, di mana indeks harga impor beberapa komoditas mengalami penurunan tajam: gas cair sebesar 42,35%; bensin dan minyak semua jenis sebesar 40,36%; karet sebesar 17,91%; besi dan baja sebesar 15,55%; pupuk semua jenis sebesar 14,06%; bahan plastik sebesar 12,99%; pakan ternak dan bahan baku sebesar 10,74%. Indeks harga impor barang dagangan pada kuartal keempat menurun sebesar 3,11% dibandingkan periode sebelumnya dan turun sebesar 9,66% dibandingkan periode yang sama tahun lalu (GSO Vietnam).

Terjadi pelambatan pertumbuhan industri secara triwulanan, sejak kuartal keempat tahun 2017 karena adanya perlambatan industri manufaktur perangkat elektronik. Perbaikan juga terlihat pada industri konstruksi, terutama pada kuartal ketiga dan keempat dikarenakan adanya percepatan pencairan modal investasi publik, total pertumbuhan sepanjang tahun adalah 9,16% YoY (8,70% pada tahun 2017). Industri pertambangan mencatatkan pertumbuhan negatif yakni -3,11% YoY, tetapi tidak separah pada periode

yang sama pada tahun 2017 yakni -7,1%. Produksi minyak mentah menurun sebesar 11,3% menjadi 12 juta ton terendah dalam beberapa tahun. Mengompensasi penurunan minyak mentah, pertambangan baru bara dan aluminium dan gas cair menyaksikan pertumbuhan positif masing-masing mencapai 9,1%; 23,3%; 29,8%.

Vietnam telah mencapai pertumbuhan ekonomi yang pesat. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi Vietnam yang terus berlanjut dengan cepat, terdapat kebutuhan mendesak untuk pengembangan infrastruktur yang sejalan dengan pertumbuhan tersebut. Namun, para ahli menyoroti kesenjangan antara infrastruktur yang tersedia di Vietnam dan aspirasi sebagai ekonomi yang tumbuh pesat. Terdapat Lokakarya Nasional tentang Strategi Pendanaan Infrastruktur di Vietnam. Wakil Menteri Perencanaan dan Investasi Nguyen The Phuong mengatakan bahwa, Pemerintah telah menaruh perhatian pada investasi di bidang infrastruktur dengan menyelesaikannya secara bertahap dalam arah yang sinkron dan modern, yang pada dasarnya memenuhi kebutuhan pembangunan ekonomi dan masyarakat. Vietnam berencana mempertahankan laju pertumbuhan PDB sebesar 7% per tahun, yang membutuhkan modal investasi yang substansial (Vietnam Briefing 2023).

Adapun kebijakan biaya layanan infrastruktur yang masih lambat berinovasi dan belum adanya mekanisme dari penjaminan risiko penerimaan dan nilai tukar, sehingga belum menarik minat investor dan lembaga kredit asing guna turut serta dalam berinvestasi, dan juga terdapat beberapa peraturan mengenai pagu utang publik yang mampu mempengaruhi mobilisasi modal eksternal. Dengan kurangnya modal investasi untuk pembangunan infrastruktur, Bapak Tran Hung mengatakan bahwa dalam beberapa tahun terakhir, Vietnam telah mempertahankan tingkat investasi yang tinggi untuk pembangunan infrastruktur dengan rata-rata sekitar 8% dari PDB dalam periode 2008-2015, relatif tinggi dibandingkan dengan negara lain di kawasan yang sekitar 3-5%.

Tanpa mengatasi tantangan transportasi dan infrastruktur ini, Vietnam berisiko ketinggalan dalam mengelola pertumbuhan ekonomi di masa depan. Saat ini, sebagian besar pendanaan untuk proyek infrastruktur berasal dari anggaran negara atau bantuan pengembangan resmi seperti ODA, yang tidak mencukupi untuk memenuhi permintaan pengembangan yang terus bertambah. Kontribusi dari investor swasta domestik sangat minim, dan sektor investasi asing hanya memiliki 18 proyek di bidang listrik, air, dan telekomunikasi, dengan modal terdaftar total sebesar 3,714 triliun VND (Vietnam Energy 2024).

Menurut Global Infrastructure Outlook, perkiraan tahun 2016 hingga 2040 Vietnam memerlukan setidaknya \$605 miliar USD investasi infrastruktur, Biaya tersebut dihitung dari perkiraan kebutuhan untuk jalan bebas hambatan, jalur kereta api, bandara, pelabuhan, hingga instalasi listrik, air, dan telekomunikasi dengan Current Investment berjumlah US\$503 miliar. Vietnam menyoroti kebutuhan mendesak untuk secara aktif mengejar sumber pendanaan yang beragam guna menutup kesenjangan antara kebutuhan investasi dan tren saat ini sebesar sekitar \$102 miliar (Hiep 2024). Pada perjalanannya dalam mencapai tujuan tersebut Vietnam mengalami kesulitan dalam mendanai proyek pembangunan infrastruktur dikarenakan status Vietnam yang menjadi negara middle income pada tahun 2009 yang berdampak pada penurunan anggaran dana yang diberikan oleh Official Development Assistance (ODA) (Hiep, 2018). Hal tersebutlah yang menyebabkan Vietnam gencar untuk mencari bantuan dana alternative.

3.1.2 Dinamika Hubungan Vietnam – Tiongkok

Upaya Vietnam dalam memperbaiki situasi embargo yang disebabkan pada situasi kemarin, yakni dengan melakukan hubungan perekonomian dengan banyak negara. Melalui upaya Vietnam tersebut juga berdampak dengan pendekatan dari Vietnam dengan Tiongkok. Kedekatan geografis antara Vietnam dengan Tiongkok menjadi salah satu alasan utama hubungan kedua negara tersebut. Pada tahun 1986, CPV memutuskan untuk melakukan normalisasi hubungan dengan Tiongkok dengan menyatukan ekonomi dan kebijakan luar negerinya (Hiep, 2013). Serta, Vietnam melakukan reformasi ekonomi dari sistem ekonomi terpusat menjadi multisektor pasar ekonomi dengan mengeluarkan kebijakan *Doi Moi* pada kongres partai ke-6 (Arkadie & Mallon, 2007). Kebijakan tersebut berisikan pembangunan dan modifikasi ekonomi yang mencakup liberalisasi harga, devaluasi dan penyatuan mata uang, reformasi agrikultur

Lalu pada tahun 1991, Vietnam dengan Tiongkok telah berupaya keras untuk menjalin hubungan yang damai, stabil, dan kooperatif. Pasca normalisasi hubungan kedekatan dari kedua negara tersebut

menciptakan sebuah prinsip yang dikenal dengan prinsip *good neighbors, good friends, good comrades, and good partners* (Zhang. N, 2012). Dengan prinsip tersebut kedua negara berkomitmen untuk melakukan hubungan perekonomian yang berjalan berkelanjutan serta menguntungkan bagi kedua negara. Fokus hubungan perekonomian kedua negara pada perdagangan yang terbagi menjadi beberapa bentuk, yakni perdagangan resmi (meliputi ekspor dan impor dibawah aturan kementerian perdagangan), perdagangan kecil (kegiatan ekspor dan impor dibawah kebijakan komite provinsi), dan perdagangan perbatasan (meliputi semua kegiatan jual beli antar masyarakat di perbatasan kedua negara) (Turner. S. 2013).

Ketika kedua negara ini menormalisasi hubungan pada tahun 1991, omzet dari perdagangan bilateral hanya mencapai US\$37, 7 juta. Guna mendorong pertukaran ekonomi, kedua negara telah menyepakati beberapa perjanjian penting dalam bidang perdagangan di tahun 1991, kerja sama ekonomi di tahun 1992, dorongan dan perlindungan investasi di tahun 1993, pembayaran di tahun 1993, penghindaran pajak berganda di tahun 1996, dan juga perjanjian lain di bidang transportasi. Sejak 2004, Tiongkok telah menjadi mitra dagang terbesar bagi Vietnam dengan omzet perdagangan dua arah mengalami peningkatan. Berawal dari US\$37 juta menjadi US\$93,7 miliar pada tahun 2017. Walaupun, perdagangan menjadi jalur utama pertukaran ekonomi bagi kedua negara, investasi juga memainkan peran penting. Tercatat pada tahun 2019, Tiongkok telah menjadi investor asing terbesar ke-7 di Vietnam dengan 2.212 proyek dan modal terdaftar sebesar US\$13,58 miliar.

