

Laluan Sutera Baharu Maritim China dan Implikasi Polisi ke atas Komunikasi Strategik Asean

MUHAMAD AZWAN ABD RAHMAN
SITY DAUD
ABDUL RAHMAN EMBONG
Universiti Kebangsaan Malaysia

ABSTRAK

One Belt One Road (OBOR), ataupun kini dikenali dengan Inisiatif Jalur dan Jalan (*Belt and Road Initiative*, BRI) merupakan peralihan strategi baharu China yang merangkumi dua bentuk kerjasama ekonomi iaitu daratan dan maritim. Idea yang diperkenalkan Presiden China Xi Jinping tahun 2013 ini cuba memanfaatkan sejarah Jalan Sutera Maritim Klasik termasuk di Asia Tenggara. Hubungan sejarah ini menyumbang kepada pembentukan infrastruktur sosial yang membantu menguatkan hubungan ekonomi negara China serta mengukuhkan kerjasama infrastruktur fizikal dan perhubungan mega dengan negara-negara ASEAN. Perubahan strategi China menerusi projek Laluan Sutera Baharu Maritim ini telah mendorong ASEAN secara kolektif berpendirian positif tetapi kebanyakan negara anggota menyambut projek ini dengan polisi masing-masing sebagai memperoleh manfaat besar daripada inisiatif BRI. Namun ada keraguan dalam kalangan masyarakat negara-negara ASEAN bahawa tindakan China ini merupakan salah satu rancangan perluasan pengaruh politik dan dominasi ekonomi China di Asia Tenggara. Artikel ini menghujahkan bahawa projek Laluan Sutera Baharu Maritim yang digagaskan China bukan setakat menjadikan ASEAN sebagai hub maritim dunia tetapi turut mempunyai implikasi tertentu khususnya dalam keperluan pembinaan polisi komunikasi strategik berbentuk inklusif untuk semua pihak yang berkerjasama. Artikel ini memfokus kepada huraian analisis ASEAN berdasarkan sumber primer dan sekunder yang diperolehi. Artikel ini menyimpulkan bahawa ASEAN tidak mempunyai sebarang bentuk polisi yang komprehensif serta jawatankuasa khas yang boleh melindungi kepentingan negara anggota dan pertubuhan itu dalam kerjasama dengan China, selain amalan dasar *non-interference* yang perlu disemak semula bagi tujuan komunikasi strategik. Idea-idea dalam artikel ini juga menyumbang kepada input polisi dalam batas-batas tertentu khususnya dalam kerjasama ekonomi ASEAN-China.

Kata Kunci: ASEAN, Laluan Sutera Baharu Maritim China, Belt and Road Initiative (BRI), infrastruktur sosial, komunikasi strategik.

China's New Maritime Silk Road and Its Policy Implication for Asean's Strategic Communication

ABSTRACT

OBOR, or currently known as Belt and Road Initiative (BRI), is China's new strategy that covers both land-based and maritime mega economic cooperation. The idea was mooted by President Xi Jinping in 2013 as an attempt to recapture the appeal of the historical nostalgia of the Maritime Classical Silk in Southeast Asia. These historical links contribute towards building social infrastructure, an important element for economic cooperation which China uses to attract ASEAN countries to join the New Maritime Silk Road's projects. ASEAN member states individually welcome the shift in China's strategy as reflected by their respective policies to take advantage of this BRI initiative rather

than collectively as an organisation. However, there is also concern among various sections of the population in ASEAN countries over China's cooperation plan in Southeast Asia. This article argues that China's New Maritime Silk Road, on the one hand will make ASEAN a world maritime hub, but on the other hand, there is the need for an inclusive policy of strategic communication for all parties involved in this cooperation. This article focuses on analytical discussion on ASEAN by using primary and secondary data. It argues that ASEAN does not have any special and comprehensive policy or committee that can protect the member states' interests within this cooperation, other than the need to review the practice of non-interference among ASEAN member states for the purpose of strategic communication. This article contributes to policy input to some extent, especially in terms of China-ASEAN economic partnership.

Keywords: *ASEAN, China's New Maritime Silk Road, Belt and Road Initiative (BRI), social infrastructure, strategic communication.*

PENDAHULUAN

Benua Asia terbahagi kepada tiga sub-benua iaitu Asia Timur Laut (yang terdiri daripada Jepun, China, Korea Selatan, dan Korea Utara), Asia Tenggara (Malaysia, Indonesia, Singapura, Thailand, Vietnam, Myanmar, Kemboja, Laos, Brunei dan Timor Leste), dan Asia Selatan (India, Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka, Nepal, Bhutan, Maldives dan Afghanistan). Ketiga-tiga sub-benua ini secara fakta sejarahnya adalah saling berhubung melalui Jalan Maritim Klasik. Bukti ini dikukuhkan melalui penjelasan Weatherbee (2010, hlm.11) bahawa pola politik maritim di Asia Tenggara secara sejarahnya telah berevolusi kepada titik kerjasama perdagangan yang bermula pada penghujung milenium sebelum Masehi, dan sangat berhubung rapat dengan pertukaran komersial di antara China dan India. Dari segi hubungan China-Asia Tenggara atau dahulunya dikenali sebagai Nusantara terbukti sudah lama terjalin perhubungan melalui jalan laut. Kerjasama maritim ini telah dikembangkan lagi pada zaman pemerintahan Maharaja Ming yang telah mengarahkan beberapa ahli pelayaran China terkenal seperti Yin Qing pada awal tahun 1403 dan seterusnya Cheng Ho (1371-1433) pada tahun 1406 untuk ke Melaka bagi menjalinkan hubungan dengan negara luar (Wang Gungwu, 1964; Mohd Taib, 2015). Cheng Ho dalam ekspedisi penjelajahannya ke Melaka telah direkodkan pelayarannya sebanyak tujuh kali (Tan, 2009). Wang Gungwu (1964, hlm.87), turut menghujahkan bahawa ekspedisi dan jalinan hubungan Sino-Melaka yang diketuai oleh Cheng Ho sekitar 1405-1433 iaitu pada abad ke-15 semasa era dinasti Ming (1368-1644) juga telah direkodkan dalam tulisan Ma Huan iaitu *Ying-Yai Sheng-lan* dan tulisan oleh Fei Hsin iaitu *Hsing-Ch'a Sheng lan*. Tanggungjawab pelayar-pelayar ini ialah menghubungkan rangkaian jaringan China sehingga ke Nusantara dan ke Lautan Hindi yang bukan sahaja melibatkan perdagangan tetapi pertukaran kebudayaan, Islamisasi, pertahanan dan keselamatan serta perkahwinan campur. Hubungan infrastruktur sosial ini telah berjaya membentuk jaringan sosial yang dinamik di antara China dan Asia Tenggara sehingga abad ke-21 ini.

Hubungan kontemporari China-Asia Tenggara adalah sangat signifikan dan kritikal pada tahun 2002 berbanding tahun-tahun sebelum ini menerusi usaha bersepadu yang serius oleh negara anggota ASEAN (*Association of Southeast Asia Nations*) untuk manfaat politik, ekonomi dan keselamatan bersama. Semenjak tahun 2002, hubungan China-ASEAN telah menunjukkan bibit-bibit optimistik dan lebih mesra bersama ASEAN sebagai mewujudkan konsensus serta persefahaman dengan lebih mendalam dalam kerjasama maritim. Kewujudan konsensus tersebut telah diperkuatkan lagi oleh Pempel (2007) dan Sohn (2010), yang menghujahkan bahawa China telah memperkukuhkan jaringan erat

dengan ASEAN melalui empat perjanjian utama yang telah ditandatangani pada tahun 2002 - antaranya Deklarasi terhadap Laut China Selatan, Deklarasi Bersama dalam Kerjasama Isu Keselamatan Bukan Tradisional, Perjanjian Rangka Kerja Terhadap Kerjasama Ekonomi Secara Komprehensif dan terakhir adalah Memorandum Kesefahaman dalam Kerjasama Agrikultur.

Faktor pemilihan ASEAN sebagai rakan perdagangan juga adalah sebahagian daripada proses China untuk memperoleh galakan perdagangan secara inklusif seperti mana manfaat yang diterima Amerika Syarikat dan Jepun di Asia Tenggara. Usaha China sejak tahun 2002 ini juga mengambil masa selama hampir satu dekad dan seterusnya memperkenalkan Laluan Sutera Baharu Maritim pada tahun 2013 kepada negara Asia Tenggara bagi mengukuhkan ekonomi negara itu. Proses pendekatan polisi serta lima tonggak ke arah pemantapan BRI yang dipamerkan China, antaranya: memperkukuhkan polisi komunikasi strategik; kerjasama kewangan dan penggunaan matawang dalam perdagangan serta pelaburan; mempertingkatkan perhubungan; menggalakkan perdagangan yang lebih terbuka; pertukaran serta kerjasama antara rakyat telah secara beransur-ansur meyakinkan negara anggota ASEAN untuk menyertai projek mega ini. Walaupun begitu, terdapat kritikan serta perdebatan bahawa tindakan ini merupakan salah satu aktiviti perluasan dominasi pengaruh politik dan ekonomi China di Asia Tenggara. Artikel ini menghujahkan kerjasama ASEAN-China dalam projek Laluan Sutera Baharu Maritim bukan setakat menjadikan Asia Tenggara sebagai hub maritim dunia tetapi turut mendedahkan implikasi-implikasi tertentu kepada rantau tersebut yang memerlukan input polisi tersendiri dalam kerjasama fasa baharu dengan China. Artikel ini dibahagikan kepada beberapa bahagian penting yang akan dikupas satu persatu. Pertama ialah pendirian ASEAN terhadap BRI. Keduanya ialah potensi sekatan jalan kepada Laluan Sutera Baharu Maritim China dan terakhir ialah perbincangan serta implikasi polisi. Walau apapun implikasinya, kerjasama di antara ASEAN dan China adalah sesuatu yang mega serta tidak pernah ditawarkan oleh mana-mana negara Barat sebelum ini dan boleh melonjakkan pertumbuhan ekonomi Asia Tenggara sebagai hub maritim dunia abad ke-21.

