

Analisis Kepentingan Tiongkok melalui Proyek *East Coast Rail Link* di Malaysia dalam Tinjauan Konektivitas Geopolitik

Haryo Prasodjo¹, Putri Sintawati²

TransBorders*

Abstract

The East Coast Rail Link (ECRL) is a strategic project between China and Malaysia. Become an alternative rail network project, after the completion of the Malaysia-Singapore fast train project. The ECRL project connects the East and West sides of Malaysia, encompassing several economic zones. In contrast to the Malaysian high-speed rail project, even though the ECRL has faced a lot of opposition, and several times the negotiation process, the ECRL project continues. Using a connectivity geopolitical approach, and qualitative analysis, this study aims to analyze China's interest in the ECRL project. The time limit is from 2016 to 2022, with data collection techniques through literature studies. The findings of this study are that there is interest in geopolitics and geoeconomics, especially in building alternative routes to reduce China's dependence on the Malacca Strait.

Keywords: *Tiongkok; Malaysia; ASEAN; ECRL; Railway; Project*

Abstrak

East Coast Rail Link (ECRL) merupakan salah satu proyek strategis antara Tiongkok dengan Malaysia. Menjadi proyek jaringan kereta api alternatif, setelah pembatalan proyek kereta cepat Malaysia-Singapura. Proyek ECRL menghubungkan sisi Timur dan Barat Malaysia, melintasi beberapa zona ekonomi. Berbeda dengan proyek kereta cepat Malaysia, meskipun ECRL banyak mendapatkan pertentangan, dan beberapa kali proses negosiasi, proyek ECRL terus berjalan. Menggunakan pendekatan geopolitik konektivitas, dan analisis kualitatif, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kepentingan Tiongkok dalam proyek ECRL. Adapun batasan waktunya adalah dari tahun 2016 hingga tahun 2022, dengan teknik pengumpulan data melalui studi literatur. Temuan dari penelitian ini adalah, adanya kepentingan dalam geopolitik dan geoekonomi, terutama dalam membangun jalur alternatif mengurangi ketergantungan Tiongkok terhadap Selat Malaka.

Kata kunci: *Tiongkok; Malaysia; ASEAN; ECRL; Railway; Project*

Pendahuluan

Tahun 2020, Asia Tenggara merupakan kawasan penerima pembiayaan proyek BRI tertinggi di dunia. Salah satu proyek terbesar Tiongkok bernama *East Coast Rail Link* (ECRL) di Malaysia.

Proyek ECRL diluncurkan pada tahun 2016 masa pemerintahan PM Najib Razak. sebuah proyek pembangunan jalur ganda kereta api, dengan lebar standar 1.435 mm dan sistem elektrifikasi, sepanjang 620 kilometer, melewati Pegunungan Titiwangsa, yang merupakan tulang

¹ Prodi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Malang

² Prodi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Malang

* Jurnal Hubungan Internasional Fisip UNPAS

Email: trans'borders@unpas.ac.id

panggung Semenanjung Malaya menghubungkan Kuala Lumpur dengan Bentong di provinsi Pahang dan melewati provinsi Terengganu ke Tumpat di provinsi timur laut Kelantan, di perbatasan dengan Thailand. Kereta akan beroperasi dengan kecepatan maksimal hingga 200 km/jam. Keberadaan jalur baru ECRL, akan melayani kota-kota besar di sisi Timur Malaysia, menghubungkan Port Klang, Integrated Transport Terminal (ITT) Gombak, Kuantan, Kuala Terengganu, Kota Baru dan Tumpat.³

Proyek ECRL dibangun oleh perusahaan kontraktor rekayasa, pengadaan, konstruksi dan komisioning asal Tiongkok bernama China Communications Construction Co. Dengan total biaya pembangunan sekitar 13,1 miliar USD, dimana pendanaan proyek sebesar 85% berasal dari China Exim Bank, dengan tenor pinjaman selama 20 tahun, dan bunga 3,5 persen pertahun.⁴ Penandatanganan Framework Financing Agreement and the Engineering, Procurement, Construction (EPC) Contract untuk proyek ECRL, ditandatangani oleh kedua pihak pada 1 November 2016, saat kunjungan kerja PM Najib Razak ke Beijing. Dimana, Malaysia diwakili oleh perusahaan Malaysia Rail Link (MRL) dan Tiongkok diwakili oleh China Communications Constructon Company Ltd (CCCC). Penandatanganan perjanjian tersebut, juga disaksikan langsung oleh PM Najib Razak dan Li Keqiang. Hal tersebut menuai banyak

perdebatan dalam negeri, dimana pihak oposisi mempertanyakan keputusan pemerintah Malaysia yang menunjuk langsung CCCC sebagai kontraktor *engineering, procurement, construction* dan *commissioning* (EPCC).⁵

Proyek ECRL akan menawarkan pertumbuhan ekonomi dengan memperluas konektivitas rel kereta dengan hub kargo dan meningkatkan kapasitas transfer kargo melalui jaringan rel kereta. Dengan adanya proyek ECRL, Pemerintah Malaysia menargetkan pendapatan sebesar 70% dari angkutan barang dan 30% dari angkutan penumpang. Acara ground breaking dilakukan di Kuantan pada 9 Agustus 2017, dengan dihadiri oleh PM Najib Razak dan Anggota Dewan Negara Mr Wang Yong. Merupakan bagian dari project East Coast Economic Region (ECER), yang diluncurkan di tahun 2007, yang bertujuan untuk membuka potensi ekonomi, kota-kota sepanjang jalur yang dilalui oleh jalur kereta.⁶

Sampai dengan tahun 2021, terdapat tiga kali perubahan rencana proyek. Proyek ECRL mengalami ancaman pembatalan di tahun 2018, pada masa PM Mahatir Mohamad. Mempertanyakan kelayakan dan persyaratan proyek. Tahun 2019, PM Mahatir berhasil menegosiasikan ulang, dan memaksa Tiongkok untuk memangkas panjang rel menjadi 640 km dan menawarkan harga yang lebih murah sebesar 44 miliar ringgit. PM Mahatir

³ World Construction Network, "Contract signed for \$13.1bn Malaysian rail project" (03/11/2016). Diakses melalui <https://www.worldconstructionnetwork.com/news/contract-signed-for-131bn-malaysian-rail-project> (28/07/2022).

⁴ Tasnim News, "Fearing Bankruptcy Malaysia Cancels Big Chinese Projects" (22/08/2018). Diakses melalui <https://www.tasnimnews.com/en/news/2018/08/22/1809317/fearing-bankruptcy-malaysia-cancels-big-chinese-projects> (20/04/2022).

⁵ Chster Tay, "Release ECRL feasibility study, say opposition MPs" (03/11/2016). Diakses melalui <https://www.theedgemarkets.com/article/release-ecrl-feasibility-study-say-opposition-mps-0> (28/07/2022).

⁶ "China to build and finance M'sia's S\$18.3b East Coast Rail Link project" (31/10/2016). Diakses melalui <https://www.todayonline.com/world/asia/china-build-and-finance-msias-s183b-east-coast-rail-link-project> (27/07/2022).

Mohamad melakukan negosiasi ulang dengan Tiongkok, dan membayar kompensasi sebesar 5,3 miliar USD. Dimana pendanaan dari proyek tersebut turun, dari 23,2 juta USD perkilometer menjadi 16,7 juta USD perkilometer. Malaysia melakukan penyesuaian pada trase jalur rel, dengan menghindari terowongan jalur pegunungan.⁷

Penelitian ini menjadi penting dan menarik untuk diteliti, dikarenakan proyek yang dimulai di tahun 2016 tersebut, mengalami perjalanan panjang melewati tiga periode kepemimpinan Perdana Menteri di Malaysia dengan fenomena tarik ulur proyek. Proyek ECRL menjadi sebuah proyek infrastruktur terbesar perusahaan Tiongkok di luar negeri, dan menjadi proyek yang paling menonjol diantara proyek BRI lainnya. Meski terjadi dinamika politik yang dinamis di Malaysia, hal tersebut tidak dapat lepas dari kepentingan Tiongkok untuk tetap dapat mempertahankan proyek tersebut, meski terus berganti kepemimpinan di Malaysia. Oleh karena itu, penelitian ini secara komprehensif akan melihat bentuk dan upaya yang dilakukan oleh Tiongkok untuk tetap dapat memertahankan kepentingannya dalam proyek ECRL di Malaysia. Proyek ECRL sempat dihentikan pada masa PM Mahatir Mohamad pada Juli 2018, dan rencana pengoprasiannya diperpanjang pada 31 Desember 2026, yang sebelumnya ditargetkan pada tahun 2024. Kekuatan besar Tiongkok berada pada kepemilikan dan penguasaan modal kapital, serta teknologi untuk permainan global jangka panjang, menjadikan Tiongkok sebagai mitra strategis Malaysia, baik dalam bidang pertahanan, ekonomi, pertanian, pendidikan, keuangan, dan konstruksi. Tidak hanya itu, proyek ECRL

juga tidak melalui tender terbuka, dan secara langsung, Pemerintah Malaysia menyerahkan proyek tersebut kepada Tiongkok. Terdapat upaya Tiongkok melalui hubungan strategisnya dengan Malaysia untuk menjalankan rencana strategisnya dalam Belt and Road Initiative.