Hubungan antara Vietnam dengan Tiongkok sering mengalami pasang surut, berbagai konflik mewarnai dinamika hubungan antar kedua negara tersebut. Seperti yang terjadi pada tahun 2007, hubungan Tiongkok dengan Vietnam sempat menegang diakibatkan meningkatnya tensi di Laut China Selatan. Ketegangan tersebut terjadi ketika Tiongkok memutuskan untuk membangun Kota Sansha dan bertanggung jawab atas pulau yang disengketakan di Laut China Selatan, yakni Kepulauan Spratly dan Kepulauan Paracel (H. T. Nguyen, 2012).

Meskipun ketegangan sempat meningkat secara sporadis, hubungan Vietnam dengan Tiongkok secara keseluruhan telah membaik secara signifikan. Hal itu disebabkan pada tahun 2008 adanya tonggak terpenting yakni pembentukan “kemitraan strategis komprehensif” antar kedua negara tersebut. Terdapat tiga hal utama yang dapat menggambarkan peningkatan hubungan bilateral yang signifikan sejak normalisasi : keberhasilan penyelesaian sengketa perbatasan darat dan penetapan batas Teluk Tonkin, penguatan hubungan politik yang berkelanjutan, dan pendalaman hubungan ekonomi yang telah berkembang pesat khususnya telah menjadi jalur utama kerja sama bilateral.

Namun terhitung semenjak tahun 2009, Tiongkok telah melakukan berbagai upaya menjelaskan posisinya di Laut China Selatan. Tiongkok telah melakukan klaim terhadap banyak area di Laut China Selatan dengan memberikan intervensi militer pada beberapa pulau di Kawasan Laut China Selatan. Upaya Tiongkok dalam memperkuat posisi mereka pada Kawasan Laut China Selatan dilihat dari pembangunan beberapa titik reklamasi di area seluas 3.000 hektare yang meliputi pembangunan sarana infrastruktur seperti pelabuhan, bandara (Stashwick, 2019).

Pada tahun 2014, terjadinya ketegangan geopolitik antara Vietnam dengan Tiongkok dikarenakan adanya ketegangan di wilayah Laut China Selatan, tepatnya di Pulau Spratly. Hal ini disebabkan Tiongkok telah membangun anjungan minyak Halyang Shiyu-981 di perairan sengketa yang telah diklaim oleh Vietnam sebagai Zona Ekonomi Eksklusif-nya (ZEE) (Do Thanh, 2021). Tiongkok telah melakukan tindakan yang koersif dengan cara kapal-kapal Tiongkok menembakkan meriam air ke kapal-kapal Vietnam yang sedang mencoba mencegah Tiongkok untuk menempatkan anjungan minyaknya di ZEE Vietnam. Hal tersebut memicu konfrontasi antara kedua negara dalam dua bulan. Pada Oktober 2014, keadaan menjadi semakin memburuk ketika Tiongkok telah menyelesaikan perluasan dari proyek konstruksi di Pulau Woody yang berada di Kepulauan Paracel dengan berisikan fasilitas militer seperti landasan udara, Instalasi radar, dan tangka bahan bakar, yang terbukti kesediaan Tiongkok dalam membangun pangkalan Angkatan laut di Kepulauan Paracel (Internasional Crisis Group, 2021).

Pemerintah Tiongkok mengatakan bahwa dengan dalih wilayah tersebut masih termasuk wilayah kedaulatan Tiongkok (Trung, 2018). Klaim yang dilakukan Tiongkok didasari pada prinsip Sembilan Garis Putus-Putus (Nine Dash Line) yang menyerupai huruf “U”, mulai dari perairan Hainan, hingga sebelah timur

perairan Taiwan. Sedangkan garis putus-putus di bagian Timur dan Barat dilihat berdasarkan dari bentuk yang disebut “Lidah Sapi” yang mana hal ini menyinggung perairan Vietnam (Ariansah, 2023).

Respon dari Menteri Luar Negeri Vietnam Pham Binh Minh setelah menghubungi penasehat pemerintahan Tiongkok, Yang Jicchi yakni:

“pengeboran minyak di wilayah itu illegal dan melanggar kedaulatan negara mereka. Apalagi, pengeboran senilai US\$1 miliar itu dikawal oleh kapal-kapal perang Tiongkok. Vietnam menuntut Tiongkok menghentikan pengeboran minyak dan memulangkan kapal-kapal dari wilayah itu” kata Minh kepada Yang (Armandhanu, 2014).

Melalui pernyataan dari Menteri Luar Negeri Pham Binh Minh, memperlihatkan bahwa kegiatan pengeboran minyak yang telah dilakukan oleh Tiongkok dilakukan didalam Zona Ekonomi Eksklusif Vietnam yang telah diatur pada tahun 1982 melalui Hukum Laut Internasional PBB (UNCLOS) yang memiliki aturan bahwa kapal perang Tiongkok dilarang berada pada radius 4,8 kilometer dari wilayah tersebut (Armandhanu, 2014).

Tahun berikutnya, pada tahun 2015, Tiongkok kembali melanjutkan aktifitas reklamasi ekstensifnya di Kepulauan Spratly. Menurut laporan dari Pentagon, di tahun 2016, Tiongkok telah memperluas lahan seluas 3.200 hektar dan juga menciptakan landasan pacu sekitar 10.000 kaki atau sekitar 3.000 meter (Nguyen, 2024). Reklamasi ini terdapat pembangunan lapangan terbang, fasilitas kapal, pengarah peralatan. Upaya dari pembangunan reklamasi tersebut guna membantu Tiongkok dalam mempertahankan kehadiran militernya untuk jangka panjang di wilayah Laut China Selatan. Semenjak 2016, Tiongkok telah memulai latihan militer di wilayah Laut China Selatan dengan kehadiran kapal perang, pesawat tempur, dan rudal yang telah mengganggu keamanan dan stabilitas di perairan yang disengketakan (International Crisis Group, 2021). Tindakan yang dilakukan oleh Tiongkok tidak hanya mengancam keamanan nasional dan kedaulatan nasional Vietnam di Laut China Selatan, tetapi memberikan “tekanan psikologis” pada pengambilan keputusan dari pemerintahan Vietnam (Le, 2019).

Dengan berbagai upaya dari Tiongkok pada konflik di Laut China Selatan telah menciptakan stigma negatif bagi Vietnam untuk mempertimbangkan investasi atau melakukan kerjasama dengan Tiongkok. Hal tersebut juga menjadi pertimbangan bagi Vietnam dalam bergabung dengan proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) semenjak proyek ini diperkenalkan pada tahun 2015.

3.1.3 Belt and Road Initiative di Vietnam

Menurut Global Infrastructure Outlook, Vietnam mengalami kendala kesenjangan antara investasi infrastrukturnya dengan kebutuhan infrastrukturnya mencapai US\$102 miliar yang diperkirakan terjadi antara tahun 2016 dan 2040 (Hiep, 2018). Terlebih lagi, terdapat permintaan yang sangat besar untuk investasi di sektor infrastruktur Vietnam, dikarenakan kurangnya kekuatan finansial dan teknologi (Yu, 2024). Selain itu, terdapat hambatan pada kebutuhan dana diakibatkan berkurangnya dana investasi dari *Official Development Assistance* (ODA) membuat Vietnam membutuhkan aliran dana lainnya (Aprilion, 2024).

Dengan kemunculan Belt and Road Initiative (BRI) menjadi sebuah peluang yang dapat dimanfaatkan oleh Vietnam dalam mengatasi permasalahan ekonominya. Vietnam menyadari bahwa mereka membutuhkan investasi dari Tiongkok dalam infrastruktur domestiknya untuk mencapai industri yang lepas landas dan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan (Yu, 2024). Namun pada tahun 2014, Vietnam dengan Tiongkok sempat mengalami hubungan yang menegang dikarenakan adanya peningkatan tensi di Kawasan Laut China Selatan tepatnya di Kepulauan Spratly. Hal tersebut menyebabkan situasi terbentuknya persepsi negatif terhadap Tiongkok dan memunculkan kekhawatiran kembali bagi masyarakat Vietnam dengan adanya gerakan masyarakat anti Tiongkok. Kondisi ini mewarnai dinamika bagi Vietnam dalam menjalin hubungan dengan Tiongkok yang selalu mengalami pasang surut dalam menjalin hubungan kerjasama ekonomi dan membuat Vietnam mempertimbangkan untuk bergabung dengan proyek *Belt and Road Initiative* (BRI).

