

Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) di Asia Tenggara (2013 – 2018) Studi Kasus: Pembangunan Infrastruktur melalui BRI di Vietnam

Yayan Kurniawan¹

Denada Faraswacyen L.Gaol²

Abstract

This study aims to analyze the economic diplomacy carried out by China through the intercontinental Belt and Road Initiative (BRI) policy in the Southeast Asia Region, that specifically focuses on infrastructure development through BRI in Vietnam. In this study the author uses the concept of international cooperation, and economic diplomacy theory uses three elements, namely elements of the use of influence, economic relations and assets, as well as synergy elements. The results of this study indicate that BRI initiated by China more or less has contributed through its fast funding, encouraging infrastructure connectivity, whether connectivity is local, regional to intercontinental, and encouraging economic, monetary and trade cooperation in the Southeast Asian region, specifically in the country of Vietnam that is the focus of this research.

Keywords: *Belt and Road Initiative, infrastructure, China, Southeast Asia, Vietnam*

Pendahuluan

Dalam dekade terakhir Tiongkok telah menjadi salah satu negara dengan kekuatan ekonomi terbesar, hal itu kemudian membuat Tiongkok diperhitungkan sebagai *Major Power* di Asia bahkan di dunia (Shambaugh, 2018). Setelah suksesnya reformasi ekonomi di masa lampau yang dimulai pada era Deng Xiaoping, Tiongkok kemudian memasuki era baru yang disebut sebagai era-kebangkitan (*Rising of China*). Dengan pertumbuhan ekonomi menyentuh 6,8% per tahun (2017), membuat Tiongkok menjadi kekuatan ekonomi baru dunia, bahkan kekuatan ekonomi yang hampir menyamai negara *Superpower* sekaliber Amerika Serikat. Seiring dengan bergantinya kepemimpinan, Tiongkok di bawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping justru mengalami kemajuan yang pesat, bahkan akselerasi ekonomi dan moneter mereka menjadi terlihat lebih kuat &

¹ Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Budi Luhur. Email: yayanjackson24@gmail.com.

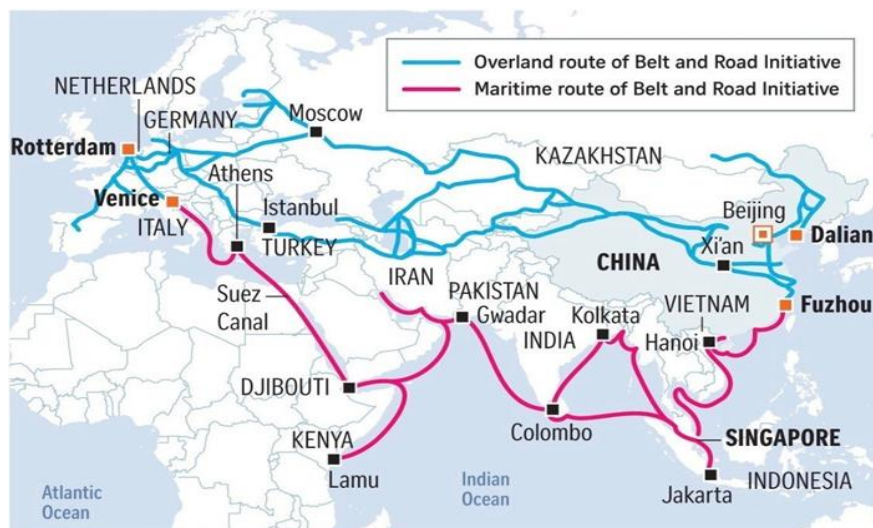
² Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Budi Luhur.

dominan (Morrison, 2019:5). Hasilnya Tiongkok mampu menginisiasi sejumlah inisiatif ekonomi, melakukan pembangunan infrastruktur secara masif, Investasi mereka ke luar negeri juga menjadi semakin meningkat, dan puncaknya adalah ketika Tiongkok menginisiasi "One Belt One Road" (Esteban, Otero-Iglesias, 2015:3).