Metode Penelitian

Metode deskriptif kualitatif digunakan dalam penelitian ini, dengan teknik pengumpulan data menggunakan studi pustaka, dari media internet, jurnal, berita, ataupun situs resmi pemerintah yang berkaitan dengan Proyek *East Coast Rail Link* di Malaysia

Kerangka Teoritis

Geopolitic of Connectivity Concept

Geopolitik yang dipicu oleh konektivitas dalam membangun keseimbangan baru, dengan upaya untuk menjawab persaingan antar negara. Keterhubungan berbagai sektor: manajemen, keuangan, perdagangan, energi, urbanisasi, dan pendidikan. Proses inovasi teknologi tinggi yang terus menerus berdampak dengan struktur kekuasaan, kedaulatan, dan ketertiban sistem politik internasional. Cara negara terhubung yang disebut oleh Henry Farrel dan Abraham L. Newman sebagai "*weaponized interdependence*." Sebuah gambaran tentang bagaimana para aktor dalam hubungan internasional, terutama negara, dapat memanfaatkan secara strategis hubungan saling ketegantungannya dan jaringan ekonomi dimana negara memiliki kendali. Dengan meningkatkan saling keterhubungan, maka meningkat pula saling ketergantungan, dan meningkatkan

⁷ Eileen Ng, "Malaysia says revised China deal shows costs were inflated" (15/04/2019). Diakses melalui

<https://apnews.com/article/6b0446f8fbdd4992a3c8ad64c1bcb7fb> (20/04/2022).

risiko masalah keamanan. Konektivitas akan membetuk hubungan ekonomi, politik, dan sosol budaya.⁸

Konektivitas geopolitik mendorong karakter ekonomi yang lebih terbuka, dan kemampuan untuk berkompetisi yang lebih tinggi. Sifat hubungan negara di dunia dalam tiga hal, yaitu Kepadatan (*density*), tentang seberapa banyak koneksi yang dimilikinya. Keragaman (*diversity*), seberapa banyak mitra, modal dan rute yang dimiliki. Agency (*agency*), mendefinisikan kembali aturan dan sasaran untuk saling menghubungkan. Konektivitas akan menentukan potensi ekonomi, dan potensi ekonomi akan menentukan potensi politik. Konektivitas menjadi sebuah alat kebijakan luar negeri yang modern dan penting. Keputusan negara untuk menghubungkan dirinya dengan negara lain, diwujudkan dalam bentuk investasi infrastruktur yang bertujuan untuk mewujudkan konektivitas fisik (jaringan jalan, rel, listrik, internet, air) dan non fisik (budaya kerjasama penelitian, fasilitas bea cukai). Mendorong konektivitas berkelanjutan dengan mendiversifikasi dan memperpendek rantai pasokan, serta membuka peluang bisnis aktor yang terlibat. Ketahanan dan kesejahteraan ekonomi menjadi hal yang penting dalam konektivitas.⁹

Konektivitas membantu negara sebagai aktor dalam meningkatkan kombinasi pada produktivitas dan perdagangan yang lebih tinggi. Aliran modal, sumber daya, dan teknologi memberikan dorongan pada interaksi antar

aktor. Infrastruktur menjadi pondasi utama pada mobilitas sosial dan ketahanan ekonomi, dengan jaringan transportasi yang luas, yang memungkinkan mobiltas barang, jasa, dan mnausia dapat bergerak cepat dan efisien. Proyek infrastruktur akan mengatasi rintangan geografi dan politik, serta dalam pemetaannya mengungkapkan pengorganisasian ruang politik seara legal.¹⁰ Modernisasi dan konektivitas adalah bagian penting dan menjadi keautan yang lebih besar dibanding dengan ideologi politik dan kekuatan militer. Konektivitas telah menjadi pondasi bagi masyarkat global. Dua cara negara memandang infrastruktur, yaitu secara politis dan fungsional. Dalam hal ini, ECRL mencakup keduanya, secara politis akan meningkatkan pengaruh Malaysia di Asia Tenggara, dan secara fungsional, Malaysia akan diuntungkan secara ekonomi dengan adanya proyek ECRL.

Pembahasan

Kepentingan Geopolitik Tiongkok dalam Proyek ECRL di Malaysia

ECRL merupakan bagian dari proyek BRI, dalam upaya menghubungkan 70 negara di dunia melalui investasi luar negeri Tiongkok pada pembangunan infrastruktur jalan, rel kereta api, pelabuhan, jaringan pipa, serta infrastruktur lainnya. Tujuan BRI, mempercepat pembangunan infrastruktur interkoneksi dengan negara dan kawasan tetangga, mempromosikan pembangunan *Silk Road Economic Belt and the 21st-Century maritime Silk Road*.¹¹ Lima tujuan dari proyek BRI adalah

⁸ Nadine Godehardt, Karoline Postel-Vinay Connectivity and Geopolitics: Beware the “New Wine in Old Bottles” Approach. Stiftung Wissenschaft und Politik. doi:10.18449/2020C35, No 35 July 2020.

⁹ Warsaw Institute, "Re-defining Connectivity" (21/10/2020). Diakses melalui <https://warsawinstitute.org/redefining-connectivity/> (23/08/2022)

¹⁰ Parag Khanna, "Bridges to Everywhere - Connectivity as Paradigm". Diakses melalui <https://www.cirsd.org/en/horizons/horizons-summer-2018-issue-no-12/bridges-to-everywhere>. (22/08/2022).

¹¹ Shao, Z. Z., Ma, Z. J., Sheu, J. B., & Gao, H. O. (2018). Evaluation of large-scale transnational high-speed railway construction priority in the belt and road region. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 117, 40-57.

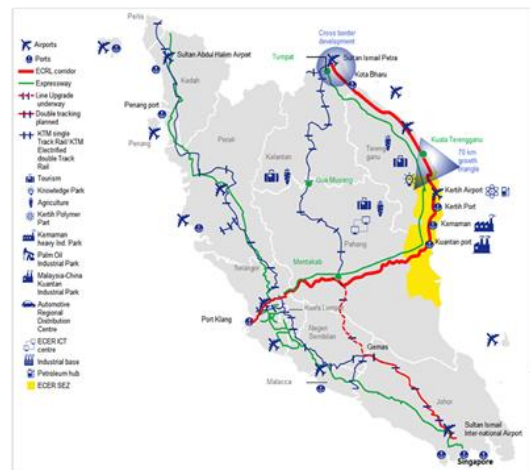
koordinasi kebijakan, fasilitas konektivitas, perdagangan bebas hambatan, integrasi sistem keuangan, dan ikatan antar masyarakat.¹²

Dalam proyek ECRL, Tiongkok melihat letak strategis Malaysia untuk menjembatani kepentingan distribusi logistiknya, antara Laut Cina Selatan dengan Selat Malaka. Hal tersebut dapat mengurangi ketergantungan kegiatan distribusi barang dan kebutuhan energi Tiongkok pada Selat Malaka. Kondisi tersebut menjadikan Malaysia sebagai penghubung penting, bagi 65 negara BRI di Asia, Eropa, dan Afrika. Proyek ECRL menjadi bagian dari fitur utama dari rencana infrastruktur global oleh Tiongkok, dengan penyebaran pengaruh yang lebih luas, baik melalui ekonomi maupun politik, dengan skema pembiayaan dan pembangunan BRI. Dalam perspektif Tiongkok, berdasarkan jumlah investasi, Malaysia dengan penduduk 33 juta jiwa, merupakan salah satu dari sepuluh negara teratas tujuan BRI. Selain itu, secara geografis, Malaysia berbatasan langsung dengan beberapa negara besar di Asia Tenggara, seperti Thailand, Singapura, dan Indonesia.¹³

Letak geografis Malaysia yang berada di antara Malaysia di sisi Selatannya di wilayah Mekong yang terdiri dari Laos, Myanmar, Kamboja, Vietnam, dan Thailand di Utaranya, memiliki prospek pertumbuhan ekonomi yang menjanjikan untuk investasi di masa depan. Proyek konektivitas melalui ECRL menjadi kunci untuk dapat menarik investasi yang lebih tinggi di masa depan. Proyek ECRL

nantinya, dapat terhubung dengan proyek kereta cepat di Thailand dan Laos, sehingga dapat mempersatukan zona ekonomi di beberapa negara Asia Tenggara. Sementara itu, Tiongkok memandang Semenanjung Malaya sebagai kunci strategis dalam rencananya untuk zona ekonomi "Belt and Road" yang membentang hingga ke Eropa. Kesempatan untuk membangun sistem kereta api berkecepatan sedang dan tinggi yang melintasi semenanjung ini adalah sesuatu yang tidak bisa diabaikan¹⁴. Berikut ini adalah gambaran dari peta jaringan jalur rel di Malaysia, dengan jaringan jalur rel yang ada di Thailand.

Gambar 1. Peta Jaringan Rel Kereta Eksisting Malaysia-Thailand dan Proyek ECRL



Sumber: Malaysia Rail Link (MRL). www.mrl.com.my

Dari gambar peta tersebut, dapat dilihat jika terdapat peluang besar bagi Tiongkok untuk menyatukan daratan Asia Tenggara, dengan satu standar jaringan rel

¹² Ze, S. (2014, October). One Road & One Belt & new thinking with regard to concepts and practice. In Presentation at the 30th Anniversary Conference of the Schiller Institute, Frankfurt, Germany. <http://newparadigm.schillerinstitute.com/media/one-road-and-one-belt-and-new-thinking-with-regard-to-concepts-and-practice>.

¹³ Emily Feng, "Malaysia's a big draw for China's Belt and Road plans. Finishing them is another

story" (26/07/2023). Diakses melalui <https://www.npr.org/2023/07/26/1183152803/malaysia-china-belt-and-road-rail-infrastructure> (25/07/2023).

¹⁴ The Mainichi, "Japan, China set to clash over Malaysia-Singapore high-speed rail project bid" (20/08/2016). Diakses melalui <https://mainichi.jp/english/articles/20160820/p2a/00m/0na/006000c> (25/04/2022).

kereta milik Tiongkok. Dimana, jaringan rel tersebut, dapat dijadikan sebagai jalur darat bagi angkutan distribusi barang, jasa, dan penumpang dari dan menuju Tiongkok. Jika dilihat secara garis besar, ECRL adalah bagian dari proyek Pan Asia Railway oleh Tiongkok. Proyek ECRL sendiri menjadi penting bagi Tiongkok, sebagai jaringan rel alternatif dari Thailand, menuju semenanjung Malaka di wilayah Malaysia. Dimana, pada tahun 2020, Malaysia memutuskan untuk menghentikan proyek kereta cepatnya menuju Singapura. Oleh karena itu, melalui ECRL, Tiongkok terus berusaha, agar jaringan rel kereta cepat yang ada di Laos, dan Thailand, tetap dapat terhubung hingga menuju perairan Malaka.

Pentingnya ECRL bagi Tiongkok, dapat dilihat dari standar teknis yang digunakan dalam membangun ECRL, serta bagaimana upaya Tiongkok dalam memperbaiki dan membangun kapasitas pelabuhan besar yang mampu menampung lebih banyak produk dan menciptakan pasar baru di Malaysia dan di sepanjang Laut Cina Selatan. Melalui proyek ECRL, Tiongkok membangun pijakan di berbagai tempat paling strategis di dunia, salah satunya adalah di sepanjang pesisir Timur hingga Barat Malaysia. Mengembangkan hubungan dan integrasi ekonomi yang lebih kuat dengan Malaysia, dan menyelaraskan dengan kepentingan nasional Tiongkok dan Malaysia, dengan terus mempromosikan pembangunan dan perdamaian dunia.

