

## Laluan Sutera Baharu Maritim China dan Implikasinya ke atas Autonomi Negara Malaysia dan Indonesia

### *China's New Maritime Silk Road and Its Implications for Malaysia and Indonesia State Autonomy*

MUHAMAD AZWAN ABD RAHMAN

#### ABSTRAK

*Peralihan strategi China menerusi 'One Belt One Road' (OBOR) yang diperkenalkan Xi Jinping pada tahun 2013 bukan setakat memberi saingan kepada kuasa besar lain seperti AS tetapi telah menarik minat pelbagai negara di rantau Asia Tenggara khususnya Malaysia dan Indonesia menyertai projek Laluan Sutera Baharu Maritim. Sambutan baik ini bukan sekadar atas keyakinan sejarah Laluan Sutera Maritim Klasik, tetapi dipengaruhi oleh keinginan negara-negara tersebut memperoleh modal dan teknologi daripada China. Kemasukan modal China secara besar-besaran melalui kerjasama ini walau bagaimanapun mencetuskan kebimbangan dalam kalangan pemimpin lokal dan kelompok-kelompok lain tentang kemungkinan dominasi oleh China. Makalah ini menghujahkan Malaysia dan Indonesia menerima manfaat besar dalam projek kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim bersama China. Dalam pada itu, ia juga menimbulkan prospek serta cabaran baharu khususnya kepada autonomi negara. Dari segi kaedah, makalah ini memperoleh data primer menerusi temu bual mendalam bersama beberapa tokoh informan utama Malaysia dan Indonesia serta dikukuhkan dengan bukti-bukti empirikal melalui data sekunder. Menerusi artikel ini mendapati di satu pihak Malaysia dan Indonesia berpendirian positif dengan melihat manfaat serta peluang daripada kerjasama ini tetapi di pihak lain, ia terkesan dengan beberapa implikasi yang berbeza. Bagi Malaysia, kemasukan modal China secara besar-besaran dan mendadak ini menimbulkan kebimbangan domestik akan kemungkinan pergantungan yang berlebihan kepada China. Manakala Indonesia menerusi strategi Poros Maritim Dunia yang digagaskan Jokowi dilihat sebagai upaya mengekalkan kemandirian serta kuasa autonomi negara. Namun lambakan produk China ke dalam pasaran Indonesia juga dilihat sebagai persaingan dan ancaman kepada kepentingan ekonomi lokal. Artikel ini juga menyumbang dalam batas tertentu kepada korpus ilmu pembangunan serantau.*

*Kata kunci: Laluan Sutera Baharu Maritim China; One Belt One Road; Dana Laluan Sutera; Malaysia; Indonesia*

#### ABSTRACT

*OBOR introduced by Xi Jinping in 2013 has not only posed as a competition to superpowers such as the US but it also attracted the interest from various countries in Southeast Asia, namely Malaysia and Indonesia, to join New Maritime Silk Road. The positive response from both countries is not only due to the confidence in the history, but more so because of their interest in obtaining China's capital and technology. However, the massive influx of China's investments through this cooperation has sparked anxiety among local leaders and other groups about the probability of China's domination. This article argues that the benefits enjoyed by Malaysia and Indonesia through cooperation in this initiative come together with prospects and challenges, especially on state autonomy. This article obtained primary data via interviews with selected key informants from Malaysia and Indonesia; such data was strengthened with empirical evidence from secondary sources. The findings show Malaysia and Indonesia do stand to benefit from this cooperation. However, the various implications may arise from such cooperation. For Malaysia, the rapid and massive influx of China's investments has raised concerns of domestic about the probability of overdependence on China. Whereas in Indonesia, Jokowi's global maritime fulcrum strategy can be seen as an attempt to preserve the country's*

*independence and state autonomy. However, the huge flows of China's products flooding Indonesia's market is viewed as a competition and a threat to local businesses. This article contributes to some extent to the corpus of knowledge in terms of regional development.*

*Keywords: China New Maritime Silk Road; One Belt One Road; Silk Road Fund; Malaysia; Indonesia*

## PENGENALAN

Hubungan China dan negara-negara di Asia Tenggara, dahulunya Nusantara adalah erat, lebih-lebih lagi setelah terbentuknya Jalan Sutera Maritim Klasik. Evers (2017) dalam kajian terbaharunya juga banyak menggunakan istilah ketamadunan Nusantara bagi menggambarkan Malaysia dan Indonesia adalah sebuah bangsa maritim selain kedua-dua negara bangsa ini pernah berperanan penting kepada kemajuan tamadun China. China menghidupkan nostalgia sejarah dengan melancarkan 'One Belt One Road' (OBOR) dan kini dikenali dengan *Belt and Road Initiatives* (BRI) sebagai tanda peralihan strateginya di peringkat global pada abad ke-21. Oleh itu, Heng (2007), menjelaskan bahawa kekayaan sejarah China mempunyai skala besar untuk bertindak balas dengan kuasa-kuasa daripada Barat serta dilihat akan berterusan dan secara sedar digunakan sebagai projek nasional bagi tujuan permodenan ekonomi serta masyarakatnya. Dengan demikian, keistimewaan sejarah dan kepentingan ekonomi masa kini yang dipaparkan China merupakan pemangkin dan tarikan kepada negara-negara di Asia Tenggara khususnya Malaysia dan Indonesia dalam menyambut baik gagasan ini. Dalam pada itu, BRI khususnya Laluan Sutera Baharu Maritim China, menunjukkan isyarat penting di peringkat antarabangsa dan serantau tentang hasrat negara itu untuk menjadi pemain utama ekonomi global dan serantau.

Seperti yang diketahui bahawa majoriti pelaburan asing secara langsung masih didominasi negara-negara maju manakala negara sedang membangun masih berada di pinggir dari segi pengaliran modal dan perdagangan (Sity Daud 2004). Namun China telah beransur-ansur berjaya mengubah sudut pandang dunia bahawa negara itu juga mampu untuk meningkatkan kekayaan serta menjana modal pelaburan yang besar di peringkat global serta bersaing dengan kuasa-kuasa besar lain seperti AS menerusi ekonomi pasaran sosialis yang diamalkan. Berbeza dengan Malaysia dan Indonesia, biarpun suatu ketika dahulu berjaya dengan model negara pembangunan sehingga

digelar sebagai Harimau Asia, tetapi sehingga hari ini kedua-duanya masih menjadi negara penerima serta mengharapakan pelaburan-pelaburan besar daripada negara-negara maju untuk tujuan mencapai kemajuan pembangunan. Justeru, kaitan peralihan ini di Asia Tenggara khususnya kepada Malaysia dan Indonesia merupakan sesuatu yang perlu untuk diwacanakan terutama dari segi peranan negara dan infrastruktur sosial yang membentuk kepada kerjasama mega ini.

Maka hujah utama makalah ini ialah Malaysia dan Indonesia menerima manfaat besar dalam projek kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim bersama China. Dalam pada itu, ia juga menimbulkan prospek serta cabaran baharu khususnya kepada autonomi negara. Soalnya, apakah pembiayaan modal dan pelaburan untuk pembinaan jaringan dan perhubungan komprehensif oleh China akan mewujudkan situasi ketergantungan negara-negara seperti Malaysia dan Indonesia kepada China? Walau apapun hubungan China dengan Malaysia dan Indonesia adalah erat. Oleh yang demikian, makalah ini akan membicarakan tiga isi penting yang utama iaitu: (1) peralihan strategi China (2) impak Laluan Sutera Baharu Maritim China di Malaysia dan (3) impak terhadap Poros Maritim Indonesia.

## METODOLOGI

Kajian bersifat penerokaan ini mengambil kira tempoh di awal pengumuman projek Laluan Sutera Baharu Maritim oleh Xi Jinping di Malaysia dan Indonesia pada tahun 2013 sehingga tahun 2018. Kajian ini menggunakan kaedah penyelidikan kualitatif yang terdiri daripada dua sumber iaitu primer dan sekunder. Primer dan sekunder ini juga dikategorikan kepada tiga bentuk data sumber iaitu data makro sejarah, makro kontemporari dan mikro primer. Bagi data mikro primer, kaedah tersebut telah digunakan untuk mendapatkan maklumat-maklumat terperinci daripada informan terpilih yang berwibawa dengan diberikan terlebih dahulu set soalan yang dibentuk kepada informan sebelum ditemu bual secara separa formal. Ia bertujuan

supaya informan lebih terfokus serta mengelakkan risiko jawapan yang diberi tersasar daripada isu yang ingin diteroka. Temu bual bersemuka dan temu bual secara atas talian menerusi aplikasi *Skype* juga telah dilaksanakan berdasarkan unit analisis kajian iaitu negara dan agensi.

