

Analisis Kerentanan BIMP-EAGA Terhadap Strategi Neo-Merkantilisme China

Andika Fajar Setyawan

Program Studi Magister Hubungan Internasional, Fakultas Falsafah dan Peradaban, Universitas
Paramadina

E-mail: andikarilastaka@gmail.com

Article History:

Received: 28 Juli 2026

Revised: 01 Oktober 2026

Accepted: 02 Oktober 2026

Keywords: BIMP-EAGA, Belt and Road Initiative, Neo-Mercantilism, China, Investment, Smart Hedging Strategy.

Abstract: *The Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA), established in 1994, aims to accelerate the development of ASEAN's underdeveloped peripheral regions. Under the BIMP-EAGA Vision 2025 (BEV 2025) guided by the R.I.S.E. framework (Resilient, Inclusive, Sustainable, and Economically Competitive), significant progress has been recorded in increasing the number of Priority Infrastructure Projects (PIPs), expanding intra-EAGA trade, improving integrated tourism prospects, and attracting foreign investment potential. However, persistent disparities in economic capacity among member states and divergent visions have led to a structural implementation gap. This condition creates vulnerabilities to China's neo-mercantilist strategy executed through its massive Belt and Road Initiative (BRI). Concerns arise that BIMP-EAGA may fail to serve as a hub for regional economic self-reliance, shifting instead into a market outlet and a platform for China's neo-mercantilist geopolitical influence in the region. This study analyzes the strategic economic opportunities of the BIMP-EAGA sub-region amidst the tactical recalibration of China's Belt and Road Initiative (BRI), which reflects modern neo-mercantilism. Utilizing a descriptive qualitative method framed by Neo-Mercantilism theory and the concept of Regional Hedging Strategy, this paper discusses BIMP-EAGA's vulnerability regarding bilateral negotiations between individual member states and China. A collective smart hedging strategy is required to ensure that BIMP-EAGA can maintain its vision of sustainable sub-regional economic sovereignty amid the influx of Chinese investment capital.*

Kata Kunci: BIMP-EAGA, Belt and Road Initiative, Neo-Merkantilisme, China,

Abstrak: BIMP-EAGA (Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–Philippines East ASEAN Growth Area) yang dibentuk pada Tahun 1994

Investasi, *Smart Hedging Strategy*.

bertujuan untuk mempercepat pembangunan wilayah perifer ASEAN yang tertinggal. Melalui *BIMP-EAGA Vision 2025* (BEV 2025) dengan kerangka R.I.S.E. (*Resilient, Inclusive, Sustainable, and Economically Competitive*), tercatat kemajuan signifikan pada peningkatan jumlah *Priority Infrastructure Projects* (PIPs), peningkatan perdagangan intra-EAGA, prospek pariwisata terintegrasi serta potensi investasi asing. Namun disparitas kemampuan ekonomi antar anggota serta perbedaan visi yang masih persisten menyebabkan *implementation gap* yang struktural. Kondisi ini menciptakan kerentanan terhadap strategi neo-merkantilisme Cina melalui masifnya program *Belt and Road Initiative* (BRI). Dikhawatirkan BIMP-EAGA gagal menjadi poros kemandirian ekonomi regional, dan justru bergeser menjadi pangsa pasar serta akses pengaruh geopolitik neo-merkantilisme China di kawasan. Penelitian ini menganalisis peluang ekonomi strategis kawasan sub-regional BIMP-EAGA di tengah rekalisasi taktis *Belt and Road Initiative* (BRI) China yang mencerminkan neo-merkantilisme modern. Tulisan ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teori *Neo-Merkantilisme* dan konsep *Regional Hedging Strategy* untuk membahas kerentanan BIMP-EAGA terhadap negosiasi bilateral negara anggota dengan China. Diperlukan kolektifitas *smart hedging strategy*, agar BIMP-EAGA mampu menjaga visi kedaulatan ekonomi sub-regional yang berkelanjutan ditengah limpahan modal investasi China.

PENDAHULUAN

Lanskap ekonomi politik di kawasan Asia Tenggara terus mengalami transformasi dinamis melalui penguatan kerja sama sub-regional, salah satunya adalah inisiasi *Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area* (BIMP-EAGA). Dimulai sejak tahun 1994, kerja sama ini dirancang untuk memajukan wilayah terpencil dan terbelakang di keempat negara anggota melalui konektivitas maritim dan udara (BIMP-EAGA, 2023). Pada Pertemuan Tingkat Menteri BIMP-EAGA ke-26 dan KTT ke-15, para pemimpin negara anggota menegaskan kembali komitmen terhadap Visi BIMP-EAGA 2025 yang berfokus pada koridor ekonomi hijau, transformasi digital, dan pemulihan sektor pariwisata pascapandemi (Asian Development Bank, 2024).

Berperan sebagai jalur laut utama dan pemasok sumber daya vital di perifer ASEAN, BIMP-EAGA memiliki nilai geostrategis tinggi yang kian diperhitungkan di era pergeseran ekonomi global ke Asia-Pasifik. Namun, dinamika pertumbuhannya kini dihadapkan pada memanasnya rivalitas hegemoni antara Amerika Serikat dan China yang saling berebut pengaruh geopolitik. Kontestasi kekuatan besar ini tidak hanya mengubah lanskap keamanan regional,

tetapi juga menempatkan BIMP-EAGA di persimpangan jalan antara peluang integrasi ekonomi global dan tantangan menjaga stabilitas serta kedaulatan di tengah ketegangan geopolitik yang kian dinamis.

