

BAB II

TRANSPORTASI UMUM HANOI, HUBUNGAN BILATERAL TIONGKOK-VIETNAM, DAN METRO HANOI LINE 2A

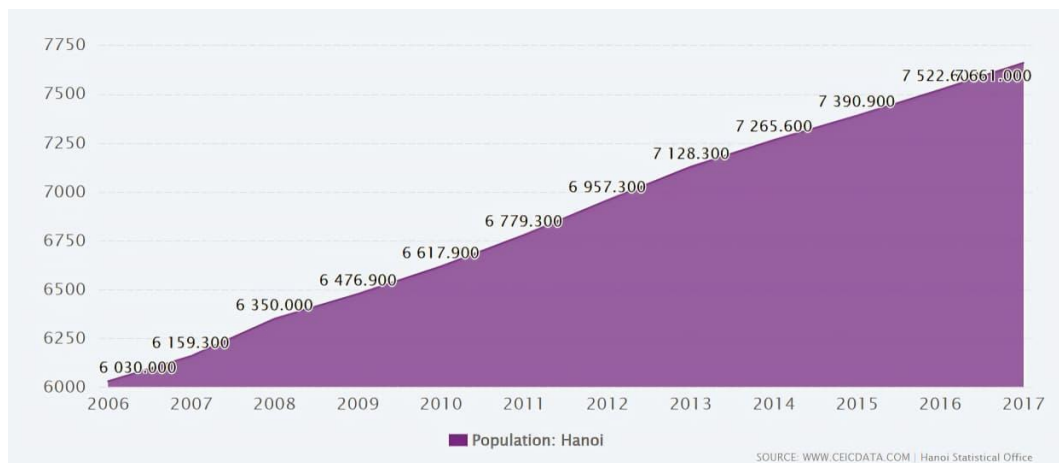
Bab ini bertujuan untuk memberikan gambaran umum mengenai konteks empiris yang melatarbelakangi penelitian, khususnya terkait dengan kondisi transportasi publik di Hanoi, dinamika hubungan bilateral antara Tiongkok dan Vietnam, serta implementasi proyek Metro Hanoi Line 2A Cat Linh-Ha Dong sebagai bagian dari upaya pembangunan infrastruktur transportasi perkotaan. Hal ini penting untuk memahami bagaimana kerja sama bilateral yang terbentuk tidak hanya dilihat melalui aspek kesepakatan, tetapi juga melalui implementasinya dalam konteks kebutuhan domestik Vietnam, khususnya di Kota Hanoi.

2.1. Transportasi Umum di Kota Hanoi

Kota Hanoi sebagai pusat administrasi Vietnam mengalami pertumbuhan urbanisasi yang pesat dalam beberapa dekade terakhir (Nguyen & Kajita, 2018). Peningkatan jumlah penduduk kota ini diikuti oleh melonjaknya kebutuhan mobilitas masyarakat, yang sayangnya tidak diimbangi dengan perkembangan sistem transportasi publik yang memadai (C40, 2022). Kantor Statistik Hanoi mencatat bahwa pada tahun 2000 hingga 2017 terjadi lonjakan bertahap pada jumlah populasi kawasan urban Hanoi (CEIC Data, 2017). Populasi masyarakat Hanoi pada tahun 2017 mencapai 7,5 juta jiwa (CEIC Data, 2017). Pada saat yang sama, sebelum adanya sistem transportasi umum kereta cepat, mobilisasi masyarakat didominasi oleh kendaraan pribadi (C40, 2022). Kendaraan pribadi mendominasi dengan sekitar 90% pangsa moda transportasi, khususnya sepeda

motor yang menyumbang mayoritas perjalanan harian masyarakat (C40,2022) (Oanh et al., 2012). Hal ini semakin memburuk karena pengendara sepeda motor cenderung beralih ke mobil ketika pendapatan rumah tangga meningkat (C40, 2022).

Gambar 2.1 Pertumbuhan Penduduk Kota Hanoi 2006-2017



Sumber: CEIC Data, 2017.