"One Belt One Road" (OBOR) dinilai sebagai salah satu konsep serta rencana pengembangan terbesar di dunia pada sejarah modern saat ini. dengan pembangunan darat yang dimulai dari Beijing, hal ini bertujuan menghubungkan negara serta wilayah yang mengalami ketertinggalan ke Eropa melalui Asia Tengah. Rute ini dijuluki sebagai Sabuk Ekonomi Jalur Sutra (*Silk Road Economic Belt*) yang berfokus pada konektivitas darat. bagian kedua dari rencana Xi Jinping adalah membangun "21st Century Maritime Silk Road" (Jalur Sutra Maritim Abad ke-21) yang lebih fokus pada konektivitas laut. menghubungkan daratan Tiongkok dengan Asia Tenggara melalui kereta dan pelabuhan, menghubungkan Asia Selatan hingga ke benua Afrika melalui jalur laut.

One Belt One Road (OBOR) kemudian disempurnakan secara institusional dan berganti nama menjadi "*Belt and Road Initiative*" (BRI). senada dengan OBOR, BRI dirancang untuk menjadikan Tiongkok sebagai sentris (pusat) dari lalu lintas aktivitas ekonomi dan perdagangan dunia. terinspirasi dari keberhasilan nenek moyang bangsa Tiongkok (sebelum kelahiran Negara China) yang pada masanya memiliki jalur emas perdagangan termahsyur. dikenal sebagai "Jalur Sutra kuno" (*Silk Ancient Road*). jalur emas perdagangan itu menghubungkan perdagangan bangsa Tiongkok hingga ke Eropa, Timur tengah dan benua Afrika. melintasi Asia Tengah dan Asia Selatan. (Laporta, 2015:6-8) di lautan Tiongkok juga menguasai jalur perdagangan, melalui Jalur Maritim. hubungan dagang nya bahkan sampai ke Kerajaan Sriwijaya yang berpusat di pulau Sumatera, serta wilayah lain di Asia Tenggara. kombinasi antara jalur sutera di darat dengan jalur maritim di laut membuat perdagangan Tiongkok menjadi yang paling sukses pada saat itu. Berangkat dari *background* historis yang terilhami oleh keberhasilan pendahulu mereka membuat Tiongkok sangat berambisi membuat *Belt and Road Initiative*. (Morisson, 2019:2-19).

Kawasan Asia Tenggara sendiri merupakan kawasan yang telah sejak lama menjadi mitra strategis Tiongkok, terutama dalam bidang ekonomi dan perdagangan. Asia tenggara memiliki potensi ekonomi yang besar, dengan kekuatan pasar yang potensial, meskipun rata-rata dihuni oleh negara berkembang, namun Asia Tenggara memiliki potensi pasar dengan daya beli tinggi, sehingga membuat produk komoditas asal Tiongkok yang murah menjadi cukup digemari. Konektivitas yang modern, efisien serta masif, sangat diperlukan oleh Tiongkok untuk mengakomodir segala aktivitas ekonomi dan perdagangan juga mendistribusi komoditas ekspor - impor mereka (Ba Toai, 2018)



Gambar 1. Rute BRI Tiongkok
Sumber: *The World Economic Forum*

Untuk masuk ke Asia Tenggara Tiongkok sangat memerlukan mitra strategis yang menjadi semacam penghubung. yang secara Geografis merupakan negara di kawasan Asia tenggara namun berdekatan dengan Tiongkok, seperti Vietnam. Vietnam mejadi "gerbang alternatif" yang dapat menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara secara fisik, sebab Vietnam merupakan satu satunya negara di Asia Tenggara yang berbatasan langsung dengan Tiongkok baik di darat maupun di laut. jarak keduanya yang amat dekat memungkinkan mobilisasi komoditas tiongkok ke Asia Tenggara berlangsung cepat dan efisien (DHL Group, 2018:7).

Vietnam memerlukan setidaknya 605 miliar U\$D untuk mengembangkan kebutuhan infrastruktur (2016-2040) dari beragam jenis dan sektor, mulai dari Jalan bebas hambatan, jalur kereta api, bandara, pelabuhan, hingga instalasi listrik, air dan telekomunikasi, dengan nilai *Current Investment* yang berjumlah 503 Miliar USD, Vietnam perlu mencari alternative dana, mereka memerlukan setidaknya 102 miliar USD untuk memenuhi kebutuhan pembangunan Infrastruktur negara mereka (*Global Infrastructure Outlook, 2017:150*). sementara Tiongkok yang butuh mitra strategis memiliki dana segar tersebut, melalui BRI keduanya sama sama akan memperoleh keuntungan yang bersifat *win-win cooperation*, Tiongkok akan "mendapatkan" Asia Tenggara, sementara Vietnam akan memperoleh dana cepat serta pengembangan Infrastruktur. (Le, Tran, Duc:2019). Berdasarkan pada latar belakang tersebut dapat disimpulkan rumusan masalah sebagai berikut: "Bagaimana Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara? (2013 – 2018) Dengan studi kasus: Pembangunan infrastruktur melalui Belt Road Initiative di Vietnam."