Hal ini menegaskan potensi BIMP-EAGA sebagai mesin pertumbuhan inklusif di wilayah perifer ASEAN. Kendati dokumen kesepakatan terus diperbarui dengan target-target visioner, realisasi di lapangan seringkali terhambat oleh birokrasi dan komitmen domestik antar negara anggota. Meskipun kerja sama sub-regional ini secara konseptual didesain sebagai komplemen atas integrasi ekonomi ASEAN, namun efektivitasnya sangat bergantung pada sinkronisasi kebijakan ekonomi politik di tingkat lokal maupun nasional dari masing-masing negara anggota (Ravenhill, 2020).

BIMP-EAGA saat ini juga menghadapi problematika struktural berupa tingginya disparitas kemampuan ekonomi antar-wilayah anggota serta adanya benturan visi dan kepentingan nasional (*national interest*). Wilayah seperti Mindanao di Filipina atau Kalimantan di Indonesia memiliki kapasitas fiskal, infrastruktur, dan kesiapan regulasi yang jauh berbeda dibandingkan dengan wilayah Malaysia Timur atau Brunei Darussalam (Patalinghug, 2021). Perbedaan mencolok ini diperparah oleh kecenderungan negara anggota yang tetap memprioritaskan agenda pembangunan domestik masing-masing, sehingga memicu terjadinya *implementation gap* struktural yang menghambat proyek-proyek konektivitas lintas batas (Dent, 2021). Institusionalisasi BIMP-EAGA yang bersifat informal dan tidak mengikat (*non-binding*) membuat komitmen kolektif sering kali dikorbankan demi proteksionisme lokal. Hambatan institusional ini menciptakan kerentanan internal yang signifikan, di mana cetak biru pembangunan sub-regional gagal diterjemahkan menjadi kebijakan operasional yang konkret akibat ego sektoral dari tiap-tiap negara berdaulat (Jones, 2022).

Strategi ekspansi ekonomi China yang agresif melalui jalur bilateral menjadi contoh nyata bagaimana pihak luar memanfaatkan kelemahan internal kawasan tersebut demi kepentingan geopolitik. Kendati BIMP-EAGA dan *Belt and Road Initiative* (BRI) telah menyepakati *Plan of Action 2020–2025* sebagai payung kerja sama kolektif, alokasi investasi China nyatanya tetap didominasi oleh transaksi bilateral langsung dengan tiap-tiap negara anggota BIMP-EAGA. Melalui kucuran investasi infrastruktur masif, Cina berpotensi mendikte arah pembangunan sub-regional guna mengamankan jalur pasokan logistik dan akses sumber daya alamnya sendiri (Gilpin, 2016).

Rumusan Masalah

Berdasarkan dinamika tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara kritis bagaimana instabilitas internal BIMP-EAGA berinteraksi dengan penetrasi kekuatan ekonomi eksternal. Secara spesifik, tulisan ini disusun untuk menjawab dua pertanyaan penelitian yaitu bagaimana kerentanan visi BIMP-EAGA terhadap disparitas ekonomi dan perbedaan visi nasional masing-masing negara anggota, serta bagaimana strategi neo-merkantilisme Cina dapat berdampak terhadap visi BIMP-EAGA. Meskipun banyak studi yang membahas penerapan *Belt and Road Initiative* (BRI) terhadap negara-negara di kawasan ASEAN, namun belum banyak penelitian yang mengkaji bagaimana *smart hedging* terintegrasi dapat dioperasionalkan di tingkat sub-regional untuk menyeimbangkan peluang investasi dengan perlindungan kedaulatan ekonomi yang bermanfaat secara kolektif. Penelitian ini berupaya mengisi celah tersebut dengan mengintegrasikan teori *neo-merkantilisme*, *sub-regionalisme*, *asymmetric interdependence*, dan *hedging strategy* sebagai kerangka analisis yang koheren.

KERANGKA TEORI

Perilaku ekonomi-politik Tiongkok dapat dipahami secara mendalam melalui kacamata neo-merkantilisme modern. Tak lagi berorientasi pada akumulasi emas atau sekadar surplus perdagangan seperti dalam konsep tradisionalnya, bentuk neo-merkantilisme saat ini mengandalkan pinjaman preferensial, pembangunan infrastruktur, serta peran aktif *State-Owned Enterprises* (SOEs) / BUMN milik China. Lewat instrumen ekonomi ini, China mengejar target strategis jangka panjang, yakni menjamin ketahanan sumber daya, menguasai akses pasar, dan meningkatkan daya tawar geopolitiknya. China menerapkan pendekatan *economic statecraft* yang mengintegrasikan kepentingan komersial dengan agenda strategis negara, hal ini cenderung menciptakan ketergantungan yang menguntungkan China melalui integrasi *supply chain* dan kontrol atas aset strategis (Nedopil, 2025). Pendekatan ini tidak hanya bersifat ekonomi, melainkan juga sebagai alat untuk memperluas pengaruh geopolitik di kawasan.

Menurut pendekatan *New Regionalism* (Hettne & Söderbaum, 2000), *sub-regionalisme* bukan sekadar instrumen liberalisasi perdagangan, melainkan proses multidimensional yang melibatkan aktor negara dan non-negara dalam membangun “*regionness*” di tengah globalisasi. Namun, disparitas kapasitas ekonomi antar negara di kawasan juga dapat menciptakan *asymmetric interdependence* (Keohane & Nye, 1977) dimana negara dengan kapasitas lebih rendah cenderung mengalami ketergantungan struktural. Kondisi ini memperlemah posisi tawar kolektif sub-region dan menghambat implementasi visi bersama sehingga membuka celah bagi aktor eksternal untuk memanfaatkan fragmentasi internal.