Tiongkok melihat terdapat upaya dari Malaysia untuk tetap mempertahankan hubungan diplomatik dan kerjasama ekonomi dengan Tiongkok ke arah yang lebih tinggi. Terdapat hubungan simbiosis mutualisme diantara keduanya, berdasarkan laporan dari Kementerian Luar Negeri Tiongkok, sampai tahun 2022

Tiongkok menjadi mitra dagang terbesar Malaysia, dan Malaysia sebagai mitra dagang terbesar Tiongkok di antara negara ASEAN lainnya.¹⁵ Tiongkok akan terus mengakomodir kepentingan Malaysia baik dalam bidang ekonomi maupun politik. Bagi Tiongkok, Malaysia merupakan salah satu negara yang paling kompetitif di kawasan Asia Tenggara. Oleh karena itu, Malaysia akan selalu membutuhkan Tiongkok untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta meningkatkan kualitas hidup masyarakatnya. BRI menjanjikan skema kerjasama dengan tujuan *win-win solution*, serta kontribusi bagi pembangunan nasional Malaysia dan menopang ekonominya.¹⁶

Secara geopolitik, proyek ECRL dapat mengintegrasikan Tiongkok, dengan Malaysia yang merupakan negara dengan tanah dan sumber daya melimpah, serta Singapura dengan negara kota yang sangat maju pada sistem keuangannya. Proyek ECRL berpotensi untuk membentuk zona ekonomi yang saling terintegrasi secara longgar, dan dapat meningkatkan ekspor-impor satu sama lain yang merupakan salah satu mitra dagang terbesar Tiongkok. Pada akhirnya, proyek ECRL menempatkan Tiongkok pada pusat infrastruktur berteknologi tinggi konektivitas di Asia Tenggara. Dalam perspektif geopolitik, ECRL berpotensi untuk menghubungkan beberapa negara dengan potensi ekonomi besar di Asia Tenggara seperti Thailand, Malaysia, dan Singapura. Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan proyek jaringan kereta api Tiongkok di Asia Tenggara, berdasarkan negara, panjang jalur rel, serta estimasi biaya pembangunannya.

¹⁵ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. "China and Malaysia". Diakses melalui https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq_665435/2675_665437/2732_663468/ (25/07/2023).

¹⁶ Felix K. Chang, "A Faint of Change: Malaysia's Relations with China" (08/01/2020). Diakses melalui <https://www.fpri.org/article/2020/01/a-faint-breeze-of-change-malysias-relations-with-china/> (20/04/2022).

Tabel 1. Proyek Kereta Tiongkok di Asia Tenggara

Negara	Nama Proyek	Panjang	Perkiraan Biaya (dalam USD)
Laos	Kereta Cepat Laos	422 KM	6 miliar
Thailand	Kereta Cepat Thailand	250 KM	12 miliar
Malaysia	<i>East Coast Rail Link</i>	640 KM	16.5 miliar
Indonesia	Kereta Cepat JKT-BD	142,3 KM	7.5 miliar

Sumber: *Diolah oleh penulis dari berbagai sumber*

Dari tabel di atas, dapat dilihat, melalui proyek ECRL, terdapat kepentingan Tiongkok dalam internasionalisasi standar kereta api yang dimiliki oleh Tiongkok. Dalam hal ini, perusahaan kereta cepat dan konstruksi Tiongkok di pasar global, dengan bantuan Pemerintah Tiongkok, berusaha untuk menciptakan ketergantungan jangka panjang terhadap Malaysia pada produk dan teknologi kereta Tiongkok yang cenderung tertutup. Bagi Tiongkok, yang terpenting adalah, lebar rel yang digunakan oleh ECRL menggunakan standar lebar internasional 1.435 mm, yang artinya, rel tersebut dapat dilintasi baik dengan kereta cepat, semi cepat, maupun kereta barang milik Tiongkok. Sehingga, jalur rel yang dibangun merupakan, jalur rel multifungsi, yang dapat digunakan untuk mengangkut orang, barang, maupun keperluan militer, jika terjadi perang. Jika semua proyek jalur rel di Thailand dan Laos berjalan, maka

tidak sulit bagi Tiongkok untuk mengintegrasikan seluruh jaringan rel yang dibangun menggunakan standar Tiongkok. Hal tersebut kemudian, memberikan kesan jika ada keinginan Tiongkok untuk melakukan hegemoni global di kawasan melalui berbagai proyek kereta cepat, dan proyek ECRL di Malaysia.

Jaringan ECRL menawarkan alternatif baru kepada eksportir untuk dapat menjangkau pasar di Asia Utara, begitupun sebaliknya, dimana eksportir dari Asia Utara juga dapat menggunakan jalur ECRL untuk dapat terhubung dengan Selat Malaka. Menjadi resolusi yang signifikan bagi ketergantungan Tiongkok pada Selat Malaka, dimana sekitar 80 persen kebutuhan energi Tiongkok melewati jalur tersebut. Bagi Tiongkok, Asia Tenggara merupakan basis dari manufaktur baru dan peluang pangsa pasar yang sangat besar¹⁷ Bersama dengan Tiongkok, ASEAN terus berkembang menjadi mitra dagang terbesar ketiga bagi Tiongkok, sekutu terkuat, dan sekutu paling dinamis dan strategis di Asia Tenggara. Hal tersebut, berfungsi sebagai landasan penting dalam hal stabilitas, perdamaian, dan pembangunan kawasan. Dalam memudahkan arus pergerakan manusia dan barang serta menstabilkan rantai pasokan dan manufaktur regional, Tiongkok telah banyak membangun infrastruktur konektivitas.

Melalui proyek tanpa tender, Tiongkok mendapatkan akses dan kendali penuh atas pengelolaan proyek strategis ECRL, dan bertanggungjawab atas pengadaan dan pekerjaan proyek. Menciptakan ketergantungan pada teknologi, keahlian, pembiayaan proyek, sebagai bagian dari konsekuensi politik yang harus dibayar oleh Malaysia.¹⁸ Tujuan

¹⁷ Leslie Lopez, "Malaysia's East Coast Rail Line Touted as a Game Changer" (22/12/2016). Diakses melalui <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malaysias-east-coast-rail-line-touted-as-a-game-changer> (06/08/2022).

¹⁸ Johan Saravanamuttu, "Malaysia's East Coast Rail Link: Bane or Gain?" (31/08/2017). Diakses melalui <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co17158-malaysias-east-coast-rail-link-bane-or->

strategis Tiongkok melalui proyek ECRL adalah, membangun kemakmuran bersama dengan Malaysia, melalui konektivitas jaringan rel kereta api. Investasi infrastruktur Tiongkok melalui ECRL juga merupakan bagian dari tujuan strategis regional Tiongkok di Asia Tenggara. Dimana, Malaysia merupakan satu-satunya negara di Asia Tenggara yang secara geografis, mengelilingi Laut Cina Selatan. Tiongkok telah menjadi kekuatan global dalam kawasan regional Asia Tenggara secara ekonomi dan politik, Tiongkok memiliki peran yang sangat besar di Malaysia yang sedang mencoba untuk menggerakkan ekonominya ke tingkat yang lebih tinggi.¹⁹

Dalam hal geopolitik di Asia Tenggara, proyek ECRL akan memberikan Tiongkok pada akses dan kontrol yang kuat melalui ekonomi dan politik, serta akses yang lebih terbuka terhadap negara-negara di Asia Tenggara, dalam hal ini adalah Malaysia. Kesempatan bagi Tiongkok untuk mentransfer teknologi, modal ekonomi, produk, serta tenaga kerja ke luar Tiongkok, membangun rantai pasokan energi dan logistiknya di kawasan Asia Tenggara.

Kepentingan Tiongkok dalam Menciptakan Jalur Alternatif di Selat Malaka

Selat Malaka sendiri, merupakan jalur utama pelayaran internasional sepanjang 930 km, antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Menjadi area paling vital dalam jalur pelayaran internasional,

sebagai penghubung antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Selat Malaka menjadi *ChokePoint* bagi jalur perdagangan barang dan energi pelayaran internasional. Proyek ECRL menjadi jalur atau rute alternatif jaringan distribusi Tiongkok bagi pasokan energi, barang, dan jasanya selain melalui jalur laut yang melewati selat Malaka.²⁰

Ancaman dari ketergantungan Tiongkok akan Selat Malaka, bagi jaringan distribusinya pernah diungkapkan oleh mantan Presiden Tiongkok Hu Jintao di tahun 2003, yang disebut sebagai "Malacca Dilemma". Dimana, hampir 60 persen dari total impor minyak mentah Tiongkok diangkut melalui selat tersebut. Tidak hanya itu, Selat Malaka sepanjang 900 km, menjadi penting bagi jalur perdagangan internasional, dimana selat yang menghubungkan antara Samudra Hindia dengan Samudra Pasifik ini, menghubungkan antara wilayah Asia Timur dengan India, Timur Tengah, serta Eropa. Setiap tahunnya, lebih dari 50.000 kapal dagang berlayar melalui selat Malaka, dan membawa sekitar 40% perdagangan dunia.²¹

Selat Malaka, menampung sekitar 60 persen angkutan laut didunia, dengan lalu lintas sekitar 150 kapal, baik kargo dan tanker setiap harinya melintasi selat tersebut, yang didominasi oleh kapal-kapal milik Tiongkok dan Jepang.²² Selat Malaka menjadi penting bagi Tiongkok, dimana sebanyak 60 persen impor minyak dan sumber energi Tiongkok melintas di Selat Malaka. ketergantungan Tiongkok pada

[gain/?doing_wp_cron=1661144882.5964899063110351562500#.YwMPM3ZBzDc](https://www.gain/?doing_wp_cron=1661144882.5964899063110351562500#.YwMPM3ZBzDc) (21/08/2022).

¹⁹ Ron Corben, "Malaysia Moves to Rebalance Relationship With China" (30/05/2018). Diakses melalui <https://www.voanews.com/a/malaysia-moves-to-rebalance-relationship-with-china/4415867.html> (30/08/2022).

²⁰ Stefanie Schumann, "Malacca Strait: China's Strategic Chokepoint". Diakses melalui <https://help.fleetmon.com/en/articles/4521790->

<malacca-strait-china-s-strategic-chokepoint> (25/07/2023).

²¹

²² Dr. Seyedmohammad Seyedi ASL, "Strategic Importance of Strait of Malacca in Southern Asia" (31/01/2022). Diakses melalui <https://www.ankasam.org/strategic-importance-of-strait-of-malacca-in-southern-asia/?lang=en#:~:text=Because%20the%20Strait%20of%20Malacca,to%20South%20and%20West%20Asia> (25/07/2023).

energi yang mendorong Tiongkok untuk memperluas pengaruhnya, sebagai bagian dari upaya Tiongkok dalam melakukan keamanan energi.²³ Sebagai pusat *transshipment* yang menghubungkan pelabuhan Tiongkok bagian Selatan dengan anak benua India, Eropa, Timur Tengah, dan wilayah Mediterania. Sebagai jalur penghubung penting bagi pasokan energi negara-negara di kawasan Asia Timur. Bagian penting dari rantai pasokan global Tiongkok²⁴ Berikut ini adalah data jumlah kapal yang melintas di Selat Malaka, dalam kurun waktu 2015 hingga 2022.