Di sisi lain, kapasitas infrastruktur jalan di Hanoi tergolong terbatas dibandingkan dengan tingkat pertumbuhan kendaraan (Nguyen & Kajita, 2018). Meskipun jaringan jalan berkembang secara perlahan, pertumbuhan tersebut tidak dapat memenuhi peningkatan permintaan yang diharapkan karena keterbatasan ruang terbuka di Kota Hanoi untuk perluasan kapasitas jalan (C40,2022). Keterbatasan jaringan jalan serta tingginya kepadatan lalu lintas menyebabkan kemacetan kronis, terutama pada jam-jam sibuk (C40, 2022). Dominasi kendaraan pribadi dan keterbatasan ruang untuk perluasan jalan tersebut tidak hanya

mencerminkan keterbatasan alternatif transportasi publik, tetapi juga memperlihatkan rendahnya kapasitas sistem transportasi massal dalam memenuhi kebutuhan mobilitas kota (Nguyen & Kajita, 2018). Sistem transportasi publik terdahulu sebagian besar masih bergantung pada layanan bus dan belum mampu menjangkau kebutuhan mobilitas secara optimal, baik dari segi kapasitas, efisiensi, maupun jangkauan layanan (C40, 2022) (Oanh et al., 2012). Akibatnya, masyarakat cenderung tetap bergantung pada kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama (C40, 2022).

Permasalahan yang berkesinambungan ini menunjukkan kebutuhan mendesak akan sistem transportasi massal berbasis rel, seperti metro (C40, 2022). Metro dipandang sebagai solusi yang mampu menyediakan kapasitas angkut yang lebih besar, meningkatkan efisiensi perjalanan, serta mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi di Hanoi (C40, 2022). Ini dikarenakan metro atau kereta cepat merupakan sistem transportasi yang mengutamakan kecepatan dan ketepatan waktu, serta mampu menghibdari hambatan lalu lintas dibandingkan moda transportasi seperti bus (Aboul-Atta & Elmaraghy, 2022). Selain itu, jalur rel dan stasiun metro tidak memerlukan lahan darat yang luas karena dapat dibangun dalam bentuk jalur dan stasiun layang (Aboul-Atta & Elmaraghy, 2022). Lebih lanjut, pengembangan metro terbukti berkontribusi terhadap peningkatan mobilitas tenaga kerja dan produktivitas perkotaan, sekaligus berperan dalam mengurangi kemacetan serta emisi kendaraan (Aboul-Atta & Elmaraghy, 2022). Dengan demikian, pembangunan sistem metro di Hanoi tidak hanya merupakan bagian dari modernisasi infrastruktur, tetapi juga merupakan respons terhadap permasalahan

struktural dalam sistem transportasi perkotaan yang telah berlangsung dalam jangka panjang.

2.2. Kebijakan Transportasi Umum di Vietnam

Pemerintah Vietnam menyadari bahwa permasalahan transportasi perkotaan, khususnya di Hanoi, tidak dapat diselesaikan hanya melalui perluasan infrastruktur jalan (VOV, 2025). Dalam berbagai kebijakan transportasi, pemerintah menekankan bahwa pengembangan sistem transportasi massal merupakan solusi fundamental untuk mengatasi kemacetan, polusi, serta meningkatnya kebutuhan mobilitas perkotaan di Kota Hanoi (VOV, 2025). Secara khusus, pengembangan sistem transportasi berbasis rel seperti metro diprioritaskan sebagai tulang punggung transportasi perkotaan, sejalan dengan upaya menciptakan sistem transportasi yang lebih berkelanjutan dan efisien (Kiet, 2026). Hal ini tercermin dalam rencana pembangunan jaringan metro skala besar di Hanoi, yang diposisikan sebagai bagian dari transformasi sistem transportasi menuju angkutan massal berkapasitas tinggi (Kiet, 2026) (KGG Trust Fund, 2021).