Sedangkan *Hedging strategy* didefinisikan sebagai strategi perimbangan yang menggabungkan *benefit maximization* melalui pelibatan ekonomi dengan *risk contingency* melalui diversifikasi dan *soft balancing* tanpa harus memilih satu pihak secara eksplisit (Kuik, 2024). Dalam lanskap geopolitik yang penuh ketidakpastian, pendekatan ini menjadi pilihan rasional bagi negara-negara berkembang untuk menjaga kedaulatan. Diharapkan sebuah negara dapat memaksimalkan hubungan perdagangan dan investasi ekonomi dengan kekuatan besar dunia, secara bersamaan dengan upaya-upaya mitigasi risiko yang dilakukan secara senyap guna mengantisipasi potensi ancaman dominasi. Strategi penyeimbangan halus (*soft balancing*) diterapkan lewat kerja sama diplomatik seiring dengan diversifikasi mitra internasional yang juga diperluas agar ketergantungan pada satu poros kekuatan ekonomi dapat ditekan. Fleksibilitas tersebut memungkinkan negara dapat bertahan dengan meminimalisir dampak negatif atas konflik global yang cenderung meningkat.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk mendeskripsikan, menganalisis, dan menjelaskan kerentanan dalam dinamika inisiasi strategis BIMP-EAGA. Metode penelitian yang dipilih adalah *process tracing* dan analisis dokumen untuk menelusuri proses sebab akibat bagaimana disparitas internal berinteraksi dengan strategi neo-merkantilisme Cina. Melalui *process tracing* tersebut peneliti berupaya untuk mengidentifikasi mekanisme sebab-akibat melalui bukti sekuensial dari peristiwa-peristiwa kebijakan, sementara analisis dokumen memberikan fondasi empiris yang mendalam. Periode analisis difokuskan pada rentang tahun 2017–2025 yang mencakup implementasi BIMP-EAGA *Vision 2025* (BEV 2025), dengan proyeksi ke arah BIMP-EAGA *Vision 2035* sebagai momentum transisi strategis.

Sumber data primer meliputi dokumen resmi BIMP-EAGA seperti *Joint Statements Summit 2025*, *Midterm Review BEV 2025*, serta *Plan of Action for BIMP-EAGA–China Cooperation 2020–2025*. Data sekunder diperoleh dari laporan *Asian Development Bank* (ADB), data proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) serta artikel ilmiah lainnya. Teknik pengumpulan data dilakukan

melalui studi kepustakaan secara sistematis dengan pencarian dan seleksi dokumen relevan dari situs resmi BIMP-EAGA, ASEAN *Secretariat*, ADB, dan repositori akademik. Analisis data dilakukan dalam tiga tahap antara lain reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi (Miles et al., 2014). Pada tahap reduksi data, dokumen literatur dipilih dan dikategorikan berdasarkan tema utama yaitu disparitas internal, implementasi PIPs, proyek BRI, dan respons kebijakan.

Penyajian data dilakukan melalui narasi analitis dan matriks sintesis. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan memadukan bukti empiris melalui lensa teori neo-merkantilisme untuk menjelaskan *economic statecraft* China, *new regionalism* untuk menganalisis dinamika sub-regionalisme, dan *hedging strategy* untuk merumuskan rekomendasi yang tepat. Triangulasi sumber dilakukan untuk meningkatkan validitas. Keterbatasan penelitian terletak pada ketergantungan pada data sekunder yang bersifat publik sehingga akses terhadap dokumen internal negosiasi bilateral terbatas, serta sifat kualitatif yang kurang menghasilkan generalisasi statistik. Meskipun demikian, penggunaan dokumen resmi dan literatur akademik tetap memungkinkan artikel ini menyusun analisis konseptual yang kuat mengenai kolektifitas *smart hedging strategy* bagi keberlanjutan kebijakan BIMP-EAGA di tingkat sub-regional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kemajuan dan Keterbatasan BEV 2025.

Implementasi BIMP-EAGA *Vision 2025* (BEV 2025) telah berhasil memperkuat ketahanan ekonomi kawasan sub-regional melalui pencapaian PDB BIMP-EAGA sebesar USD 401,6 miliar pada periode tahun 2023. Jumlah PDB tersebut memberikan kontribusi sebesar 18,2% terhadap total PDB keempat negara anggota. Pertumbuhan ini didukung oleh realisasi *Foreign Direct Investment* (FDI) yang melampaui target sebesar USD 93,4 miliar. Jumlah *Priority Infrastructure Projects* (PIPs) meningkat hampir tiga kali lipat dari 57 proyek pada tahun 2017 menjadi 217 proyek pada tahun 2025. Sebanyak 60 proyek telah selesai dan sisanya berada dalam tahap implementasi (ASEAN, 2025). Berdasarkan publikasi *BIMP-EAGA Statistical Information Brief 2025* volume perdagangan regional BIMP-EAGA mencapai USD 165,96 miliar, sedangkan pada sektor sosial konektivitas pariwisata mencatat prestasi luar biasa dengan 593,4 juta kunjungan wisatawan (BIMP-EAGA *Secretariat*, 2025).