PENDIRIAN ASEAN DAN MANFAAT LALUAN SUTERA BAHARU MARITIM CHINA

Belt and Road Initiative (BRI) ataupun *One Belt One Road* (OBOR) meliputi kerjasama lebih daripada 60 buah negara, 70 peratus penduduk dunia, 75 peratus simpanan tenaga dunia, dan 55 peratus Keluaran Dalam Negara Kasar (KDNK) dunia (Xi Jinping, 2014; Godement, 2015, hlm.1). Setakat kini penyertaan negara ke dalam BRI telah mencecah lebih 60 buah negara (Boao Forum, 2015), dan antara yang menyokong projek ini adalah negara-negara ASEAN serta pertubuhan itu secara kolektif. ASEAN menyambut baik gagasan BRI oleh China ataupun di awal pengenalan polisi ini dikenali sebagai OBOR yang dilancarkan Xi Jinping pada tahun 2013 di Astana, Khazakhstan dan Jakarta, Indonesia sebagai mengambil intipati sejarah Jalan Sutera Klasik (Billington, 2015; Fallon, 2015; Majid Munir, 2017). OBOR ataupun kini BRI merupakan strategi mega baharu yang terdiri daripada dua bentuk kerjasama iaitu daratan dan maritim yang mana tumpuannya juga difokuskan kepada rantau Asia Tenggara khususnya dalam projek Laluan Sutera Baharu Maritim (Zhao Hong, 2015; Fallon, 2015; Bambang Irawan, 2016; Pieterse, 2016; Evers, 2017; Abdul Rahman, 2017). Kepentingan projek ini juga jelas disambut baik negara-negara ASEAN lain sebagai memacu perhubungan dan pembangunan infrastruktur mega di Asia Tenggara tetapi dibatasi dengan pelbagai hambatan daripada faktor dalaman dan luaran (Bambang Irawan, 2016).

Kenyataan rasmi oleh Ong Ka Chuan iaitu Timbalan Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia meyakinkan inisiatif ini memberi peluang kepada Malaysia dan akan terlibat secara aktif dengan China dalam pasaran besar ini untuk manfaat rakyatnya (Huaxia, 2016, hlm.1). Begitu juga pendirian Indonesia menerusi ucapan rasmi oleh Jokowi dan Presiden sebelumnya iaitu Susilo Bambang Yudhoyono yang menyambut baik visi China. Thailand, melalui Timbalan Setiausaha Tetap Menteri Luarnya iaitu Vitavas Srivihok mempercayai bahawa perhubungan yang berkesan dalam visi ini bakal menggalakkan perdagangan, pelaburan dan pelancongan sama ada di dalam atau di antara rantau Asia Tenggara dan Asia (Hanyang, 2015, hlm.1). Myanmar yang juga jiran terdekat China turut mempamerkan sikap menyokong visi ini. Myanmar, menerusi Ketua Penasihat Politik Pejabat Presiden Myanmar iaitu U Ko Ko Hlaing turut menjelaskan konsep agung ini bukan sahaja memberi manfaat kepada China semata-mata tetapi juga menyumbang kepada pembangunan negara Myanmar dan serantau, dan China adalah penting kepada Myanmar (Song Miou, 2015, hlm.1). K. Shanmugam juga sewaktu pertemuan Mesyuarat Khas Menteri-Menteri Luar ASEAN-China pada bulan Ogos 2013, menegaskan kesemua negara anggota ASEAN menyokong sepenuhnya inisiatif ini (Prashanth Parameswaran, 2013, hlm.2),

Sebanyak AS\$ 1 trilion disasarkan bagi perdagangan dua hala pada tahun 2020 dalam projek kerjasama maritim ini, dan China turut menyasarkan AS\$ 150 bilion untuk pelaburan dua hala antara China-ASEAN seperti yang ditetapkan dalam Pelan Tindakan 2016-2020 iaitu Implementasi Deklarasi Bersama Bagi Perkongsian Strategi ASEAN-China untuk Keamanan dan Kekayaan. Tambahan lagi, Li Keqiang juga telah berjanji untuk menawarkan negara-negara ASEAN sebanyak AS\$ 10 bilion sebagai pinjaman konsesi untuk melonjakkan kerjasama yang lebih praktikal dalam pelbagai bidang antara kedua-dua pihak (FMPRC 2015). Kerjasama ini bakal merencanakan pelaburan dan pembangunan infrastruktur mega yang canggih antara kedua-dua pihak, antaranya seperti projek *Greater Mekong Subregion*, landasan kereta api sepanjang 868 kilometer bakal dibina di antara Kunming dan Kyaukpyu, begitu juga dengan lebuh raya, dan saluran paip yang akan disambungkan tenaganya terus ke China daripada Timur Tengah dan Afrika dengan menggunakan pintasan melalui laluan menerusi Selat Melaka dan Laut China Selatan (Arase, 2015, hlm.37). Menerusi projek sama, Thailand juga bakal menerima manfaat dari segi hubungan logistik dan pengangkutan daripada visi Laluan Sutera Baharu Maritim. Syarikat milik negara China iaitu *China Railway Construction Corporation (CRCC)* akan turut terlibat dalam pembinaan landasan kereta api sejauh 840 kilometer dari Kunming ke Bangkok dan pelabuhan di sekitar pesisir pantai Thailand (O' Dea, 2015, hlm.3). Selain itu, Laos dan China telah bersetuju untuk menandatangani perjanjian pembinaan kereta api terpantas dari Kunming ke Vientiane yang berjumlah AS\$ 6.28 bilion, dan 70 peratus daripada projek ini ditanggung oleh China dan selebihnya oleh Laos (Prashanth Parameswaran, 2015, hlm.1). Seperti yang dijelaskan bahawa kesemua bentuk perhubungan melalui kereta api ini adalah merupakan hasrat China untuk mewujudkan jaringan landasan kereta api Pan Asia. Jaringan landasan keretapi Pan Asia juga akan menghubungkan China ke jaringan landasan keretapi Asia Barat, yang telahpun siap dibina di Kazakhstan dan Iran (Reuters 2016). Selain dari infrastruktur, kerjasama lain ASEAN-China dalam kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim ialah seperti Kawasan Perindustrian Suzhou China-Singapura dan Projek Bandar-Eko Tianjin yang juga melambangkan contoh baik dalam hubungan ASEAN-China (Xu Bu, 2015).

Justeru, dari segi diplomatik, proses perundingan bagi mewujudkan situasi ‘menang-menang’ melalui “Polisi Jiran Tetangga” yang diangkat selama ini oleh China juga telah berjaya membuktikan bahawa Laluan Sutera Baharu Maritim bukan satu ancaman tetapi adalah satu tawaran untuk mempererat lagi persahabatan. Biarpun begitu, terdapat beberapa negara ASEAN seperti Filipina dan Vietnam yang masih berada dalam keadaan ‘berwaspada’ dengan visi China ini. Selebihnya seperti Brunei, Kemboja, dan Laos boleh dikategorikan sebagai neutral dalam konteks kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim. Selain komen positif daripada wakil-wakil negara dan ASEAN, terdapat juga analisis kritikal berhubung kebangkitan China dan juga rentetan terhadap visi ini. Beeson (2010, hlm. 335-336) antaranya menghujahkan bahawa kebangkitan China telah menyebabkan negara-negara di Asia Tenggara masih dalam dilema untuk menyeimbangkan ancaman dan peluang, serta kerisauan mengenai tindakan China yang boleh diramalkan. Projek sutera baharu maritim juga didakwa telah meningkatkan kerisauan negara yang terlibat dalam tuntutan wilayah, terutamanya visi tersebut mungkin akan digunakan oleh China sebagai mengolah semula sejarah dalam rantau tersebut dan mengabsahkan kehadirannya yang semakin meningkat dan lebih agresif dalam tuntutan ke atas Laut China Selatan (Irene Chan, 2015, hlm.3).

Walau bagaimanapun, Kuik (2015) menjelaskan visi oleh Xi Jinping memberikan peluang kuasa baharu yang sedang meningkat seperti China untuk menyediakan barangan awam di peringkat serantau, sementara dalam masa sama mempunyai beberapa matlamat luaran dan dalaman yang ingin dicapai, antaranya melonggarkan tekanan struktural oleh strategi penyeimbangan semula Amerika Syarikat (AS); mengembangkan jaringan ekonomi dengan jiran tetangga yang terdekat secara geografinya sebagai memampas peluang komersial yang mengecil akibat krisis ekonomi global 2008; menyalurkan permintaan untuk produksi berlebihan seperti industri simen dan besi keluli; menyeimbangkan semula pembangunan China; mempelbagaikan sumber tenaga, mempromosikan keserantauan matawang RMB; dan menanamkan pemahaman yang mendalam antara-kebergantungan rantau untuk mengimbangi kesan yang merugikan terhadap ketegasan di Timur dan Laut China Selatan; dan dengan demikian, dapat meyemarakkan keseimbangan yang optimum di antara keabsahan bersifat nasionalis dan keabsahan berdasarkan prestasi.