Gagasan pengembangan sistem transportasi berbasis rel di Hanoi sebenarnya telah muncul jauh sebelum pembangunan proyek Metro Hanoi Line 2A dimulai (Kiet, 2026). Sebelum keberadaan Metro Hanoi, Pemerintah Vietnam beberapa kali menyatakan bahwa kebutuhan masyarakat akan transportasi umum tidak terabaikan dari perhatian pemerintah dan berbagai perencanaan tengah diupayakan (VOV, 2025). Sejak akhir 1990-an, pemerintah Vietnam telah mengusulkan pembangunan sistem urban rail sebagai solusi terhadap peningkatan populasi dan tekanan mobilitas di ibu kota (VOV, 2025). Komitmen tersebut

kemudian dituangkan dalam berbagai dokumen perencanaan resmi, seperti Dokumen Keputusan dan Persetujuan No. 06/2002/QD-TTg yang dikeluarkan oleh Perdana Menteri Phan Van Khai pada tahun 2001, berjudul *Approving The Master Plan on The Development of Vietnam's Railway Communications and Transport Sector 'till 2020*. Dokumen tersebut menyatakan bahwa Perdana Menteri Phan Van Khai menyetujui rencana besar pengembangan teknologi komunikasi dan transportasi kereta api, untuk pemenuhan kebutuhan industrialisasi dan modernisasi sektor komunikasi yang seragam di seluruh negeri (Vietnam Law Library, 2022). Dalam dokumen juga disebutkan beberapa target yang harus dicapai pada tahun 2020, contohnya transportasi penumpang perkotaan dengan kereta api harus mencapai setidaknya 20% dari volume penumpang di kota Hanoi dan Ho Chi Minh (Vietnam Law Library, 2022). Pemerintah juga merencanakan upaya perbaharuan daya tarik melalui pengurangan biaya serta memastikan keamanan dan keselamatan dari sistem transportasi metro (Vietnam Law Library, 2022).

Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah Vietnam tidak lagi memandang pembangunan infrastruktur jalan sebagai solusi utama, melainkan mulai menggeser fokus kebijakan menjadi pengembangan transportasi publik berkapasitas tinggi (KGG Trust Fund, 2021). Setelah melihat rancangan rencana resmi yang dikeluarkan pemerintah, dapat dilihat bahwa meskipun pemerintah Vietnam telah menetapkan arah kebijakan yang jelas dalam pengembangan transportasi massal, implementasi kebijakan tersebut menghadapi berbagai keterbatasan (Vietnam Law Library, 2022). Terdapat keterbatasan dalam hal pendanaan, kapasitas teknologi, serta pengalaman dalam pembangunan infrastruktur berbasis rel skala besar

(Vietnam Law Library, 2022). Keterbatasan ini menjadi salah satu faktor yang mendorong pemerintah Vietnam untuk menjalin kerja sama dengan mitra eksternal dalam merealisasikan proyek-proyek metro di Hanoi, khususnya dalam proyek Metro Hanoi 2A Cat Linh-Ha Dong yang merupakan jalur metro pertama di Kota Hanoi (Vietnam Law Library, 2022).

2.3. Seputar Kerja Sama Tiongkok dan Vietnam

Hubungan antara Tiongkok dan Vietnam telah berlangsung sejak periode pra-modern, bahkan sebelum terbentuknya hubungan diplomatik modern antarnegara (Guliyev, 2021). Dalam perkembangannya, hubungan tersebut tidak selalu berbentuk kerja sama, melainkan diawali dengan ketegangan sebelum akhirnya melalui proses normalisasi diplomasi pada akhir tahun 1991 (Zeberlein, 2023). Seiring berjalannya normalisasi tersebut, kerja sama bilateral Tiongkok dan Vietnam mulai berkembang (Tung, 2026).

2.3.1. Hubungan Bilateral

Tiongkok dan Vietnam adalah negara tetangga yang berbatasan langsung dan memiliki perbatasan darat dengan panjang lebih dari 1.200 km (Yu & Mohamad, 2025). Kedua negara juga memiliki sistem politik dan ideologi yang sama, keduanya merupakan negara sosialis yang dipimpin oleh partai komunis (Yu & Mohamad, 2025). Tiongkok dan Vietnam telah menjalin hubungan diplomatik sejak 18 Januari 1950 (MOFA of Viet Nam, 2026). Keduanya sempat mengalami ketegangan pasca reunifikasi Vietnam pada tahun 1975 (Guan, 1998). Situasi tersebut terus memuncak hingga