Pencapaian BEV 2025 tidak hanya bersifat kuantitatif, melainkan juga menandai pergeseran kualitatif menuju pembangunan yang adaptif dan berbasis nilai tambah. Visi baru BEV 2035 menggeser fokus dari sekadar infrastruktur fisik pada konektivitas jalan dan Pelabuhan, menjadi transformasi industri hijau dan logistik pintar berbasis *climate-smart*. Kawasan kini diarahkan menjadi *network of production hubs* yang ramah lingkungan, terutama pada sektor ketahanan pangan dan perikanan, sehingga tidak lagi hanya mengeksport bahan mentah (BIMP-EAGA *Secretariat*, 2025).

Kemajuan ini semakin diperkuat oleh reposisi geostrategis, termasuk dampak rencana pemindahan Ibu Kota Nusantara (IKN) Indonesia ke Pulau Kalimantan yang menempatkan BIMP-EAGA sebagai episentrum pertumbuhan baru. Sinkronisasi konektivitas multimoda, revitalisasi pelabuhan sekunder, serta pilar khusus pengembangan *agile workforce* melalui digitalisasi menunjukkan komitmen yang lebih matang untuk memastikan masyarakat lokal tidak hanya menjadi penonton investasi asing. Secara keseluruhan, BEV 2025 telah meletakkan fondasi strategis bagi visi 2035 yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

BIMP-EAGA *Vision 2035* (BEV 2035) menawarkan kerangka S.O.A.R. (*Socially Inclusive, Open, Aligned, and Resilient*) yang semakin mendorong transformasi strategis sub-regional menuju pertumbuhan yang inklusif dan berkelanjutan. Melalui pilar *Socially Inclusive*,

fokus utama ditekankan pada pengentasan kesenjangan wilayah terluar dan peningkatan kualitas tenaga kerja lokal. Sementara itu, prinsip *Open* mendorong integrasi rantai pasok global dan keterbukaan investasi melalui kemitraan strategis. Cetak biru ini secara aktif diposisikan untuk mengintegrasikan ekonomi lokal ke dalam koridor ekonomi yang lebih luas guna memacu daya saing kawasan di kancah internasional.

Di sisi lain, aspek *Aligned* memastikan seluruh kebijakan pembangunan sub-regional selaras dengan agenda nasional serta visi jangka panjang ASEAN *Vision 2045*. Komitmen ini diperkuat oleh pilar *Resilient* yang mengutamakan ketahanan bersama dalam menghadapi guncangan eksternal melalui agro industri ramah iklim dan ketahanan energi terbarukan. Penyelarasan strategis ini menargetkan peningkatan kontribusi ekonomi sub-regional secara signifikan hingga mampu menopang kesejahteraan kolektif di tengah dinamika geopolitik Asia Tenggara.

Meskipun terlihat ambisius, visi tersebut masih dihadapkan pada keterbatasan struktural yang mendasar, antara lain:

- pertama, lemahnya *institutional binding* masih menjadi masalah utama dalam konsolidasi program BIMP. Kesepakatan dalam BEV 2035 bersifat *soft-law* dan kalah mengikat dibandingkan regulasi hukum nasional masing-masing negara anggota. Hal ini menyebabkan implementasi proyek lintas batas sering terhambat oleh prioritas nasional yang berbeda, sehingga koordinasi sub-regional sulit mencapai efektivitas optimal (ADB, 2024; BIMP-EAGA Sekretariat, 2025);
- kedua, hambatan tarif dan prosedur *Customs, Immigration, Quarantine, and Security* (CIQS) masih mengakar kuat. Meskipun terdapat kemajuan pada beberapa fasilitas perbatasan, biaya logistik intra-EAGA tetap tinggi akibat inkonsistensi regulasi dan prosedur yang belum terharmonisasi. Kondisi ini mengurangi daya saing kawasan dan menghambat integrasi *value chain* regional (ASEAN, 2025); dan
- ketiga, ketergantungan pendanaan pada pihak ketiga terus menjadi tantangan struktural. Banyak PIPs bergantung pada pembiayaan eksternal, sementara komitmen anggaran domestik terbatas. Dengan total nilai proyek yang mencapai puluhan miliar dolar AS, ketergantungan ini berisiko menciptakan *leverage* geopolitik eksternal.

Ketimpangan kapasitas antar negara anggota dalam memprioritaskan pembangunan wilayah BIMP-EAGA memperburuk *implementation gap* dimana perbedaan visi dan alokasi sumber daya nasional menyebabkan manfaat sub-regional tidak merata (ADB, 2024).

Strategi Neo-Merkantilisme Cina terhadap BIMP-EAGA.

Skema *infrastructure-led investment* menjadi pintu masuk utama pengaruh ekonomi Cina di BIMP-EAGA melalui *Belt and Road Initiative* (BRI). Kebutuhan mendesak pembiayaan infrastruktur di wilayah perifer, sering kali tidak mampu dipenuhi oleh anggaran nasional. Peluang ini dimanfaatkan secara strategis oleh Beijing melalui pendanaan BRI dan *Plan of Action* BIMP-EAGA-China Cooperation 2020–2025. Cina menawarkan paket pembiayaan yang cepat dan berskala besar untuk proyek konektivitas, pelabuhan, dan energi. Pendekatan ini selaras dengan kebutuhan sub-regional, namun sekaligus memperkuat posisi tawar Cina sebagai mitra utama (Nedopil, 2025). Hasilnya, banyak PIPs BIMP-EAGA bergantung pada modal Cina dan menciptakan ketergantungan struktural yang sulit dihindari di tengah keterbatasan sumber pembiayaan alternatif.