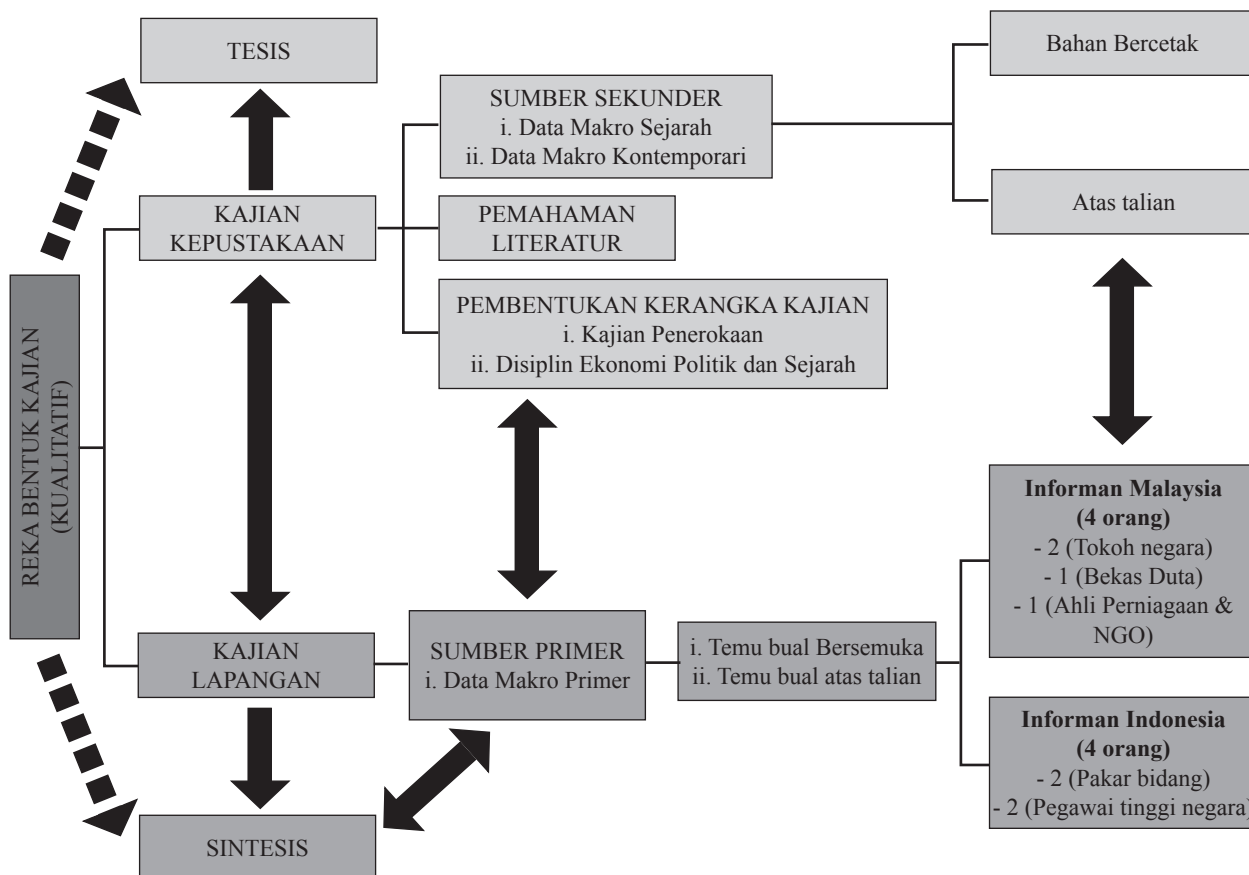
Informan utama daripada Malaysia ialah :

1. Tun Dr. Mahathir Bin Mohamad, bekas Perdana Menteri Malaysia yang keempat. Kini beliau ialah Perdana Menteri yang ketujuh setelah Pakatan Harapan memenangi Pilihan Raya Umum Ke-14 sejak Mei 2018.
2. Tan Sri Tengku Razaleigh Hamzah, utusan Tun Abdul Razak, dan perintis hubungan Malaysia-China awal 1970-an.
3. Dato' Abdul Majid Ahmad Khan, Duta Besar Malaysia ke China tahun 1998-2005 dan kini ialah Presiden Persatuan Persahabatan Malaysia-China.
4. Tuan Tan Kai Hee, pengasas awal Persahabatan Malaysia-China, bekas Setiausaha Agung PPMC, Pengarah Urusan dan pengasas Syarikat Hai-O Berhad.

Informan utama daripada Indonesia ialah :

1. Prof. Dr. Dewi Fortuna Anwar, Sekretariat Wakil Presiden Republik Indonesia.
2. Yth. Kolonel Budi Suseto, Kepala Bahagian Personel Sekretaris Militer Presiden.
3. Yth. Kolonel Kushananto, Perwira Staf Khusus Detasemen Markas Besar Angkatan Darat.
4. Dr. Bambang Irawan, Bekas Pembantu Pengarah Sekretariat ASEAN di Jakarta dan Felo Penyelidik di Institut Kajian CIMB (ASEAN).

Seterusnya sumber sekunder yang juga gabungan data makro sejarah dan data makro kontemporari. Data makro sejarah sifatnya ialah cenderung kepada pensejarahan, maka kajian kepustakaan ataupun sumber sekunder dijadikan sebagai sumber rujukan untuk mendapatkan data melalui bahan-bahan seperti buku, artikel, jurnal, dan polisi pemerintah. Manakala data makro kontemporari, diperolehi dengan cara mendapatkan data-data yang berkaitan dengan Laluan Sutera Baharu Maritim China beserta polisi-polisi terbaharu yang dikeluarkan oleh kerajaan China sama ada melalui ucapan, dokumen



RAJAH 1. Kerangka reka bentuk penyelidikan  
Sumber: Disintesis oleh penulis

pemerintah, laporan-laporan dalam media, media arus perdana ataupun media atas talian. Kaedah sama turut dilakukan ke atas sikap Malaysia dan Indonesia, dan kesemua analisis berhubung isu ini akan diperolehi daripada media-media terpilih serta kumpulan pemikir (*think tank*) bagi kerajaan masing-masing.

Bagi menganalisis sumber data makro sejarah dan makro kontemporari, telah dikelaskan kepada dua bentuk wacana. Pertamanya ialah era peralihan strategi China dan kedua berkenaan projek Laluan Sutera Baharu Maritim di Malaysia dan Indonesia. Sementara itu, kaedah analisis data mikro primer ini dibahagikan kepada tiga proses. Pertamanya ialah menyusun alih rakaman temu bual ke dalam bentuk teks dengan membahagikannya ke dalam bahagian yang bersesuaian. Kedua ialah meneliti bentuk hujah, penggunaan ayat dan perkataan yang disampaikan oleh informan utama. Ketiga ialah mengenalpasti dan mencatatkan hujah utama yang sejajar dengan konteks perbincangan. Data mikro primer adalah signifikan dalam penyelidikan ini dengan memetik secara verbatim hujah-hujah daripada informan yang sesuai.

## PERALIHAN STRATEGI CHINA

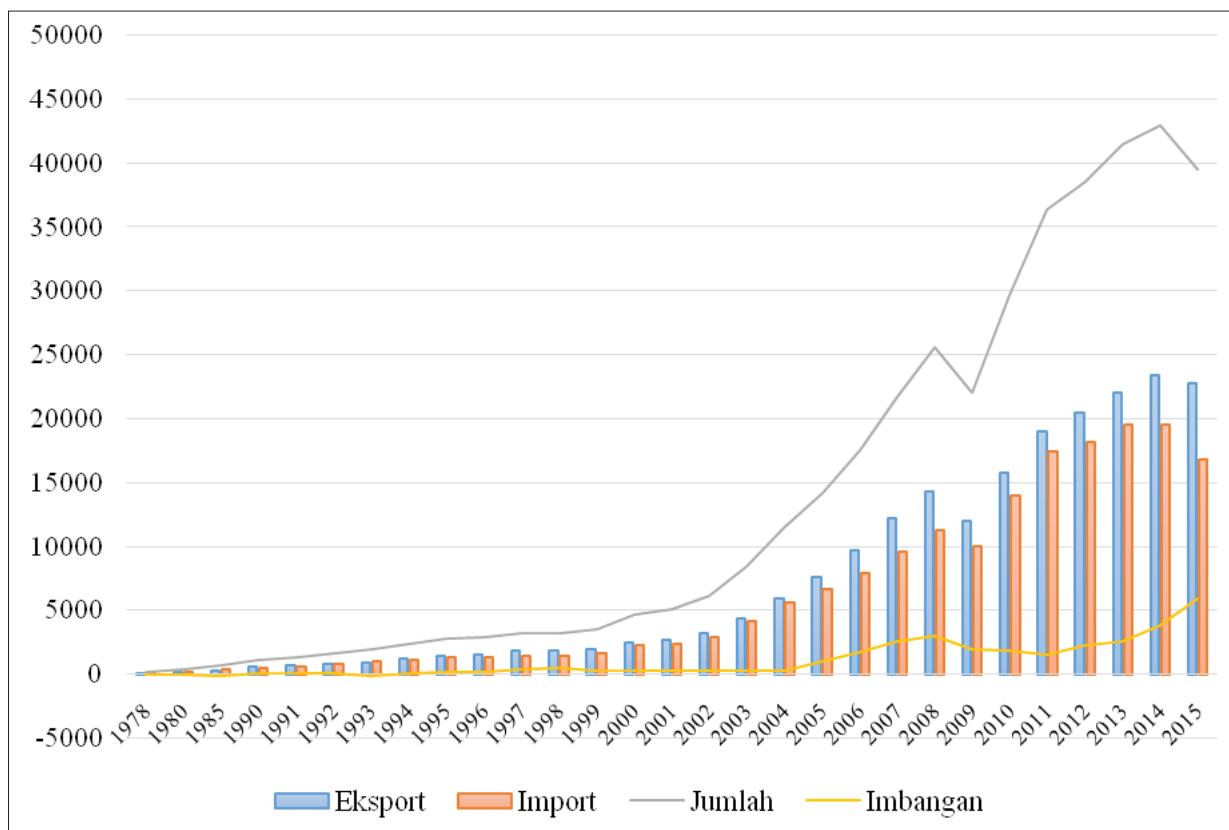
Wacana berkenaan peralihan strategi baharu China menerusi polisi *One Belt One Road* khususnya visi baharu maritim memang rancak dibahaskan oleh ramai sarjana dengan perspektif disiplin ilmu masing-masing. Wacana itu boleh dikelompokkan kepada dua kategori. Kategori satu contohnya seperti Yang Jiemian (2015); Fallon (2015); Feng Zhang (2015); dan Zhao (2015) menghujahkan bahawa telah berlakunya peralihan strategi China dengan ciri orang Cina beserta implikasinya kepada negara jiran dan yang menerima projek mega ini. Namun, setakat mana polisi ini boleh menjejaskan sosio ekonomi dan ekonomi politik domestik negara yang terlibat dalam kerjasama ini tidak dibahaskan dengan lebih mendalam. Walau bagaimanapun, hujah daripada penelitian oleh kesemua sarjana ini amat membantu dari segi perbandingan transformasi polisi China yang dahulu dan kini.