perang singkat yang terjadi pada tahun 1979, di mana Tiongkok dan Vietnam terlibat dalam konflik bersenjata di sepanjang perbatasan kedua negara (Lutz, 2023). Ketegangan tersebut terus berlanjut hingga proses normalisasi hubungan antara keduanya di tahun 1991 (Lutz, 2023). Dalam kunjungan resmi pemimpin Vietnam ke Tiongkok pada tanggal 10 November 1991, kedua negara tersebut menandatangani *Joint Communiqué* sebagai bagian dari proses normalisasi hubungan diplomatik (Wommack, 2009). Kesepakatan ini, bersama sejumlah kesepakatan lanjutan pada tahun 1992, 1994, 1995, dan 1999, menjadi dasar untuk pengembangan hubungan bilateral pada dekade-dekade selanjutnya (Lutz, 2023). Pada tahun 2008 kedua negara sepakat untuk meningkatkan hubungan bilateral menjadi *Comprehensive Strategic Cooperative Partnership*, yang menjadi landasan bagi penguatan kepercayaan di antara kedua pihak (Thayer, 2017).

Kerjasama antara kedua negara berjalan dengan baik. Pasca bergabungnya Vietnam ke dalam WTO dan reformasi ekonomi domestik, integrasi dalam sektor perdagangan Vietnam terus meningkat (Yuan, 2022). Pada periode tersebut, Tiongkok menempati posisi strategis sebagai mitra dagang utama Vietnam dalam struktur perdagangan luar negerinya. (Yuan, 2022) Dalam sektor perdagangan, Vietnam merupakan mitra terbesar Tiongkok di kawasan ASEAN (Yuan, 2022). Dalam sektor pembangunan infrastruktur di luar kerangka Belt and Road Initiative, Vietnam pernah beberapa kali melakukan pembangunan pembangkit listrik yang difasilitasi oleh kontraktor dan perusahaan Tiongkok (ANTARA News, 2026).

Tiongkok juga pernah melakukan kerja sama pembangunan kawasan perbatasan berbasis *border economic zones* di Vietnam Utara (MOFA of Viet Nam, n.d.). Sebelum diperkenalkannya BRI, kerja sama pembangunan antara Tiongkok dan Vietnam telah berlangsung dalam skala terbatas, terutama melalui kerangka *Two Corridors, One Economic Belt* sejak 2004 (Thayer, 2017). Kerja sama ini bersifat pragmatis dan teknis, tanpa membentuk kerangka pembangunan strategis. Pasca normalisasi pada tahun 1991 hingga masa kini, hubungan bilateral antara kedua negara komunis tetangga ini relatif stabil (Tung, 2026). Tiongkok dan Vietnam telah memperingati 76 tahun hubungan diplomatiknya pada Januari 2026, dan telah menegaskan kembali komitmen untuk memperkuat kerja sama bilateral di antara kedua negara (MOFA of Viet Nam, 2026).

2.3.2. Kerja Sama dalam Bidang Infrastruktur

Seiring berjalannya waktu, hubungan bilateral antara Tiongkok dan Vietnam mengalami perkembangan. Hubungan ini tidak hanya mencakup dimensi politik, tetapi juga dalam hal kerja sama ekonomi dan pembangunan infrastruktur (Adbullah et al., 2025). Keduanya secara bertahap mengembangkan kerja sama ekonomi yang mencakup proyek-proyek infrastruktur transportasi, energi, dan konektivitas lintas wilayah (Yu & Mohamad, 2025). Kerja sama ini umumnya difasilitasi melalui kesepakatan bilateral, pinjaman antar pemerintah, serta keterlibatan perusahaan milik negara Tiongkok dalam proyek-proyek pembangunan di Vietnam (Yu & Mohamad, 2025). Melihat perspektif kerja sama

pembangunan domestik, Vietnam menghadapi kebutuhan investasi infrastruktur yang signifikan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi jangka panjang (Yu & Mohamad, 2025). Sejumlah studi mencatat bahwa kemampuan serta kapasitas finansial dan teknologi domestik pada saat itu mendukung Vietnam untuk membuka ruang bagi keterlibatan modal asing, termasuk dari Tiongkok (Yu & Mohamad, 2025).