Tabel 2. Jumlah Kapal yang Melintas di Selat Malaka 2015 to 2022

Tahun	Jumlah Kapal
2015	80.960
2016	83.740
2017	84.456
2018	85.216
2019	86.190
2020	85.251
2021	79.284
2022	82.819

Sumber: Marine Department Peninsular Malaysia serta Diolah oleh peneliti dari berbagai sumber

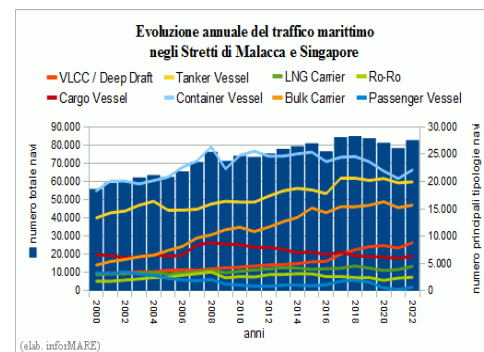
Dari data tabel di atas, dapat dilihat peningkatan jumlah kapal yang melintas di Selat Malaka setiap tahunnya. Dimana dari jumlah tersebut, sekitar 60 hingga 70 persennya adalah kapal barang milik Tiongkok. Sehingga penting, bagi

²³ Suki Basi, "Dire straits for flow of trade through Malacca" (14/09/2022). Diakses melalui <https://www.theinsurer.com/viewpoint/dire-straits-for-flow-of-trade-through-malacca/#:~:text=The%20imports%20are%20critical%20for.a%20half%20mile%20wide%20stretch> (24/07/2023).

²⁴ Italian Institute for International Political Studies (ISPI), "The Strait of Malacca and the Indo-Pacific Region: Between Regionalization and Maritime Trade" (20/10/22). Diakses melalui <https://www.ispionline.it/en/publication/strait-malacca-and-indo-pacific-region-between->

Tiongkok untuk dapat menciptakan jalur distribusi alternatif, untuk mengurangi ketergantungannya, terhadap Selat Malaka. Sedangkan data jumlah kapal yang melintas di Selat Malaka dari tahun 2000, dapat dilihat dari diagram dibawah ini.

Gambar 2. Diagram Jumlah Kapal yang Melintas di Selat Malaka Tahun 2000-2022



Sumber: *Info Mare Independent Journal Economy and Transport Policy*

Dari data tabel dan diagram diatas, dapat dilihat jika selat Malaka menjadi penting bagi jalur keamanan energi dan perdagangan global Tiongkok, dimana lebih dari 70 persen ekspor minyak dan LNG menuju Tiongkok, dan 60 persen arus perdagangan Tiongkok melintas di selat tersebut.²⁵ Diperkirakan, lebih dari 15 juta barel minyak kebutuhan energi Tiongkok, serta pasokan bahan mentah industry Tiongkok melintas setiap harinya.²⁶ melintasi selat Malaka. Jawaban atas *Malacca Dilemma*, dimana Selat malaka sebagai jalur perdagangan dan pasokan

[region-alization-and-maritime-trade-32052](https://www.info-mare.com/region-alization-and-maritime-trade-32052) (24/07/2023).

²⁵ Pawel Paszak, "China and the "Malacca Dilemma"" (28/02/2021). Diakses melalui <https://warsawinstitute.org/china-malacca-dilemma/> (25/07/2023).

²⁶ Dryad Global, "Malacca Straits, Significant regional challenges to securing the maritime domain". Diakses melalui <https://dg.dryadglobal.com/south-east-asia-straits-of-malacca/#:~:text=The%20Strait%20of%20Malacca%20has,that%20pass%20through%20the%20straits> (25/07/2023).

energi bagi Tiongkok. Menghindari dominasi dan kontrol Amerika Serikat atas Selat Malaka melalui sekutunya, yaitu Malaysia dan Singapura. Berdasarkan hasil laporan dari *Review of Maritime Transport*, perjalanan kapal milik Tiongkok mendominasi di Selat Malaka, mengalahkan Jepang. Memberikan akses jaringan yang lebih besar bagi Tiongkok pada rantai pasokan barang, energi, dan jasa di Asia Tenggara.

Dengan keberadaan ECRL, Tiongkok dapat memangkas jarak dan waktu distribusi pasokan global dan energinya, tanpa harus melintas di Selat Malaka. Berikut, adalah gambar dari peta jaringan proyek ECRL, yang menghubungkan sisi pantai Barat dan pantai Timur Malaysia.

Gambar 3. Peta Proyek ECRL di Malaysia



Sumber: asia.fes.de

Upaya Tiongkok mengurangi ketergantungan atas Selat Malaka, Infrastruktur dalam proyek ECRL menjadi kunci kekuatan ekonomi dan politik Tiongkok di Asia Tenggara. Melalui ECRL, Tiongkok berupayamembangun jalur akses pasokan dan distribusi dari laut menuju daratan, dengan memangkas waktu dan jarak tempuh yang awalnya melalui

lautan melewati daratan. Memunculkan efek *spin-off* bagi ekonomi dan sosial di kawasan. Menjadikan Malaysia sebagai gerbang utama dari jaringan maritim dan daratan BRI di kawasan Asia Tenggara. Proyek ECRL berpotensi menjadi tulang punggung infrastruktur transportasi angkutan pasokan global Tiongkok. ECRL diperkirakan akan dapat mengangkut 5,4 juta penumpang, 53 juta ton kargo di tahun 2030, dengan menciptakan 80.000 lapangan pekerjaan, dengan komposisi 30 persen penumpang dan 70 persen barang.²⁷ Oleh karena itu, keberadaan dari ECRL menjadi sangat penting bagi Tiongkok, terutama dalam mengembangkan sistem pertahanan industri dan pasokan energi jangka panjang bagi Tiongkok.

Melalui ECRL Jalur alternatif untuk menghindari ancaman potensial yang dapat menghambat pasokan impor energi dan pembangunan ekonomi Tiongkok. Peran dan posisi penting dari Singapura di Selat Malaka, yang merupakan sekutu dari Amerika Serikat dan India, dapat menjadi potensi ancaman dikemudian hari bagi jalur pasokan global Tiongkok. Proyek ECRL menjadi upaya Tiongkok dalam mengurangi resiko Dilema Malaka, dimana 80 persen dari impor energi Tiongkok dari Afrika melalui Selat Malaka. Secara geopolitik, kepentingan Tiongkok dalam proyek ECRL adalah untuk menjaga dominasi strategis dalam rantai pasokan distribusi keamanan energi dan industrialisasi di Tiongkok. Oleh karena itu, Tiongkok memiliki motivasi kuat untuk dapat meningkatkan investasi infrastrukturnya di Malaysia untuk tujuan strategis. Proyek ECRL juga merupakan bagian dari strategi pertahanan Tiongkok mengenai kombinasi perlindungan laut jauh (*distant seas protection*) dan perlindungan laut dekat (*near seas defense*). Hal tersebut sejalan dengan Buku Putih Pertahanan Tiongkok tahun 2015. Membangun rute

²⁷ Eva Grey, "China turns Malaysia's East Coast Rail Link into reality" (01/10/2017). Diakses melalui [https://www.railway-](https://www.railway-technology.com/features/featurechina-turns-malaysias-east-coast-rail-link-into-reality-5938409/)

[technology.com/features/featurechina-turns-malaysias-east-coast-rail-link-into-reality-5938409/](https://www.railway-technology.com/features/featurechina-turns-malaysias-east-coast-rail-link-into-reality-5938409/) (20/07/2023).

energi alternatif di wilayah Asia Tenggara.²⁸

Dalam membangun jalur alternatifnya, pelabuhan Kuantan Pahang yang berada di Pantai Timur Malaysia, juga dikelola oleh perusahaan Guangxi Beibu International Port Group, yang merupakan BUMN Tiongkok bersama dengan perusahaan Malaysia. Dengan ECRL, pelabuhan tersebut nantinya, akan terhubung dengan Pelabuhan Klang di Pantai Barat. Jaringan distribusi barang menggunakan ECRL dapat memangkas waktu tempuh sekitar 30 jam atau 18% dibanding menggunakan jalur laut melalui Selat Malaka, efektifitas waktu sangat bermanfaat bagi kargo pengiriman barang yang tidak tahan lama, seperti makanan dan produk biomedis.²⁹

Kota Pahang sendiri menjadi salah satu minat Tiongkok, persediaan bahan baku dan pasar. Dimana, Pahang masih menyedakan area lahan yang luas, dengan harga kompetitif sebagai basis dari manufaktur baru yang dapat digunakan untuk mendirikan pabrik baja, pabrik kimia, pengolahan minyak sawit, energi matahari, elektronik, serta pengolahan gas. Lokasi strategis pelabuhan Pahang, merupakan rute perdagangan selatan yang baru, berada tepat di tengah laur dari Shanghai, Shenzhen, dan Hongkong. ECRL memiliki kapasitas angkut sebesar 53 juta metrik ton pasokan barang setiap tahun. Jumlah tersebut, sembilan kali lipat dari daya

angkut kereta yang ada di Malaysia di tahun 2016.³⁰

Upaya Tiongkok menjaga stabilitas keamanan pasokan jalur energi dan perdagangannya, dari kemungkinan adanya perubahan lingkungan eksternal. Seperti gangguan keamanan, blokade laut, dan lain sebagainya. Tiongkok memandang hubungan dengan Malaysia menjadi sangat penting, dan melihat Malaysia sebagai mitra strategisnya dan terpercaya, serta berkomitmen untuk terus menjalin kerjasama saling menguntungkan bagi kedua negara. Tujuannya adalah untuk memenangkan kompetisi dengan menjalin hubungan yang lebih erat dengan Malaysia sebagai mitra.³¹

Melalui ECRL, Tiongkok menciptakan iklim yang mendukung bagi kerjasama dan kegiatan ekonomi antar negara yang saling menguntungkan, dengan tetap mengedepankan kepentingan luar negeri Tiongkok. Bagian dari perluasan pengaruh melalui *soft power* yang dimiliki Tiongkok, dimana Tiongkok membutuhkan mitra netral bagi negara-negara kawasan, untuk menghadapi persaingan strategis dengan Amerika Serikat, Australia, India, dan Jepang.³² Selain ECRL, Tiongkok juga berinvestasi pada beberapa pelabuhan di Malaysia, seperti pelabuhan laut dalam Melaka Gateway, Kuala Linggi, Penang, dan Kuantan. Terdapat sembilan pelabuhan Malaysia dan sebelas pelabuhan yang dikelola oleh Tiongkok bersama

²⁸ Sophie Qin, "One Belt One Road in Malaysia: China's strategic enabler?" (20/04/2017). Diakses melalui <https://www.aspistrategist.org.au/one-belt-one-road-malaysia-chinas-strategic-enabler/> (19/08/2022).