Kategori dua seperti dibahaskan Arase (2015); Fukuyama (2016); Abdul Rahman (2017); Evers (2017) dan Muhamad Azwan (2018) menunjukkan kedinamikan projek OBOR serta kaitannya dari segi implikasi terhadap wilayah ekonomi maritim yang menjadi topik pertikaian serta impak pengaruh sistem, nilai dan ideologi dari China ke atas negara

hos. Berdasarkan wacana yang dihuraikan, didapati dari segi politik, China semakin lebih dominan, dan ini selaras dengan kebangkitan China sebagai salah satu kuasa besar ekonomi dunia. Sehubungan itu, maka adalah penting untuk dihuraikan di dalam artikel ini secara ringkas mengenai bukti empirikal peralihan strategi, perkembangan dan pembangunan mendadak ekonomi China.

Perkembangan dan pembangunan agresif China dalam ekonomi adalah hasil idea Deng Xiaoping yang telah mencetuskan reformasi menerusi polisi pintu terbuka pada tahun 1978. Perubahan berikut telah memberi kelebihan dan petanda baik buat ekonomi China selama hampir tiga dekad khususnya dalam perolehan Keluaran Dalam Negara Kasar (KDNK) yang mapan. Graf 1.1 adalah tentang perdagangan China dengan dunia dari segi eksport dan import daripada tahun 1978 sehingga tahun 2010 meningkat daripada 0.13% kepada 15.4%. Pada tahun 1990 jumlah perdagangan China dengan dunia meningkat sebanyak lima kali ganda iaitu sebanyak AS\$ 1,154 bilion berbanding 12 tahun sebelum itu yang hanya berjumlah AS\$ 206 bilion. Sepuluh tahun selepas itu, pada tahun 2000 jumlah perdagangan dengan dunia terus meningkat sebanyak AS\$ 4,743 bilion. Lebih mengejutkan apabila jumlah hubungan perdagangan China dengan dunia meningkat secara drastik sebanyak 6 kali ganda, iaitu dari AS\$ 5,097 bilion pada tahun 2001 kepada AS\$ 29,087 bilion pada tahun 2010. Kecemerlangan ekonomi yang berterusan ini telah meletakkan China sebagai negara kedua terbesar dalam ekonomi dan di belakang AS. Peningkatan untuk tahun berikutnya juga jelas dipengaruhi polisi-polisi inovasi yang diperkenalkan khususnya dalam bidang sains dan teknologi. Proses ini juga memberi kesan kepada pertumbuhan ekonomi China kecuali pada tahun 2015 telah berlakunya sedikit penurunan dari segi jumlah perdagangan dengan dunia. Walau bagaimanapun, China terus konsisten, inovatif dan cuba menyesuaikan dengan keperluan serta kehendak persekitaran ekonomi dan politik global.

Merujuk Graf 1.2, didapati daripada tahun 1980 sehingga tahun 2015 telah berlakunya peningkatan KDNK China sebanyak 55 kali ganda. Pada tahun 1990, pertumbuhan KDNK China telah menyaksikan peningkatan sebanyak 53.1 % iaitu dua kali ganda daripada tahun 1980 yang menjadikan jumlah KDNK pada tahun tersebut ialah AS\$ 356.9 bilion. Pertumbuhan yang memberangsangkan mendorong China untuk menjadi lebih agresif dalam mencapai pertumbuhan ekonomi. China

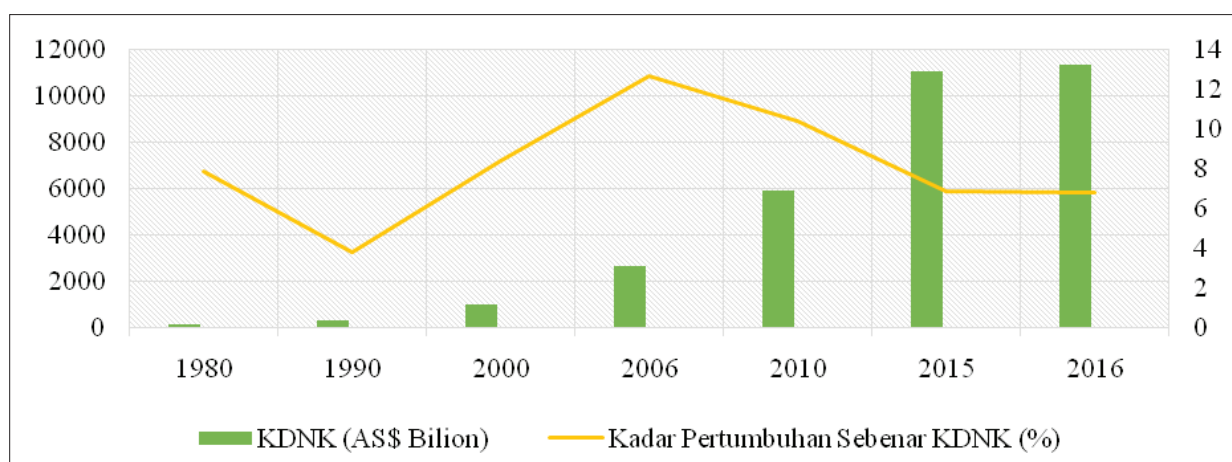


GRAF 1.1. Perdagangan China dan Dunia, 1978-2015 (AS\$ Bilion)  
 Sumber: Diubahsuai daripada Sheng Laiyun (2016)

juga telah berjaya membina kekuatan kerjasama ekonomi antarabangsa. Buktinya negara ini yakin untuk membuka pelaburan asing kepada negara luar dengan lebih luas apabila diterima menyertai World Trade Organisation (WTO).

Pada tahun 2000, China berada pada kedudukan ketujuh dalam ekonomi dunia dengan KDNK

sebanyak AS\$ 1,000.19 bilion. Kedudukan ini juga memperlihatkan kadar pertumbuhan KDNK China begitu berdaya saing iaitu secara puratanya ialah sebanyak 9.6%. Perkembangan yang baik dalam ekonomi turut mendorong China untuk melakukan beberapa perubahan polisi sebagai syarat untuk menyertai WTO pada tahun 2001.