Dikarenakan pertumbuhan masyarakat yang tinggi, kebutuhan terhadap modernisasi sistem transportasi semakin meningkat (Miatto et al., 2021). Urbanisasi yang cepat di kota-kota besar Vietnam, seperti Hanoi, telah meningkatkan permintaan pengembangan infrastruktur transportasi untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk (Miatto et al., 2021). Untuk merealisasikan pembangunan infrastruktur tersebut, Vietnam bekerja sama dengan Tiongkok (Miatto et al., 2021). Salah satu kerangka kerja sama yang muncul dalam periode ini adalah Belt and Road Initiative (BRI), yang diperkenalkan oleh Tiongkok sebagai platform kerja sama pembangunan infrastruktur dan konektivitas lintas negara (Yu & Mohamad, 2025). Sejak 2017, Vietnam mulai terlibat dalam beberapa bentuk kerja sama yang terkait dengan BRI, terutama pada sektor infrastruktur dan transportasi (Yu & Mohamad, 2025).

Perbedaan kapasitas keduanya membentuk pola kerja sama yang bersifat saling melengkapi, khususnya dalam sektor pembangunan infrastruktur dan konektivitas panjang (Yu & Mohamad, 2025). Dalam praktiknya, kerja sama tersebut berlangsung melalui berbagai mekanisme

bilateral dan multilateral, serta melibatkan aktor negara dan non-negara dari kedua pihak. Hingga saat ini, hubungan kerja sama antara Tiongkok dan Vietnam tetap berlangsung dan berkembang menurut kepentingan nasional masing-masing negara dan konteks regional yang terus berubah (Adbullah et al., 2025) . Di masa mendatang, kedua negara telah sepakat untuk meningkatkan hubungan strategis antar perekonomian mereka dengan mengintegrasikan rencana pembangunan berkepanjangan.

2.4. Profil Proyek Metro Hanoi Line 2A

Proyek Metro Hanoi Jalur 2A Cat Linh-Ha Dong merupakan proyek transportasi rel perkotaan yang dibangun di wilayah Hanoi, Vietnam, dengan lintasan yang menghubungkan kawasan Cat Linh dan Ha Dong. Proyek ini mencakup pembangunan jalur rel layang, stasiun, depo, serta sistem operasional kereta perkotaan. Secara fungsional, Metro 2A diposisikan sebagai bagian dari strategi pengembangan transportasi publik Hanoi dalam menghadapi pertumbuhan urbanisasi dan peningkatan mobilitas penduduk perkotaan. Metro 2A Cat Linh-Ha Dong, yang secara resmi dikenal sebagai Urban Railway Line 2A Cat Linh-Ha Dong, merupakan sistem angkutan cepat pertama di Vietnam (Hanoi Metro Company, n.d.). Jalur Metro 2A memiliki panjang 13,1 km dan sepenuhnya berupa jalur layang (Metro Report International. 2021). Menurut Hanoi Metro Company (n.d.) jalur ini terdiri dari 12 stasiun yaitu Stasiun Cat Linh, La Thanh, Thai Ha, Lang, Thuong Dinh, Ring Road 3, Phung Khoang, Van Quan, Ha Dong, La Khe, Van Khe, dan Stasiun Yen Nghia.

Gambar 2.2 Metro Hanoi Line 2A



Sumber: China Railway Group Limited, 2019

Jalur Metro 2A yang terletak di ibu kota Vietnam ini mulai dibangun sejak tahun 2011, sesuai dengan Keputusan No. 3136/QĐ-BGTVT yang disetujui pada tanggal 15 Oktober 2008 (Hanoi Metro Company, n.d.). Setelah disetujui pada tahun 2008, konstruksi dimulai pada Oktober 2011 (Metro Report International, 2021). Pada awalnya, peresmian dan pembukaan direncanakan pada tahun 2016. Namun, target penyelesaian tersebut mengalami beberapa kali penyesuaian jadwal sebelum proyek dapat dinyatakan selesai (Metro Report International, 2021). Pada awal tahun 2016, Kementerian Perhubungan Vietnam dan China Railway Sixth Bureau Group Co., Ltd menyetujui tanggal peluncuran baru, yaitu pada Desember 2016, sebelum kemudian menyatakan bahwa jalur tersebut tidak akan diluncurkan hingga awal tahun 2017 (Metro Report International, 2021). Pada Februari 2017, penyelesaian proyek ini ditunda selama satu tahun lagi, dengan peluncuran baru