Seperti yang telah dijelaskan bahawa ASEAN secara kolektif berpendirian positif. Walau bagaimanapun, kebanyakan negara anggota ASEAN lebih cenderung menggunakan polisi masing-masing sebagai merebut modal besar daripada inisiatif ini. Contohnya Malaysia begitu komited dalam kerjasama ini untuk merebut peluang bagi tujuan kemajuan negara biarpun polisi maritimnya bersifat terpecah (Evers, 2017), dan Indonesia begitu menggalakkan kerjasama ekonomi dengan China, di samping mengekalkan keeksklusifan melalui polisi Poros Maritim Dunia oleh Jokowi (Nainggolan, 2015). Oleh yang demikian, jelas kepentingan nasional merupakan salah satu kekangan kepada usaha ASEAN untuk mencapai kemakmuran serta kesefahaman sejak awal penubuhan pertubuhan tersebut sehingga kini (Bambang Irawan, 2016). Sebab-sebab lain ialah negara anggota juga masih tidak mempamerkan rasa kepunyaan dan kepemilikan dalam memberi ASEAN ruang untuk ditanam kepada rakyat secara bersungguh khususnya menerusi kempen-kempen politik dan juga manifesto dalam pilihan raya tentang identiti pertubuhan itu (Surin Pitsuwan, 2017). Situasi ini juga antara salah satu implikasi yang boleh menyekat perkembangan kerjasama di antara ASEAN secara kolektif, apatah lagi dengan China dalam projek-projek Laluan Sutera Baharu Maritim yang akan sentiasa dibayangi sikap skeptikal serta ancaman.

POTENSI “SEKATAN JALAN” LALUAN SUTERA BAHARU MARITIM DENGAN ASEAN

Bahagian ini menggariskan tiga cabaran yang berpotensi untuk berlakunya ‘sekatan’ kepada Laluan Sutera Baharu Maritim. Ketiga-tiga cabaran ini dikemukakan sebagai membedah pendirian positif ASEAN secara kolektif serta respon penerimaan negara-negara di Asia Tenggara dalam kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim melalui polisi dan strategi negara masing-masing. Cabaran pertama akan dihuraikan mengenai potensi untuk berlakunya kerjasama yang suram melalui tinjauan analitik isu-isu ekonomi politik domestik dan luar yang berlaku antara China dan ASEAN. Keduanya ialah persaingan dan ketaksamaan negara-negara anggota ASEAN dalam kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim membolehkan simptom asimetri terus melebar jika tiada garis panduan dan ketegasan. Terakhir ialah faktor daripada pengaruh luar iaitu dengan menilai darjah campur tangan instrumen AS dan sekutunya di Asia Tenggara.

Cabaran Ekonomi dan Politik ASEAN-China

Cabaran berterusan dari segi ekonomi politik luar serta domestik yang berlaku antara China dan ASEAN dijangka akan mempengaruhi peningkatan defisit kepercayaan dalam kalangan negara-negara anggota. Usaha China ini sering dipandang skeptikal oleh negara ASEAN lain khususnya Filipina dan Vietnam dalam isu maritim di Zon Ekonomi Eksklusif. Malaysia, Brunei, Singapura dan Indonesia biarpun menghadapi ketegangan tetapi mengambil pendirian neutral dalam menyelesaikan isu di Laut China Selatan. Namun Indonesia dalam perkembangan mutakhir telah mengambil keputusan yang mengejutkan China apabila menamakan semula Laut China Selatan sebagai Laut Natuna Utara dan mencetuskan protes daripada China tetapi tidak selantang sebelumnya serta masih menganggap Indonesia sebagai sahabat penting (Leo Suryadinata, 2017). Manakala selebihnya tidak terlibat dalam isu tuntutan di perairan tersebut seperti Kemboja, Laos dan Myanmar. Justeru perbezaan kepentingan ini antara faktor yang menyumbang kepada kelonggaran ASEAN dalam memperjuangkan isu ini khususnya menerusi polisi masing-masing. Oleh itu, terbukti wujud kelemahan pendirian ASEAN yang tidak menentu berhubung Laut China Selatan, dan sering mendapat kritikan. Buktinya ialah pada 4 November 2015, di mana satu pertemuan di antara Menteri Pertahanan ASEAN (*ASEAN Defence Ministries Meeting*, ADMM-Plus iaitu Forum Keselamatan Dialog yang terdiri daripada 10 buah negara ASEAN dan 8 negara lain seperti Australia, China, India, Jepun, New Zealand, Korea Selatan, Rusia dan Amerika Syarikat) juga telah gagal untuk mengeluarkan Deklarasi Bersama seperti mana yang dijadualkan pada pertemuan pertama (Chao Bao Nguyen, 2015). Hujah ini menunjukkan ASEAN sendiri masih samar-samar dan tidak menunjukkan pendirian tegas berhubung isu ini.

Pergerakan yang perlahan ini telah membuka ruang-ruang tuduhan melulu terhadap China untuk mengambil tindakan progresif berhubung tuntutan perairan yang dianggap adalah merangkumi hak negara tersebut. Dalam pada itu, ASEAN juga sehingga hari ini masih dalam dilema dengan prinsip tidak campur tangan (*non-interference*) dan hak kepentingan bersama serantau (*common right of region*) yang menyukarkan lagi penyelesaian pertikaian antara negara anggota (Surin Pitsuwan, 2017). Justeru, konflik yang berlaku di antara Filipina serta Vietnam dengan China telah mendorong kepada kedua-dua negara ini untuk bertindak agresif menerusi polisi dan strategi masing-masing walaupun fungsi DOC (*Declaration on Conduct of Parties in the South China Sea*, 2002) itu sebenarnya adalah cukup kuat.

Filipina dan China setakat ini masih belum menemui jalan penyelesaian berhubung pertikaian Beting *Scarborough*. Masing-masing bersaing menunjukkan pertikaian tersebut melalui bukti peta dan sejarah yang dipamerkan berhubung hak tuntutan wilayah laut. Pertikaian ini menjadi lebih tegang apabila konfrontasi berlaku antara tentera Filipina dan China. Isu yang menambah ketegangan apabila tentera Filipina telah menemui sekumpulan nelayan China yang membuat penangkapan ikan secara haram di kawasan yang dituntut Filipina, dan berpunca daripada itu menyebabkan timbulnya tuntutan semula oleh China ke atas pulau yang dinamakan sebagai Huangyan pada April 2012 (FlorCruz, 2014). Tindakan ini menunjukkan Filipina begitu memandang serius terhadap sikap China yang didakwa masih berterusan tidak menghormati hak wilayah perairan seperti yang dipersetujui dalam undang-undang tersebut. Keadaan ini telah memaksa Filipina untuk memfailkan kes tersebut terhadap China di Mahkamah Hague. Filipina telah memenangi kes pertikaian ini di Mahkamah Tribunal Hague dan menyimpulkan bahawa dalam kes ini China tidak mempunyai perundangan asas untuk menuntut hak secara pensejarahan berhubung sejumlah besar kawasan perairan di Laut China Selatan. Walau bagaimanapun, reaksi balas membantah keputusan tersebut telah ditunjukkan oleh China dan rakyatnya sama ada untuk menerima atau mengiktiraf keputusan tersebut (Philips, Holmes & Bowcott, 2016).

Seterusnya ialah Vietnam dan China yang pada awalnya telah mencapai satu konsensus untuk melaksanakan persempadanan dan kerjasama pembangunan di beberapa kawasan laut serta telah menandatangani Perjanjian Persempadanan Wilayah Laut, Zon Ekonomi Eksklusif, dan Landas Benua di Teluk Beibu dan Perjanjian Kerjasama Perikanan di Teluk Beibu pada tahun 2000 yang dijangka bakal memperdalam kerjasama maritim (Cai Peihong, 2015). Walaupun begitu, timbul konflik yang tegang di antara China dan Vietnam. China dituduh telah merancang pembinaan pelantar bernilai AS\$ 1 bilion di perairan Kepulauan Paracel pada awal Mei 2014, dan hal ini mendapat perhatian serius oleh Vietnam kerana wilayah kepulauan tersebut termasuk dalam 200 batu nautika zon ekonomi eksklusif milik Vietnam (Drysdale, 2014). Oleh itu, terdapat sesetengah penganalisis antaranya seperti Arase (2015) menjelaskan bahawa impian China untuk mewujudkan Laluan Sutera Baharu Maritim mempunyai niat di sebaliknya terutama dakwaan visi ini dianggap sebagai satu tindakan dominasi geopolitik, dan Fukuyama (2016) pula menjelaskan ini adalah salah satu strategi penyebaran ideologi politik.