²⁹ Hong Liu & Guanie Lim (2019) The Political Economy of a Rising China in Southeast Asia: Malaysia's Response to the Belt and Road Initiative, *Journal of Contemporary China*, 28:116, 216-231, DOI: 10.1080/10670564.2018.1511393

³⁰ Keith Schneider, "Modernizing Malaysia: Port City Sees Pitfalls of Chinese Investment" (13/09/2018). Diakses melalui

<https://international.thenewslens.com/article/103999> (03/09/2022).

³¹ Liz Lee, "Hard-peddling soft power, China helps launch \$13 billion Belt and Road rail project in Malaysia" (09/08/2017). Diakses melalui <https://www.reuters.com/article/uk-malaysia-china-railway-idUKKBN1AP13S> (21/08/2022).

³² Goh Sui Noi, "East Coast Rail Link and pipeline projects with China to be deferred: Malaysian PM Mahathir" (22/08/2018). Diakses melalui <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/east-coast-rail-link-and-pipeline-projects-with-china-cancelled-says-malaysian-pm> (23/08/2022).

Malaysia.³³ Jaringan ECRL meminimalisir hambatan perdagangan Tiongkok di Asia Tenggara, serta membuka akses dari lokasi penyedia sumber daya, produksi, hingga pasar konsumen yang besar di Malaysia secara khusus, dan Asia Tenggara secara umum.

ECRL menjadi bagian dari sistem wacana internasional Tiongkok yang dibangun atas penciptaan komunitas global yang inklusif, sejahtera, dan stabil. Tiongkok menghadirkan konektivitas sebagai nilai yang ada dalam dirinya dengan mempromosikan harmoni dan kemakmuran dalam nilai-nilai Asia.³⁴ Secara strategis, ECRL akan memangkas waktu pengiriman barang dari Shenzhen Tiongkok ke Port Klang, menjadi 135 jam dari 165 jam jika melalui jalur laut Singapura. Pada tahun 2018, Tiongkok merupakan investor terbesar di Malaysia dengan pangsa pasar 16,9% dan pasar ekspor terbesar kedua bagi Malaysia dengan pangsa 13,2%.³⁵ ECRL akan menjadi rute alternatif untuk mengelilingi semenanjung Malaysia melalui Singapura. Secara geopolitik, Tiongkok melihat posisi strategis Malaysia dalam jalur perdagangan baru Asia Tenggara dari Beijing menuju Hongkong, Kuala Lumpur, Singapura, dan Jakarta.

Oleh karena itu, *Smart connectivity* menjadi kunci penting bagi proyek BRI dalam ECRL, dengan tujuan meningkatkan daya saing geostrategis Tiongkok di Asia Tenggara. Bagian dari strategi regional dan menjadi kekuatannya secara global yang selaras dengan peluang dan tantangan dalam konektivitas yang komprehensif di Asia Tenggara. Menciptakan lingkungan strategis dan kondusif yang

menguntungkan bagi semua mitra Tiongkok di Asia Tenggara dalam memberikan akses pada pasar dan interaksi global. Konektivitas sebagai kemitraan, peluang, dan kedaulatan. Tiongkok memiliki tanggungjawab untuk memastikan berbagai proyek di Malaysia dapat berjalan dan berlangsung secara jangka panjang. Melalui proyek ECRL, Tiongkok memiliki kepentingan dalam membentuk sistem jaringan terpusat yang memudahkan Tiongkok dalam memahami dan mengontrol jaringan distribusi barang, dan jasa. Meningkatkan sistem keamanan jaringan, dan membantu operasi jaringan konektivitas. Jaringan distribusi yang lebih efisien dan efektif dan mendorong kegiatan ekonomi kawasan lebih luas dan ke arah yang positif.

ECRL menjadi alat Tiongkok dalam menjaga jaringan pasokan global untuk tetap dapat beroperasi dengan optimal dan visibilitas tinggi. Infrastruktur ECRL menjadi kunci dan inti dari permainan politik luar negeri Tiongkok di kawasan Asia Tenggara. ECRL menjadi salah satu pondasi utama dalam proyek BRI Tiongkok dalam kesuksesannya membangun jaringan infrastruktur di Asia Tenggara, dalam membangun basis distribusi yang kuat menggantikan jalur distribusi melalui Selat Malaka. Mempermudah bagi seluruh pelaku kegiatan ekonomi dalam mengakses pasar yang lebih luas dan lebih mudah. Meningkatkan kolaborasi antar aktor dalam mendorong kompetisi bersama yang saling menguntungkan antara Tiongkok dan Malaysia. Mendorong pembangunan ekonomi dan meningkatkan standar hidup melalui konektivitas ECRL yang

³³ Samantha Ho, "ECRL poses clouds China's Belt and Road ambitions" (18/06/2018). Diakses melalui <https://www.theedgemarkets.com/article/ecrl-poses-clouds-chinas-belt-and-road-ambitions> (29/08/2022).

³⁴ Nadine Godehardt, Karoline Postel-Vinay Connectivity and Geopolitics: Beware the "New Wine in Old Bottles" Approach. Stiftung

Wissenschaft und Politik. doi:10.18449/2020C35, No 35 July 2020.

³⁵ Andrew Fan Chiah Howe, Jeffrey Cheah Institute. "Caution and foresight necessary with ECRL" (06/08/2018). Diakses melalui <https://jci.edu.my/caution-and-foresight-necessary-with-ecrl/> (30/08/2022).

komprehensif dalam konteks geografis. ECRL menjadi proyek alternatif yang dapat mengubah rute perdagangan tradisional Tiongkok di wilayah Asia Tenggara.

Kepentingan Ekonomi Tiongkok dalam Proyek ECRL di Malaysia

Dalam hal kepentingan ekonominya, melalui proyek ECRL Tiongkok berusaha untuk mendukung kebijakan industri dan upaya untuk menciptakan pasar baru dan dominasi di kawasan Asia Tenggara. Sebagai pembuktian bagi produk berkualitas buatan Tiongkok dengan sistem keamanan dan teknologi terbaik di kelasnya. Sebuah inovasi pada teknologi tingkat tinggi. Dalam proyek ECRL, Tiongkok menawarkan skema *Build-Operate Transfer* (BOT) dengan kemitraan publik-swasta kepada Pemerintah Malaysia, untuk mengurangi beban fiskal pemerintah dan meningkatkan efisiensi dengan adanya partisipasi sektor swasta. Tiongkok memiliki keunggulan dalam hal kemudahan pembiayaan, dengan pinjaman lunak berbunga rendah.

Sebagai proyek besar, melalui ECRL ada upaya Tiongkok untuk mempromosikan hubungan perdagangan dan investasi dengan pasar internasional di Malaysia dan Asia Tenggara. Cara tersebut dilakukan Tiongkok sebagai upaya untuk menghindari kejenuhan pasar domestik, yaitu dengan mendorong perdagangan, industrialisasi, serta investasinya ke pasar internasional. Sebuah cara untuk mendistribusikan beban kapasitas produksi yang berlebih di pasar domestik, yang menjadikan pertumbuhan ekonomi Tiongkok melambat. Sebuah cara yang juga dilakukan oleh negara-negara industri di dunia, untuk menghindari stagnansi pertumbuhan ekonomi domestiknya.

Dalam sebuah program *Ambassador Talk* tahun 2023, Duta Besar Tiongkok untuk Malaysia menyampaikan komitmen Tiongkok untuk terus mendorong lebih banyak perusahaan Tiongkok berinvestasi di Malaysia. Hal tersebut bertujuan untuk mendorong pembangunan ekonomi dan industrialisasi di Malaysia. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan Tiongkok adalah kondisi politik Malaysia yang stabil, lokasi geopolitik yang strategis, sistem hukum yang baik, serta infrastruktur modern yang saling terhubung. Secara keseluruhan, Tiongkok siap untuk memanfaatkan berbagai macam peluang pembangunan dengan Malaysia, untuk memperkuat kerjasama di berbagai aspek.³⁶ Berikut ini adalah tabel data dari nilai investasi Tiongkok di Malaysia dalam kurun waktu 2015 hingga 2022.

Tabel 3. Nilai Investasi Tiongkok di Malaysia 2015-2022 (dalam USD)

Tahun	Nilai Investasi dalam USD
2015	290.000.000
2016	1.305.000.000
2017	1.522.000.000
2018	124.000.000
2019	109.000.000
2020	557.000.000
2021	454.000.000
2022	799.000.000

Sumber: *Net foreign direct investment (FDI) flows from China to Malaysia from 2015 to 2022*, statistica.com

Dari tabel di atas, dapat dilihat jika investasi terbesar Tiongkok di Malaysia berada di tahun 2016 dan 2017, dimana pada tahun tersebut, terdapat banyak penandatanganan perjanjian kontrak kerjasama infrastruktur antara Tiongkok dengan Malaysia. Tiongkok merupakan

³⁶ Malaysian Investment Development Authority Invest in Malaysia, "More Chinese enterprises eyeing to invest in Malaysia" (08/01/2023).

Diakses melalui <https://www.mida.gov.my/mida-news/more-chinese-enterprises-eyeing-to-invest-in-malaysia/> (24/07/2023).

investor lima besar di Malaysia setelah Amerika Serikat, Singapura, Jepang, dan Hongkong. Hal tersebut, memperbesar skala pasar bagi pasar Tiongkok di Malaysia dan Asia Tenggara. Pada tahun 2022, Tiongkok telah menjadi investor terbesar dalam pembangunan infrastruktur dan modal pembiayaan di Asia Tenggara. Berdasarkan data dari *South China Morning Post*, dalam kurun 2015 hingga 2021, Tiongkok menggelontorkan sekitar 5 miliar dolar setiap tahunnya untuk investasi di Asia Tenggara. Dimana, 75 persennya adalah investasi dalam infrastruktur.³⁷ Beberapa proyek Tiongkok di Malaysia dapat dilihat pada gambar berikut

Gambar 4. Investasi Infrastruktur Tiongkok di Malaysia



Sumber: *The Hongkong University of Science and Technology*

Pada tahun 2020, Asia Tenggara menduduki posisi pertama, sebagai

kawasan tujuan dari investasi BRI Tiongkok, sebesar 36 persen dari total nilai investasi 46.54 miliar USD, atau sekitar 16,7 miliar USD.³⁸ Dari total FDI ke ASEAN, Tiongkok menyumbang 7,7% dari keseluruhan, berada di atas Jepang, Swiss, Hongkong, Kanada, Korea Selatan, dan Taiwan, namun masih berada di bawah Amerika Serikat dan Uni Eropa. Berikut ini adalah data tabel dari total investasi Tiongkok di ASEAN dalam kurun waktu 2014 hingga 2021.