Dominasi *State-Owned Enterprises* (SOEs) Cina semakin mempertegas karakter investasi yang bersifat *state-driven*. Berbeda dengan investasi swasta murni yang berorientasi profit jangka pendek, SOEs Cina beroperasi di bawah instruksi langsung pemerintah pusat Beijing sehingga

keputusan investasi tidak hanya didasarkan pada kalkulasi komersial, melainkan juga pertimbangan strategis nasional Pemerintah China. Di BIMP-EAGA, SOEs seperti *China Communications Construction Company (CCCC)* dan *State Grid Corporation* mendominasi proyek-proyek besar di sektor transportasi dan energi. Pola ini memungkinkan Cina mengintegrasikan proyek infrastruktur dengan agenda yang lebih luas, termasuk pengamanan jalur pasokan dan perluasan pengaruh geopolitik (Chiang & de Micheaux, 2022).

Selanjutnya, integrasi rantai pasok yang eksklusif semakin memperdalam kerentanan sub-regional. Investasi Cina di sektor energi dan mineral cenderung mengikuti pola ekstraksi bahan mentah atau setengah jadi di BIMP-EAGA, yang kemudian diolah lebih lanjut di daratan Cina. Model ini menciptakan ekosistem rantai pasok tertutup yang minim transfer teknologi dan penyerapan tenaga kerja lokal. Seringkali, proyek-proyek tersebut juga melibatkan mobilisasi tenaga kerja asing Cina dalam jumlah signifikan serta penggunaan teknologi dan standar eksklusif yang sulit diadopsi oleh pelaku usaha lokal. Akibatnya, manfaat ekonomi bagi masyarakat perifer BIMP-EAGA bersifat terbatas, sementara ketergantungan jangka panjang terhadap pasar dan teknologi Cina semakin menguat (Matlin & Gaens, 2023).

Ketergantungan negara anggota BIMP-EAGA terhadap aliran pendanaan modal asing dari Cina dapat terlihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Aliran Pendanaan Modal Asing Dari Cina

NEGARA	Penyumbang FDI Terbesar	Nilai Investasi	Sektor Investasi
Brunei Darussalam	Hengyi Industries Sdn. Bhd. (China)	3,63 miliar USD (40% dari total FDI)	eksplorasi energi dan infrastruktur rantai pasok
	Brunei Shell Petroleum (Inggris)	2,12 miliar USD (23,4% dari total FDI)	eksplorasi energi
<i>Sumber Data</i>	Department of Economic Planning and Statistics (DEPS) Brunei		
Indonesia	PT IMIP, PT Weda Bay Nickel (China & Hongkong)	18,1 miliar USD (32,1% dari total FDI)	infrastruktur rantai pasok dan hilirisasi industri
	Singtel (Singapura)	17,4 miliar USD (30,9% dari total FDI)	investasi sektor digital
<i>Sumber Data</i>	Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) RI		
Malaysia	Singtel, Princetown Digital Group (Singapura)	52,7 miliar RM (25,4% dari total FDI)	investasi data teknologi & jasa keuangan
	LONGi Green Energy, Geely (China)	35,8 miliar RM (17,3% dari total FDI)	manufaktur energi surya & infrastruktur maritim
<i>Sumber Data</i>	Malaysian Investment Development Authority (MIDA)		
Filiphina	Sumitomo, Tokyo Gas (Jepang)	2,42 miliar USD (31% dari total FDI)	manufaktur & infrastruktur energi
	Solaren, Swiss Power Group (Swiss)	2,42 miliar USD (31% dari total FDI)	<i>renewable energy</i>
<i>Sumber Data</i>	Bangko Sentral ng Pilipinas (BSP) dan Philippine Statistics Authority		

Integrasi strategis *Visi Wawasan Brunei 2035* dan *Belt and Road Initiative* (BRI) menjadi landasan utama dalam memperkuat kemitraan bilateral Brunei Darussalam – China dengan tujuan sebagai penggerak utama diversifikasi ekonomi non migas Negara Brunei. Salah satu investasi asing terbesar di Brunei adalah pembangunan kompleks kilang minyak dan petrokimia di Pulau Muara Besar oleh Hengyi Industries Sdn. Bhd. Kerjasama tersebut bernilai USD 3,45 miliar dengan berkontribusi signifikan hingga 9,3% terhadap PDB nasional Brunei serta menyumbang 55% dari total nilai ekspor negara pada tahun 2022 (World Scientific, 2024). Penguatan struktur ekonomi ini semakin diperkokoh lewat kerja sama sektor pelabuhan melalui Muara Port Company Sdn. Bhd. Proyek *joint venture* antara Darussalam Assets dan Guangxi Beibu Gulf International Port Group tersebut bernilai 1,03 miliar yuan (USD 144 juta) sebagai konsorsium usaha tunggal pengelola pelabuhan di Brunei dan memfasilitasi lebih dari 90% perdagangan barang non-migas nasional (CGTN, 2026).