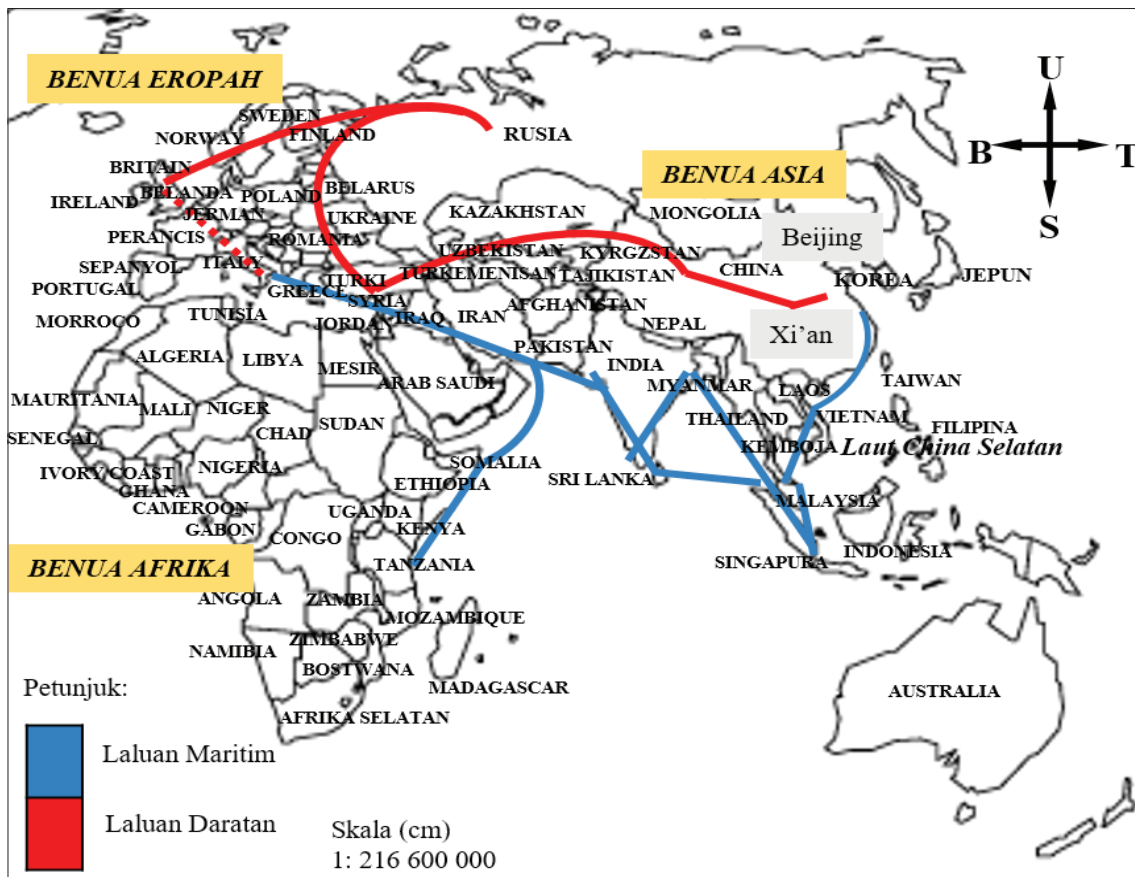


GRAF 1.2: KDNK China dari Tahun 1980-2016  
 Sumber: Diubahsuai daripada World Bank (2016)

Pada dekad 2000an juga, China mencapai pertumbuhan sederhana tetapi cukup membanggakan dengan memperoleh KDNK berjumlah AS\$ 2,712 bilion pada tahun 2006 (Zhao Hong 2015). Manakala jumlah perdagangan China pada tahun yang sama mencatatkan nilai AS\$ 1,760 bilion, serta meletakkan China di belakang AS dan Jerman (Abdul Rahman 2009). Kemudian pada tahun 2006 sehingga tahun 2010, KDNK China mencatatkan pertumbuhan sebanyak 45.7 % dan menjadikan keseluruhan nilai KDNK pada tahun 2010 berjumlah AS\$ 5,930 bilion dan berhasil menjadi ekonomi kedua terbesar di dunia serta mengatasi Jepun (World Bank 2016). Terkini, berdasarkan data daripada World Bank, KDNK China pada tahun 2015 berjumlah AS\$ 10,360 bilion berbanding AS iaitu AS\$ 17,420 bilion dengan nilai perbezaan di antara kedua-duanya adalah sebanyak AS\$ 7,060 bilion. Manakala pada waktu kini juga nilai PPP (Purchasing Power Parity) berasaskan KDNK China berada pada kedudukan nombor satu. Menurut IMF (2016), nilai PPP China berasaskan KDNK pada tahun 2015 adalah AS\$ 19,524,348 bilion berbanding

AS sebanyak AS\$ 17,946,996 bilion. Pada tahun 2016, KDNK China terus meningkat kepada AS\$ 11,391 bilion. Walau bagaimanapun, dari segi kadar pertumbuhan KDNK secara peratusannya menunjukkan China sedikit lemah dalam tempoh 26 tahun iaitu untuk tahun 2016 adalah sebanyak 6.9 % (Trading Economics 2016). Berdasarkan indikator Pariti Kuasa Beli (PPP), China mengatasi AS, namun begitu, petunjuk tersebut bukanlah menunjukkan China telah mengatasi sektor ekonomi AS secara keseluruhannya. Manakala dari segi taraf hidup serta kualiti rakyat China dan AS masih terdapat perbezaan yang masih ketara.

Walaupun bagaimanapun, kebangkitan China sebagai kuasa ekonomi dunia sejak tahun 2010 telah memberi satu keyakinan kepada negara itu untuk terus melangkah menerusi polisi jalan sutera menerusi Inisiatif Jalur dan Laluan (BRI). Gagasan ini dilancarkan Presiden Xi Jinping di Universiti Nazarbayev, Kazakhstan pada September tahun 2013. Berdasarkan ucapan Xi Jinping, kerjasama OBOR (dahulunya) ini bakal menjalankan kerjasamanya dengan tiga benua utama dunia iaitu



RAJAH 2. Peta projek One Belt One Road (OBOR)  
 Sumber: Lakaran semula peta diterbitkan Xinhua 2015; Muhamad Azwan 2018

Asia, Eropah dan Afrika. *One Belt* bermaksud kerjasama Laluan Sutera Daratan yang bermula dari wilayah Xi'an, China melalui wilayah-wilayah Barat China, Asia Tengah sehingga ke Eropah Selatan. *One Road* ialah bermaksud kerjasama Laluan Sutera Maritim yang bermula dari China Selatan iaitu wilayah Fuzhou, melalui Laut China Selatan ke Asia Tenggara dan Lautan Hindi, terus ke Timur Tengah, serta Afrika dan Eropah (rujuk peta rajah 1.1). Oleh itu, projek baharu China ini jelas merangkumi kepada dua idea utama kerjasama ekonomi iaitu pertamanya Laluan Sutera Baharu Daratan dan kedua ialah Laluan Sutera Baharu Maritim khususnya di Asia Tenggara (Zhao Hong 2015). BRI meliputi kerjasama lebih daripada 60 buah negara, 70 % penduduk dunia, 75 % simpanan tenaga dunia, dan 55 % KDNK dunia (Godement 2015: 1). Projek mega Laluan Sutera Baharu Maritim ini khususnya masih mengekalkan jalur Jalan Sutera Klasik, bezanya dengan kaedah yang lebih inovasi dan ke hadapan.

Kedua-dua visi dalam OBOR iaitu daratan dan maritim dibiayai oleh dana besar daripada *Silk Road Fund* (SRF Co. Ltd.). SRF Co. Ltd. merupakan pembiaya utama untuk tujuan Laluan Sutera Baharu Daratan dan Maritim dengan suntikan modal daripada *Export-Import Bank of China* (ExIm), *China Development Bank* (CDB), *China Investment Corporation* (CIC) dan Pentadbiran Negara dalam Pertukaran Asing (SAFE). Jadual 1.1 menunjukkan jumlah sebenar nilai sumbangan oleh institusi-institusi kewangan di China untuk Dana Laluan Sutera ini.

Terdapat dakwaan bahawa idea Laluan Sutera Baharu sebagai *China Marshall Plan* yang bermatlamat jangka panjang untuk meningkatkan pengaruh geopolitiknya di benua Eurasia, dan

ini juga telah mengukuhkan justifikasi AS dan sekutunya untuk menentang gagasan tersebut (Shen Dingli 2015). Perkara yang sama juga sebenarnya pernah dilakukan AS bagi tujuan kepentingan ekonomi dan politik negara itu. Jelas dalam suatu temu bual bersama Bambang Irawan:

“...Maka, semakin besar kuasa ekonomi, semakin diperlukan sesebuah negara untuk mengukuhkan hubungan kuatnya dengan negara lain khususnya di dalam rantaunya sendiri bagi tujuan produk, dan mendapatkan sumber-sumber hasil ekonomi yang lebih murah terutama di Asia Tenggara...”

(Bambang Irawan, Temu bual 5 Disember 2016)

Namun bagi China, tumpuannya bukan sahaja di negara-negara Asia Tenggara, malah AS dan semua negara adalah rakan strategik penting bagi negara tersebut dalam gagasan baharu ini dan cuba ditambah baik dalam kerjasama-kerjasama sebelum ini. Menurut *American Enterprise Institute* (2016), AS antara negara penerima yang mendahului dalam semua aspek pelaburan terutama dalam bidang kewangan, teknologi, tenaga dan hartanah yang datang dari China iaitu sebanyak AS\$ 125 bilion di antara bulan Januari 2005 dan Jun 2016. Justeru, peralihan ini jelas bukan bersifat dominasi geopolitik, tetapi mempamerkan sikap China yang ingin mengembalikan semula arus globalisasi Timur seperti mana 600 tahun yang lepas ke dalam era abad ke-21. Walaupun begitu kerjasama China dengan Malaysia dan Indonesia dalam fasa baharu ini juga perlu diberi perhatian penting oleh kedua-dua buah negara. Hal ini kerana kerjasama dengan China turut terkait dengan perdebatan yang rancak mengenai kebimbangan di peringkat domestik terhadap kesan kepada autonomi negara serta ruang polisi.