Tabel 4. Total Investasi Tiongkok di ASEAN 2014-2021 (dalam juta USD)

Tahun	FDI	Tahun	FDI
2014	6,811	2018	12,815
2015	6,571	2019	9,421
2016	9,951	2020	7,091
2017	18,048	2021	13,829

Sumber: *Asean Statistical Yearbook*

ASEAN merupakan pasar terbesar ketiga bagi Tiongkok setelah Amerika Serikat dan Uni Eropa.³⁹ Bagian dari upaya Tiongkok untuk memfasilitasi kerjasama yang lebih terbuka dalam *comprehensive strategic partnership* dengan ASEAN, dan terus mendorong liberalisasi perdagangan, investasi, industrialisasi, pembakaran rendah karbon, modernisasi pertanian, transformasi digital, serta peningkatan tata kelola pembangunan multilateral.⁴⁰ Melalui

³⁷ Su Lin Tan, "China tops development finance in Southeast Asia, faces more competition for regional influence: report" (04/06/2023). Diakses melalui <https://www.scmp.com/week-asia/economics/article/3222918/china-tops-development-finance-southeast-asia-faces-more-competition-regional-influence-report> (27/-7/2023).

³⁸ Kaho Yu, "The Belt and Road Initiative in Southeast Asia after COVID-19: China's Energy and Infrastructure Investments in Myanmar". ISEAS Yusof Ishak Institute. Diakses melalui [https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/iseas-perspective/2021-39-the-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia-after-covid-](https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/iseas-perspective/2021-39-the-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia-after-covid-19-chinas-energy-and-infrastructure-investments-in-myanmar)

[19-chinas-energy-and-infrastructure-investments-in-myanmar-by-kaho-yu/](https://www.asean.china-center.org/english/2019-08/13/c_138305618.htm#:~:text=According%20to%20the%20General%20Administration,export%20to%20ASEAN%20reached%20USD319) (25/07/2023)

³⁹ ASEAN-China Center, "ASEAN-China Economic & Trade Cooperation in 2018". Diakses melalui http://www.asean-china-center.org/english/2019-08/13/c_138305618.htm#:~:text=According%20to%20the%20General%20Administration,export%20to%20ASEAN%20reached%20USD319 (25/07/2023).

⁴⁰ Mr. Deng Xijun, Chinese Ambassador to ASEAN. Mission of the People's Republic of China to ASEAN. "China and ASEAN Together Send a Strong Message of East Asian Cooperation" (17/11/2022). Diakses melalui [http://asean.china-](http://asean.china-center.org/english/2022-11/17/c_138305618.htm#:~:text=According%20to%20the%20General%20Administration,export%20to%20ASEAN%20reached%20USD319)

berbagai macam proyek BRI, Tiongkok terus berusaha untuk membangun kerjasama regional dan mendapatkan pengaruh global. Berikut ini adalah data nilai perdagangan Tiongkok dengan ASEAN tahun 2017-2022.

Tabel 5. Total Nilai Perdagangan Tiongkok-ASEAN 2017-2022

(dalam miliar USD)

Tahun	Nilai
2017	505.1
2018	587.8
2019	641.5
2020	516.9
2021	878.2
2022	975.3

Sumber: Asean *Statistical Yearbook*

Tiongkok sendiri merupakan mitra dagang utama Malaysia sejak 2008 hingga 2022, dengan peningkatan 18,5 persen setiap tahunnya, dan mencapai 184,75 miliar USD di tahun 2022. Dalam hal investasi, Tiongkok menempati posisi pertama di Malaysia, dengan total investasi mencapai 11 miliar USD, dimana 55,6 persen dari total FDI di Malaysia tahun 2022.⁴¹ Oleh karena itu, proyek ECRL membutuhkan biaya konstruksi dan operasional yang menjadi cara Tiongkok untuk dapat berperan aktif dalam proyek tersebut. Proyek ECRL berpotensi memperkuat ekonomi kedua negara melalui peningkatan perdagangan, dengan menghubungkan jalur maritim dengan daratan di Asia Tenggara.

Proyek ECRL menjadi sebuah peluang bagi Tiongkok untuk meningkatkan kerjasamanya dengan Malaysia, dengan melihat kebutuhan Malaysia akan

pertumbuhan ekonomi yang lebih besar dari periode sebelumnya. Meningkatkan kapasitas produk ekspor dan impor dari Malaysia dan Tiongkok. Melalui bantuan luar negeri dalam permodalan proyek ECRL, Tiongkok mencoba untuk mentransfer surplus aset keuangan dalam bentuk aset yang dapat dieksploitasi dari kelebihan devisa yang dimiliki oleh Tiongkok. Adanya kebijakan "made in China" tahun 2025, yang mana kereta api menjadi sektor kunci industri manufaktur Tiongkok untuk pasar ekspor, dengan Institusionalisasi penetapan standar teknologi Tiongkok di luar wilayahnya.

Secara garis besar, ECRL merupakan proyek dengan nilai kontrak terbesar bagi Tiongkok di Malaysia, berpotensi menciptakan ketergantungan Malaysia terhadap kekuatan finansial dan teknologi Tiongkok. Secara ekonomi, keberadaan dari ECRL akan meningkatkan lonjakan pada sektor perdagangan produk Tiongkok di Malaysia. Tiongkok juga dapat memanfaatkan, keberadaan ECRL untuk memperluas mitra dagangnya disekitar Malaysia, seperti Singapura dan juga Asia bagian utara. ECRL akan menjadi rute alternatif baru bagi Tiongkok untuk meningkatkan arus perdagangan di kawasan ASEAN. Tiongkok memiliki kepentingan pada keberadaan pelabuhan Kuantan dan juga ECRL. Menjadi resolusi yang signifikan, bagi ketergantungan Tiongkok pada keberadaan jalur perdagangan yang sibuk di Selat Malaka. Sampai dengan tahun 2016, sebesar 80 persen pelayaran di Selat Malaka, didominasi oleh kapal dari Tiongkok. Tidak hanya itu, Tiongkok juga telah berinvestasi pada pembangunan pabrik baja dengan kapasitas produksi 3,5 juta ton, di area

mission.gov.cn/eng/stxw/202211/t20221117_10976891.htm#:~:text=China%20looks%20forward%20to%20work,community%20with%20a%20shared%20future (24/07/2023).

⁴¹ Bernama, "More Chinese enterprises eyeing to invest in Malaysia" (08/01/2023). Diakses melalui <https://www.mida.gov.my/mida-news/more-chinese-enterprises-eyeing-to-invest-in-malaysia/> (24/07/2023).

seluas 287 hektar, yang juga akan terintegrasi dengan jaringan ECRL.⁴²

Proyek ECRL juga disebut sebagai “*game changer and a mindset changer*”, dimana memberikan efek spin off ekonomi dan dampak sosial yang positif bagi daerah di wilayah pantai Timur Malaysia. Menjaga keseimbangan strategis baru di wilayah Selat Malaka dan Laut Cina Selatan. Menghubungkan Laut Cina Selatan dengan Selat Malaka, dan berpotensi besar dalam mengubah rute utama perdagangan internasional.⁴³ Tiongkok memiliki kepentingan ekonomi dan keamanan jalur distribusi pasokan barang dan bahan mentah, serta pasar yang lebih luas dalam jaringan konsumen dan produsen bagian dari skala ekonomi lebih besar di Asia Tenggara. Proyek ECRL akan menjadi game changer dalam hal kegiatan ekonomi, dimana pertumbuhan akan dihasilkan disepanjang rute jalur rel di wilayah pantai Timur Malaysia. Sebuah kesempatan bagi Tiongkok dalam bagian rencana induk global dalam BRI untuk menghubungkan kawasan Asia Tenggara, Asia Tengah, dengan Eropa.⁴⁴

Melalui proyek ECRL, akan berdampak pada pengaruh Tiongkok terhadap Malaysia dan negara lainnya di Asia Tenggara. Instrumen politik dan ekonomi, digunakan Tiongkok untuk dapat menjaring lebih besar, pengaruh diplomatik yang lebih kuat dan memiliki akses bebas ke negara-negara sekitar Malaysia yang memiliki potensi pasar baru yang terus bertumbuh. Dilihat lebih lanjut, dalam proyek ECRL, Tiongkok bukan hanya

sebagai investor, namun juga sebagai kontraktor dan pemodal sebagai bagian dari ekspor modal dan jasa Tiongkok ke Malaysia. Bagi Tiongkok, Malaysia merupakan mitra strategisnya, dan Tiongkok akan terus berkomitmen untuk meningkatkan kerjasama yang saling menguntungkan di berbagai bidang, sebagai bagian dari pembangunan bersama. Instrumen ekonomi dan politik, memberikan peluang bagi Tiongkok untuk mendapatkan sekutu diplomatik yang lebih kuat dan mendapatkan akses ke berbagai wilayah di Asia Tenggara.

Dalam proyek ECRL, terlihat ambisi Tiongkok dalam memenangkan persaingan tanpa kompetisi terbuka, dan menjalin hubungan yang lebih erat dengan Malaysia, baik secara politik maupun ekonomi. Proyek ECRL akan memperkuat peran Tiongkok baik dalam perdagangan internasional, industri, serta konektivitas antar wilayah di berbagai belahan dunia. Keberadaan ECRL akan memberikan penghematan biaya transportasi barang material dan produk, untuk menuju dan keluar Tiongkok. ECRL terhubung dengan Pelabuhan Kuantan yang dibangun besar-besaran oleh Tiongkok, untuk dapat menampung lebih banyak kapal yang lebih besar untuk dapat mengakses pelabuhan. ECRL menjadi jalur perdagangan alternatif bagi distribusi kargo yang bergerak melalui selat Malaka melalui Singapura.⁴⁵ Tonase kargo yang akan diangkut melalui ECRL diperkirakan sebanyak 53 juta ton di tahun 2030, dan 5,4 juta penumpang setiap

⁴² "Report: ECRL to give Malaysia trade advantage over Singapore" (22/12/2016). Diakses melalui <https://www.malaymail.com/news/malaysia/2016/12/22/report-ecrl-to-give-malaysia-trade-advantage-over-singapore/1277739> (28/07/2022).