Meskipun demikian, pada tahun 2017 akhirnya Vietnam resmi bergabung dan mendukung proyek *Belt and*

Road Initiative dengan diawali penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU). Kesiapan Vietnam bergabung pada kerangka *Belt and Road Initiative* didasari dengan beberapa sikap dari pemerintah Vietnam yaitu:

1. Vietnam bergabung dengan *Belt and Road Initiative*, namun tetap menaruh ketidakpercayaan terhadap Tiongkok terlebih jika dikorelasikan dengan dinamika hubungan dengan Tiongkok khususnya pada konflik Laut China Selatan.
2. Menerapkan fokus khusus pada berbagai pinjaman, bantuan, hingga investasi Tiongkok terhadap Vietnam sekalipun dalam wadah *Belt and Road Initiative*.
3. Vietnam berhak atas pinjaman dengan aktor lain dalam bentuk apapun, serta memiliki kebebasan untuk berkerjasama dengan negara lain.

Dengan sikap Vietnam tersebut akhirnya mendorong pemerintah untuk bergabung dalam proyek *Belt and Road Initiative* ini. Hal tersebut juga mendukung pembangunan berkelanjutan yang ditargetkan Vietnam dan juga keuntungan yang ditawarkan Tiongkok melalui BRI menjadi daya tarik sendiri bagi Vietnam, sekalipun kekhawatiran akan pinjaman Tiongkok tidak bisa dihindari.

Dalam *Memorandum of Understanding* (MoU) yang telah ditandatangani oleh Vietnam dengan Tiongkok tersebut berisikan kesepakatan kedua negara terkait *Belt and Road Initiative* seperti kerangka kerja, prioritas pembangunan infrastruktur di Vietnam, kerjasama perekonomian kedua negara, hingga penggunaan sumber daya manusia dari kedua negara (Nguyen. M & Truong. M, 2016). Sejauh ini, Vietnam telah memperlihatkan komitmennya dalam upaya pembangunan koridor BRI dengan mempromosikan kerangka kerjasama "*The Corridors, One Belt*" dalam kerangka BRI. Dua koridor ekonomi yang dimaksud tersebut adalah koridor *Kunming-Lao, Cai-Ha, Noi-Hai, Phong-Quang Ninh* dan koridor *Nanning-Lang, Son-Ha, Noi-Hai, Phong-Quang Ninh*. Kedua koridor tersebut dibangun dengan tujuan untuk menghubungkan Yunan dan Guangxi dengan 12 kota dan provinsi Vietnam. berbagai macam proyek *Belt and Road Initiative* di Vietnam (Maharani & Rijal (2022).

Ditambah lagi, proyek-proyek *Belt and Road Initiative* di Vietnam telah terbangun sebanyak 18 proyek yang telah tersebar pada 7 wilayah Vietnam. Proyek-proyek di Vietnam yang termasuk dalam bagian dari BRI meliputi pembangunan jalan raya yang menghubungkan provinsi-provinsi selatan Tiongkok dengan Hanoi dan pelabuhan-pelabuhan di Utara, serta peningkatan atau pembangunan pelabuhan-pelabuhan baru di wilayah tersebut (Pham dkk, 2021).

Berikut daftar proyek skala besar Tiongkok yang telah terbangun di seluruh Vietnam :

Tabel 1. Proyek Tiongkok di wilayah Vietnam Utara:

No	Nama Proyek	Daerah	Biaya
1	Proyek Pertambangan dan Metalurgi Vietnam – Tiongkok	Provinsi Lao Cai	US\$337,5 juta
2	Pabrik kain milik Texhong Group	Provinsi Quang Ninh	US\$300 juta
3	Pabrik pengolahan karet Tan Cao	Provinsi Lao Cai	US\$337,5 juta
4	Perluasan pabrik besi dan baja	Provinsi Thai Nguyen	US\$340 juta
5	Jalur kereta api Cat Linh-Ha Dong	Kota Hanoi	US\$419 juta
6	Pabrik permunian dan pengilangan baja	Provinsi Thai Binh	US\$33 juta
7	Protek real estate	Provinsi Tien Giang	US\$100 juta
8	Proyek alas kaki	Provinsi Dong Nai	US\$60 juta

Sumber : (Das & Neelakantan, 2018)

- Wilayah tengah Vietnam, investasi utama adalah:

1. Proyek Kawasan Perkotaan Nam Thanh Dong I, yang mencakup pabrik produksi makanan halal di Provinsi Hai Hung dengan biaya (US\$20 juta).
2. Percetakan Injeksi Plastik dan Manufaktur Produk Plastik dengan biaya (US\$420 juta).
3. Manufaktur Komponen elektronik di Da Nang dengan biaya (US\$18 juta).

Tabel 2. Proyek Tiongkok di wilayah Vietnam Selatan

No	Nama Proyek	Daerah	Biaya
1	Proyek kayu lapis MDF	Provinsi Long An	US\$10 juta (dari Glory Wing, Tiongkok)
2	Layanan proyek terkait percetakan inkjet, grafis, produk periklanan, layanan periklanan percetakan semprot Ha Thai Co, periklanan Shandong	Kota Ho-Chi Minh	US\$10 juta
3	Pembangkit listrik Vinh Tan 1	Provinsi Binh Thuan	US\$1,76 miliar
4	Pabrik Ban Viet Lan	Provinsi Tay Ninh	US\$400 juta
5	Proyek PT. Tekstil Hung Nghiep Formosa Dong Nai	Kawasan Industri Nhon Trach	Hampir US\$1 miliar

Sumber : (Das & Neelakantan, 2018)

3.2 Hasil Temuan dan Analisis

Sub bab hasil temuan dan analisa adalah bab utama yang akan membahas mengenai kepentingan ekonomi Vietnam terhadap Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* ditengah adanya ketegangan geopolitik. Dalam pembahasan ini, penulis akan membahas mengenai tolak ukur kepentingan ekonomi Vietnam sehingga menjalin hubungan kerjasama bilateral dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* ditengah adanya ketegangan geopolitik dengan Tiongkok. Hal tersebut diukur melalui tiga indikator menurut Charles yakni Perdagangan (*trade*), Keterbukaan Pasar (*Market Openness*), Investasi Asing Langsung (*Foreign Direct Investment*). Selanjutnya penulis akan menjelaskan upaya Vietnam dalam meredam ketegangan atau ketegangan geopolitiknya dengan Tiongkok di Kawasan Laut China Selatan dalam memanfaatkan kondisi ketergantungan terhadap Tiongkok melalui kerangka *Belt and Road Initiative* dengan penggunaan teori Liberalisme Interdependensi dan konsep *Strategic Partnership*.

3.2.1 Analisa Kepentingan Ekonomi Vietnam Terhadap Tiongkok Melalui Kerangka *Belt and Road Initiative* di tengah Kewaspadaan Geopolitik

Menurut pandangan Charles Chong- Han Wu, kepentingan adalah "*Slippery Concept*" yang mana kepentingan tersebut tidak dapat dibahas hanya dalam satu dimensi saja dan bahwasannya kepentingan ekonomi memiliki keterkaitan dengan keamanan negara (Wu, 2017). Melalui pandangan Charles tersebut sesuai dengan topik pembahasan ini dikarenakan, penulis ingin melihat kepentingan ekonomi Vietnam terhadap Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* ditengah adanya kewaspadaan geopolitik dengan tiga indikator. Menurut Charles, adapun tiga indikator Kepentingan Ekonomi yakni Perdagangan (*trade*), Keterbukaan Pasar (*Market Openness*), Investasi Asing Langsung (*Foreign Direct Investment*). Ketiga Indikator tersebut dapat menjadi tolak ukur Vietnam bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* ditengah kewaspadaan terhadap Tiongkok.