China pada dasarnya telah menunjukkan keakurannya untuk menandatangani perjanjian yang disediakan oleh negara kecil seperti di Asia Tenggara, terutama berhubung isu maritim seperti di Laut China Selatan. Namun, isu ini masih berlarutan sehingga visi Laluan Sutera Baharu Maritim ini dilancarkan dan menyebabkan usaha untuk menjadikan Asia Tenggara sebagai hub maritim dunia mungkin sedikit terbantut. Setakat ini, ASEAN dan China telah menandatangani beberapa perjanjian serta Deklarasi berhubung isu maritim dan Laut China Selatan, contohnya DOC pada tahun 2002, Kumpulan Kerja Bersama ASEAN-China Bagi Pengimplementasian DOC pada tahun 2004, dan paling terbaharu ialah Garis Panduan Bagi Pengimplementasian DOC pada Julai 2011 (Hayton, 2015, hlm.42). Dalam pada itu, perjanjian dan garis panduan ini juga tidak dinafikan bukanlah menyelesaikan terus pertikaian China dengan negara ASEAN seperti Vietnam dan Filipina. Walau bagaimanapun, ikhtiar daripada strategi ini sekurang-kurangnya dapat membendung daripada berlakunya konflik berterusan. Selain itu, mekanisme ini masih berkesan dan sangat relevan untuk menstabilkan keharmonian dan keamanan di antara negara yang terlibat melalui

perundingan maritim, walaupun isu ini sering mengundang kritikan daripada media dan pemikir daripada AS.

Sehubungan itu, strategi dan mekanisme berhubung jaminan keselamatan di wilayah perairan seakan sukar untuk dicapai jika tiada koordinasi dan komunikasi berkesan di antara negara ASEAN dan China. Hal ini kerana negara anggota masing-masing kurang mengambil berat dengan fungsi ASEAN sebagai jalan damai. Bahkan situasi ini lebih bertambah sukar apabila China hanya lebih gemar untuk menggunakan saluran bilateral berbanding secara terus dengan ASEAN. Berdasarkan perkiraan ini, ASEAN harus mengambil pengalaman negara-negara anggota yang berjaya menyelesaikan konflik secara intra-ASEAN dan luar-ASEAN sebagai meyakinkan China dalam keputusan politiknya dalam isu Laut China Selatan. Contohnya pengalaman Malaysia-Thailand dalam menyelesaikan isu khazanah rentas sempadan. Menurut Abdul Rahman (2017) Malaysia dan Thailand telah menubuhkan *Malaysia-Thailand Joint Authority (MTJA)* dalam memperoleh keputusan menang-menang antara kedua-dua pihak dan menganggap hubungan ini seperti 'adik-beradik'. Namun kajian ini tidak merendahkan kebolehan ASEAN dalam aspek perundingan kerana banyak juga rundingan-rundingan yang telah dicapai oleh ASEAN. Cuma dalam isu pertikaian dengan China, ASEAN bertindak agak perlahan kerana kelemahan ini juga dipengaruhi oleh hubungan erat negara kegemaran China dalam ASEAN yang sekaligus melebarkan jurang krisis negara yang terlibat. Jadual 1 menunjukkan dimensi pertalian kuat dan lemah dalam konteks landasan G2G dan B2B + P2P menerusi kerjasama negara-negara ASEAN dan China dalam Laluan Sutera Baharu Maritim.

Jadual 1: Dimensi Pertalian Kuat dan Lemah dalam konteks G2G, B2B + P2P Negara-Negara ASEAN dan China.

Dimensi	Tahap Kekuatan Hubungan	Penerangan	Negara-negara ASEAN
G2G dan B2B + P2P Tinggi	Pertalian Kuat	<ul style="list-style-type: none"> • Interaksi kerajaan tinggi + saling galakan kuat antara negara dan komuniti perniagaan dan rakyat 	<ul style="list-style-type: none"> • Malaysia, • Singapura • Thailand
G2G Tinggi tetapi B2B + P2P Sederhana	Pertalian Kuat	<ul style="list-style-type: none"> • Interaksi kerajaan tinggi + hubungan komuniti perniagaan dan rakyat beransur-ansur berkembang baik 	<ul style="list-style-type: none"> • Indonesia • Brunei • Kemboja • Laos • Myanmar • Filipina
G2G Rendah dan B2B + P2P Rendah	Pertalian Lemah	<ul style="list-style-type: none"> • Kedua-dua landasan bersikap skeptikal akibat masalah politik 	<ul style="list-style-type: none"> • Vietnam
G2G Rendah tetapi B2B + P2P Tinggi	Pertalian Lemah	<ul style="list-style-type: none"> • Masalah politik negara menjejaskan hubungan baik komuniti perniagaan dan rakyat 	<ul style="list-style-type: none"> • Vietnam

Sumber: Diubahsuai daripada Granovetter (1973; 1983) dan Irene Chan (2015).

Contohnya, kes seperti Filipina dan Vietnam tidak cukup kuat untuk mendesak China. Pertamanya ialah kerana kaedah perundingan yang diimplementasi oleh Malaysia, Indonesia, Singapura, dan Thailand adalah berbeza dengan Vietnam dan Filipina yang lebih agresif. Keduanya ialah pertalian kuat muncul disebabkan faktor kelebihan sejarah, hubungan erat komuniti perniagaan dan rakyat yang dimiliki di antara China dan Malaysia serta Indonesia juga adalah berlainan dengan negara-negara yang turut bertikai. Justeru,

walaupun wujud permasalahan seperti isu Beting Serupai I dan II, Pulau Natuna (dan kini Laut Natuna Utara) dan lain-lain antara China dengan Malaysia dan Indonesia, namun kedua-dua buah negara tersebut cuba menunjukkan sikap pendirian bersama tetapi tegas terutama dalam penyelesaian konflik di wilayah yang bertikai.

Namun, perlu ditekankan bahawa biarpun mana-mana negara dalam ASEAN (seperti dimensi negara yang mempunyai G2G dan B2B + P2P yang tinggi) mempunyai hubungan erat dengan China tetapi tingkah laku negara-negara tersebut masih terbatas untuk bergerak sebagai pemudah cara kepada negara lain untuk menerima kebaikan visi ini kerana dibayangi dengan prinsip "*non-interference*" yang dipegang kuat oleh negara-negara anggota lain, malah hal ini tidak akan sesekali berlaku (Bambang Irawan, 2016). Tambahan, setiap negara cuba mempertaruhkan polisi negara masing-masing dalam memperoleh modal besar daripada China tanpa mengambil kira ASEAN sebagai pertubuhan yang berperanan penting dalam mewakili kepentingan semua negara anggota. Oleh itu, peluang ini seharusnya digunakan dengan sebaik mungkin kerana China seperti yang dijelaskan dalam hubungan abad ini lebih bersifat lunak berbanding perlu digentari oleh negara-negara kecil seperti di Asia Tenggara.

Selain itu, majoriti negara-negara di Asia Tenggara turut dijamin dengan jaminan keselamatan melalui strategi 'lindungan' yang positif dengan negara kuasa besar lain yang telah sedia ada diamalkan sebelum ini. ASEAN juga masih mampu untuk mengekalkan kedudukannya sebagai sumber kepercayaan negara-negara ahlinya bagi mencapai resolusi 'menang-menang' kepada isu yang masih membelenggu antara China dan negara anggota ASEAN. Langkahnya ialah dengan menguruskan kesulitan perundangan serta pentadbiran dalaman dahulu. Pertamanya ASEAN perlu menyemak semula kesesuaian prinsip "*non-interference*" dalam pertikaian isu bersama China serta diperkuatkan dengan landasan DOC 2002. Kedua ialah memikirkan "*common right in the region*" melalui kesepakatan serta pengukuhan komunikasi strategik yang berkesan seperti yang disarankan Xi Jinping dalam lima saranannya dengan China sebagai sumber kekuatan selain berterusan menghadapi ketegangan hasil daripada tuntutan negara yang bertikai. Hal ini juga penting bagi membentuk kesefahaman dan persahabatan dengan negara kuasa besar seperti China yang sememangnya akan kekal berjiran selama-lamanya, dan bukannya seperti AS yang bila-bila masa boleh membuat keputusan untuk berundur daripada rantau domain yang dikuasainya di Asia apabila berdepan masalah (Kuik, 2014, hlm.16).

Kemudian dari segi cabaran dalaman, majoriti negara-negara ASEAN boleh digariskan kepada dua gambaran besar dari segi problematik yang sering dihadapi. Pertamanya masalah institusi dan politik yang memberi kesan kepada pertumbuhan ekonomi yang terhad (Arase, 2010, hlm.810; Pieterse, 2014; 2016), dan kedua seperti dijelaskan Abdul Rahman (2017) ialah soal integriti pemimpin negara anggota harus ditangani dengan segera jika ingin mencapai apa yang dipanggil sebagai komuniti ASEAN. Sinergi kedua-dua problematik ini cenderung untuk mencetuskan kelesuan kepada objektif sebenar Laluan Sutera Baharu Maritim. Namun kesan kelesuan ini agak sukar untuk dielak kerana sindrom problematik ini telah berleluasa hampir di keseluruhan negara anggota ASEAN. Manakala China yang berperanan sebagai enjin pertumbuhan ekonomi dalam visi ini seharusnya fokus pada matlamat yang dibina walaupun dalam masa sama bersikap oportunistik. China juga perlu lebih cakna serta mengetahui dan bersiap sedia dengan karakter negara-negara ASEAN, lebih-lebih lagi sebagai negara yang membuka tangan kerjasama maritim ini kepada rantau tersebut. Dalam pada itu, China juga tidak sepatutnya mengambil

peluang di atas kelemahan daripada kelesuan tersebut dengan bertindak mencampuri urusan hal ehwal dalaman negara ASEAN. Jika tidak, usaha peralihan strategi China ini bukan setakat menjejaskan kerjasama inisiatif yang digagaskan tetapi menyumbang kepada sikap skeptikal negara ASEAN yang berterusan.