Secara institusional, kemitraan strategis kedua negara bertumpu pada kerangka koridor ekonomi *Brunei-Guangxi Economic Corridor* (BGECE) yang disepakati sejak 2014 dan terus diperbarui untuk memperluas cakupan investasi di bidang akuakultur, logistik maritim, serta rantai pasok industri halal (ASEAN All, 2023). Integrasi berbagai megaprojek tersebut mendorong volume perdagangan bilateral secara substansial, di mana nilai perdagangan antar kedua negara sempat memecahkan rekor mencapai USD 1,87 miliar (World Scientific, 2024) dan terus mencatatkan tren positif sebesar USD 1,636 miliar hanya dalam tujuh bulan pertama pada tahun 2025 (The Star, 2025). Ekspansi modal dan restrukturisasi infrastruktur ini menegaskan bahwa kolaborasi bilateral dengan China tidak hanya memperluas konektivitas perdagangan Brunei di kawasan ASEAN dan global, melainkan juga menempatkan entitas korporasi China sebagai pemain paling dominan dalam mendukung ketahanan ekonomi nasional Brunei saat ini (The Scoop, 2019).

Kerja sama ekonomi bilateral antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah China telah mengalami peningkatan yang signifikan sejak era Presiden Joko Widodo melalui kerangka Poros Maritim Dunia dan berlanjut pada era pemerintahan Presiden Prabowo Subianto. Selain keberlanjutan megaprojek fisik seperti Kereta Cepat Jakarta-Bandung (*Whoosh*) bernilai USD 7,27 miliar, penguatan kawasan hilirisasi nikel di Indonesia *Morowali Industrial Park* (IMIP) dan *Indonesia Weda Bay Industrial Park / IWIP* (CNBC Indonesia, 2024). Peningkatan arus modal ini terus berlanjut hingga kuartal pertama tahun 2026, di mana realisasi investasi *year-on-year* China melonjak 22% mencapai USD 2,2 miliar (sekitar Rp38 triliun), didominasi oleh pendanaan sektor hilirisasi industri strategis (ANTARA News, 2026).

Eskalasi kerja sama tidak hanya tecermin dari realisasi modal, tetapi juga perluasan komitmen proyek energi masa depan dan diversifikasi industri hijau. Menyusul kesepakatan awal senilai USD 10,07 miliar dalam forum bisnis bilateral di Beijing, diperluas dengan penawaran investasi proyek Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) berkapasitas 100 GW guna mendukung transisi energi nasional (Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM, 2024). Penguatan integrasi ekonomi ini turut didukung oleh kesinambungan skema transaksi mata uang lokal antara Bank Indonesia dan *People's Bank of China* (ANTARA News, 2026). Hal ini semakin menegaskan posisi sentral China sebagai mitra utama ekonomi, hilirisasi, dan energi Indonesia.

Penyelarasan kemitraan ekonomi bilateral antara Malaysia dan China melalui program BRI dengan kerangka Ekonomi MADANI Malaysia berperan sebagai fondasi strategis dalam mempercepat modernisasi infrastruktur nasional sekaligus memperkuat ketahanan rantai pasok

industri Malaysia. Salah satu megaprojek konektivitas terbesar adalah pembangunan *East Coast Rail Link* (ECRL) sepanjang 665 km dengan nilai investasi RM 50,27 miliar yang dikembangkan bersama *China Communications Construction Company* (CCCC), di mana proyek ini diproyeksikan memberikan kontribusi kumulatif sebesar RM 90 miliar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Malaysia hingga tahun 2047 (The Star, 2026). Sinergi logistik ini diperkuat melalui skema "*Two Countries, Twin Parks*" pada *Malaysia-China Kuantan Industrial Park* (MCKIP) yang terhubung langsung dengan Pelabuhan Kuantan guna mempercepat pertumbuhan industri berat dan pemrosesan bahan baku di koridor Pantai Timur Semenanjung Malaysia (The Edge Malaysia, 2023).

Pada sektor manufaktur berteknologi tinggi, komitmen investasi Geely Holding Group sebesar RM 32 miliar untuk membangun *Automotive High-Tech Valley* (AHTV) di Tanjong Malim menjadi katalis penting dalam mentransformasi Malaysia sebagai hub manufaktur kendaraan listrik dan komponen otomotif kawasan ASEAN (Ministry of Investment, Trade and Industry Malaysia, 2024). Penguatan hubungan ekonomi multi sektor ini terbukti memperkuat nilai perdagangan bilateral kedua negara dimana berhasil menembus angka USD 190 miliar dan mempertahankan posisi China sebagai mitra dagang terbesar Malaysia selama lebih dari 15 tahun berturut-turut (New Straits Times, 2024; Reuters, 2024).

Dinamika ekonomi bilateral antara Filipina dan China tetap berjalan berbasis orientasi praktis, meskipun diwarnai eksalasi perselisihan geopolitik di kawasan Laut China Selatan. Sektor perdagangan tetap menjadi tumpuan kerjasama, dimana China konsisten bertahan sebagai mitra utama komoditas pertanian unggulan Filipina, seperti durian segar asal Davao dan pisang (Department of Agriculture, 2024; Philippine Statistics Authority, 2025). Hal yang menonjol adalah peninjauan ulang yang dilanjutkan dengan pembatalan komitmen pinjaman pendanaan ODA dari China untuk megaprojek rel kereta api *Subic-Clark Railway* dan *Mindanao Railway Project* oleh Pemerintah Filipina melalui *Department of Transportation* (DOTr).