Pembahasan

Penulis menjelaskan penelitian ini menggunakan Konsep Kerja sama Internasional serta Teori Diplomasi Ekonomi yang definisinya mengacu pada Bayne and Woolcock, menggunakan tingkat analisis negara-bangsa, menekankan pada perilaku unit negara bangsa (nation-state actor) yang menjadi aktor dominan dalam dunia Hubungan Internasional.

Konsep Kerja sama Internasional (International Cooperation)

Dalam melakukan observasi serta analisis dalam penelitian ini, penulis menggunakan Konsep Kerja sama Internasional sebagai konsep yang digunakan untuk membedah, menganalisis serta menerangkan persoalan mengenai konektivitas infrastruktur yang dihasilkan oleh kerja sama bersinergi antara Tiongkok dengan negara mitranya, dalam hal ini (sesuai pada studi kasus) adalah negara Vietnam. Kerja sama internasional merupakan bentuk hubungan sebuah negara yang dilakukan dengan negara lain dan tercipta atas penyesuaian pola perilaku aktor-aktor dalam merespon atau berinteraksi guna memenuhi kebutuhan daripada kepentingan nasionalnya. Kerja sama internasional dapat dibedakan menjadi: kerja sama bilateral, multilateral, dan regional. Yang terdiri dari berbagai bidang seperti: kerja sama ekonomi, politik, pertahanan, keamanan, sosial, teknologi serta kebudayaan. (Holsti, 1995:362-363). dengan alasan demi meningkatkan kesejahteraan ekonomi banyak negara yang melakukan kerja sama dengan negara lainnya untuk mengurangi biaya yang harus ditanggung negara tersebut dalam memproduksi suatu produk atau kebutuhan bagi rakyatnya karena adanya keterbatasan yang dimiliki negara tersebut (Axelord, 1987).

Economic Diplomacy Theory

Penelitian ini menggunakan Teori Diplomasi Ekonomi menurut Bayne dan Woolcock, Diplomasi Ekonomi merupakan serangkaian kegiatan, mengenai metode dan proses untuk pengambilan keputusan internasional yang terkait dengan kegiatan ekonomi lintas batas (seperti ekspor, impor, investasi, peminjaman, pemberian bantuan, migrasi dll) yang dilakukan oleh aktor negara dan non-negara seperti NGO, MNC dll, yg terjadi di dunia nyata. dengan terdapat 3 elemen yakni:

1. Elemen Penggunaan pengaruh: menggunakan pengaruh politik dan hubungan untuk mempromosikan atau mempengaruhi perdagangan dan investasi internasional, untuk memperbaiki fungsi pasar juga untuk mengatasi kegagalan pasar dan untuk mengurangi biaya dan risiko transaksi lintas batas (termasuk hak milik).
2. Elemen penggunaan aset dan hubungan ekonomi: ditujukan untuk meningkatkan biaya konflik dan untuk memperkuat manfaat bersama dari kerja sama dan hubungan politik yang stabil, yaitu untuk meningkatkan keamanan ekonomi. Sub-bidang ini keduanya berisi kebijakan struktural dan perjanjian perdagangan serta investasi bilateral (yang ditujukan untuk mencapai pola perdagangan geografis tertentu) dan distorsi politik perdagangan serta investasi seperti dalam kasus boikot dan embargo.