JADUAL 1 Jumlah Nilai Sumbangan Institusi-Institusi Kewangan China kepada Silk Road Fund dalam AS\$ Bilion

Institusi	Jumlah Sumbangan
<i>Export-Import Bank of China</i> (EXIM)	AS\$ 6 bilion
<i>China Investment Corporation</i> (CIC)	AS\$ 6 bilion
<i>China Development Bank</i> (CDB)	AS\$ 2 bilion
<i>State Administration of Foreign Exchange</i> (SAFE)	AS\$ 26 bilion
<b>Jumlah</b>	AS\$ 40 bilion

Sumber: *Silk Road Fund* (2017).

## PROSPEK DAN IMPAK LALUAN SUTERA BAHARU MARITIM TERHADAP MALAYSIA

Normalisasi hubungan di antara Malaysia dan China tidak dinafikan telah dimulakan oleh Abdul Razak, tetapi hubungan erat ini mula mengalami perkembangan yang baik sewaktu era Mahathir Mohamad serta diteruskan kesinambungannya oleh Abdullah Ahmad Badawi dan Mohd Najib Abd Razak khususnya kerjasama dalam projek Laluan Sutera Baharu Maritim China (Muhamad Azwan 2018). Hal ini juga dikukuhkan menerusi temu bual dengan bekas Duta Malaysia ke China, Abdul Majid yang menjelaskan:

“...Oleh itu, walaupun hubungan diplomatik Malaysia-China telah tercapai di bawah kepimpinan Abdul Razak, namun hubungan kedua-dua negara masih dalam keadaan yang berwaspada, sehinggalah di era Mahathir Mohamad di mana Malaysia-China mencapai satu bentuk hubungan yang sangat erat...”

(Abdul Majid, Temu bual 22 November 2017)

Sambutan positif dan komited ini juga telah diberikan oleh Malaysia terhadap gagasan Laluan Sutera Baharu Maritim China Abad Ke-21 (Najib Razak.com, 2016). Walaupun begitu, terdapat cabaran yang perlu ditangani oleh Malaysia dalam hal-hal tertentu dan ini dijelaskan oleh Mahathir Mohamad bahawa:

“...antaranya dari segi pegangan ekonomi dalam negara, kecelaruan etnik antara kaum - terutama apabila melibatkan kehadiran tenaga kerja dari China, dan paling penting ialah dari segi guna kuasa politik...”

(Mahathir Mohamad, Temu bual 10 Januari 2017)

Oleh itu, selepas mengumumkan inisiatif ini di Parlimen Indonesia pada 3 Oktober 2013, Xi Jinping telah hadir ke Malaysia bagi menyampaikan hasrat dan tujuan yang sama. Pertemuan ini juga adalah sebagai mempamerkan lambang hubungan rapat di antara Malaysia-China. Menerusi tawaran daripada kerjasama ini, Malaysia turut menyambut baik BRI China dalam usaha memakmurkan pembangunan dan ekonomi domestik serta antarabangsa. Walaupun kerjasama ini boleh menimbulkan pelbagai tafsiran namun tumpuannya ialah memantapkan hubungan merentasi politik dan ekonomi, dan ini dijelaskan oleh Tan Kai Hee bahawa:

“...saya tidak menafikan persepsi tersebut, namun pemahaman terhadap keadaan ini akan lebih mudah diterima menerusi peranan yang patut dimainkan oleh negara serta dibantu dengan NGO-NGO yang menyokong menerusi forum, pertunjukan kebudayaan, dan pameran seni yang bertemakan OBOR selain dibantu menerusi landasan perniagaan-perniagaan (B2B)...”

(Tan Kai Hee, Temu bual 13 Februari 2017)

Justeru itu, kerjasama antara kedua-dua buah negara dalam inisiatif ini membolehkan lagi peluang dan manfaat diraih melalui landasan kerjasama oleh peranan negara yang berkesan (G2G) dan keaktifan aktiviti pelobian menerusi landasan perniagaan + rakyat-rakyat (B2B + P2P) (Muhamad Azwan 2018). Pada Oktober 2016, Malaysia-China telah menandatangani 14 perjanjian dari segi ekonomi, politik, keselamatan dan lain-lain lagi yang disaksikan oleh wakil negara iaitu Mohd Najib Abd

Razak dan Li Keqiang (Casey Lee 2016). Malaysia dari satu segi bakal melonjakkan pertumbuhan ekonomi negara melalui dana besar yang disalurkan oleh China kepada Malaysia dalam beberapa projek infrastruktur melalui kerjasama oleh syarikat milik negara China dan syarikat-syarikat tempatan Malaysia. Contohnya seperti Bandar Malaysia sebanyak AS\$ 48 bilion, *East Coast Rail Link* (ECRL) berjumlah RM 55 bilion, MCKIP (*Malaysia-China Kuantan Industrial Park*) dengan kos sebanyak AS\$ 8 trilion, projek *Melaka Gateway* sebanyak AS\$ 10 bilion dan *Forest City* iaitu AS\$ 42 bilion (Casey Lee 2016). Selain Bandar Malaysia, China juga telah menandatangani perjanjian bernilai RM 55 bilion bagi projek *East Coast Railway Link* (ECRL) yang dijangka siap pada tahun 2022 yang turut menghubungkan *Malaysia-China Kuantan Industrial Port* (MCKIP). Selain MCKIP, ECRL akan menghubungkan kawasan Pelabuhan Klang, Gombak (Terminal Pengangkutan Bersepadu), Bentong, Mentakab, Kuantan, Kemaman, Kerteh, Kuala Terengganu serta Kota Bharu dan berakhir di Tumpat, Kelantan (*The Star Online* 2016 : 2).

Walaupun begitu, tindakan Malaysia ini agak tergesa-gesa dalam memeterai kerjasama projek mega dengan China terutama setelah *Trans-Pacific Partnership Agreement* (TPPA) dimansuhkan dan rentetan daripada pendedahan skandal 1MDB. Perkara ini menimbulkan perdebatan serta kaitannya dengan isu domestik yang berlaku dalam negara. Tambahan, alternatif penyelesaian hutang syarikat 1MDB antara salah satu faktor Malaysia dikaitkan begitu terdesak untuk berkerjasama rapat dengan China bagi menampung hutang syarikat tersebut.

Wujud kebimbangan daripada manfaat yang diterima daripada kerjasama ini khususnya sebelum dan selepas perjanjian dimeterai pada Oktober 2016 oleh Malaysia dan China. Contoh yang paling jelas adalah dari segi keterlibatan penjualan aset strategik negara seperti *Edra Global Energy* yang telah dijual pada November tahun 2015 kepada *China General Nuclear Power Corp* sebanyak RM 17 bilion sebagai menampung hutang 1MDB (*New Straits Times* 2015). Selain itu, ialah sebahagian daripada tanah di Bandar Malaysia (dahulunya Lapangan Terbang Sungai Besi, Kuala Lumpur) milik 1MDB pada proses awalnya telah dijual kepada Iskandar Waterfront Holdings dan *China Railway Group Limited* bagi tujuan pembinaan Bandar Malaysia. 40 % ekuiti dimiliki oleh Kementerian Kewangan, manakala yang selebihnya iaitu 60 % telah dibeli oleh Konsortium dengan pegangan masing-masing



sebanyak 40 % oleh CREC dan *Iskandar Waterfront Holding* iaitu 60 % (Casey Lee 2016).

Terdapat hujah balas mengenai isu Bandar Malaysia di mana Malaysia masih memiliki 76 peratus kepentingan saham ekuiti, dan tuduhan 60 peratus dimiliki oleh China adalah tidak tepat (Ram Anand 2016). Sementara 24 peratus sahaja kepentingan dimiliki oleh syarikat milik negara China iaitu CREC (*China Railway Engineering Cooperation*) dan selebihnya iaitu 36 peratus adalah milik syarikat tempatan *Iskandar Waterfront Holdings* (IWH) (Syed Jaymal Zahiid 2017). Walau bagaimanapun, dalam isu Bandar Malaysia juga tidak dapat diketepikan tentang konflik yang berlaku di antara Malaysia dan China sehingga membawa kepada pembatalan perjanjian ini pada 3 Mei 2017 akibat kegagalan IWH dan CREC membuat pembayaran mengikut perjanjian (Fairuz Mohd Shahar 2017). Biarpun begitu, Li Keqiang telah meminta kerajaan Malaysia untuk kekal dengan pelan asal dan menerima semula CREC, namun setakat ini kerajaan Malaysia melihat Kumpulan Dalian Wanda dari China berpotensi untuk pembangunan Bandar Malaysia, sementara mempertimbangkan juga CREC tetapi dengan pegangan ekuiti yang mungkin lebih kecil (Leslie Lopez 2017). Bagi mengurangkan ketegangan dalam isu ini, ia telah membawakepada langkah oleh Kementerian Kewangan yang juga selaku pemegang tunggal kepentingan Tun Razak Exchange (TRX City) sewaktu di bawah pemerintahan Barisan Nasional untuk mengekalkan pemilikan 100 peratus ke atas Bandar Malaysia. Walau apapun, kerjasama ini menghasilkan persepsi domestik yang berterusan bahawa China mempunyai motif politik dan ekonomi yang semakin ketara (Muhamad Azwan 2018). Premis ini muncul berdasarkan analisis semasa di atas kelemahan dan kelonggaran yang berlaku dalam tatacara kelola pengurusan serta tadbir urus di peringkat negara khususnya Malaysia sebelum peralihan kuasa kerajaan berlaku pada 9 Mei 2018 oleh Pakatan Harapan. Manakala dari segi analisis yang lebih kritis mendapati bahawa ruang autonomi Malaysia untuk bertindak dalam wilayahnya akan menjadi lebih mengecil jika situasi ini berterusan. Kemudiannya, dalam isu berlainan, iaitu *Forest City*, Mohd Najib Abd Razak<sup>1</sup> menjelaskan tanah projek tersebut adalah berstatus pajakan. Namun, menerusi semakan laman sesawang rasmi *Forest City* mendapati tanah tersebut masih berstatus hak milik kekal. Dengan demikian, isu mengaitkan pengurusan kerajaan di bawah Mohd Najib Abd Razak berhubung tanah Bandar Malaysia dan *Forest*