⁴³ Railway Technology, "China turns Malaysia's East Coast Rail Link into reality" (01/10/2017). Diakses melalui <https://www.railway-technology.com/analysis/featurechina-turns-malaysias-east-coast-rail-link-into-reality-5938409/> (08/08/2022).

⁴⁴ Salahuddin bin Hisham, "ECRL : Economics Cannot Be Set Aside". Diakses melalui <https://www.mole.my/ecrl-economics-cannot-be-set-aside/> (03/08/2022).

⁴⁵ John Pennington, "Will the East Coast Rail Link be a game changer for Malaysian international trade?" (01/10/2017). Diakses melalui <https://www.aseantoday.com/2017/10/will-malaysias-east-coast-rail-link-be-a-benefit-or-a-burden/> (06/08/2022).

tahunnya, dengan rasio 70:30 antara kargo terhadap penumpang.⁴⁶

Untuk memfasilitasi peningkatan jumlah distribusi barang melalui ECRL, Tiongkok juga melakukan ekspansi pada proyek perluasan dua pelabuhan di Malaysia. Tahun 2016, Tiongkok telah berinvestasi sebesar 50 miliar USD, untuk menambah kapasitas pelabuhan, dengan membangun terminal ketiga di Port Klang dan Pantai Barat. Tiongkok menargetkan, kapasitas kargo mencapai 16,3 juta TEU di tahun 2020.⁴⁷ Sedangkan untuk Pelabuhan Pantai Timur, di Kuantan, Tiongkok membangun sepanjang 1 km garis pantai, dalam Malaysia-China Kuantan Industrial Park (MCKIIP), untuk memfasilitasi zona industri dan produk manufaktur Tiongkok.⁴⁸ Berikut ini adalah jumlah kontainer yang ditampung Pelabuhan Klang dan Kuantan dalam kurun waktu 2011 hingga 2016.

Tabel 6. Jumlah Kontainer di Port Klang dan Kuantan 2011-2016

Tahun	Port Klang	Port Kuantan
2011	9.603.926	15.206
2012	10.001.495	16.064
2013	10.350.409	19.332
2014	10.945.804	21.367
2015	11.886.685	40.030
2016	13.169.577	16.796

Sumber: Malaysia Container Throughput: Klang. Port Klang Authority. And

⁴⁶ RSIS, "Malaysia's East Coast Rail Link: Bane Or Gain? – Analysis" (01/09/2017). Diakses melalui <https://www.eurasiareview.com/01092017-malysias-east-coast-rail-link-bane-or-gain-analysis/> (07/08/2022).

⁴⁷ Port Technology International, "China-Malaysia Plan Third Port Klang Terminal" (08/07/2016). Diakses melalui https://www.porttechnology.org/news/china_malaysia_plan_third_port_klang_terminal/ (24/07/2023)

⁴⁸ Leslie Lopez, "Malaysia's East Coast Rail Line Touted as a Game Changer" (22/12/2016). Diakses melalui <https://www.straitstimes.com/asia/se->

Malaysia Cargo Throughput: Seaborne: Kuantan Port: <https://www.ceicdata.com/en/malaysia/port-statistics-container-traffic-ship-calls--gross-register-tonnage/my-container-throughput-klang>

Terdapat upaya Tiongkok untuk memindahkan fasilitas produksi industri dalam negerinya ke wilayah Asia Tenggara terutama dalam proyek ECRL di Malaysia, sebagai bagian untuk menjaga stabilitas pertumbuhan ekonomi Tiongkok dan membantu Malaysia dalam membangun infrastruktur dan peningkatan ekonominya. Dimana, secara jangka panjang proyek ECRL menjanjikan pembangunan dan kemakmuran bagi Malaysia.⁴⁹ Bahkan dengan adanya ECRL, bukan tidak mungkin bagi Tiongkok untuk menggunakannya secara komersial, sebagai jalur alternatif bagi negara lain yang membutuhkan pengiriman cepat dengan tujuan Hongkong (4 hari), Taiwan (9 hari), Jepang (11 hari), Timur Tengah (21 hari), Eropa (25 hari), Mediteriana (28 hari), dan Amerika Serikat (30 hari).⁵⁰

Kepentingan Konektivitas Tiongkok dalam Proyek ECRL di Malaysia

Pada tahun 2016, melalui *Export-Import Bank of China*, Tiongkok telah bersedia menjadi rekan Malaysia untuk membangun dan menyediakan pembiayaan modal awal untuk pembangunan proyek ECRL dengan total nilai 18,3 miliar USD. Pinjaman tersebut memiliki tenor selama 20

asia/malysias-east-coast-rail-line-touted-as-a-game-changer (06/08/2022).

⁴⁹ Isabel van Brugen, "Malaysia Cancels Megaprojects Under China's OBOR to Save Country From Debt" (21/08/2018). Diakses melalui https://www.theepochtimes.com/malaysia-cancels-megaprojects-under-chinas-obor-to-save-country-from-debt_2629309.html (06/09/2022).

⁵⁰ Belt and Road, "Prospects for the Malaysia-China Kuantan Industrial Park and Kuantan Port" (16/05/2017). Diakses melalui <https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/prospects-malaysia-china-kuantan-industrial-park-and-kuantan-port> (25/07/2023).

tahun, dengan tingkat bunga yang cukup rendah dibandingkan dengan pinjaman internasional lainnya. Melalui China Communication Construction Company (CCCC), Tiongkok juga akan memfasilitasi dalam hal rekayasa rute jalur rel, pengadaan sarana dan prasarana, konstruksi, serta komisioning.⁵¹

Proyek ECRL adalah sebuah upaya dari Tiongkok tentang bagaimana cara memfokuskan kepentingan komersial dan melindungi konektivitas yang menjadi sandaran utama politik luar negerinya dalam BRI. ECRL menjadi sebuah bagian dari geopolitik dan geoekonomi Tiongkok, dalam meningkatkan pengaruhnya melalui konektivitas, dengan jaringan yang saling terhubung. Tiongkok dapat memiliki kendali penuh pada rute perdagangan dan infrastruktur lintas batas. Proyek ECRL memiliki dimensi kerjasama yang tidak terbatas antara Tiongkok dengan Malaysia, baik dalam hal perdagangan, keuangan, energi, sosial, dan politik. Kekuatan ekonomi dan teknologi yang ditawarkan oleh Tiongkok kepada Malaysia melalui proyek ECRL menjadi penopang kuat hubungan bilateral kedua negara kedepan, dan memberikan inovasi serta keseimbangan di Asia Tenggara.

Melalui proyek ECRL, Tiongkok membangun sebuah aliansi infrastruktur, dimana sebuah proyek dengan keuntungan dalam membuka lapangan pekerjaan baru, meningkatkan kemampuan negara mitra, serta membuka akses bagi mitra untuk dapat berpartisipasi dalam ekonomi global. Melalui proyek ECRL, Tiongkok menjawab kebutuhan akan pembangunan infrastruktur bagi Malaysia, dan menjadi penyedia utama baik dari sisi teknologi, SDM, maupun modal. Tiongkok telah menjadi pengeksport infrastruktur terbesar di dunia. Kemudahan untuk mengakses barang mentah secara efisien, dan

membawa produk ke pasar internasional. ECRL telah menjadi bagian dari kekautan rantai pasokan Tiongkok di Asia Tenggara. Kerjasama ECRL adalah cara Tiongkok dan Malaysia untuk saling meengkapi, dan investasi, adalah cara Tiongkok untuk membangun leverage. Proyek ECRL adlaah bagaimana cara Tiongkok untuk mengamankan aset produktif, aset pasokan, akses pasar, serta akses pada keuangan internasional.

ECRL menjadi ambisi Tiongkok dalam bidang ekonomi, politik, dan militer, yang diterjemahkan dalam proyek ECRL melalui skema BRI di Asia Tenggara. Konektivitas dalam proyek ECRL adalah bagian dari instrumen geopolitik terbaru, digunakan oleh Tiongkok dalam menjalankan kepentingan nasionalnya melalui diplomasi dalam hubungan internasional. Dimana, konektivitas sendiri, cenderung pada aspek politis dan strategis dari suatu kemitraan antara Tiongkok dengan Malaysia. ECRL adalah bagian dari rencana besar Tiongkok dalam meningkatkan konektivitas regional serta pengaruh soft power Tiongkok melalui BRI. Meningkatkan keamanan jalur energi Tiongkok, meningkatkan jalur komunikasi Tiongkok di kawasan, meningkatkan penyerapan kelebihan kapasitas produksi industri Tiongkok, meningkatkan ekspor Tiongkok, dan membuka peluang lapangan kerja baru bagi warga Tiongkok.

Meski demikian, tantangan terbesar Tiongkok datang dari politik dalam negeri Malaysia. Dimana dinamika pergantian kepemimpinan, mempengaruhi arah kebijakan prioritas baru negara. Pada tahun 2018, Mahatir Mohammad yang menggantikan Najib Rajak sebagai Perdana Menteri Malaysia, memilih untuk menanggihkan proyek dan melakukan renegotiasi, dan proyek baru dilanjutkan di tahun 2019. Berbeda dengan Najib Razaq,

⁵¹ "China signed to build Malaysia's East Coast Rail Line" (01/11/2016). Diakses melalui <https://www.globalconstructionreview.com/china->

[signed-build-malaysias-east-coast-rail-line/](https://www.globalconstructionreview.com/china-signed-build-malaysias-east-coast-rail-line/) (27/07/2022).

prioritas dari Mahatir adalah mengurangi beban utang negara, yang fokus kebijakannya adalah pada masalah keuangan dan politik.

Tiongkok memberikan jaminan, jika jalur hijau, rendah karbon, dan pembangunan berkelanjutan menjadi prinsip pembangunan proyek ECRL. Tiongkok berkomitmen untuk tetap mempertahankan pembangunan yang ramah terhadap lingkungan di Malaysia. Tiongkok memiliki ambisi yang sangat besar, dan datang dengan tanggung jawab yang besar. Upaya Tiongkok dalam proyek besar BRI akan menjadi blue print bagi pembangunan internasional dan mengubah cara kegiatan bisnis secara internasional. Membangun jaringan konektivitas yang terorganisir, untuk memfasilitasi semua aktor ekonomi dapat berpartisipasi dalam jaringan ekonomi melalui ECRL. Membangun rantai pasokan global, serta jaringan *business to business*. Para aktor ekonomi dapat memiliki kemudahan akses yang sama untuk pasar produk, jasa, dan tenaga kerja.