A) Perdagangan (*Trade*)

Pada indikator ini digunakan dalam mengukur kepentingan ekonomi Vietnam dalam sektor perdagangan Vietnam terhadap Tiongkok semenjak bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* melalui aktivitas ekspor dan impor.

Gambar 3. Negara Tujuan Ekspor Vietnam 2018

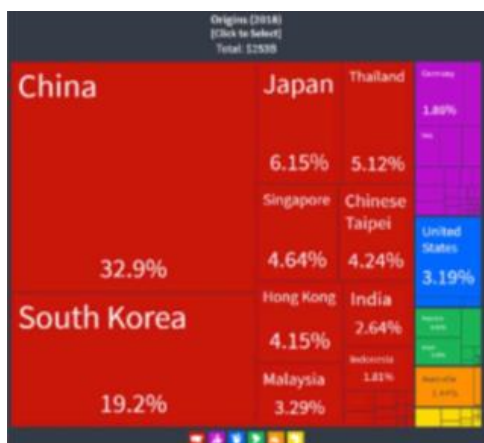


Sumber : OEC

Berdasarkan dari gambar di atas, semenjak Vietnam bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, Tiongkok telah menjadi tujuan utama dalam hal pasar ekspor bagi Vietnam. Mewakili lebih dari 52% total ekspor Vietnam pada tahun 2019, ekspor ke Tiongkok sebesar 19,6% yang lebih tinggi dibandingkan Amerika Serikat yang hanya 18,1%. Khususnya pada tahun 2018, Tiongkok telah menjadi pasar ekspor beras terbesar bagi Vietnam dengan nilai US\$683 juta dan berhasil menguasai pangsa ekspor beras Tiongkok sebesar 60% (Tien, 2020). Selain beras, adapun komoditi pertanian yang menjadi ekspor terbesar dari Vietnam ke Tiongkok yakni kopi, serta buah dan sayur. Pada tahun 2018, ekspor kopi Vietnam ke Tiongkok telah mencapai 1.836 kg atau senilai lebih dari US\$109, 5 juta (Pratiwi, 2022). Sedangkan, ekspor sayur-sayuran dan buah-buahan telah menghasilkan omzet dengan nilai US\$2,78 miliar. Jenis buah yang sering diekspor oleh Vietnam ke Tiongkok yakni buah naga, semangka, klengkeng, pisang, manga, rambutan, dan manggis (World Intergrated Trade Solution, 2018).

Pada Sektor garmen dan tekstil, semenjak bergabungnya Vietnam dalam kerangka *Belt and Road Initiative* telah memperkuat pasokan industr tekstil dan garmen di Vietnam. Dapat dilihat ekspor produk sepatu mencapai nilai US\$ 1,49 miliar dan tekstil mencapai nilai US\$ 3.4 miliar, adapun ekspor produk serat dan benang menghasilkan senilai US\$2.22 miliar. Pada 2017, Vietnam telah mengekspor kain sebanyak 3,03 juta kg dengan nilai US\$26,6 juta (World Intergrated Trade Solution, 2018). Kemudian, pada sektor mesin dan elektronik, produk dan komponen elektronik mencapai US\$ 8,36 miliar atau sebesar 28,52% dari total omzet ekspor dari kelompok barang tersebut. Pada tahun 2017, Vietnam telah mengekspor sebuah cip mencapai 11, 2 ribu kg senilai US\$2,77 (Pratiwi, 2022). Sementara itu, ekspor bahan baku plastik ke Tiongkok telah menyumbang 50% dari total ekspor Vietnam senilai US\$ 469, 57 juta. Tiongkok juga merupakan pasar ekspor terbesar bagi Vietnam dalam hal bijih dan mineral lainnya, walaupun hanya senilai US\$ 72 juta, jumlah ini mencakup hampir 40%.

Gambar 4. Negara Asal Import Vietnam 2018



Sumber : OEC

Berdasarkan gambar di atas, impor Vietnam sebagian besar berasal dari mitra regionalnya dengan sepertiganya masuk dari Tiongkok dengan persentase sebanyak 32,9%. Setelah bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, pada tahun 2018 Vietnam telah mengimpor produk buah dan sayur dari Tiongkok seperti wortel, kubis, kentang, kacang-kacangan, delima, pir, plum, pisang, kurma, manggis, magga, alpukat, nanas, jeruk, melon, papaya, semangka, dan anggur. Untuk produk anggur Vietnam telah mengimpor dari Tiongkok sebanyak 67,9 juta kg atau senilai US\$153,7 juta dan produk pir sebanyak 66,6 juta kg atau senilai US\$109,1 juta. Sedangkan, dari produk seperti kacang-kacangan, pisang, kurma, manggis, magga, alpukat, nanas, jeruk, melon, papaya, semangka, dan buah berries lainnya Vietnam mengimpor dari Tiongkok mencapai 81,9 juta kg atau senilai US\$131,3 juta (Pratiei, 2022).

Untuk sektor tekstil dan garmen, Tiongkok telah menjadi pemasok serat dan benang terbesar ke Vietnam senilai US\$ 1, 223 miliar atau mencapai 51% dari total impor kain (US\$ 7,1 miliar), Tiongkok telah menjadi peran yang penting dalam industri tekstil dengan memproduksi kapas, benang, kain, dan aksesoris (Le et al., 2019). Pada sektor mesin dan elektronik, Vietnam telah mengimpor 33% peralatan mesin dan komponen listrik dari Tiongkok. Pada tahun 2017, Vietnam telah mengimpor perangkat telepon dan perangkat lainnya sebanyak 23, 4 juta kg atau senilai US\$6,52 miliar, lalu mengalami kenaikan menjadi 25,4 juta kg atau senilai US\$6,59 miliar (World Integrated Trade Solution, 2018). Adapun, produk lainnya seperti baja mencapai nilai US\$ 4,5 miliar, dan otomotif mencapai nilai US\$ 4,5 miliar.

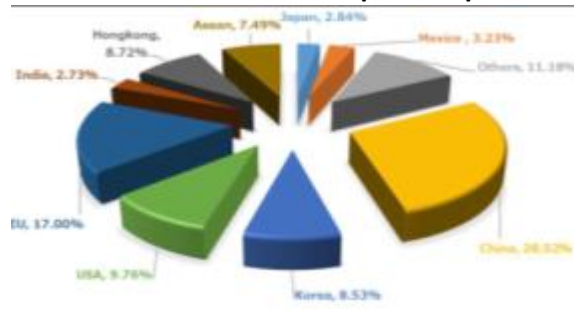
Pada tahun 2022, total omzet dari perdagangan bilateral antara Vietnam dengan Tiongkok mencapai US\$ 175,56 miliar dengan mengalami kenaikan sebanyak 5,8% dibanding tahun lalu. Omzet ekspor Vietnam ke Tiongkok mencapai US\$ 57,7 miliar dengan peningkatan 3,2% dibanding tahun lalu. Dengan barang ekspor utama adalah berbagai jenis ponsel dan komponen yang senilai US\$16,2 miliar dengan kenaikan 7,1%, computer, produk elektronik, komponen yang senilai US\$11,8 juta dengan kenaikan 7,3%, kamera, *camcorders*, komponen yang senilai US\$ 3,8 miliar dengan kenaikan 28,3%. Sementara omzet impor Vietnam dari Tiongkok mencapai US\$ 175,56 miliar dengan mengalami penurunan sebanyak 22,017% dibandingkan dengan tahun lalu. Barang Impor utama meliputi besi, peralatan, perkakas, suku cadang yang senilai US\$ 24,3 miliar dengan penurunan 2,5%, computer dan produk elektronik yang senilai US\$24 juta dengan kenaikan 9,6%, berbagai jenis kain yang senilai US\$9,1 juta dengan kenaikan 1,2%.