*City* mencetuskan lagi kegusaran, kekeliruan serta menambahkan defisit kepercayaan yang berterusan kepada rakyat Malaysia.

Seterusnya, projek *Melaka Gateway* yang melibatkan kerjasama dengan syarikat milik negara China turut terkait dengan isu integriti dari segi status pemberian tanah yang ditebus semula kepada Kejuruteraan Asas Jaya Development (KAJD) iaitu syarikat tempatan dengan status pegangan milikan kekal. Isu ini menjadi lebih kompleks berikutan pendedahan surat pemberian dan pemakluman tanah berstatus pegangan bebas secara rasmi oleh Ketua Menteri Melaka, Idris Haron, kepada Pengarah Urusan KAJD, Michelle Ong dan Menteri Sumber Asli dan Alam Sekitar, Palanivel sebelum ini. Walau bagaimanapun, isu pemberian tanah kepada China telah dinafikan Idris Haron. Sementara pemberian status kepada KAJD tersebut diakui benar berlaku tetapi masih mengikut kepada lunas undang-undang yang ditetapkan serta dilakukan dengan begitu terperinci (*Free Malaysia Today* 2017). Biarpun begitu, sebelum Pilihan Raya Umum ke-14, isu iniberterusan menimbulkan perdebatan hebat di kalangan rakyat dan ahli-ahli politik serta di media-media sosial dan alternatif berhubung kerjasama dengan China serta kaitannya dengan syarikat tempatan yang terlibat. Oleh yang demikian, perkara ini turut memberi implikasi besar dan tugas yang sukar di pihak pemerintah ketika itu Barisan Nasional bagi mengurangkan defisit kepercayaan rakyat.

Kemudiannya ialah isu nisbah pegangan saham. Contohnya dalam projek *Forest City* turut menjadi perdebatan apabila kelebihan dimiliki oleh Syarikat dari China dan bukannya kepada syarikat tempatan. Pegangan saham *Country Garden Waterfront Sdn. Bhd.*, *Country Garden Danga Bay Sdn. Bhd.*, dan *Country Garden Real Estate Sdn. Bhd.* adalah 66 peratus, manakala saham selebihnya dimiliki oleh Esplanade Danga 88 Sdn. Bhd iaitu sebanyak 34 peratus. Manakala 34 peratus daripada keseluruhan saham ini pula dimiliki oleh KPRJ (Kumpulan Prasarana Rakyat Johor Sdn. Bhd.) sebanyak 20 peratus, Sultan Ibrahim Ibni Almarhum Sultan Iskandar iaitu 64.4 peratus, dan Daing A Malek sebanyak 15.6 peratus (*Forest City Country Garden* 2016).

Dari sudut teori pembangunan, isu yang berbangkit daripada projek kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim ini ialah soal ruang autonomi negara. Teori ruang autonomi negara ialah kerajaan di dalam negara merupakan identiti bebas dalam menentukan hal ehwal dalaman negara dan polisinya serta hal-hal

lain bagi kepentingan negara. Apakah penglibatan China secara besar-besaran dalam ekonomi Malaysia akan menjejaskan ruang autonomi negara Malaysia untuk bertindak membela kepentingannya? Pelbagai pihak di Malaysia berpendapat demikian. Mahathir Mohamad dalam suatu interviu sebelum ini dengan beliau menjelaskan bahawa:

“...pelaburan dan modal besar yang dibawa China ke Malaysia adalah sangat baik, tetapi hal tersebut tidak berpihak kepada Malaysia, kerana dari segi pemilikan bukanlah kepunyaan warganegara dalam negara tetapi milik pelabur-pelabur luar dari negara China. Keadaan ini akan mencetuskan kehadiran tenaga kerja yang ramai dari negara China bagi tujuan infrastruktur mega dan seterusnya menghasilkan implikasi seperti kecelaruan sosial serta politik yang agak merisaukan kepada masyarakat berbilang bangsa di Malaysia...”

(Mahathir Mohamad, Temu bual 10 Januari 2017)

Seorang lagi informan yang ditemubual, Tengku Razaleigh Hamzah turut menjelaskan:

“...tentang keperluan projek mega yang disalurkan modal besarnya oleh China kepada Malaysia adalah sesuatu yang besar tetapi tidak memberi keuntungan kepada rakyat - dan kelebihan tersebut sebenarnya dimiliki oleh orang luar yang mempunyai kuasa beli yang lebih tinggi, biarpun hubungan ekonomi dengan China secara asasnya adalah erat. Fenomena ini juga menuju ke arah sesuatu yang terlalu berlebihan daripada norma diplomatik yang asal...”

(Tengku Razaleigh Hamzah, Temu bual 16 Februari 2017)

Menerusi hujah-hujah dan fakta yang dikemukakan, kemungkinan besar potensi ruang autonomi negara Malaysia untuk menjadi lebih mengecil adalah tinggi. Tambahan, bentuk kerjasama China-Malaysia dalam kerjasama baharu maritim ini boleh menjurus Malaysia ke arah ketergantungan. Hal ini berlakusekiranya ruang untuk menentukan keputusan polisi di dalam wilayah sendiri semakin terhakis kerana peranan negara yang lemah, biarpun komuniti perniagaan dan hubungan antara rakyat Malaysia-China terjalin kukuh. Bagi pemimpin lokal, kepentingan nasional boleh terjejas akibat kelemahan kepimpinan di peringkat negara dalam perundingan dan perjanjian kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim. Hal yang sama juga boleh berlaku kepada kerajaan baharu yang dipimpin blok Pakatan Harapan sekiranya tidak mengambil iktibar daripada bentuk pemerintahan sebelum ini (Muhamad Azwan 2018).

## IMPAK TERHADAP POROS MARITIM INDONESIA

Bagaimana pula dalam kes Indonesia? Indonesia seperti negara ASEAN lain menyambut baik baik visi ini cuma dari segi pendirian terhadap kerjasama ini masih belum jelas. Hal ini dikukuhkan oleh Dewi Fortuna Anwar dengan menjelaskan bahawa:

“...hubungan dengan China dalam kerjasama ekonomi sejak akhir-akhir ini adalah tidak dinafikan erat, namun dari segi pendirian Indonesia secara rasmi dalam kerjasama Laluan Sutera Baharu Maritim yang digagaskan China masih lagi belum ditentukan...”

(Dewi Fortuna Anwar, Temu bual 23 Februari 2017)

Hubungan baik di antara Indonesia dan China dalam kerjasama ini juga dinyatakan oleh Budi Suseto:

“...Bahkan Indonesia juga turut menerima tawaran pelaburan besar daripada China bagi aspek pembangunan pelabuhan, perhubungan, projek jaringan kereta api berkelajuan tinggi, biasiswa pendidikan, kerjasama maritim dan lain-lain lagi...”

(Budi Suseto, Temu bual 20 Februari 2017)

Dalam pada itu, suntikan modal ke dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) juga menunjukkan Indonesia merupakan negara paling tinggi di Asia Tenggara yang melabur ke dalam bank tersebut. Indonesia merupakan antara negara ASEAN paling tinggi menyuntik nilai pelaburannya ke dalam AIIB iaitu sejumlah AS\$ 3, 360.7 juta sebagai merealisasikan impian Presiden Indonesia, Jokowi Widodo untuk menjadikan negara tersebut sebagai Poros Maritim Dunia dan bagi tujuan pembangunan infrastruktur negara itu (Muhamad Azwan 2018). Dalam satu temu bual dengan Bambang Irawan beliau menyatakan:

“...inisiatif Laluan Sutera Baharu Maritim yang digagaskan oleh China, adalah seperti melengkap agenda ekonomi yang digagaskan oleh Jokowi...”