Persaingan dan Ketaksamaan Negara-Negara ASEAN Dalam Sutera Maritim

Cabaran seterusnya ialah dari segi persaingan dan ketaksamaan dalam kerjasama sutera baharu maritim, iaitu jangkaan berlaku peningkatan risiko persaingan dan keciciran di kalangan negara anggota ASEAN dalam kerjasama ini. Persaingan ini bukanlah bermaksud dalam konteks konotasi negatif, tetapi mampu tercetus jika tiada garis panduan yang dipersetujui. Terutama sekali peranan China yang harus bersikap adil serta tidak pilih kasih dalam mengagih dan menjalankan kerjasama pelaburan dengan negara yang paling digemari ataupun dominan di rantau Asia Tenggara. Oleh itu, masalah ini juga akan menyumbang kepada peningkatan dalam konflik sedia ada dengan negara-negara yang terlibat dalam pertikaian. Justeru, simptom pasif tidak akan dapat dipecahkan dalam rantau Asia Tenggara terutama negara-negara yang masih lagi terkebelakang dari segi ekonomi, politik dan pembangunan rantau. Masalah ini juga akan memberi kesan kepada sasaran matlamat utama dalam visi ini serta mewujudkan jurang ketaksamaan yang timbul dan boleh mencetuskan lagi sikap skeptikal yang tinggi terhadap China.

Berdasarkan kepada hujah di atas, maka pendekatan polisi luar China dalam abad ini juga telah menyebabkan berlakunya anjakan dalam memberi isyarat kepada pentingnya untuk memperkukuhkan kerjasama ekonomi dengan negara-negara jiran dan pinggiran. Tindakan ini juga menunjukkan sikap keterbukaan dan hormatnya China kepada bentuk polisi negara masing-masing dalam melakukan perhubungan sama ada dengan Barat mahupun Timur. Perkara ini turut dijelaskan oleh Zhao Hong (2015, hlm.9) dari segi aliran pemikiran polisi luar China kini yang tergaris kepada tiga bentuk, iaitu pertama pendekatan 'Berarak ke Barat' yang menjurus kepada jaminan hubungan yang aktif dengan negara pinggiran di sebelah Barat, khususnya dalam memperkukuhkan kerjasama asas dalam hubungan negara dan bersama-sama membanteras kegiatan separatisme, ekstrimisme dan pengganas; kedua ialah pendekatan 'Bergerak ke Selatan' yang mungkin terdedah kepada risiko tercetusnya konflik dengan Rusia, akan tetapi pendekatan ini lebih wajar kerana China masih belum mempunyai kekuatan untuk berhadapan dengan AS di sebelah Timur; dan ketiga ialah pendekatan 'pinggiran agung' yang mana China harus memegang kawasan geografi melalui koordinasi laluan maritim dan daratan khususnya dalam memegang prinsip 'Perarakan Positif ke Arah Barat' yang merangkumi Asia Timur Laut, Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Barat serta rantau Pasifik.

Sehubungan itu, strategi BRI menerusi visi daripada kepimpinan Xi Jinping lebih cenderung mengutamakan pendekatan aliran pemikiran yang ketiga. Justifikasinya ialah, selain China dapat menumpukan kepentingan kepada jalinan hubungan erat dengan negara pinggiran, negara tersebut juga harus mempertimbangkan dari segi strategi untuk mengoptimalkan kelebihan manfaat bersama negara jiran demi pertumbuhan ekonomi China khususnya dari segi sumber asli, permintaan semasa dan sasaran kepenggunaan. Selain itu, China juga secara tidak langsung berkeinginan untuk berkongsi kejayaan dengan negara "pinggiran agung" tentang model pembangunan yang digunakan seperti mana yang pernah dilakukan Jepun sebelum ini.

Secara analisisnya, kebanyakan negara di rantau Asia Tenggara telahpun melepasi tahap model pembangunan yang dialami China kini, cuma kelebihan yang dimiliki China pada hari ini sedikit sebanyak memberi cabaran dari segi produktiviti pasaran dan penawaran kepada ASEAN. Oleh itu, adalah penting untuk diwujudkan satu deklarasi ataupun polisi istimewa untuk inisiatif ini oleh pemimpin ASEAN bagi mengelakkan ketakseimbangan berlaku di kalangan negara-negara ASEAN yang bakal menjadi *favourite* dan *nonfavourite* China. Maksudnya ialah mewujudkan perkongsian pintar dan strategik dari segi urusan dan kerjasama perdagangan dengan secara adil dan tidak bersifat asimetri. Berdasarkan hujah ini, inisiatif BRI juga akan turut mengalami evolusi secara inkremental. Hal ini kerana inisiatif ini bukanlah sesuatu yang berlaku dengan tiba-tiba ataupun reaksi balas China kepada mana-mana negara besar, akan tetapi gerakan strategi ini ialah satu tindakan China dalam mensejajarkan kedudukannya secara ekonomi, politik, sosial dan budaya, serta bukan setakat memanfaatkan kekuatannya yang sedia ada pada hari ini, malah merakamkan semula aset sejarah dan ketamadunan yang telah kukuh dibina melalui Jalan Sutera Klasik (Abdul Rahman, 2017).

Walau bagaimanapun, visi ini turut mendapat kritikan khususnya mengenai agenda China dalam perhubungan maritim di Asia Tenggara. Arase (2015) antaranya mengkritik bahawa apabila bercakap mengenai projek kereta api berkelajuan tinggi daripada Guangxi ke sepanjang garisan pesisir Vietnam sehingga ke Singapura sememangnya menarik perhatian, tetapi fokus laluan sutera maritim ini kebanyakannya pelaburan firma-firma milik negara China, bukan oleh negara hos, antaranya seperti *China Merchants Holding (CMH)*, *China Ocean Shipping [Group] Company (COSCO)*, *China International Trust Investment Corporation Group (CITIC)* dan *China Communication Construction Company (CCCC)* dalam pembangunan pelabuhan dan operasi untuk mengembangkan perdagangan maritim di Asia Tenggara, Asia Selatan, Afrika Timur, Timur Tengah dan Mediterranean. Pandangan Arase merumuskan keperluan dilahirkan kebimbangan terhadap China ke atas perluasan pengaruh ekonomi di Asia Tenggara yang juga turut menjana keinginan politik yang tinggi oleh negara itu.

Secara analisis ada manfaatnya kehadiran bantuan syarikat-syarikat kepemilikan negara daripada China dengan suntikan modal yang besar sekurang-kurangnya membantu meringankan negara hos. Selain negara yang berkerjasama dengan China menerima faedah secara terus daripada firma luar, kekhuatiran yang lain ialah pergantungan secara berlebihan terhadap China boleh menyumbang kepada isu autonomi negara. Sehubungan itu, di sini perlunya peranan pemimpin setiap negara ASEAN memikirkan dengan lebih kritis persoalan autonomi negara menerusi terjemahan dalam bentuk polisi sebagai reaksi balas kepada BRI. Lebih-lebih lagi kerjasama ini melibatkan aset strategik negara, geo-fizikal sesuatu wilayah, pelaburan luar, perhubungan antara rakyat, dan lain-lain lagi.

Hujah Arase perlu diambil kira kerana firma-firma China bukanlah semata-mata dipacu oleh kuasa pasaran tetapi adalah dipegang kuat melalui peranan negara serta mungkin bermotif lain di sebalik kerjasama tersebut. Kemungkinan besar persepsi bahawa kekuatan ekonomi bakal menjana kekuatan politik China di Asia Tenggara juga akan menjadi semakin menebal. Justeru, jalan keluar bukan penyelesaian bagi ASEAN, tetapi ASEAN perlu memikirkan paradigma baharu bagi mengatasi masalah ini dalam kerjasama fasa baharu dengan negara China. Selain dari sisi peranan China, ASEAN juga perlu menunjukkan sikap bersungguh-sungguh. Contohnya, dalam kerjasama *Regional Comprehensive Economic*

Partnership (RCEP) yang juga salah satu instrumen terpenting dalam menentukan kejayaan pertubuhan ASEAN dalam projek Laluan Sutera Baharu Maritim.

Perkara ini turut diujjahkan Pieterse (2016) berhubung kritiknya terhadap negara-negara di Asia Tenggara seperti tidak memanfaatkan secara berkesan peluang ini dengan China. Walau bagaimanapun, kesalahan juga tidak boleh diletakkan semata-mata kepada ASEAN, kerana China juga harus membantu ASEAN sebagai rakan dagangannya yang terbesar sebagai strategi manfaat timbal balik. Berdasarkan prinsip itu, China perlu mengambil inisiatif yang sejajar di antara kapasiti ASEAN dan inisiatif polisi yang dilaksanakan China iaitu Polisi Jiran Tetangga (*Neighbourhood Policy*). China tidak boleh terlalu meletakkan syarat-syarat yang berat sebelah serta menjana kepada kerjasama yang membebankan terhadap negara-negara terlibat khususnya dalam ASEAN. China juga harus mengelak, serta sensitif dengan istilah kerjasama bersama negara-negara di Asia Tenggara dengan label pinggiran kerana situasi ini hanya akan meletakkan China dipandang lebih skeptikal.