Kerentanan dan Resiko Eksploitasi

Ekspansi investasi Cina melalui *Belt and Road Initiative* di kawasan BIMP-EAGA memicu ketergantungan ekonomi yang mengancam kedaulatan negara anggotanya. Di Brunei, dominasi modal Cina pada sektor strategis seperti Pelabuhan Muara mereduksi kemandirian diplomasinya di Laut Cina Selatan. Sementara di Malaysia, keterikatan pada proyek ECRL dan industri otomotif berisiko mengunci standar teknologi serta rantai pasok nasional di bawah kendali Beijing. Di sisi lain, meskipun Filipina membatalkan pinjaman infrastruktur akibat konflik maritim, negara ini tetap rentan terkena tekanan diplomasi akibat ketergantungan ekspor pertanian dan keterlibatan Cina pada jaringan listrik nasionalnya. Sedangkan di Indonesia, penguasaan hilirisasi nikel serta pembengkakan biaya Kereta Cepat Whoosh menegaskan dominasi keuntungan di pihak Cina, yang justru meninggalkan beban fiskal dan dampak lingkungan bagi pemerintah lokal..

Masifnya penetrasi modal dan investasi strategis China melalui *Inisiatif Belt and Road Initiative* di Brunei Darussalam, Malaysia dan Indonesia menciptakan determinisme ekonomi yang memperbesar kerentanan struktural di kawasan pertumbuhan BIMP-EAGA. Di Brunei, asimetri skala ekonomi memicu *monopoly risk* atas aset vital nasional seperti Pelabuhan Muara dan kawasan petrokimia Hengyi, yang secara tidak langsung mereduksi independensi diplomasi luar negeri Brunei dalam isu Laut China Selatan. Sementara di Malaysia, integrasi modal pada *East Coast Rail Link* (ECRL) dan kawasan industri otomotif *Geely* di Tanjong Malim berpotensi mengunci (*lock-in*) standar teknologi serta jaringan logistik nasional dan memberikan *leverage* politik-ekonomi jangka panjang bagi China atas rantai pasok manufaktur Malaysia.

Disisi lain meskipun Filipina telah mengambil langkah rekonfigurasi dengan membatalkan pinjaman pendanaan infrastruktur akibat dinamika kedaulatan maritim, namun justru berada dalam posisi paling rentan terhadap instrumen tekanan diplomasi (*coercive diplomacy*). Hal ini disebabkan oleh ketergantungan ekspor komoditas pertanian serta kepemilikan saham *State Grid Corporation of China* pada *National Grid Corporation of the Philippines* (NGCP) membuka celah kerentanan keamanan infrastruktur kritis. Sedangkan di Indonesia, dominasi korporasi China pada hilirisasi nikel di Indonesia serta *cost overrun* atas proyek Kereta Cepat *Whoosh* menunjukkan bahwa margin keuntungan terbesar dan penentuan harga pasar tetap dikuasai China, sementara negara harus menanggung risiko beban fiskal dan eksternalitas lingkungan lokal. Secara kolektif, ketergantungan kepentingan masing-masing negara anggota BIMP-EAGA telah mengikis soliditas diplomasi bersama (*divide and rule*) serta mentransformasi bantuan infrastruktur menjadi instrumen pengaruh geopolitik yang mengancam kedaulatan ekonomi di kawasan.

Meskipun dirancang untuk memperkuat kedaulatan dan integrasi ekonomi antarnegara anggota, kawasan kerja sama sub-regional BIMP-EAGA kini menghadapi kekhawatiran signifikan terkait arah transformasinya. Alih-alih berkembang menjadi poros kemandirian ekonomi yang memberikan manfaat inklusif dan merata bagi masyarakat lokal, kawasan ini berisiko terkooptasi menjadi sekadar pangsa pasar potensial bagi ekspansi kepentingan ekonomi Cina. Masuknya investasi skala besar dan arus komoditas impor dari Tiongkok dikhawatirkan mengikis daya saing industri domestik serta memicu ketergantungan ekonomi yang disproportional. Jika tidak diimbangi dengan penguatan regulasi proteksi dan optimalisasi kapasitas produksi lokal, BIMP-EAGA berpotensi kehilangan peran strategisnya sebagai pendorong kedaulatan ekonomi kawasan dan beralih fungsi menjadi basis konsumen pasif.

KESIMPULAN

Perbedaan kepentingan nasional serta kompleksitas kerja sama bilateral Brunei, Indonesia, Malaysia, dan Filipina dengan China berisiko tinggi memfragmentasi solidaritas serta menghambat pencapaian visi kolektif BIMP-EAGA. Heterogenitas sikap politik-ekonomi ini menciptakan ketimpangan standar regulasi, disparitas kepentingan, hingga ketidakselarasan prioritas konektivitas logistik antarwilayah. Akibatnya, ketergantungan modal bilateral yang asimetris tersebut semakin menguat dan berpotensi mengancam komitmen bersama dalam BIMP-EAGA. Pada akhirnya masing-masing negara anggota lebih terdorong untuk mengamankan agenda strategis nasionalnya bersama China daripada memperkuat integrasi dan inklusivitas ekonomi lintas batas di kawasan Timur ASEAN. Tulisan ini mengajukan thesis statement bahwa disparitas ekonomi dan fragmentasi visi nasional dalam BIMP-EAGA dapat mempermudah penetrasi neo-merkantilisme China.

Guna mengantisipasi kerentanan struktural akibat akumulasi modal China negara anggota BIMP-EAGA perlu memperkuat kohesi internal melalui harmonisasi regulasi dan pengadopsian *smart hedging strategy*. Penyusunan BIMP-EAGA *Investment Framework Agreement* serta optimalisasi peran BIMP *Facilitation Centre* untuk menyelaraskan standar investasi, memetakan risiko utang, dan mencegah persaingan regulasi yang merugikan antar-negara anggota. Sinergi ini harus ditopang oleh diversifikasi kemitraan pendanaan bersama lembaga multilateral lainnya dalam rangka mengurangi ketergantungan tunggal sekaligus memperkuat posisi tawar kawasan dalam diplomasi ekonomi global.