Berdasarkan pemaparan data di atas, terlihat melalui indikator *trade* (perdagangan) bahwasannya intensitas perdagangan bilateral antara Vietnam dengan Tiongkok terus menunjukkan tren dengan peningkatan signifikan. Selain itu, Tiongkok telah menjadi salah satu mitra dagang terbesar bagi Vietnam, baik sebagai pasar ekspor maupun sebagai sumber impor bahan baku dan komponen industri. Peningkatan intensitas perdagangan antara Vietnam dengan Tiongkok dalam keterlibatan pada kerangka *Belt and Road Initiative* menunjukkan pemanfaatan Vietnam terhadap pasar Tiongkok. Menurut Wu (2017), kondisi ini menegaskan bahwa kepentingan ekonomi Vietnam tidak hanya diarahkan pada surplus perdagangan, melainkan merefleksi kebutuhan Vietnam untuk mempertahankan akses pasar demi stabilitas pertumbuhan domestik meskipun terdapat adanya ketegangan geopolitik. Dalam perspektif Liberalisme Interdependensi, tingginya intensitas perdagangan melalui partisipasi Vietnam dalam kerangka *Belt and Road Initiative* menunjukkan terbentuknya ketergantungan timbal balik yang bersifat asimetris namun signifikan. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa stabilitas produksi domestik Vietnam secara langsung terhubung dengan kelangsungan hubungan ekonomi bilateral.

B). Keterbukaan Pasar (*Market Openness*)

Pada indikator ini digunakan untuk mengukur kepentingan ekonomi Vietnam terhadap Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* dengan melihat keterbukaan pasar Vietnam terhadap Tiongkok ditengah adanya kewaspadaan geopolitik. Sebelum, Vietnam bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, pasar ekspor Vietnam ke Tiongkok terdiri dari produk-produk pertanian dan sumber daya alam seperti benang, buah-buahan dan sayur-sayuran, kayu, dan produk kayu, beras, minyak mentah dan karet. Namun, semenjak bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* pasar Vietnam mampu terbuka terhadap produk-produk yang bernilai tinggi, Pada tahun 2018, tepatnya setelah Vietnam bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, pasar produk teknologi tinggi yang berasal dari Vietnam telah terbuka dalam pasar ekspor Vietnam ke Tiongkok.

Gambar 5. Struktur Pasar Ekspor Komponen Komputer dan Elektronik 2018



Sumber : (Hao, 2024)

Dapat dilihat melalui gambar di atas, terlihat struktur pasar ekspor komponen komputer dan elektronik Vietnam dengan Tiongkok menjadi negara tujuan ekspor terbesar dengan porsi 28.52%. Produk-produk komponen komputer dan elektronik tersebut adalah telephone dan ponsel, komputer, produk elektronik, serta gambar diam dan kamera video. Tercatat bahwa dari produk tersebut masing-masing telah menyumbang 20,2%, 19, 4%, dan 5, 9 % dari total ekspor Vietnam ke Tiongkok (Abdullah & Daud, 2020). Pada tahun 2018, ekspor dari ketiga produk tersebut terus mengalami peningkatan masing-masing hingga mencapai 23,8%, 20,3%, 6,8% dari total ekspor Vietnam ke Tiongkok (Departemen Bea Cukai Vietnam, 2018).

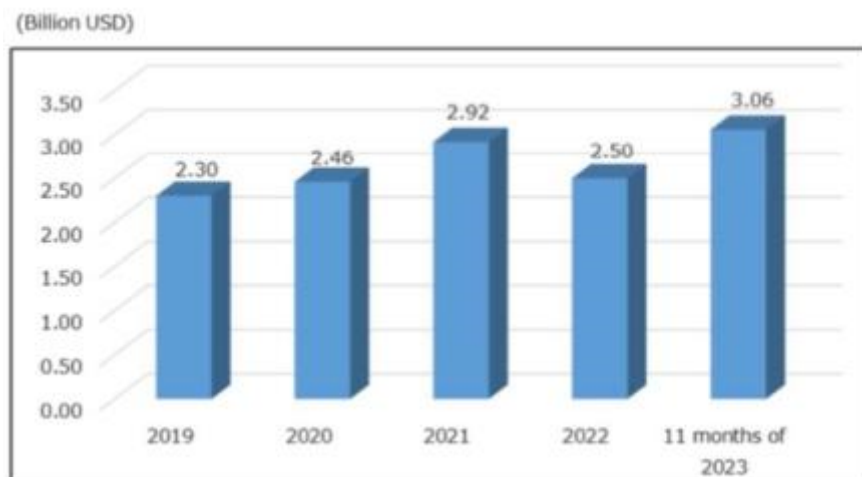
Mengacu pada data yang telah diuraikan, bahwasannya Vietnam secara aktif membuka akses pasar domestiknya terhadap Tiongkok terutama dalam sektor-sektor strategis yang memiliki nilai tambah tinggi. Dengan dominasi Tiongkok sebagai pasar ekspor utama mencerminkan tingginya tingkat keterbukaan pasar Vietnam terhadap ekonomi Tiongkok, khususnya dalam sektor elektronik, komponen komputer, dan bahan baku industri.

Menurut Wu (2017), keterbukaan pasar ini sebagai instrument dalam mencapai kepentingan ekonomi yang luas. Terlihat bahwa Vietnam telah mempresentasikan keterbukaan pasarnya yang berorientasi pada ekspansi pasar dengan memprioritaskan akses terhadap pasar terbesar di kawasan demi menopang pertumbuhan industrinya. Dalam perspektif Liberalisme Interdependensi, keterbukaan pasar Vietnam mencerminkan strategi integrasi ekonomi yang memperdalam interdependensi ekonomi terhadap Tiongkok dan akan memunculkan hubungan timbal balik yang akan memperkuat stabilitas hubungan ekonomi antar kedua negara tersebut, meskipun tidak mampu menghilangkan sepenuhnya potensi konflik politik. Dengan demikian, Vietnam memanfaatkan hubungan ekonomi terhadap Tiongkok dengan bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* untuk memperkuat daya saing industri nasionalnya dengan memperluas basis ekspor dan meningkatkan integrasi dalam rantai pasok regional..

C). Investasi Asing Langsung (*Foreign Direct Investment*)

Menurut pandangan Charles, *Foreign Direct Investment* ini menjadi Indikator dalam mencerminkan jumlah dan arus modal asing yang masuk ke suatu negara untuk tujuan investasi. *Foreign Direct Investment* dapat mencerminkan minat suatu negara dalam menarik investasi asing dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Kali ini, penulis akan mengukur kepentingan ekonomi Vietnam melalui akumulasi *Foreign Direct Investment* Tiongkok ke Vietnam.

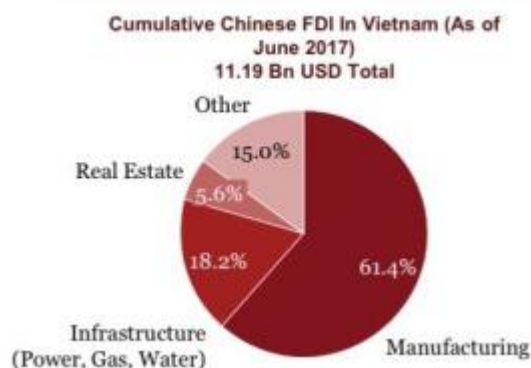
Gambar 6. FDI Tiongkok ke Vietnam dari Tahun 2019 – 2023



Sumber : (Badan Penanaman Modal Asing)

Berdasarkan gambar di atas, menunjukkan perkembangan nilai investasi (dalam miliar USD) pada periode 2019 hingga 11 bulan pertama tahun 2023. Grafik ini memperlihatkan adanya tren fluktuatif namun cenderung meningkat, yang mencerminkan dinamika arus investasi dari waktu ke waktu. Pada tahun 2019, nilai investasi Tiongkok terhadap Vietnam tercatat sebesar USD 2,30 miliar (Hao, 2024). Angka ini kemudian mengalami peningkatan moderat pada tahun 2020 menjadi USD 2,46 miliar (Hao, 2024). Selanjutnya, pada tahun 2021, nilai investasi Tiongkok meningkat cukup signifikan hingga mencapai USD 2,92 miliar (Hao, 2024). Namun demikian, pada tahun 2022 terjadi penurunan nilai investasi menjadi USD 2,50 miliar (Hao, 2024). Meskipun sempat mengalami penurunan, pada tahun 2023 dalam 11 bulan pertama nilai investasi mengalami peningkatan kembali mencapai USD 3,06 miliar (Hao, 2024).