Menerusi visi Laluan Sutera Baharu Maritim ini juga tidak dinafikan akan wujud persaingan di kalangan negara-negara anggota ASEAN. Persaingan ini lebih menjurus kepada negara manakah yang bakal menjadi negara *favourite* China untuk menanam modal besarnya. Permasalahan ini perlu diwacanakan kerana isu ini merupakan isu besar yang akan membantutkan impian untuk mewujudkan perkongsian, komunikasi strategik dan destinasi yang ingin dicapai bersama di dalam kerjasama mega ini. Oleh yang demikian, China tidak boleh bersikap berat sebelah, manakala negara-negara ASEAN yang agak ke hadapan dan maju pembangunannya harus mengusulkan cadangan ataupun pelan tindakan sebagai ikutan model bagi negara-negara yang kurang mendapat perhatian di dalam kerjasama ekonomi antarabangsa.

Cabaran Kuasa-Kuasa Besar Lain

Campur tangan Amerika Syarikat (AS) dan Jepun dalam isu pertikaian di Laut China Selatan telah membentuk dimensi pertikaian politik antarabangsa yang semakin tegang. AS melihat perhubungan erat China dan ASEAN sebagai satu ancaman baharu kepada strategi geopolitik AS di rantau Asia Tenggara. Justeru, dalam proses China-ASEAN untuk menggapai satu harapan yang lebih tinggi melalui kerjasama dalam Laluan Sutera Baharu Maritim, maka telah muncul beberapa cabaran dan halangan kontemporer oleh AS dan sekutunya melalui agenda Pasak Asia. Hal ini jelas Perlez (2015, hlm.1) bahawa Obama telah melakukan ikrar untuk melakukan 'Pasak Asia' pada tahun 2013 sejurus China mengumumkan visi besarnya dan juga diisytiharkan bank yang akan membiayai visi ini iaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Cabaran daripada pengaruh luar seperti polisi luar AS dan Jepun terhadap visi ini turut menjadi halangan terbesar kepada ASEAN dan juga China secara khususnya untuk melihat kejayaan Laluan Sutera Baharu Maritim. Isu kehadiran nelayan China di kawasan perairan Filipina seperti yang dihuraikan dalam bahagian awal telah dijadikan berita sensasi oleh media pro AS dan Jepun di Filipina untuk mendapatkan sokongan oleh kedua negara ini bagi memudahkan Filipina mengambil tindakan berjaga-jaga terhadap China. Berlanjutan daripada itu, Filipina telah menggunakan kapabilitinya yang bersekutu dengan AS dan Jepun untuk menyelesaikan isu tuntutan wilayah laut oleh China.

Menurut Poling (2014) dan Yuko Mukai (2015) Pasukan Pertahanan Maritim dari Jepun dan Tentera Laut Filipina telah bersama-sama menjalankan latihan menggunakan pesawat peronda MSDF P-3C buat pertama kalinya sebagai menyasarkan kepada tindakan

China berhubung tuntutan berterusan oleh negara itu di Laut China Selatan. Paling kritikal apabila Filipina telah menggunakan semula prosedur di bawah Artikel 287 dan lampiran 7 berhubung Konvensyen Terhadap Undang-Undang Laut (UNCLOS) 1982 pada Januari 2013 (Rothwell, 2014). Manakala pada Januari 2016, Mahkamah Agung Filipina telah memutuskan keputusan bahawa perjanjian keselamatan dengan AS adalah sah, dan tentera AS dibenarkan berpangkalan di negara itu sebagai menentang kegiatan perluasan China di Laut China Selatan (Agence, 2016). Selain Filipina, Vietnam adalah antara negara yang berhadapan dengan China dalam ketegangan isu ini. China didakwa oleh Vietnam telah membina pelantar minyak di kawasan perairan Vietnam, dan sejurus daripada insiden tersebut pada tahun 2014, Jepun mengambil langkah dengan mengumumkan bahawa negara itu akan menyediakan 6 buah kapal perang untuk melonjakkan kapasiti jaminan keselamatan, dan pada Mei 2016, Jepun telah berikrar akan menambah 2 buah lagi kapal perang serta menjalankan latihan ketenteraan bersama-sama Vietnam (Nguyen Manh Hung, 2016, hlm.2).

Justeru itu, tindakan AS dan Jepun ini jelas mempamerkan pengharapan bahawa negara sekutu yang lain perlu menjadikan pengajaran daripada kes Vietnam dan Filipina untuk tidak menyertai dan perlu ditolak inisiatif China seperti OBOR dan juga projek-projek di bawah rangkuman visi tersebut seperti GMS, RCEP, ASEAN 2 + 7 dan lain lain lagi. Jika tidak ia bakal menyulitkan lagi usaha ke arah menyelesaikan isu pertikaian wilayah di Kepulauan Spratly dan Laut China Selatan kerana kerjasama ini dipercayai turut disertai kepentingan penguasaan ekonomi dan geopolitik oleh negara China. Berdasarkan hal tersebut, maka jelas bahawa situasi ini dipengaruhi oleh dua faktor. Pertamanya kedua-dua negara ini adalah tidak terelak untuk saling bersaing sesama sendiri bagi menguasai ruang geoekonomi yang dirancang dengan negara-negara di bahagian Asia, Eropah dan Afrika khususnya di Asia Tenggara. Keduanya ialah model bentuk kerjasama dengan negara-negara kecil menjadi pertarungan kuasa-kuasa besar untuk mendapatkan sokongan dan pengaruh khususnya negara anggota ASEAN secara eksplisit mahupun implisit.

Namun, setiap tindakan disusuli dengan implikasi iaitu sekiranya tuduhan ini berterusan, AS bakal berdepan dengan risiko akibat tindakannya terhadap China. Hal ini kerana, China juga antara negara yang bergantung kuat kepada pelaburan AS dan juga sebaliknya. Dalam pada itu, tindakan kuasa keras AS dengan mempengaruhi negara ASEAN dan sekutunya untuk menentang visi ini adalah merupakan satu tindakan yang memakan diri sendiri dan ini berbeza dengan strategi lunak oleh China dalam meraih sokongan di peringkat antarabangsa. Hal ini kerana rakan sekutu AS yang paling rapat iaitu Britain juga telah berbesar hati untuk menjadi antara negara pengasas AIIB, dan isu tersebut telah mendapat tentangan yang hebat daripada AS dan telah menyebabkan Jepun merupakan salah sebuah negara tunggal di Asia yang tidak bersama dalam visi mega China ini (Harner, 2015, hlm.3). Walaupun AIIB jelas diselar fungsi dan keberadaannya dalam sistem kewangan antarabangsa oleh AS dan Jepun, namun tindakan ini masih tidak dapat menghalang keinginan rakan sekutunya dalam *North Atlantic Treaty Organization* (NATO) untuk turut serta sebagai negara anggota pengasas dalam AIIB. Malah Jerman merupakan salah satu negara bukan Asia yang mempunyai pemegang terbesar dalam AIIB iaitu sebanyak AS\$ 4, 484.2 juta, dan diikuti oleh Perancis iaitu AS\$ 3, 375.6 dan Britain AS\$ 3, 054.7 juta (AIIB 2015). Sekutu AS lain yang menyertai gagasan ini adalah seperti Hungary, Switzerland, Korea Selatan, Australia dan yang terbaharu ialah Kanada dan lain-lain lagi (Berke, 2015; CNBC, 2015; Ankit Panda, 2015; Matthew, 2015; Huey Fern Tay, 2015; Blatchford, 2016; AIIB,

2016). Jelas di peringkat global iaitu selain ASEAN, negara-negara daripada benua lain turut mengakui dan tidak menafikan bahawa China merupakan kuasa ekonomi besar dunia baharu yang menawarkan kerjasama ekonomi yang lebih baik daripada AS dari segi komunikasi, maklumat, perhubungan, infrastruktur, kewangan dan lain-lain lagi.

PERSAHABATAN EKONOMI ASEAN-CHINA: IMPLIKASI POLISI

Kajian ini menyumbang dari segi polisi dalam batas-batas tertentu khususnya yang melibatkan kerjasama dalam bidang komunikasi strategik dan ekonomi antara ASEAN dan China. Dengan demikian, pendekatan strategi baharu maritim melalui usaha komunikasi strategik pelbagai aktor yang terlibat boleh dipertimbangkan di pihak ASEAN dan China serta boleh menjadi model kepada negara lain dalam ASEAN. Pendekatan tersebut ialah 'manfaat jaringan sejarah demi kemajuan pembangunan masa depan' ataupun menoleh nilai sejarah untuk kejayaan hari esok - yang mana jalur pemikirannya adalah sangat dekat dan selari dengan tujuan unggul artikel ini. Oleh yang demikian, sumbangan polisi yang boleh dinamakan sebagai Polisi Persahabatan Ekonomi Bertaraf Tinggi China-ASEAN (PEBTCA) ataupun *China-ASEAN High Level Economic Friendship Policy* (CAHLEFP) adalah jelas sebagai respon balas kepada polisi BRI yang digagaskan China bagi menjaga kepentingan bukan setakat negara anggota tetapi kepada ketiga-tiga pihak dalam kerjasama ekonomi serta mengukuhkan komunikasi strategik yang berkesan seperti yang dicitakan sendiri oleh Xi Jinping.