3. Elemen sinergitas: sebagai cara untuk mengkonsolidasikan iklim politik yang tepat dan lingkungan ekonomi politik internasional untuk memfasilitasi dan melembagakan tujuan-tujuan ini. Sub-bidang ini meliputi negosiasi multilateral dan merupakan domain organisasi dan institusi supranasional seperti Organisasi Perdagangan Dunia (WTO), Organisasi untuk Kerja sama Ekonomi dan Pembangunan (OECD) dan Uni Eropa (UE) dll (Bayne-Woolcock, 2003)

Asia Tenggara dalam perspektif BRI dan Tiongkok merupakan mitra yang menempati posisi strategis, sejak awal secara khusus Tiongkok menempatkan Asia Tenggara sebagai salah satu kawasan yang masuk dalam rancangan proyek proyek besar BRI.

Chinese investment and construction contracts in South-east Asia

Country	US\$m*	Sector examples
Indonesia	3,080	Energy, transport, metals
Cambodia	2,530	Transport, agriculture
Singapore	1,910	Entertainment, metals, transport, real estate
Vietnam	1,580	Energy, technology, agriculture
Philippines	1,160	Energy
Malaysia	440	Energy
Thailand	410	Energy, metals

NOTE: *For first half of 2019

Sources: MAYBANK, CHINA GLOBAL INVESTMENT TRACKER
STRAITS TIMES GRAPHICS

Gambar 2. Investasi dan kontrak konstruksi Tiongkok di Asia Tenggara (2019)

Sumber: <https://www.straitstimes.com/business/economy/jump-in-chinese-belt-and-road-investment-in-s-e-asia-report>

Nilai investasi Tiongkok di Asia tenggara pada tahun 2019 menyentuh angka yang tergolong besar, dengan investasi pada sektor pembangunan, pengembangan transportasi, energi, agrikulture dan tambang. Indonesia, Kamboja, Singapura, dan Vietnam menjadi empat besar negara teratas yang gelontoran investasi Tiongkok nya berada di atas US\$ 1000 million. dalam konteks BRI hingga saat ini pengembangan di berbagai sektor terus dikerjakan, mulai dari pembangunan koridor ekonomi, pembangunan infrastruktur, serta integrasi perdagangan.

Menurut sebuah studi di tahun 2018 yang di buat oleh *Oxford Economics* dan *CIMB ASEAN Research Institute*, proyek-proyek BRI di negara-negara ASEAN berjumlah setidaknya lebih dari US \$ 739 miliar. Indonesia adalah negara dengan total investasi BRI tertinggi sebesar US \$ 171 miliar, diikuti oleh Vietnam di posisi kedua dengan total investasi sebesar (US \$ 152 miliar), Kamboja (US \$ 104 miliar), Malaysia (US \$ 98,5 miliar), Singapura (US \$ 70,1 miliar), Laos (US \$ 48 miliar), Brunei (US \$ 36 miliar), Myanmar (US \$ 27,2 miliar), Thailand (US \$ 24 miliar) dan Filipina (US \$ 9,4 miliar). (CIMB ASEAN, 2018).

Dengan gelontoran modal dari Tiongkok kawasan asia tenggara yang mayoritas dihuni oleh negara berkembang akan mendapatkan pengembangan di bidang infrastruktur, ekonomi dan perdagangan. mereka juga akan mengalami dorongan karena dengan akses berupa infrastruktur yang memadai mereka dapat dengan mudah melakukan aktivitas perdagangan, ekspor-impor. Demikian pula Thailand dengan produk produk pertaniannya juga mendapat *income* dari peningkatan wisatawan, Vietnam dengan produk garment, dan hasil dari produk laut nya. begitu juga dengan Tiongkok yang akan dengan mudah

mendistribusikan produk komoditas nya ke negara negara mitra yang sudah terkoneksi. Berikut daftar proyek infrastruktur negara-negara Asia Tenggara di bawah BRI:

Tabel 1. diolah dari Nomura International, Belt and Road: Globalisation, China style, Global Markets Research 2018