Gambar 7. Data Kumulatif *Foreign Direct Investment* Tiongkok di Vietnam Tahun 2017



Sumber : PwC

Dapat dilihat melalui data gambar di atas, setelah Vietnam bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, total *Foreign Direct Investment* Tiongkok sebagian besar terfokus pada sektor manufaktur dan infrastruktur dengan nilai (11,19 miliar USD). Komposisi investasi tersebut menunjukkan bahwa 61,4% FDI Tiongkok terkonsentrasi pada sektor manufaktur, diikuti oleh sektor infrastruktur (power, gas, dan air) sebesar 18,2%, sektor real estate 5,6%, dan sektor lainnya sebesar 15%. Setelah pandemic covid-19, Investasi langsung Tiongkok di Vietnam kembali mengalami kenaikan tajam. Pada tahun 2021, Tiongkok telah menginvestasikan lebih dari 2,13 miliar USD di Vietnam yang menjadikannya peringkat ke-7 di antara jumlah total negara yang berinvestasi di Vietnam (Abdullah & Daud, 2020).

Tahun 2022, arus *Foreign Direct Investment* dari Tiongkok meningkat sangat cepat, melalui data dari Kementerian Perencanaan dan Investasi hanya dalam 10 bulan di tahun 2022, FDI dari Tiongkok ke Vietnam telah mencapai 1,7 miliar USD (Abdullah & Daud, 2020). FDI Tiongkok ke Vietnam baru-baru ini mengalami perubahan yang signifikan dengan terus adanya peningkatan peringkat, peningkatan skala, perubahan

bentuk, bidang, dan perluasan wilayah. Sebelumnya tahapan FDI Tiongkok yang hanya terfokus pada sektor-sektor seperti hotel, restoran, dan usaha kecil, produksi barang konsumsi. Lalu, adanya perubahan yang signifikan di bidang investasi, di mana modal FDI Tiongkok terkonsentrasi di banyak bidang seperti tekstil, sepatu kulit, eksploitasi mineral, dan Kawasan industri (Abdullah & Daud, 2020).

Berdasarkan pemaparan dari data di atas, *Foreign Direct Investment* dari Tiongkok di Vietnam semenjak bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* telah menunjukkan bahwa alokasi investasi Tiongkok yang dominan pada sektor-sektor yang strategis seperti manufaktur, dan infrastruktur. Pada dua sektor tersebut memiliki peran fundamental dalam proses industrialisasi dan pembangunan jangka panjang. Konsentrasi investasi pada sektor manufaktur menegaskan bahwa Vietnam memanfaatkan *Foreign Direct Investment* (FDI) dari Tiongkok sebagai sumber modal, teknologi, dan kapasitas produksi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi domestik. Sementara itu, investasi pada sektor Infrastruktur mencerminkan kebutuhan Vietnam akan pendanaan eksternal untuk menutup kesenjangan pembiayaan pembangunan. Menurut Wu (2017), arus investasi asing langsung (FDI) dari Tiongkok dengan keterlibatan Vietnam dalam *Belt and Road Initiative* menunjukkan kepentingan ekonomi Vietnam yang bersifat pragmatis dan berorientasi terhadap pemenuhan kebutuhan struktural yang terlihat dari upaya negara untuk memanfaatkan modal eksternal guna memenuhi kebutuhan pembangunan yang tidak sepenuhnya dapat ditopang dengan sumber daya domestik.

Melalui perspektif Liberalisme Interdependensi, meningkatnya investasi menciptakan keterkaitan ekonomi yang lebih dalam dibandingkan perdagangan. Arus *Foreign Direct Investment* (FDI) Tiongkok ke Vietnam yang terkonsentrasi pada sektor manufaktur dan infrastruktur telah memperkuat interdependensi ekonomi dan menciptakan insentif bagi kedua negara tersebut untuk menjaga stabilitas kerjasama ekonomi guna keberlanjutan pembangunan ekonomi Vietnam.

Dengan demikian, berdasarkan konsep kepentingan ekonomi menurut Charles Chong-Han Wu dan ditambah dari pemaparan data di atas. Dapat dikatakan bahwa keterlibatan Vietnam dalam *Belt and Road Initiative* merupakan hasil dari kalkulasi kepentingan ekonomi nasional Vietnam dalam memanfaatkan *Belt and Road Initiative* sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan pembangunan, memperkuat pertumbuhan ekonomi, dan menjaga stabilitas hubungan ekonomi dengan Tiongkok. Dalam hal ini, pemenuhan kepentingan ekonomi menjadi tolak ukur utama yang membentuk keputusan Vietnam dalam menjalin kerjasama dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* ditengah adanya kewaspadaan geopolitik di kawasan Laut China Selatan.

Secara keseluruhan, ketiga indikator kepentingan ekonomi meliputi perdagangan, keterbukaan pasar, dan investasi asing langsung menunjukkan bahwa hubungan ekonomi Vietnam dan Tiongkok telah berkembang menjadi hubungan ekonomi interdependensi. Dalam perspektif Liberalisme Interdependensi, keterkaitan ekonomi tersebut menciptakan kondisi kedua negara tersebut saling terhubung dalam jaringan produksi, perdagangan, dan investasi regional. Meskipun hubungan tersebut bersifat asimetris dengan posisi ekonomi Tiongkok yang lebih dominan, Vietnam tetap mempertahankan kerjasama ekonomi melalui kerangka *Belt and Road Initiative* disebabkan hubungan tersebut telah memberikan manfaat ekonomi yang signifikan sekaligus menjaga hubungan agar tidak timbul eskalasi konflik.

3.2.2 Analisis Keputusan Vietnam Mempertahankan Kerjasama terhadap Tiongkok melalui Kerangka Belt and Road Initiative

Dalam menganalisis alasan Vietnam untuk tetap menjalin dan memperdalam kerja sama ekonomi terhadap Tiongkok dengan bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, meskipun adanya ketegangan geopolitik di Kawasan Laut China Selatan. Melalui Teori Liberalisme Interdependensi dan konsep *Strategic Partnership*, akan memberikan analisis dan memahami pola hubungan antara Vietnam dengan Tiongkok dalam kerangka *Belt and Road Initiative* ditengah adanya kewaspadaan geopolitik terhadap dinamika keamanan di kawasan Laut China Selatan.

Terlihat pada data yang telah dijelaskan dalam penjelasan kepentingan ekonomi, bahwasanya keterlibatan Vietnam dalam kerangka *Belt and Road Initiative* adanya peningkatan pembangunan pada sektor infrastruktur yang dibangun melalui proyek-proyek *Belt and Road Initiative* seperti transportasi, energi, dan kawasan industri yang disebabkan dari peningkatan dan peralihan arus investasi langsung dari Tiongkok ke

Vietnam. Selain itu, dari sektor perdagangan terjadinya peningkatan setelah Vietnam bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* yang terlihat bahwasanya Tiongkok telah menjadi salah satu mitra dagang terbesar bagi Vietnam, baik sebagai pasar ekspor maupun sebagai sumber impor bahan baku dan komponen industri.

Dengan demikian, melihat dari data kepentingan ekonomi pada sektor perdagangan dan investasi yang diperoleh oleh Vietnam setelah menjalin hubungan kerjasama ekonomi terhadap Tiongkok dengan bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, Vietnam memperoleh manfaat berupa peningkatan konektivitas, efisiensi logistik, dan daya saing industri yang pada akhirnya akan memperkuat hubungan ekonominya terhadap Tiongkok.

Berdasarkan uraian di atas, menunjukan bahwa partisipasi dari Vietnam dalam kerangka *Belt and Road Initiative* menghasilkan tingginya intensitas perdagangan dan meningkatnya FDI Tiongkok ke Vietnam memperlihatkan terbentuknya ketergantungan timbal balik yang bersifat asimetris namun signifikan. Hal tersebut merupakan upaya untuk memperdalam ketergantungan ekonominya secara terkelola, mengingat adanya kesadaran akan asimetris kekuatan ekonomi dari Tiongkok. Maka dari itu, Vietnam tidak menempatkan interdependensi ini secara pasif, melainkan, dengan cara mengelolanya melalui diversifikasi mitra ekonomi serta penguatan posisi tawar dalam kerjasama bilateral.