Menerusi idea tersebut, maka bukan setakat sejarah semata-mata adalah penting untuk dihargai. Malah sinergi itu perlu dipelihara bersama-sama dengan dikukuhkan keberkesanan koordinasi polisi negara, sistem sokongan domestik lain seperti pertubuhan-pertubuhan dan badan-badan perniagaan, suara kolektif rakyat yang didengari, dan tidak terlalu berpusat (Surin Pitsuwan, 2017). Hal ini kerana aspek tersebut adalah penentu paling utama bagi membentuk kesejahteraan dan kemakmuran masa depan bersama. Bahkan hasil kajian ini signifikan untuk menunjukkan satu dasar penting daripada pertubuhan ASEAN sendiri dalam mencairkan negara-negara anggota menerusi kerjasama komunikasi yang strategik dengan China selain mempamerkan dan mengekalkan konteks keunikan diplomatik serta ekonomi kontemporari dengan negara itu. Dasar ini bukan sahaja menumpu kepada ekonomi serta komunikasi dua hala antara negara-negara ASEAN dengan China tetapi lebih daripada itu khususnya dalam prospek kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim jangka masa panjang. Dalam konteks kerjasama ASEAN-China, dan dengan wujudnya Laluan Sutera Baharu Maritim ini serta keselariannya dalam Pelan Tindakan 2016-2020 yang disepakati, maka kesemua pihak harus menghormatinya.

Selain itu, sebagai mengukuhkan pelaksanaan polisi persahabatan yang diusulkan, kajian ini juga mencadangkan agar ditubuhkan satu Jawatankuasa Khas Penilaian Kemajuan Laluan Sutera Baharu Maritim ASEAN-China (*ASEAN-China Special Evaluation Committee on Maritime Silk Road*) ataupun ACSEC-MSR. Jawatankuasa khas ini penting dalam memantau, mengawal selia dan menasihati negara-negara ASEAN yang terlibat dalam visi mega ini. Selain itu, objektifnya juga ialah memurnikan strategi-strategi yang telah diaturkan antara dua pihak iaitu China dan ASEAN bagi mengelakkan salah faham dari segi komunikasi serta persaingan tidak sihat berlaku di dalam negara ASEAN. Justeru, dengan wujudnya jawatankuasa khas ini, isu berhubung komunikasi, persaingan dan ketaksamaan bukanlah dapat diatasi secara menyeluruh, namun dari segi kesefahaman dan toleransi dalam perkongsian ekonomi sekurang-kurangnya menunjukkan perkembangan positif yang berlaku secara beransur-ansur. Kewujudan jawatankuasa khas ini mampu menyebarkan luas kognitif

berkenaan pembangunan serantau dan dapat dipertingkatkan serta ditanam dengan sifat 'gotong-royong' dalam kerjasama serantau. Manfaat pembangunan serantau ini perlu dihebahkan melalui komunikasi strategik atau komunikasi berkesan antara negara anggota ASEAN dan antara ASEAN dengan China. Menerusi polisi-polisi yang dicadangkan serta komunikasi yang jelas dan teratur, ia bukan sahaja setakat terhadap kepada negara-negara anggota dalam ASEAN, bahkan boleh diimplementasi serta bermanfaat ke atas negara lain yang telah dan akan menyertai projek Laluan Sutera Baharu Maritim.

KESIMPULAN

Masa depan negara-negara ASEAN memerlukan paradigma serta pemikiran baharu untuk mengharungi kemakmuran dan cabaran daripada kebangkitan China menerusi visi baharu maritim. China telah menumpukan kepada ASEAN sebagai hub-maritim terbesar dunia abad ke-21 dengan tawaran kecanggihan dari segi komunikasi, perhubungan, pembangunan infrastruktur dan pertukaran sesama rakyat untuk mewujudkan budaya unggul Asia. Justeru, terdapat beberapa perkara yang perlu dipertimbangkan oleh negara-negara ASEAN bagi menghasilkan masa depan kedua-dua pihak agar tidak terdedah kepada risiko politik mahupun ekonomi serta warga di dalam rantau. Pertamanya menerusi strategi akrab negara-negara bagi menyelesaikan konflik yang sedia ada. Kedua ialah manfaat pembangunan dan pengukuhan infrastruktur sosial yang terbina serta diaplikasikan bagi memunculkan peluang serta menyelesaikan pertikaian antara kedua-dua pihak. Strategi pertama memerlukan ASEAN-China memfokus sepenuhnya kepada perkongsian kepentingan yang bukan semata-mata bersifat sepihak. Maksudnya, China sebagai kuasa besar tidak boleh bersifat egoistik dengan negara-negara kecil dan sederhana dalam ASEAN.

Walaupun tugas itu sebenarnya sukar untuk dilaksanakan dengan status China sebagai kuasa besar, tetapi mahu ataupun tidak, China harus menghormati dan menerima negara anggota ASEAN sebagai manfaat kepada strategi China dalam kerjasama maritim yang diidamkan negara tanpa syarat terbeban. Kedua ialah setiap pihak boleh menjadikan isu pertikaian di Laut China Selatan sebagai satu peluang dan bukannya ancaman. China dan ASEAN juga seharusnya berpegang kepada prinsip kebersamaan untuk menyelesaikan sesuatu problematik rantau dengan cara Asia. Tindakan itu akan membolehkan negara-negara ASEAN melangkah maju ke hadapan dengan menyuntik nilai polisi berdasarkan elemen tersebut sebagai respon baik yang berterusan terhadap polisi China. Tambahan kepakaran pembuat dasar di setiap negara dalam ASEAN perlu mengambil kira dan meneliti lebih mendalam ruang-ruang jaringan komunikasi serta infrastruktur sosial yang boleh diaktifkan ke dalam strategi baharu dalam berhadapan dengan China. Sememangnya agak berat bagi China untuk berunding secara multilateral dengan ASEAN dalam isu ini. Bahkan isu yang timbul antara negara anggota turut membelenggu ASEAN untuk bertindak sama ada menerusi penyelesaian secara kolektif ataupun negara anggota secara tunggal kerana terikat kuat dengan prinsip tidak mencampuri urusan hal ehwal negara lain.

Justeru, ini adalah salah satu bentuk cabaran yang perlu ditangani oleh negara ASEAN. Malah, satu pemikiran baharu dan polisi yang dicadangkan iaitu CAHLEFP serta penubuhan jawatankuasa ACSEC-MSR diperlukan dalam prospek hubungan dua hala pada masa hadapan yang bukan setakat terletak pada suara kolektif ASEAN tetapi menerusi negara individu yang mempunyai kekuatan kapasiti untuk mewujudkan perkongsian manfaat polisi hubungan China-ASEAN dalam kerjasama fasa baharu ini. Polisi dan jawatankuasa ini bukan setakat menjaga kepentingan negara anggota daripada impak

negatif projek serta kuasa besar China, tetapi bertindak mengelakkan eksploitasi oleh pihak luar termasuk kuasa besar lain yang mempunyai kepentingan di rantau Asia Tenggara. Namun, artikel ini berpendirian untuk tidak menolak kemungkinan bahawa AS juga berperanan penting dalam memacu pembangunan ekonomi negara anggota ASEAN selain strategi lindungan negara ASEAN daripada China adalah cukup penting. Justeru, perkara pokok yang perlu diutamakan oleh China-ASEAN ialah polisi, dan jawatankuasa ini bukan setakat mampu mewujudkan komunikasi strategik yang berupaya menjaga kepentingan kedua-dua pihak tersebut tetapi mempunyai kekuatan untuk melibatkan negara individu dalam ASEAN, China dan ASEAN secara kolektif untuk berunding dan membuat keputusan yang menghormati semua pihak. Rasionalnya ialah setiap negara individu mungkin mempunyai hubungan lebih erat atau dekat dengan kuasa-kuasa besar lain yang mampu memberikan idea kerjasama yang lebih erat dan baik. Polisi ini juga akan menjadi lebih berkesan jika digabungkan dengan penambahbaikan beransur-ansur terhadap kelemahan yang telah dibahaskan dan bukan secara radikal. Dengan demikian, kajian ini menjangkakan bahawa abad ke-21 mampu mengembalikan kegemilangan abad Asia.

BIODATA

Muhamad Azwan Abd Rahman, PhD, ialah Bendahari bagi Persatuan Sains Sosial Malaysia (PSSM), yang beralamat di Institut Kajian Malaysia dan Antarabangsa, Universiti Kebangsaan Malaysia. Email: azwanrahman77@gmail.com

Sity Daud, PhD, ialah Pensyarah Kanan di Pusat Penyelidikan Politik dan Keselamatan, Fakulti Sains Sosial dan Keselamatan, Universiti Kebangsaan Malaysia. Email: sitydaud@ukm.edu.my

Abdul Rahman Embong, PhD, ialah Profesor Emeritus dalam bidang Sosiologi Pembangunan di Universiti Kebangsaan Malaysia. Email: rahmanhe@ukm.edu.my