No	Negara	Proyek	Status
4.1	Malaysia	<ul style="list-style-type: none"> Project East Coast Railing Malaysia-China Kuantan Industrial Park Expansion of Kuantan Port Malacca Gateway 	<ul style="list-style-type: none"> Completion estimated on 2024 Under Construction Under Construction Under Construction
4.1	Philippines	<ul style="list-style-type: none"> Two bridges across Pasig river Metro Manila Flood Management Project PNR South Longhaul Project Safe Philippines Project, Phase 1 	<ul style="list-style-type: none"> Launched November 2017 Unknown Loan agreement signed November 2017 Unknown
4.1	Thailand	<ul style="list-style-type: none"> Thai-Chinese High Speed Train 	<ul style="list-style-type: none"> Under construction
4.1	Cambodia	<ul style="list-style-type: none"> Phnom Penh-Sihanoukville motorway New Phnom Penh airport New Siem Reap airport 	<ul style="list-style-type: none"> Completion estimated on 2022 Construction to start in 2019 Under Construction
4.1	Laos	<ul style="list-style-type: none"> Chinese-Laos railway 	<ul style="list-style-type: none"> Completion estimated on 2021
4.1	Myanmar	<ul style="list-style-type: none"> Deep seaport in Kyaukphyu 	<ul style="list-style-type: none"> Under negotiation
4.1	Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> Jakarta-Bandung High Speed Railway 	<ul style="list-style-type: none"> Finished, ready for use
4.1	Vietnam	<ul style="list-style-type: none"> Cat Linh – Ha Dong metro line 	<ul style="list-style-type: none"> Finished 2018, estimated launched 2020

Dalam prosesnya, tantangan terbesar Tiongkok adalah meyakinkan negara-negara di Asia Tenggara untuk bergabung dengan prakarsa BRI yang mereka ciptakan, hal ini tidak mudah mengingat Tiongkok dan beberapa negara ASEAN kerap terjebak friksi, seperti di Laut China Selatan dimana Tiongkok bersengketa dengan Vietnam, Indonesia, Malaysia, Filipina, yang jika diperhatikan juga merupakan negara kunci dalam proyek BRI di masa ini, belum lagi narasi publik yang berkembang menjuluki diplomasi ekonomi Tiongkok ini sebagai "*Debt Trap Diplomacy*". Maka penggunaan *Economic diplomacy* dengan menjalin kerja sama dalam kerangka BRI menjadi salah satu strategi Tiongkok. Dengan tiga elemen penting dari *Economic diplomacy*, yakni penggunaan pengaruh, penggunaan aset, dan melakukan sinergitas yang menghasilkan output sebuah *win-win cooperation*, atau menghasilkan kontribusi positif terhadap kedua belah pihak (Tiongkok selaku inisiator, dan negara lain sebagai anggotanya). (Zhang, 2014).

Aktivitas Diplomasi Ekonomi Tiongkok di Asia Tenggara setidaknya menghasilkan beberapa hal, diantaranya:

1. Pengembangan Infrastruktur untuk sejumlah negara, BRI Tiongkok telah melahirkan konektivitas baik yang bersifat lokal (kota), regional (negara), hingga Interkontinental (benua). diantaranya adalah proyek kereta perkotaan Cath Linh – Ha Dong di Vietnam yang rampung pada 2018. Proyek berskala regional yang akan menghubungkan daratan Asia Tenggara secara fisik melalui Pan-Asian Railway (*Singapore-Kunming Rail*) yang saat ini masih dalam tahap pengerjaan (*under constructed*).
2. Integrasi koridor ekonomi yg lebih masif, dengan dilakukan inisiasi ulang "*Two Corridors One Belt*" antara Tiongkok dan Vietnam, bahkan kerja sama yang dibuat pada tahun 2004 saat era Presiden Van Khai (Vietnam) ini sekarang diintegrasikan dengan *Belt and Road Initiative*.
3. Peningkatan Laju Wisatawan Tiongkok ke Asia Tenggara, Menurut Buku Hijau – "Pengembangan Pariwisata Cina: Analisis dan Prakiraan tahun (2018-2019) oleh the Tourism Research Center of the Chinese Academy of Social Sciences. dikatakan bahwa terjadi lonjakan yang fantastis pada kunjungan wisatawan Tiongkok ke negara-negara anggota BRI, sebesar 15,5 juta pada 2013 menjadi lebih dari 27 juta pada 2017, yang artinya telah terjadi lonjakan 77 persen selama lima tahun terakhir. negara-negara tersebut adalah negara-negara dari beragam kawasan seperti Brunei, Thailand, Vietnam, Malaysia dsb

Diplomasi Ekonomi melalui BRI di Vietnam

BRI di Vietnam telah menghasilkan "Metro railway Cath Linh-Ha Dong", proyek ini merupakan proyek pembangunan infrastruktur yang secara resmi diluncurkan pada tahun 2008 dengan konstruksi pada tahun 2011. Dalam proyek ini selain keterlibatan Tiongkok melalui China Railway Sixth Group Co (CRSG), Beijing Mass Transit Railway Operations Corporation pun turut bermitra dalam pengembangan skema. Untuk melihat gambaran yang lebih besar salah satunya adalah Jalur Cat Linh – Hadong (Jalur 2A) merupakan satu dari sembilan jalur yang direncanakan untuk ibukota negara Vietnam, Hanoi.