Dalam perspektif Liberalisme Interdependensi, kewaspadaan geopolitik yang dialami Vietnam terhadap Tiongkok yang khususnya terkait sengketa di kawasan Laut China Selatan tidak meniadakan kerjasama ekonominya, justru dikelola melalui hubungan yang saling ketergantungan dan menciptakan insentif bagi kedua negara untuk menahan eskalasi konflik terbuka dikarenakan dapat mengganggu stabilitas hubungan yang telah memberikan keuntungan jangka panjang. Melalui kondisi interdependensi dari Vietnam ini memperlihatkan bahwa hubungan ekonomi Vietnam dengan Tiongkok sebagai pemanfaatan hasil dari hubungan bilateral ini sekaligus mendorong negara untuk mempertahankan kerjasama ekonomi meskipun terdapat ketegangan geopolitik di kawasan Laut China Selatan.

Merujuk pada temuan empiris yang telah diuraikan, menunjukan bahwa fenomena tersebut menunjukan bentuk interdependensi kompleks sebagaimana dipahami dalam perspektif Keohane dan Nye yang mengatakan bahwa dengan meningkatnya saling ketergantungan antar negara, mampu akan mengurangi dari potensi konflik bersenjata. Dengan ditunjukan bahwa adanya kondisi ketergantungan ekonomi dari Vietnam terhadap Tiongkok setelah bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* membuat Vietnam mampu memanfaatkan kepentingan ekonominya sekaligus mengelola ketegangan geopolitiknya terhadap Tiongkok. Ditambah lagi, kondisi intensifikasi hubungan ekonomi melalui perdagangan maupun investasi tidak hanya aktivitas ekonomi, melainkan sebagai sebuah strategi dalam mengatur hubungan antarnegara.

Dalam kerangka Liberalisme Interdependensi, sikap Vietnam mencerminkan upaya pengelolaan konflik melalui mekanisme interdependensi ekonomi. Keputusan Vietnam mempertahankan kerjasama bilateral dengan Tiongkok di tengah konflik yang masih berlanjut menunjukan bahwa interdependensi ekonomi diposisikan sebagai instrumen stabilisasi, tidak sebagai tanda ketergantungan pasif. Vietnam memanfaatkan keterikatan ekonomi untuk mengelola kewaspadaan geopolitik secara terukur, sehingga konflik tetap terkendali tanpa berkembang menjadi konfrontasi terbuka yang nantinya akan merugikan kepentingan ekonominya. Dalam konteks ini, interdependensi tidak menghilangkan konflik, melainkan berfungsi sebagai alat mitigasi risiko geopolitik sekaligus sarana pemenuhan kepentingan negara.

Dalam upaya memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai hubungan kerjasama bilateral antara Vietnam dengan Tiongkok melalui kerangka *Belt and Road Initiative* ditengah adanya ketegangan geopolitik, penulis menggunakan konsep *Strategic Partnership* sebagai instrument analisis tambahan dalam menganalisis fenomena tersebut. Melalui perspektif *Strategic Partnership*, hubungan antara Vietnam dengan Tiongkok dapat dipahami sebagai bentuk prioritas kerjasama jangka panjang yang dikelola secara pragmatis berdasarkan kepentingan bersama, tanpa menuntut keselarasan ideologis maupun eliminasi konflik. Kemitraan tersebut tidak meniadakan ketegangan geopolitik di kawasan Laut China Selatan, tetapi dipisahkan dari agenda ekonomi agar tidak menghambat kesinambungan kerjasama bilateral antar kedua negara tersebut. Pemisahan ini bukan berarti mengabaikan konflik, melainkan strategi pengelolaan risiko agar kerjasama tetap berjalan tanpa memperburuk stabilitas kawasan.

Melalui kerangka *Strategic Partnership*, Vietnam memanfaatkan kerangka *Belt and Road Initiative* sebagai instrumen untuk memperkuat kepentingan ekonominya, sembari menjaga ruang otonomi dan keamanan nasionalnya agar tidak terjebak dalam ketergantungan politik. Pada kondisi tersebut, kemitraan strategis berfungsi sebagai mekanisme stabilisasi hubungan dengan mengamankan akses terhadap perdagangan dan investasi, sembari meredam adanya potensi eskalasi konflik di kawasan melalui penguatan kepentingan timbal balik. Dengan demikian, sebagaimana ditegaskan dalam pengembangan konsep *Strategic Partnership*, kemitraan strategis dengan Tiongkok tidak dimaksudkan untuk menghilangkan kewaspadaan geopolitik, melainkan untuk mengelola hubungan secara terukur guna mengamankan kerjasama ekonomi sekaligus mempertahankan kedaulatan negara ditengah situasi keamanan kawasan yang sensitif.

Dengan demikian, secara keseluruhan hasil analisis menunjukkan bahwa hubungan antara Vietnam terhadap Tiongkok dalam kerangka *Belt and Road Initiative* mempresentasikan bentuk interdependensi yang dikelola secara strategis. Dalam perspektif Liberalisme Interdependensi, peningkatan keterikatan ekonomi melalui perdagangan, keterbukaan pasar, dan investasi telah menciptakan struktur hubungan yang membatasi eskalasi konfrontasi terbuka, meskipun ketegangan geopolitik di kawasan Laut China Selatan masih berlanjut. Pada saat yang sama, konsep *Strategic Partnership* dalam penelitian ini menunjukkan bahwa keterlibatan Vietnam dalam kerangka *Belt and Road Initiative* merupakan sebuah strategi dalam mengelola hubungan terhadap Tiongkok dengan memanfaatkan dalam pemenuhan kepentingan ekonominya, sembari tetap menjaga kewaspadaan geopolitik di kawasan Laut China Selatan. Ditambah lagi, hubungan tersebut dapat dibangun dan dipertahankan melalui kemitraan strategis yang memungkinkan kerjasama ekonomi dan pembangunan berjalan berdampingan dengan upaya menjaga keamanan kawasan dan mempertahankan ruang manuver politik terhadap Tiongkok.

IV. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Berdasarkan keseluruhan pada pembahasan penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa keterlibatan Vietnam dalam kerjasama ekonomi terhadap Tiongkok dengan bergabung dalam kerangka *Belt and Road Initiative* merupakan sebuah langkah strategis didorong oleh kebutuhan ekonomi domestik Vietnam, khususnya dalam pemenuhan pembangunan infrastruktur, serta pertumbuhan ekonomi nasional. Dapat disimpulkan bahwa keterlibatan Vietnam dalam *Belt and Road Initiative* merupakan hasil dari kalkulasi kepentingan ekonomi nasional. Vietnam dalam memanfaatkan *Belt and Road Initiative* sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan pembangunan, memperkuat pertumbuhan ekonomi, dan menjaga stabilitas hubungan ekonomi dengan Tiongkok.

Melalui konsep kepentingan ekonomi Charles Chong- Han Wu, tiga indikator yang digunakan dalam mengukur partisipasi Vietnam dalam kerangka *Belt and Road Initiative* ditengah adanya ketegangan geopolitik dengan Tiongkok, yakni Perdagangan (*trade*), Keterbukaan Pasar (*Market Openess*), dan Investasi Asing Langsung (*Foreign Direct Investment*). , Melalui ketiga indikator kepentingan ekonomi menurut Charles, memperlihatkan bahwasanya ketiga aspek tersebut menjadi indikator utama yang membentuk keputusan Vietnam dalam menjalin kerjasama dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* ditengah adanya kewaspadaan geopolitik di kawasan Laut China Selatan.

Melihat dari perspekti Liberalisme Interdependensi, untuk memenuhi kepentingan ekonomi sekaligus menstabilkan kondisi politik kedua negara dikarenakan adanya ketegangan geopolitik dikawasan Laut China Selatan. Dapat dilihat melalui bergabungnya Vietnam dalam kerangka *Belt and Road Initiative*, Vietnam mengelola kepentingan ekonominya ditengah adanya ketegangan geopolitik dengan Tiongkok hubungan ekonomi antara Vietnam dengan Tiongkok menunjukkan pada kondisi ketergantungan dengan meningkatnya intensitas kerjasama ekonomi dapat menciptakan insentif bagi kedua negara dalam mempertahankan stabilitas hubungan bilateral.