Selain itu, penetapan *safeguards* investasi dan percepatan transisi menuju kerangka kerja BIMP-EAGA Vision 2035 juga menjadi fondasi utama penjamin kedaulatan ekonomi kawasan. Negara anggota wajib menerapkan mekanisme peninjauan ketat terhadap pengelolaan

infrastruktur kritis seperti pelabuhan, energi, dan jaringan siber dengan menolak klausul penjaminan aset fisik (*collateralization*) yang berisiko memicu jebakan utang. Pembangunan konektivitas maritim dan darat sub-regional harus diprioritaskan melalui skema pendanaan mandiri (*joint fund*) internal yang berfokus pada pengembangan ekonomi biru, ekosistem industri hijau, dan penguatan kapasitas sumber daya manusia lokal. Diharapkan langkah transformatif ini memastikan BIMP-EAGA berkembang menjadi kawasan yang mandiri, inklusif, dan tangguh di tengah tingginya dinamika geopolitik global.

DAFTAR REFERENSI

- ANTARA News. (2026, Mei 12). *Realisasi investasi China di Indonesia naik 22 persen pada Q1 2026*. ANTARA News.
- ASEAN. (2025). *16th BIMP-EAGA Summit Joint Statement*. ASEAN Secretariat.
- ASEAN All. (2023). *Brunei and China upgrade the cooperation of Brunei-Guangxi Economic Corridor*. ASEAN All.
- ASEAN Secretariat. (2020). *Plan of action for BIMP-EAGA–China cooperation (2020–2025)*. ASEAN Secretariat.
- Asian Development Bank. (2024). *BIMP-EAGA vision 2025: Mid-term review and strategic updates*. Asian Development Bank.
- Beach, D., & Pedersen, R. B. (2019). *Process-tracing methods: Foundations and guidelines (2nd ed.)*. University of Michigan Press.
- BIMP-EAGA. (2023). *BIMP-EAGA integration and connectivity report 2023*. BIMP-EAGA Facilitation Center.
- BIMP-EAGA Secretariat. (2025). *Official progress reports and summit documents*. <https://bimp-eaga.asia>
- Chiang, M.-H., & de Micheaux, E. L. (2022). *China's outward foreign direct investment in Southeast Asia*. *Thunderbird International Business Review*, 64(6), 581–593. <https://doi.org/10.1002/tie.22311>
- CGTN. (2026). *Larger port, broader markets: How BRI enhances China-Brunei bonds*. CGTN.
- CNBC Indonesia. (2024, February 18). *Geliat investasi nikel di IMIP dan IWIP dongkrak ekspor Indonesia*. *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com>
- Dent, C. M. (2021). *East Asian regionalism (3rd ed.)*. Routledge
- Gilpin, R. (2016). *The political economy of international relations*. Princeton University Press.
- Hettne, B., & Söderbaum, F. (2000). *Theorising the rise of regionness*. *New Political Economy*, 5(3), 457–472. <https://doi.org/10.1080/713687778>
- Jones, L. (2022). *Sovereignty and regionalism in Southeast Asia: The structural limits of sub-regional cooperation*. *International Relations of the Asia-Pacific*, 22(1), 45–72.
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1977). *Power and interdependence: World politics in transition*. Little, Brown and Company.
- Kuik, C.-C. (2024). *Hedging in international relations: States, strategies, and structural shifts*. *International Affairs*, 100(1), 123–142. <https://doi.org/10.1093/ia/riad280>
- Mattlin, M., & Gaens, B. (2023). *Economic statecraft and China's Belt and Road Initiative*. *Asia Europe Journal*.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook (3rd ed.)*. SAGE.
- Ministry of Investment, Trade and Industry Malaysia. (2024). *Malaysia-China trade and investment report*. MITI. <https://www.miti.gov.bn>

- Nedopil, C. (2025). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024*. Green Finance & Development Center.
- Nedopil, C. (2025). *China's economic statecraft, infrastructure investments, and strategic dependencies*. Cambridge University Press.
- New Straits Times. (2024, May 31). *Fifty years of Malaysia-China diplomatic relations: A partnership built on trust and economic synergy*. New Straits Times. <https://www.nst.com.my>
- Patalinghug, E. E. (2021). *Economic disparities and infrastructure gaps in the BIMP-EAGA sub-region*. Journal of Asian Economic Integration, 3(2), 115–134.
- Ravenhill, J. (2020). *Regional networks and the evolution of ASEAN's sub- regional growth triangles*. Pacific Review, 33(4), 589–618
- Reuters. (2024, June 20). *China, Malaysia sign pacts on trade, green economy during Li Qiang visit*. Reuters. <https://www.reuters.com>
- The Edge Malaysia. (2023, October 12). *Geely to invest RM32 billion in Automotive High-Tech Valley in Tanjong Malim*. The Edge Malaysia.
- The Scoop. (2019, June 17). *Two-way trade between China, Brunei up 80% in 2018*. The Scoop.
- The Star. (2025, September 28). *Brunei-China bilateral trade hits US\$1.636bil in seven months*. The Star.
- The Star. (2026, July 21). *ECRL expected to contribute up to RM90bil to GDP by 2047*. The Star.
- World Scientific. (2024). *Emerging Chinese foreign direct investment in Brunei*. Journal of International Commerce and Economics, 18(1), 1–24.
-