yang dijadwalkan pada Februari 2018 (Metro Report International, 2021). Setelah serangkaian penyesuaian lini waktu dan upaya penyelesaian proyek, uji coba perjalanan pertama dengan penumpang akhirnya berlangsung pada bulan September 2018 (Metro Report International, 2021). Metro Hanoi 2A Cat Linh-Ha Dong akhirnya diresmikan pada tanggal 6 November 2021, dalam sebuah upacara yang dibuka oleh Wakil Perdana Menteri Industri dan Ekonomi Le Van Tanh dan Menteri Transportasi Nguyen Van The (Metro Report International, 2021).

2.4.1. Mekanisme Kerja Sama Tiongkok dan Vietnam

Dalam proyek infrastruktur lintas negara, pembagian peran dan tanggung jawab antaraktor menjadi elemen penting dalam menentukan struktur pelaksanaan proyek (Summers, 2016). Pembagian ini mencakup penetapan fungsi, kewenangan, serta hubungan kerja antara pemerintah negara pemberi pinjaman, pemerintah negara penerima, dan pelaksana proyek (Summers, 2016). Dalam konteks proyek Metro Hanoi 2A, pembagian peran dan tanggung jawab dirancang melalui kombinasi pengaturan antarpemerintah, perjanjian pembiayaan, dan kontrak pelaksanaan proyek (Metro Report International, 2021). Proyek pembangunan Metro Hanoi 2A merupakan tanggung jawab Kementerian Perhubungan Vietnam, bukan pemerintah kota, tidak seperti jalur lain yang direncanakan di Hanoi (Metro Report International, 2021). Proyek ini didanai oleh pemerintah Vietnam dengan pinjaman bantuan pembangunan resmi dari Bank Ekspor-Import China dalam kerangka Belt and Road Initiative (Metro Report International, 2021). Kerja sama pembangunan

infrastruktur antara Tiongkok dan Vietnam dalam kerangka BRI umumnya dikategorikan sebagai kerja sama dengan mekanisme hibrida. Mekanisme ini mencerminkan keterlibatan aktor negara dan non-negara melalui kombinasi hubungan *Government-to-Government* (G2G), *Government-to-Business* (G2B), serta *Business-to-Business* (B2B) (Wang, 2021). Kerja sama ini secara hukum dibangun melalui beberapa lapisan perjanjian yang melibatkan aktor negara dan non-negara (Belt and Road Portal, 2025).

Pemerintah Tiongkok berperan sebagai aktor negara pemberi biaya dan penjamin dukungan kebijakan melalui penyediaan pinjaman luar negeri kepada Pemerintah Vietnam (Abdullah et al., 2025). Peran ini dijalankan secara operasional melalui China Eximbank sebagai lembaga keuangan yang ditunjuk sebagai penyalur pinjaman dan mengawasi berjalannya pemenuhan ketentuan pembiayaan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati (AidData, n.d.). Selain menyediakan pendanaan, Pemerintah Tiongkok juga menetapkan kerangka kerja sama yang mengaitkan pembiayaan dengan penggunaan kontraktor asal Tiongkok dalam pelaksanaan proyek (AidData, n.d.). Sebagai contoh, pembangunan proyek Metro Hanoi 2A menggunakan teknologi Tiongkok, dengan China Railway 6th Group yang ditunjuk sebagai kontraktor, serta CRRC sebagai pemasok sarana perkeretaapian (Metro Report International, 2021).