Sementara itu, penggunaan konsep *Strategic Parnership* memperlihatkan bahwasanya hubungan kerjasama antara Vietnam dengan Tiongkok merupakan hubungan kerjasama yang bersifat jangka panjang dan hubungan yang strategis yang memungkinkan kedua negara mengelola perbedaan kepentingan secara

pragmatis. Melalui perspektif *Strategic Partnership*, Vietnam menyeimbangkan antara kebutuhan ekonomi dan kewaspadaan geopolitik, dengan cara memanfaatkan peluang ekonomi yang ditawarkan oleh Tiongkok, sekaligus menjaga ruang kewaspadaan dan fleksibilitas dalam menghadapi isu geopolitik di kawasan Laut China Selatan. Hal ini membuktikan bahwa hubungan antara Vietnam terhadap Tiongkok dengan bergabungnya dalam kerangka *Belt and Road Initiative* merupakan upaya dari Vietnam yang mampu mengelola isu ekonomi dan isu keamanan tanpa sepenuhnya mengabaikan keterkaitan antara keduanya.

Saran

Penelitian ini menyajikan penjelasan analisa deskripsi mengenai kepentingan ekonomi Vietnam terhadap Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* ditengah adanya kewaspadaan geopolitik. Penelitian penulis turut mengukur kepentingan ekonomi Vietnam dalam bergabung *Belt and Road Initiative* ditengah adanya kewaspadaan geopolitik dengan Tiongkok melalui indikator Perdagangan (*trade*), Keterbukaan pasar (*Market Openess*), Investasi Asing Langsung (*Foreign Direct Investment*). Maka dari itu, adapun saran untuk pengembangan keilmuan dapat dilakukan dengan menganalisis kelanjutan jangka panjang dari kepentingan ekonomi Vietnam dengan menjalin hubungan bilateral dengan Tiongkok melalui kerjasama *Belt and Road Initiative* ditengah adanya ketegangan geopolitik, terutama dampaknya bagi Vietnam dalam menjaga kewaspadaan geopolitik dengan Tiongkok di Kawasan Laut China Selatan. Penelitian ini dapat memberikan pengetahuan baru untuk melihat hubungan antara ekonomi dan politik yang saling berkaitan yang mana kedua aspek ini yang dianggap tidak dapat disatukan.

Daftar Pustaka

- Aprilion, A., Wijayati, H., & Widhiyoga, G. (2024). Analisis Dampak Implementasi Belt And Road Initiative Terhadap Sektor Perekonomian Vietnam Tahun. *Jurnal Kajian Hubungan Internasional*, 3(2), 32–45.
- Binh, N. X. (2019). Vietnam's Exports to the Chinese Market: Risks and Potential Mitigators. *China Report*, 55(3), 265–278. <https://doi.org/10.1177/0009445519853700>
- Czechowska, L. (2013). The Concept of Strategic Partnership as an Input in the Modern Alliance Theory. *The Copernicus Journal of Political Studies*, 2(4), 36–51.
- Das, P., Neelakantan, A., Williams, S., Parashar, S., Stonecipher, G., & Dicarlo, J. (n.d.). *FOCUS-BRI Country Report Vietnam*.
- Dugis, V. (2016). Teori Hubungan Internasional. In Teori Hubungan Internasional Perspektif-Perspektif Klasik. In *Cakra Studi Global Strategis (CSGS* (Issue February).
- Fadhilah, M. F. (2025). *Kebijakan Vietnam Dalam Menerima Investasi Tiongkok Melalui Belt and Road Initiative (Bri)*. <http://scholar.unand.ac.id/493338/>
- Faraswacyen, D. Lg., & Kurniawan, Y. (2021). Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara (2013-2018). *Balcony: Budi Luhur Journal of Contemporary Diplomacy*, 5(1), 1–10.
- GEZGİN, U. B. (2020). Reception of Chinese Belt and Road Initiative in Vietnam: Between Security Concerns and Infrastructural Financing Needs. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(1), 115–124. <https://doi.org/10.34189/asyam.4.1.009>
- Hao, T. K., Hieu, N. T., & Thao, N. P. (24 C.E.). *TRADE AND INVESTMENT ACTIVITIES OF CHINA IN VIETNAM AND SOME RELATED ISSUES* (Issue 155). <https://iti.or.jp/>
- Huong, V., & M, P. (2022). Vietnam's Economic Growth in the Period 2016-2021. *International Journal of Economics and Management Studies*, 9(2), 15–20. <https://doi.org/10.14445/23939125/ijems-v9i2p103>
- Kalra, S. (2015). Vietnam: The Global Economy and Macroeconomic Outlook. *Southeast Asian Economies*, 32(1), 11. <https://doi.org/10.1355/ae32-1b>

- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1996). Understanding interdependence. In *Journal of Macroeconomics* (Vol. 18, Issue 2). [https://doi.org/10.1016/s0164-0704\(96\)80090-5](https://doi.org/10.1016/s0164-0704(96)80090-5)
- Le, H. H. (2018). The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and prospects. *ISEAS Perspective*, 18, 1–7. https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2018_18@50.pdf
- Maharani, N. R., & Khairur Rijal, N. (2022). Globalisasi Ekonomi Vietnam Dalam Kerangka Pembangunan Belt and Road Initiative. *Reformasi*, 12(1), 28–43. <https://doi.org/10.33366/rfr.v12i1.3328>
- pwc. (2021). Belt and Road Country - Vietnam. *Hktdc*. <https://beltandroad.hktdc.com/en/country-profiles/poland>
- Ramadhan, F. V. (2017). *Resensi Pengantar, " Hubungan, Studi Karangan, Internasional " Jackson, Robert Sorensen, George*. https://www.academia.edu/39561523/RESENSI_BUKU_PENGANTAR_STUDI_HUBUNGAN_INTERNASIONAL_oleh_Robert_Jackson_and_George_Sorensen
- Sejko, Dini; Albert, P. (2024). The Belt and Road Initiative in ASEAN countries: features and advantages. *Кумай В Мировой И Региональной Политике. История И Современность, XXIX*. <https://doi.org/10.48647/icca.2024.56.67.011>
- Sejko, D., & Park, A. (2021). The Belt and Road Initiative in ASEAN - Vietnam. *SSRN Electronic Journal*, 18. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3932759>
- Tuyen, T. T. M. (2024). Vietnam's Stance Towards the Belt and Road Initiative (BRI). *Institute for National Security Strategy*, 55.
- Tyushka, A., & Czechowska, L. (2020). Strategic partnerships, international politics and IR theory. In *States, International Organizations and Strategic Partnerships*. <https://doi.org/10.4337/9781788972284.00010>
- van Huy, D. (2020). A Vietnamese perspective on China's Belt and Road Initiative in Vietnam. In *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations* (Vol. 6, Issue 1, pp. 145–185).
- Waluyo, B. D. (2020). Cina Dan Vietnam: Ketiadaan Konflik Terbuka Di Laut Cina Selatan. *Jurnal Dinamika Global*, 5(02), 319–333. <https://doi.org/10.36859/jdg.v5i02.203>
- Wang, F. (2023). *Research on the Potential Impact of RCEP on China Vietnam Import and Export Trade under the Background of Big Data*. <https://doi.org/10.4108/eai.18-11-2022.2327158>
- Wu, C. C.-H. (2017). Understanding the Structures and Contents of National Interests : An Analysis of Structural Equation Modeling. *The Korean Journal of International Studies*, 15(3), 391–419. <https://doi.org/10.14731/kjis.2017.12.15.3.391>
- Wu, X., Velasco, J. C., Wu, X., & Velasco, J. C. (2025). *Navigating the Indo-Pacific : Vietnam ' s Hedging Strategies Amid the Geopolitical Rivalry Between China and the United States Navigating the Indo-Pacific : Vietnam ' s Hedging Strategies Amid the Geopolitical Rivalry Between China and the United States*. 48(1), 95–118.
- Yu, H. (2024). *Vietnam's Mixed Reactions to China and the BRI*. 69–84. https://doi.org/10.1007/978-981-99-9633-9_4
- Zaharul, & Sity. (2020). China's economic engagement in Vietnam and Vietnam's response. *International Journal of China Studies*, 11(1), 51–71.