(Bambang Irawan, Temu bual 5 Disember 2016)

Justeru, kerjasama erat antara kedua-dua buah negara dalam fasa baharu ini dijangka memberi pertumbuhan ekonomi yang amat positif khususnya untuk Indonesia dan impaknya kepada pembangunan serantau. Jokowi sewaktu persidangan Kemuncak Asia Timur ke-9, pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar mengumumkan lima tonggak yang ditekankan ke dalam prinsip Poros Maritim Dunia iaitu (1) pembangunan kembali budaya maritim Indonesia (2) komitmen menjaga dan

mengelola sumber daya laut dengan fokus untuk rakyat (3) komitmen mendorong perkembangan infrastruktur dan perhubungan maritim melalui tol laut, pelabuhan, logistik, industri perkapalan dan serta pariwisata maritim (4) menerapkan diplomasi maritim (5) membangun kekuatan maritim (presidenri.go.id 2015). Selaras dengan lima doktrin tersebut, Jokowi agresif menekankan kepada aspek pembangunan infrastruktur maritim yang boleh menghubungkan bandar-bandar, pelabuhan serta lapangan terbang di seluruh wilayah Indonesia. Rencana pembangunan infrastruktur Jokowi untuk tahun 2015-2019 dijangka akan dapat membangunkan 24 buah pelabuhan baharu, 26 kapal pengangkut perintis, 2 buah kapal ternak dan akan turut membina 500 buah unit kapal rakyat (Leafy Anjani 2014). Perbelanjaan bagi projek tol laut secara keseluruhannya melibatkan kos yang besar iaitu AS\$ 26.9 bilion untuk pelabuhan dan AS\$ 43 bilion bagi perkapalan. Apakah yang dimaksudkan dengan tol laut? Konsep tol laut yang dianjurkan Jokowi adalah berbeza sekali dengan tol di lebuhraya. Tol laut secara asasnya terhasil daripada idea sejarah bangsa nenek moyang Indonesia dahulu yang berjaya memanfaatkan serta menakluk laut dan bukannya sebagai hambatan.<sup>2</sup> Mengambil kira kearifan tersebut, pelaksanaan gagasan tol laut ini menumpukan kepada enam landas jalur pelayaran bebas yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia serta dijangka medium ini mampu mencapai kesamarataan dalam ekonomi menerusi peluang serta harga barangan lebih murah di peringkat seluruh negara (Joko Widodo 2017). Melalui doktrin ini Jokowi mensasarkan ekonomi Indonesia akan meningkat naik daripada negara yang mempunyai pendapatan menengah rendah iaitu kini sebanyak AS\$ 3,592 dari segi pendapatan per kapita penduduk kepada pendapatan menengah atasan sebanyak AS\$ 10,000 pada tahun 2045 (Nainggolan 2015).

Justeru bagi pembinaan dan ke arah sebagai kuasa maritim dunia, Indonesia memerlukan dana serta modal besar untuk membangunkan dari segi infrastruktur dan perhubungan. Namun, Indonesia menghadapi kekangan kewangan dan titik itu telah memberikan China satu ruang dan peluang dalam menggerakkan polisi laluan sutera yang diperkenalkan pada tahun 2013 sebagai menyokong Poros Maritim Dunia Jokowi. Perkembangan kerjasama ini lebih mendapat perhatian China apabila Jokowi dalam ucapannya di Kemuncak CEO *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) di Beijing pada 10 November 2014 turut menjemput

perusahaan-perusahaan dari China untuk membantu membangunkan 24 pelabuhan laut dan pelabuhan laut dalam, serta lebuhraya maritim (Luhulima 2016). Xi Jinping dalam ucapannya di Kemuncak yang sama turut berjanji akan membantu pelan pembangunan infrastruktur Indonesia menerusi AIIB dan *Silk Road Fund* (Luhulima 2016; Karlo Mikhail 2017). Hubungan kedua-dua buah negara ini dalam kerjasama perhubungan dan pelaburan jelas semakin rancak apabila China telah memenangi kontrak pembinaan jaringan dan kereta api berkelajuan tinggi.

Jepun tewas bidaan kepada China apabila Indonesia memilih negara itu untuk pembinaan kereta api berkelajuan tinggi Jakarta-Bandung buat pertama kalinya yang akan dibina Indonesia dengan kos AS\$ 5.5 bilion (Wilmar Salim dan Siwage Dharma Negara 2016). Jadual 1.2 menunjukkan perbandingan cadangan daripada Jepun dan China dalam mendapatkan kontrak pembinaan kereta api berkelajuan tinggi Jakarta-Bandung.

Perjanjian dan usaha sama yang dipanggil sebagai Kereta Api Cepat Indonesia China (KCIC) telah dimeterai di antara *China Railway International* dan konsortium perusahaan milik Indonesia, malah 75 % daripada projek ini didanai oleh *China Development Bank* (Wilmar Salim dan Siwage Dharma Negara 2016). Menurut Karlo Mikhail (2017) *China Railway International* hanya menguasai 40 peratus sahaja pegangan saham dan Konsortium Pilar Sinergi BUMN yang dibawahnya terdiri daripada empat buah syarikat milik negara Indonesia iaitu Wijaya Karya, Kereta Api Indonesia, Jasa Marga dan Perkebunan Nusantara VIII adalah sebanyak 60 %. Kerjasama di antara China-Indonesia juga jelas tidak membabitkan aset strategik negara sama ada dari segi penjualan mahupun pemberian hak milik tanah berstatus pegangan bebas dan peratus pegangan saham dalam sesuatu projek. Tambahan, pegangan saham dalam projek mega ini masih tinggi dimiliki oleh syarikat milik negara. Situasi ini membolehkan peranan Indonesia masih boleh mengawal dan menentukan polisi negara melalui ruang autonomi negara yang luas (Muhamad Azwan 2018). Contohnya pada 16 September 2016, Menteri Rini Soemarno telah mengumumkan bahawa BUMN (Badan Usaha Milik Negara) secara rasmi mengambil alih projek kereta api Jakarta-Bandung, namun pengambilalihan ini ditekankan masih kekal sebagai urusan perniagaan-perniagaan dan tidak menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) serta sifar jaminan kerajaan bagi projek ini (Uni Lubis

JADUAL 2 Perbandingan Cadangan Bidaan Kontrak Jepun dan China – Pembinaan Kereta Api Jakarta-Bandung

Dimensi	China	Jepun
Jumlah Kos	AS\$ 5.5 bilion (IDR 74.3 trilion)	AS\$ 6.2 bilion (IDR 83.7 trilion)
Komitmen Kerajaan	Tiada jaminan daripada kerajaan ataupun bajet negara B2B	Jaminan kerajaan (50% daripada nilai projek) dan pembiayaan daripada bajet negara G2G
Konsep Perniagaan	25 % ekuiti, 75 % pinjaman daripada CDB	75 % pinjaman daripada JICA, 25 % Bajet Negara
Kewangan	60 % AS\$, 2 % faedah setiap tahun 40 % RMB, 3.46 % faedah setiap tahun Tempoh Pinjaman: 40 tahun, 10 tahun tempoh kelonggaran	100 YEN, 0.1% faedah setiap tahun (pinjaman kerajaan) Tempoh Pinjaman: 40 tahun, 10 tahun tempoh kelonggaran
Pembinaan	Gali Tanah 16.6 km Guna Tanah 40.5 km Raised 70.5 km Terowong 22.9 km	Gali Tanah 24.22 km Guna Tanah 34.58 km Raised 39.2 km Terowong 42.14 km
Landasan Kereta Api	Landasan sepanjang 150.5 km Laluan: Gambir-Gedebage 8 Stesen Versi yang disemak semula: Landasan sepanjang 142.3 km Laluan: Halim-Karawang-Tegalluar (4 stesen)	Landasan sepanjang 140.14 km Laluan: Dukuh Atas-Gedebage 5 stesen
Kelajuan	350-358 km/jam	320 km/jam
Harga Tiket	IDR 200, 000 (AS\$ 14.34)	IDR 200, 000 (AS\$ 14.34)
Tempoh Masa	2016 (Mula Bina) 2018 (Projek Siap) 2019 (Beroperasi)	2017 (Mula Bina) 2019 (Projek Siap) 2021 (Beroperasi)

Sumber : Wilmar Salim dan Siwage Dharma Negara (2016 : 8).

2016). Walau bagaimanapun, perkara ini tidak semestinya membolehkan Indonesia terlepas daripada perdebatan di peringkat domestik.