Awalnya proyek ini diperkirakan menelan biaya sekitar US \$ 552 Juta, dengan pinjaman dari Tiongkok sebesar \$ 419 Juta dari jumlah total. Pada akhirnya biaya meningkat secara substansif dengan perkiraan harga akhir sekitar \$ 868 Juta dengan kontribusi Tiongkok yang naik menjadi \$ 669 Juta. Selain itu, Vietnam akan membayar 95% dari nilai kontrak proyek kereta api perkotaan Cat Linh – Ha Dong ketika proyek tersebut selesai dan lulus pemeriksaan. Lima persen sisanya akan disimpan untuk pemeliharaan seperti dalam proyek investasi umumnya. Meskipun 99% dari beban kerja diselesaikan, namun operasi komersial proyek telah mengalami banyak kemunduran dan telah tertunda delapan kali sejak konstruksi dimulai pada tahun 2011. Ibu kota Vietnam yaitu Hanoi berencana untuk membangun delapan jalur kereta api perkotaan dengan jarak gabungan 305 km termasuk tiga segmen monorel sesuai dengan rencana pengembangannya untuk tahun 2030 dengan visi menuju tahun 2050.



Gambar 3. Jalur Kereta Metro Cath Linh – Ha Dong

Sumber: <https://english.vtv.vn/news/cat-linh-ha-dong-railway-ready-for-commercial-run-in-april-20190403030454755.htm>

Kesimpulan

Penelitian ini berjudul Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di kawasan Asia Tenggara, studi kasus: Pembangunan infrastruktur melalui BRI di Vietnam. (2013-2018). Setelah presiden Tiongkok Xi Jinping terpilih di tahun 2012, dan serangkaian kebijakan diterapkan, Tiongkok yang konsisten kemudian menjelma menjadi negara dengan kekuatan ekonomi besar yang sangat signifikan. Dengan visi pemerintahan era-Xi Jinping yang hendak menjadikan Tiongkok sebagai pusat dari segala aktivitas ekonomi dunia, Tiongkok kemudian menerapkan Diplomasi ekonomi yang begitu halus, dengan pendekatan yang lebih intens, mengedepankan asas persaudaraan, khususnya yang coba Tiongkok bangun di kawasan Asia beberapa waktu belakangan, dengan menyebut negara-negara di Asia-Pasifik sebagai "saudara", atau "tetangga".

Di tahun 2013, Tiongkok secara resmi memulai Inisiatif One Belt One Road (OBOR), yang kemudian berganti nama menjadi Belt and Road Initiative (BRI). Sebagai manifesto dari visi besar Tiongkok di era-Xi Jinping, yang ingin mengulang kejayaan jalur sutera yang membuat bangsa Tiongkok menguasai perdagangan dunia di masa lampau. BRI kemudian menjelma menjadi sebuah prakarsa besar yang terhitung di ikuti lebih dari 100 negara hingga saat ini.

Belt and Road Initiative (BRI) berkembang sebagai kerja sama multilateral yang modern sebab melibatkan banyak pihak baik negara atau non negara dalam satu prakarsa besar, juga melibatkan modal pendanaan yang amat besar. jika diperhatikan Diplomasi Tiongkok melalui BRI telah berhasil meyakinkan negara negara lain untuk kemudian bergabung, dengan tujuan memperoleh profit yang bersifat mutualis (menguntungkan kedua belah pihak). dalam analisis menggunakan Economic Diplomacy Theory yang mengacu pada definisi dari Nicholas Bayne dan Stephen Woolcock, serta konsep International Cooperation, penulis menganalisis bahwa penggunaan elemen pengaruh, elemen penggunaan aset, serta elemen sinergitas telah dilakukan Tiongkok, kemudian berhasil merubah haluan beberapa negara yang sebelumnya bersikap waspada dan defensif pada BRI.