Sementara itu, Pemerintah Vietnam bertindak sebagai pihak penerima pinjaman sekaligus penanggung jawab utama atas pelaksanaan proyek di tingkat nasional (Metro Report International, 2021). Pemerintah

Vietnam memiliki kewenangan dalam perencanaan proyek, penyediaan kontribusi pendanaan domestik, serta pemenuhan kewajiban keuangan yang timbul dari perjanjian pinjaman (Metro Report International, 2021). Selain itu, Pemerintah Vietnam bertanggung jawab dalam pengawasan umum proyek, termasuk koordinasi dengan otoritas lokal, penyediaan lahan, serta integrasi proyek Metro Hanoi Jalur 2A ke dalam sistem transportasi perkotaan nasional (Metro Report International, 2021). Salah satu contoh adalah bagaimana perencanaan operasional tetap dikelola oleh Hanoi Metro Co, walaupun dengan dukungan penasihat dari China Urban Railway Co (Metro Report International, 2021).

Selama proses pembangunan, pelaksanaan teknis proyek dikoordinasikan melalui skema kontrak Engineering, Procurement, and Construction (EPC) (AidData, n.d.). Dalam skema ini, kontraktor bertanggung jawab atas desain teknis, pengadaan peralatan dan material, serta pembangunan fisik infrastruktur sesuai dengan spesifikasi proyek (Metro Report International, 2021). Skema EPC memberikan kewenangan yang relatif besar kepada kontraktor dalam pengendalian teknis dan operasional proyek, sementara peran pemerintah Vietnam lebih berfokus pada fungsi pengawasan dan penerimaan hasil pekerjaan sesuai ketentuan kontrak (Metro Report International, 2021). Dengan demikian, pembagian peran dan tanggung jawab dalam proyek Metro Hanoi Jalur 2A menunjukkan keterkaitan erat antara pengaturan pembiayaan, struktur kontraktual, dan relasi antar aktor yang terlibat. Peran Pemerintah Tiongkok

sebagai penyedia pendanaan, Pemerintah Vietnam sebagai peminjam dan pemilik proyek, serta kontraktor Tiongkok sebagai pelaksana teknis mencerminkan mekanisme kerja sama yang berkesinambungan (AidData, n.d.).

Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa, hubungan antara Tiongkok dan Vietnam pada tingkat antarpemerintah diwujudkan melalui *intergovernmental agreement* yang menjadi dasar politik dan institusional bagi proyek tersebut (Wang, 2021). Perjanjian ini mencerminkan mekanisme G2G, di mana pemerintah Vietnam dan pemerintah Tiongkok menyepakati kerangka kerja sama pembangunan infrastruktur dalam konteks hubungan bilateral dan BRI (Wiktor, 2023). Pada tingkat pendanaan, mekanisme kerja sama lebih condong ke bentuk G2G dan G2B, yang tercermin dalam loan agreement antara Pemerintah Vietnam melalui Kementerian Keuangan atau lembaga yang ditunjuk dengan Bank Ekspor-Import Tiongkok, sebagai lembaga keuangan milik negara Tiongkok (AidData, n.d.). Dapat disimpulkan bahwa Eximbank China bertindak sebagai representasi kepentingan negara Tiongkok di sektor finansial, sementara Pemerintah Vietnam berperan sebagai pihak peminjam dan penanggung jawab utama kewajiban hukum atas pinjaman tersebut. Sementara itu, pada tahap pelaksanaan proyek, mekanisme kerja sama beroperasi dalam bentuk G2B, yang diwujudkan melalui Engineering, Procurement, and Construction (EPC) contract antara pihak Vietnam, yang diwakili oleh Kementerian Perhubungan atau badan pelaksana yang

ditunjuk, dengan kontraktor utama asal Tiongkok (Wiktor, 2023). Kontrak EPC ini mengatur kewajiban teknis, manajerial, dan operasional kontraktor dalam merancang, mengadakan, serta membangun proyek Metro Hanoi 2A (AidData, n.d.). Berdasarkan elaborasi tersebut, mekanisme kerja sama proyek Metro Hanoi 2A Line Cat Linh-Ha Dong mencakup serangkaian perjanjian yang saling terkait dan membentuk suatu kerangka kerja sama yang beroperasi melalui koordinasi antarnegara, lembaga keuangan negara, dan aktor yang terlibat (Wiktor, 2023).