Konektivitas melalui ECRL memungkinkan Tiongkok untuk melakukan kontrol total rantai pasokan global dan regional, baik melalui konektivitas infrastruktur darat maupun laut. Kondisi tersebut memberikan dukungan bagi perusahaan-perusahaan global Tiongkok untuk dapat menetapkan standar secara mandiri untuk rantai pasokan, kualitas, serta teknologinya. Sebagai upaya dalam "*international industrial capacity cooperation*", Tiongkok berusaha untuk mengurai kelebihan kapasitas produksi di Tiongkok dengan cara mengeksport proses industrialisasinya di luar Tiongkok. Mengamankan pasokan bahan baku, produksi, hingga distribusi produk, Tiongkok mendorong reformasi ekonomi Tiongkok ke tingkat industri yang lebih

tinggi.⁵² Berikut ini adalah, data kerjasama pembangunan proyek infrastruktur Tiongkok di Malaysia.

Tabel 7. Kerjasama Infrastruktur Tiongkok-Malaysia di Malaysia

Proyek	Tahun	Besaran Biaya
<i>Malaysia-China Kuantan Industrial Park (MCKIP)</i>	2013	395 juta USD
Melaka Gateway	2014	1,7 miliar USD
<i>China Railway Rolling Stock Corp's Rolling Stock Center (CRRC)</i>	2015	131 juta USD
<i>Bandar Malaysia transit-oriented development (TOD)</i>	2015	-
<i>Trans-Sabah Gas Pipeline (TSGP)</i>	2016	969,6 juta USD
Pelabuhan Laut Dalam Kuantan	2016	736,3 juta USD
<i>East Coast Rail Link (ECRL)</i>	2016	16,5 miliar USD
<i>Multi-Product Oil Pipeline (MPP)</i>	2016	1,1 miliar USD
Forest City, Johor	2016	100 miliar USD
Perluasan pasar mobil Proton-Zhejiang Geely Holding Group	2016	7,2 miliar USD
<i>Port And City Complex, Carey Island</i>	2017	1,8 miliar USD
<i>Gemas-Johor Bahru Electrified Double-Tracking Project (G-JB)</i>	2018	1,6 miliar USD

⁵² Sergio Grassi, "Analysis: The Belt and Road Initiative in Malaysia" (01/04/2020). Diakses

melalui [https://asia.fes.de/news/analysis-the-belt-and-road-initiative-in-malaysia\(25/07/2023\)](https://asia.fes.de/news/analysis-the-belt-and-road-initiative-in-malaysia(25/07/2023)).

Sumber: Diolah oleh penulis dari berbagai sumber

Melalui berbagai proyek infrastruktur penting dan berbiaya tinggi di Malaysia, Tiongkok mendapatkan pengaruh yang lebih besar, dan kekuatan kontrol secara halus kepada Malaysia

Kesimpulan

Melalui proyek ECRL di Maysia, secara konektivitas geopolitik, Tiongkok memperluas cakupan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara. Menciptakan alternatif jalur distribusi dari laut ke jalur darat di Laut Cina Selatan menuju Selat Malaka. Penguasaan rantai pasokan melalui ECRL, menjadi sebuah pendorong penting bagi status geopolitik dan geoekonomi Tiongkok di Asia Tenggara. Proyek ECRL menjadi sebuah cara baru tentang, bagaimana sebuah pengaruh tidak selalu menggunakan kekuatan militer. Keberadaan ECRL akan menjadikan Tiongkok sebagai aktor penting yang memiliki kontrol kuat, dalam hal

melalui instrumen pembangunan infrastruktur konektivitas dan ekonomi. Proyek ECRL akan menjadi jembatan penghubung darat utama bagi jalur perdagangan, baik yang masuk maupun yang keluar di kawasan Asia Tenggara. Sebuah keberanian Tiongkok untuk membangun proyek besar, dengan tingkat resiko yang tinggi.

Melalui berbagai proyek strategis di bidang infrastruktur, terutama kereta api, Tiongkok berusaha untuk menciptakan keseimbangan strategis baru di kawasan Asia Tenggara. Proyek ECRL mempertegas, posisi dan pengaruh Tiongkok di Asia Tenggara. Secara kolektif membentuk pasokan produksi secara global. Tiongkok akan memiliki akses yang lebih besar, pada sumber daya dan pergerakan barang serta jasa di Asia

konektivitas jalur perdagangan internasional di Selat Malaka. Tiongkok akan mengalihkan lalu lintas distribusi jalur laut menggunakan kereta api di Selat Malaka. Memiliki keunggulan dari sisi efisiensi waktu dan biaya distribusi.

Tiongkok mampu menciptakan ketergantungan pada Malaysia dapat kehilangan pengaruh politik dalam membentuk kebijakan luar negeri yang independen *vis a vis* dengan negara adidaya. Di sisi lain, keberlangsungan dari proyek ECRL di Malaysia, bergantung pada teknologi dan pendanaan dari Tiongkok. ECRL memungkinkan Tiongkok untuk memperluas jangkauan global, melalui instrumen diplomatik dan kekuatan finansialnya dalam BRI (institusi, kebijakan, dan infrastruktur), berupaya untuk membangun tatanan regional baru. Jaminan akses pada pasokan energi dan sumber daya mentah untuk kebutuhan industrialisasinya secara jangka panjang. BRI tetap menjadi sebuah strategi penting dari implementasi geopolitik Tiongkok,

Tenggara. Tiongkok menjawab kebutuhan negara-negara di Asia Tenggara terutama Malaysia,

yang memiliki kesulitan dalam mengembangkan konektivitas. Melalui proyek ECRL, Tiongkok hadir untuk menjawab kebutuhan tersebut melalui koordinasi dan mekanisme kerjasama bilateral yang ada. Dukungan modal pembangunan diberikan kepada Malaysia melalui Asia Development Bank dan juga EXIM Bank. Melakukan pembangunan yang terkoordinasi di kawasan Asia Tenggara, melalui proyek jaringan kereta api standar gauge, mulai dari Laos, Thailand, Malaysia, hingga Singapura. Bergerak menuju komunitas masa depan bersama, menjadi tulang punggung, tatanan dunia baru melalui nilai-nilai Tiongkok.

Daftar Pustaka**Buku kumpulan artikel:**

- Abd Rahman, D. M. A. . (2022). China's Belt And Road Initiative Progress Towards Malaysia's Development: Where Are We Heading After The First Decade? . *Journal of International Studies*, 18, 219–248. <https://doi.org/10.32890/jis2022.18.8>
- Chin, M. Y., Kon, Y. Q., Wang, H. K., & Puah, C. H. (2022). The impact of China's belt and Road initiative on Malaysia's construction sector. *Estudios de economía aplicada*, 40(2), 24.
- Hrubý, J. & Petrů, T. (2019). China's cultural diplomacy in Malaysia during Najib Razak's premiership. *Austrian Journal of South-East Asian Studies*, 12(1), 111-129.
- Lim, G. (2018). Resolving the Malacca dilemma: Malaysia's role in the Belt and Road Initiative. Securing the Belt and Road Initiative: Risk assessment, private security and special insurances along the new wave of Chinese outbound investments, 81-99
- Saraswati, D. P., & Nasrum, A. (2023). China's Investment in the East Coast Railway Line (ECRL) Project in Malaysia as a Strategisation of Space. *Global Komunika: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 6(1).
- Strategi Cina menghadapi "Malacca Dilemma" dalam Rangka Pengamanan Jalur Energy Cina di Selat Malaka
China's Strategy to Face Up Malacca Dilemma in Order to Secure Their Energy In The Malacca Strait. June 2019
JUPIIS JURNAL PENDIDIKAN ILMU-ILMU SOSIAL 11(1):141. DOI:10.24114/jupis.v11i1.12304
- Wang, Z. (2023). Infrastructure and politics: Why the Belt and Road Initiative proceeded differently in

Malaysia and Indonesia. *Asia Pacific Viewpoint*.

Artikel dalam Koran:

- "The politics and costs of high-speed rail project"(12/06/2015). Diakses melalui <https://www.straitstimes.com/opinion/the-politics-and-costs-of-high-speed-rail-project> (30/05/2022).
- Aecom,"AECOM to provide site supervision services for Malaysia's East Coast Rail Link project"(08/01/2018). Diakses melalui <https://aecom.com/hk/press-releases/aecom-provide-site-supervision-services-malaysias-east-coast-rail-link-project/> (22/08/2022)
- EVELYN GOH AND NAN LIU, "Chinese Investment in Southeast Asia, 2005-2019: Patterns and Significance" (11/08/2021). Diakses melalui <https://www.newmandala.org/chinese-investment-in-southeast-asia-2005-2019-patterns-and-significance/> (24/07/2023).
- Felix K. Chang,"A Faint of Change: Malaysia's Relations with China"(08/01/2020). Diakses melalui <https://www.fpri.org/article/2020/01/a-faint-breeze-of-change-malaysias-relations-with-china/> (20/04/2022).
- John Pennington,"Where does Malaysia's renegotiated ECRL deal leave China and its Belt and Road Initiative?" (17/04/2019). Diakses melalui <https://www.aseantoday.com/2019/04/where-does-malaysias-renegotiated-ecrl-deal-leave-china-and-its-belt-and-road-initiative/?undefined> (22/08/2022).
- Navya Mudunuri,"The Malacca Dilemma and Chinese Ambitions: Two Sides of a Coin"(07/07/2020). Diakses melalui <https://diplomatist.com/2020/07/07/the-malacca-dilemma-and-chinese->

ambitions-two-sides-of-a-coin/
(25/07/2023).

Nicholas Leong, "Chinese-Malaysian ties after the election"(13/06/2018). Diakses melalui <https://globalriskinsights.com/2018/06/china-malaysia-election-mahathir/> (22/04/2022).

Robin Bush, "Belt and Road Initiative in Malaysia – a tool for domestic political elites"(02/08/2022). Diakses melalui <https://devpolicy.org/belt-and-road-initiative-in-malaysia-20220802/> (22/07/2023)

Sherisse Pham, "Malaysia halts a big China-backed infrastructure project"(05/07/2018). Diakses melalui <https://money.cnn.com/2018/07/05/news/economy/malaysia-china-rail-project-suspended/index.html>(20/04/2022).