Seperti Vietnam yang semula berhati hati dengan proyek proyek BRI, di tahun 2017 secara mengejutkan justru bergabung, menandatangani MoU bersama Tiongkok mengenai BRI, dan merampungkan proyek kereta perkotaan Cath Linh – Ha Dong, buah dari kerja sama ekonomi dalam kerangka BRI di tahun 2018. hal itu ditengarai sebagai akibat dari penggunaan pengaruh dan modal investasi dari Tiongkok yang menggiurkan, bertepatan dengan kebutuhan dana pengembangan infrastruktur Vietnam tahun 2016-2040 yang harus dipenuhi sebesar U\$ 102 Miliar. sehingga negara negara berkembang yang membutuhkan modal, pendanaan dari investasi luar negeri seperti Vietnam dan negara negara di Asia Tenggara akhirnya memutuskan bergabung dalam inisiatif ini.

Setelah dilakukan pengolahan data dengan kerangka pemikiran yang ada, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa aktivitas Diplomasi ekonomi melalui BRI yang dilakukan Tiongkok di Asia Tenggara telah berhasil dilakukan, bahkan telah sedikit banyak berkontribusi pada konektivitas infrastruktur di kawasan Asia tenggara dan secara khusus konektivitas yang bersifat lokal di Vietnam. dengan Pan-Asian Railway sebagai konektivitas berskala Regional. lalu Jalur Metro Cat Linh – Ha Dong sebagai konektivitas skala lokal. hasil dari kerja sama dalam koridor BRI juga menguntungkan Tiongkok sebab jalur perdagangan menuju Asia Tenggara kini telah terbuka lebar, Asia Tenggara dikenal sebagai "pasar konsumtif" pada produk & komoditas murah Tiongkok, sehingga pendistribusian melalui infrastruktur fisik yang terkoneksi akan membantu efisiensi, efektivitas pengiriman komoditas tersebut. sesuai visi dari BRI yang dibuat untuk menjadikan Tiongkok "pusat" lalu lintas kerja sama ekonomi, keuangan, perdagangan. serta untuk meningkatkan kerja sama ekonomi, moneter, arus mobilisasi keuangan, jasa, orang, dan barang secara efisien dan modern di sepanjang jalur yang dilalui BRI.

Referensi

- Axelrod, R. (1984), *The Evolution of Cooperation*. New York: Basic Books.
- Bayne, Woolcock, (2003) *Economic Diplomacy and The Oxford Handbook of Modern Diplomacy* Edited by Andrew F. Cooper, Jorge Heine, and Ramesh Thakur, Print Publication, Mar 2013
- CIMB ASEAN Research Institute, journal (2018) *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia* <http://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf> hal8
- DHL Group, "BELT AND ROAD": WHAT YOU NEED TO KNOW" THE DHL ASIA-EUROPE-Asia Multimodal
- Economics, Oxford. (2017) *Global Infrastructure Outlook; Infrastructure and Investment needs by 50 Countries, 7 Sectors to 2040*.
- Esteban, Mario, Otero-Iglesias, Miguel. (2015), *What are the prospects for the new Chinese-led Silk Road and Asian Infrastructure Investment Bank?* – Elcano Royal Institute, 3

- Harald Pechlane "China and the New Silk Road; Challenges, impact on regional and local level", halaman 200
- Hiep, Le Hong. (2019) the Belt and Road Initiative in Vietnam, Nids ASEAN Workshop
- Hiep, Le Hong 2018, The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects *Yushof Ishak Institute
- Shambaugh, David. (2018), China Identity as a Major Power, George Washington university
- Laporta, Lola Caballero. (2015) The Maritime Silk Road and The ASEAN, ESCI.
- Mas'oeed, Mochtar. (1990). Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi. Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia.
- Meijiang, Zhang. (2014) Interpretation of New Philosophy of Chinese Diplomacy, Compiled by: State Council Information People Republic's of China, China Intercontinental Press.
- Nomura International, Belt and Road: Globalisation, China style, Global Markets Research 2018.
- Yanuar, Ikbar, (2014), Metodologi dan Teori Hubungan Internasional, Bandung: PT Refika Aditama.
- Yang, Yue. Fujian Li, Book; Belt and Road Initiative, The: Asean Countries' Perspectives, Two corridors one belt – 150