2.4.2. Skema Pendanaan Proyek

Skema pendanaan merupakan komponen utama dalam pelaksanaan proyek infrastruktur lintas negara (Yusuf et al., 2024). Skema pendanaan akan menentukan sumber dan bentuk pembiayaan, serta dinamika hubungan antar aktor yang terlibat (Yusuf et al., 2024). Dalam konteks proyek Metro Hanoi 2A, pendanaan proyek disusun melalui kontribusi pemerintah Vietnam dan pinjaman eksternal Tiongkok dalam kerangka Belt and Road Initiative (AidData, n.d.). Mekanisme pendanaan ini merupakan pembiayaan berbasis proyek, atau project based financing, yang umum digunakan dalam kerja sama pembangunan infrastruktur BRI (AidData, n.d.).

Pendanaan eksternal proyek Metro Hanoi 2A disalurkan melalui tiga perjanjian pinjaman utama yang disediakan oleh Export-Import Bank of China, atau China Eximbank, kepada Pemerintah Vietnam (AidData, n.d.). Perjanjian pinjaman tersebut terdiri atas dua pinjaman konsesional

pemerintah Tiongkok (*Chinese Government Concessional Loans*) yang biasa disebut GCL, dan satu pinjaman *Preferential Buyer's Credit* atau PBC (AidData, n.d.). Sebagai lembaga pelaksana yang ditunjuk oleh Pemerintah Tiongkok, China Eximbank berperan sebagai penyedia pembiayaan utama dalam proyek ini, sementara Vietnam bertindak sebagai peminjam dan penanggung jawab kewajiban keuangan yang timbul dari perjanjian pinjaman tersebut (Metro Report International, 2021). Dalam pelaksanaannya, dana pinjaman eksternal yang diperoleh Vietnam digunakan untuk mendukung pelaksanaan kontrak rekayasa, pengadaan, dan konstruksi (*Engineering, Procurement, and Construction* atau EPC) yang kendalinya diberi kepada kontraktor Tiongkok (Metro Report International, 2021). Dengan demikian, skema pendanaan proyek Metro Hanoi 2A tidak hanya memperlihatkan hubungan keuangan antar pemerintah, tetapi juga hubungan secara langsung dengan pengaturan kontraktual antara aktor yang terlibat dalam proyek pembangunan infrastruktur ini.

2.5. Posisi Belt and Road Initiative dalam Proyek Metro Hanoi Line 2A

Hillman (2018) mencatat bahwa Belt and Road Initiative dirancang untuk memperluas jaringan perdagangan dan investasi lintas kawasan, sementara Summers (2016) menjelaskan BRI sebagai bentuk *spatial-fix* yang menghubungkan pembangunan infrastruktur dengan integrasi ekonomi lintas batas. Perspektif ini menempatkan BRI sebagai respons dan kontribusi Tiongkok terhadap dinamika pertumbuhan infrastruktur global, terutama negara-negara berkembang dengan

kapasitas terbatas (Rolland, 2019) (Hong Kong Trade Development Council, 2026). BRI juga bukan merupakan suatu program yang terpusat dan seragam, melainkan sebuah kerangka fleksibel yang mengakomodasi berbagai proyek dengan karakteristik berbeda (Jones & Zeng, 2019). Dalam praktiknya, banyak proyek yang kemudian dikaitkan dengan BRI sebenarnya merupakan proyek yang telah direncanakan atau bahkan dimulai sebelum inisiatif tersebut secara resmi diperkenalkan pada tahun 2013 oleh Presiden Xi Jinping (Sklar, 2024). Jones dan Hameiri (2020) dalam jurnal *Asia-Pacific Programme* menulis “The BRI simply scales up strategies, repackaging and rebranding many existing projects and supporting new ones”. Begitu pula posisi BRI dalam kerangka kerja sama Tiongkok dan Vietnam pada proyek Metro Hanoi Line 2A. Dengan demikian, dalam konteks ini BRI lebih tepat diposisikan sebagai kerangka dan skema koordinasi serta pendanaan yang kemudian mengakomodasi dan memperkuat kerja sama antara Tiongkok dan Vietnam yang telah ada sebelumnya.