RUJUKAN

- Abdul Rahman Embong. (2017). Beyond economic imperatives: Towards a people's ASEAN. *Southeast Asian Social Science Review*, 2(1), 8-17.
- Abdul Rahman Embong. (2017). The charms of China's New Silk Road: Connecting the dots in Southeast Asia. In J. Nederveen Pieterse, Abdul Rahman Embong & Tham Siew Yean (Eds.), *Changing constellations of Southeast Asia: From Northeast Asia to China*. London: Routledge.
- Agence France-Presse. (2016, Januari 13). Philippines welcomes more US forces to counter China. *Inquirer.Net*. Retrieved from <http://newsinfo.inquirer.net/754958/philippineswelcomesmoreusforcestocounterchina>.
- Ankit Panda. (2015, Mac 25). South Korea joins the AIB. *The Diplomat*. Retrieved from <http://www.thediplomat.com>.
- Arase, D. (2010). Non-Traditional security in China-ASEAN cooperation: The institutionalization of regional security cooperation and the evolution of East Asian regionalism. *Asian Survey*, 50(4), 808-833.
- Arase, D. (2015). China's Two Silk Road initiative: What it means for Southeast Asia. In Daljit Singh (Ed.), *Southeast Asian affairs 2015*. Singapore: ISEAS Publication.
- Bambang Irawan. (2016, Disember 5). Ditemu bual oleh Muhamad Azwan [Rakaman suara menerusi aplikasi Skype]. Pendirian ASEAN terhadap Laluan Sutera Baharu Maritim China. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Beeson, M. (2010). Asymmetrical regionalism: China, Southeast Asia & uneven development. *East Asia*, 27, 329-343.
- Berke, R. (2015, Mei 21). New Silk Road could change global economics forever. *OilPrice.com*. Retrieved from <http://www.oilprice.com>.
- Billington, M. (2015, Mac 27). The Maritime Silk Road-1405 and 2013. *China-US Focus*. Retrieved from <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/the-maritime-silk-road-1405-and-2013>.
- Blachford, A. (2016, Ogos 31). Canada to apply to join China-backed Asian infrastructure investment bank. *Global News*. Retrieved from <http://globalnews.ca>.
- Cai Penghong. (2015, September 25). China-ASEAN maritime cooperation: Process, motivation and prospect. *China Institute of International Studies*. Retrieved from <http://www.ciis.org.cn>.
- Chao Bao Nguyen. (2015, November 21). ASEAN's uncertain stance in the South China Sea. *East Asia Forum*. Retrieved from <http://www.eastasiaforum.org/2015/11/21/aseans-uncertainstanceinthesouthchinasea/#more48426>.
- CNBC. (2015, 6 June). Hungary first European country to sign up for China Silk Road plan. Retrieved from <http://www.cnn.com/id/102738885>
- Drysdale, P. (2014, Julai 21). China's control over the South China Sea. *East Asia Forum*. Retrieved from <http://www.eastasiaforum.org>.
- Evers, H. D. (2017). *Connecting oceans: Malaysia as a maritime nation*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Fallon, T. (2015). The New Silk Road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interest*, 37, 140-147.

- Floracruz, M. (2014, Disember 9). China-Philippines territorial disputes: Ancient maps 'Debunk' Chinese claim over Scarborough shoal. *International Business Times*. Retrieved from <http://www.ibtimes.com/china-philippines-territorial-dispute-ancient-maps-debunk-chinese-claim-over-scarborough-shoal-1686914>.
- Foreign Ministry People's Republic of China (FMPRC). (2014). *Remarks by H.E. Li Keqiang Premier of the State Council of the People's Republic of China at the 18th China-ASEAN Summit*. Diperoleh dari http://www.fmprc.gov.cn/mfaeng/zxxw_662805/t1317372.shtml
- Fukuyama, F. (2016, Januari 12). Exporting the Chinese Model. *Project Syndicate*. Retrieved from <http://www.projectsyndicate.org>
- Godement, F. (2015, Jun 10). "One Belt, One Road": China's great leap outward. In Godement, F., & Kratz, A. (Eds.), *China Analysis: European Council on Foreign Relations*. Retrieved from <http://www.ecfr.eu>
- Granovetter, M. S. (1973). The strength of weak ties. *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360-1380.
- Granovetter, M. S. (1983). The strength of a weak ties: A network theory revisited. *Sociological Theory*, 1, 201-233.
- Hanyang. (2015, November 19). China's role in promoting regional connectivity appreciated: Thai official. *Xinhua.net*. Retrieved from <http://news.xinhuanet.com/english/>
- Harner, S. (2015, Mac 17). Britain's support for China's AIIB means Japan, parroting the U.S., is trapped. *China US Focus*. Retrieved from <http://www.chinausfocus.com/>
- Hayton, B. (2015). Developments in the South China Sea: Perspectives on the Philippines, Malaysia, and Beyond. In Heibert, M., Nguyen, P., & Poling, G. B. (Eds.). *Examining the South China Sea disputes*. Paper presented at Fifth Annual CSIS South China Sea Conference, Lanham, Rowman & Littlefield Publishers.
- Huaxia. (2016, Mac 20). China, Malaysia optimistic on fresh opportunities under Belt and Road initiatives. *Xinhua*. Retrieved from http://news.xinhuanet.com/english/2016-03/20/c_135205527.html
- Huey Fern Tay. (2015, Jun 28). Asian infrastructure investment bank: Australia sixth-biggest shareholder in China bank. *Australian Broadcasting Cooperation (ABC)*. Retrieved from <http://www.abc.net.au>
- Irene Chan. (2015, Mac 12). China's Maritime Silk Road: The politics of routes. Retrieved from <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co15051-chinas-maritime-silk-road-the-politics-of-routes/#.Wel4x2iCzIU>
- Kuik Cheng-Chwee. (2015, Disember). The Malaysian POV: The elephant in the room – Is the emerging third pillar reshaping Asian architecture and regional responses?. *The Asian Forum*. Retrieved from <http://www.theasianforum.org/thenovembersummitsinretrospect3/>
- Leo Suryadinata. (2017). What does Indonesia's renaming of part of the South China Sea signify?. *ISEAS Perspective*, 64, 1-6.
- Matthew, J. (2015, Mac 28). China accepts Britain and Switzerland as AIIB founding members as Russia decides to join bank. *International Business Times*. Retrieved from <http://www.ibtimes.com>
- Mohd Taib Haji Dora. (2015). *Jambatan Sutera*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Munir Majid. (2017, Ogos 26). China – friend or foe?. *The Star*, p.13.
- Nainggolan, P. P. (2015). Kebijakan poros maritim dunia Joko Widodo dan implikasi internasionalnya. *Politica*, 6(2), 167-190.

- Nguyen Manh Hung. (2016, Jun 2). Shared concerns about China bring Vietnam and Japan closer. *East Asia Forum*. Retrieved from <http://www.eastasiaforum.org/2016/06/02/sharedconcernsabotchinabringvietnamandjapancloser/>
- O'Dea, C. (2015, November/ Disember). Logistics Asia: Respinning the Silk Road. *IPE Real Estate*. Retrieved from <http://www.realestate.ipe.com>
- Pempel, T. J. (2007). Japanese Strategy Under Koizumi. In Rozman, G., Togo, K., & Freguson, J. P. (Eds.), *Japanese strategic thought toward Asia* (pp. 109-136). New York: Palgrave Macmillan.
- Perlez, J. (2015, Mac 19). Hostility from US as China lures allies to new Bank. *The New York Times*. Retrieved from <http://www.nytimes.com/2015/03/20/world/asia/hostilityfromusaschinaluresalliestonewbank.html?action=click&contentCollection=Asia%20Pacific&mo>
- Philips, T., Holmes, O., & Bowcott, O. (2016, Julai 12). Beijing rejects tribunal's ruling in South China Sea case. *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/world/2016/jul/12/philippines-wins-south-china-sea-case-against-china>.
- Pieterse, J. N. (2014). *What happened to the Miracle Eight?: Looking East, 21st century*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Pieterse, J. N. (2016). *Goodbye Miracle Eight*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Poling, G. (2014, Mac 28). Beijing's South China Sea strategies: Consolidation and provocation. *East Asia forum*. Retrieved from <http://www.eastasiaforum.org/2014/03/28/beijings-south-china-sea-strategies-consolidation-and-provocation/>
- Prashanth Parameswaran. (2013). Beijing Unveils New Strategy for ASEAN-China Relations. *China Brief*, 13(21), 9-11.
- Prashanth Parameswaran. (2015, November 16). China, Laos to build \$6 billion railway by 2020. *The Diplomat*. Retrieved from <http://www.thediplomat.com>
- Rothwell, D. R. (2014, Julai 14). Will China accept international law in the South China Sea?. *East Asia Forum*. Retrieved from <http://www.eastasiaforum.org>
- Sohn, Y. (2010). Japan's new regionalism: China shock, values, and the East Asian Community. *Asian Surveys*, 50(3), 497-519.
- Song Miou. (2015, Oktober 20). "Belt and Road" contributes to regional development: Myanmar's official. *Xinhua*. Retrieved from <http://news.xinhuanet.com/english/>
- Surin Pitsuwan. (2017, September 29). Good governance: Challenges for the ASEAN community (*Syarahannya Perdana Canselor Tuanku Muhriz*, Bangi, Universiti Kebangsaan Malaysia).
- Tan, T. S. (2009). *Cheng Ho and Islam in Southeast Asia*. Singapore: ISEAS.
- Wang Gungwu. (1964). The opening of relations between China and Malacca (pp. 1403-5). In Bastin, J., & Roolvink, R. (Eds.), *Malaysian and Indonesian Studies: Essay presented to Sir Richard Winstedt on his eighty-fifth birthday* (pp. 87-104). Oxford: Clarendon Press.
- Weatherbee, D. E. (2010). *International relations in Southeast Asia: The struggle for autonomy* (2nd ed.). Singapore: ISEAS.
- Xi Jinping. (2014). *Xi Jinping: The governance of China*. Beijing: Foreign Language Press. Co. Ltd.

- Xu Bu. (2015, Ogos 5). Maritime Silk Road can bridge China-Asean cooperation. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2015/08/05/maritime-silk-road-can-bridge-china-asean-cooperation.html>
- Yuko Mukai. (2015, Jun 26). Japan Philippines drill puts China on notice. *The Japan News*. Retrieved from <http://thejapannews.com/news/article/0002242616?m=jnml>
- Zhao Hong. (2015). *China's New Maritime Silk Road: Implications and opportunities for Southeast Asia*. Singapore: ISEAS.