Contohnya di peringkat kementerian dan gubernor wilayah turut bercanggah dari segi pandangan tentang kerjasama bersama China dalam projek Jalan Sutera Baharu Maritim. Gubernur Wilayah Daerah Ibu Kota Yogyakarta, Sri Sultan Hamengkubuwono X, mencadangkan agar Jokowi menolak tawaran China untuk mengaitkan Poros Maritim Dunia dengan Laluan Sutera Baharu Maritim kerana ini bakal membuat rakyat Indonesia menjadi pengguna yang bergantung kepada barangan dan produk negara itu (Edy M' Yakub 2015). Oleh itu, tidak dinafikan sedikit rasa kebimbangan dalam kerjasama bersama China berpunca setelah Indonesia khususnya dan negara ASEAN lain memeterai perjanjian ACFTA dengan China pada tahun 2005 dan juga kesan memori sosial dengan negara tirai bambu sebelum ini (Muhamad Azwan 2018). Selepas beberapa tahun

ACFTA dimeterai telah berlakunya penguncupan sektor eksport-import Indonesia (Dewi Fortuna Anwar, Temu bual 23 Februari 2017). Hal ini turut disokong oleh perspektif domestik oleh Budi Suseto (Budi Suseto, Temu bual 20 Februari 2017) dan Kushananto (Kushananto, Temu bual 10 Februari 2017) bahawa lambakan barangan dan produk yang murah daripada China sememangnya menjejaskan perusahaan-perusahaan tempatan di Indonesia. Walau bagaimanapun, jelas Kushananto:

“...usaha kerja sama ekonomi dengan China adalah sesuatu yang baik kerana negara itu mampu menyediakan pinjaman lunak yang besar untuk tujuan pembangunan infrastruktur Indonesia, cuma Indonesia juga berwaspada dari aspek politik terutama penembusan campur tangan politik dan ideologi komunisme bagi mengelakkan peristiwa seperti Gestapu berulang...”

(Kushananto, Temu bual 10 Februari 2017)

Kemudiannya, sejak September 2015, persoalan-persoalan, dan kritikan terus-menerus

sering diajukan di media massa mengenai tentang keperluan pembinaan Kereta Api Berkelajuan Tinggi Jakarta-Bandung (Wilmar Salim & Dharma Negara 2016). Pada 9 Februari 2016, pada awalnya, Menteri Perhubungan Indonesia, Ignasius Jonan berkeras tidak memberikan kelulusan eksklusif kepada projek Jakarta-Bandung (Uni Lubis 2016). Walaupun begitu, Ignasius menerusi wakilnya iaitu Kepala Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan, JA Barata, akhirnya menjelaskan projek Jakarta-Bandung telah diluluskan kepada PT KCIC setelah melalui beberapa syarat yang ketat dengan sembilan dokumen yang harus dipatuhi dan ditandatangani untuk membangunkan projek kereta api awam ini. Namun, dari segi kualiti masih diragui dan menjadi perdebatan (Uni Lubis 2016). Walau bagaimanapun tidak dapat dinafikan bahawa pemilihan China dalam projek KCIC ini adalah berdasarkan penelitian kepada keupayaan dan rekod-rekod lepas syarikat, dan selain kos yang tinggi, penolakan Jepun juga turut dipengaruhi dengan persekitaran ekonomi yang kurang stabil di negara matahari terbit itu (Wilmar Salim & Dharma Negara 2016).

Secara analisis politiknya adalah jelas, di mana gagasan Jokowi sememangnya dipengaruhi motif politik yang tinggi untuk menggunakan pembangunan sebagai simbol kemajuan tertinggi yang dicapai Indonesia sebagai langkah mengekalkan kuasa seperti yang cuba dilakukan oleh presiden-presiden sebelum ini (Muhamad Azwan 2018). Hal ini dibuktikan menerusi hujah Rock (2015) bahawa bukanlah sesuatu yang mengejutkan apabila Presiden dalam kerajaan demokrasi Indonesia selepas era Orde Baru cenderung kembali kepada pemikiran dan kelompok Berkeley Mafia, tujuannya tidak lain ialah memasang harapan agar kuasa kekal dengan melalui pembangunan yang diberikan. Bukti ini dapat ditunjukkan melalui kepimpinan B.J. Habibie yang bergantung kuat kepada penasihat makroekonomi negara dalam agensi teras makroekonomi; Pak Gusdur (Abdurrachman Wahid) juga bergantung kepada program penstabilan makroekonomi tradisional; kepresidenan Megawati memperlihatkan portfolio ekonomi lebih dilindungi dan diasingkan, dan pakar ekonomi ketika itu lebih bersatu dan membolehkan kerajaan menubuhkan kestabilan makroekonomi; Yudhoyono selepas dilantik menjadi Presiden, kerajaan beliau pada waktu itu begitu jelas memberikan komitmen sepenuhnya untuk mengekalkan bukan-halangan tarif (NTB) dan penyatuan tarif pada kadar 5 % pada tahun 2010 (Rock 2015).

Dalam isu Laut China Selatan, Indonesia juga tidak terlepas untuk menghadapi konflik, lebih khusus lagi ialah ketegangan di Pulau Natuna biarpun Jokowi pada awalnya memaparkan pendirian lunak dengan China. Insiden yang terbaharu iaitu pada 20 Mac 2016, di mana kapal perang China telah mencerooboh wilayah laut berdekatan Pulau Natuna Besar iaitu antara kepulauan terbesar di negara itu, yang juga didakwa oleh China turut berada dalam wilayah tuntutan maritim di Laut China Selatan (Ristian Atriandi Supriyanto 2016)<sup>3</sup>. Rentetan keadaan itu, Jokowi tidak terelak berhadapan desakan rakyat untuk mengabaikan pendirian neutralnya di dalam konflik ini dengan China. Desakan ini juga disusuli dengan perdebatan domestik serta perbincangan secara meluas di ruang awam dan mempengaruhi kabinet di bawah Jokowi untuk menyediakan satu peta baharu yang melibatkan penamaan semula Laut Natuna yang telah dirancang selama sembilan bulan sejak Oktober tahun 2016 (Leo Suryadinata 2017). Ini bermakna keputusan penamaan semula Laut China Selatan oleh Indonesia adalah begitu dramatik dan responsif kerana keputusan perancangan ini mengambil masa hanya selama enam bulan selepas krisis berlaku iaitu pada Mac 2016. Justeru, ini menguatkan analisis bahawa sikap nasionalisme yang tinggi oleh rakyat Indonesia begitu kuat mempengaruhi pemimpin lokal dalam sesuatu keputusan bagi menjamin hayat kuasa politiknya. Langkah tersebut mendorong keputusan berani Jokowi<sup>4</sup> serta beberapa menteri kabinet dan agensinya untuk menamakan nama Laut China Selatan kepada Laut Natuna Utara. Perisytiharan ini telah dibuat oleh wakil Kementerian Koordinator Kemaritiman iaitu Arif Havas Oegroseno iaitu Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim pada 14 Julai 2017 (Humas 2017). Namun, keputusan penggantian nama Laut China Selatan kepada Laut Natuna Utara tidak disenangi di pihak China. Respon balas daripada Beijing menerusi Jurucakap Kementerian Luar China iaitu Geng Shuang turut memberitahu bahawa nama Laut China Selatan merujuk kepada skop geografi yang jelas serta diiktiraf mengikut nama piawaian antarabangsa (Leo Suryadinata 2017). Tambahan protes selanjutnya juga telah ditunjukkan China menerusi kiriman catatan rasmi ke Kedutaan Indonesia di Beijing pada 25 Ogos 2017 di atas pertukaran nama baharu di Laut China Selatan (*The Jakarta Post* 2017). Walau bagaimanapun, jelas Leo Suryadinata (2017) suara China tidak selantang seperti dahulu kerana

dipengaruhi oleh kepentingan projek Laluan Sutera Baharu Maritim bersama Indonesia.

Menerusi wacana tersebut, cabaran-cabaran ini jelas menguji Indonesia dalam mempamerkan upaya dari segi polisi, keputusan politik dan strategi negara itu untuk menghadapi kuasa besar seperti China. Lebih-lebih lagi dalam mengekalkan parameter kuasa autonomi yang luas untuk bertindak di peringkat dalam negara. Namun, isu yang lebih mendasar ialah kemasukan serta lambakan produk daripada China yang besar memberi implikasi kurang senang kepada masyarakat dalam negara yang dilihat sebagai satu persaingan dan ancaman kepada kepentingan ekonomi lokal. Oleh sebab itu, ia memberi kesan yang begitu sederhana dari segi landasan hubungan komuniti perniagaan dan rakyat di antara Indonesia-China khususnya dalam inisiatif Laluan Sutera Baharu Maritim.

### KESIMPULAN

Laluan Sutera Baharu Maritim, umumnya BRI adalah sesuatu yang berbeza dan tidak pernah ditawarkan oleh mana-mana negara maju termasuk AS dan sekutunya dari segi pembangunan infrastruktur mahupun pelaburan besar menerusi arus globalisasi Barat sebelum ini. Justeru, sumbangan korpus ilmu di dalam makalah ini menjurus kepada pembangunan serantau khususnya tentang kepentingan analisis manfaat rantau-rantau dalam jangka masa panjang. Menerusi inisiatif ini sebagai medium, hubungan Malaysia dan Indonesia serta negara daripada rantau lain mampu mengembangkan potensi sesama manusia sama ada dari segi peluang pekerjaan, pertukaran kepakaran, serta budaya yang lebih terbuka. Kemudian, perdagangan yang tiada sekatan tetapi mengikut prosedur ditetapkan menjadikan kerjasama politik serantau rantau lebih sinergi. Kerjasama ini walaupun mendatangkan implikasi-implikasi tertentu tetapi ia juga membolehkan Malaysia untuk mencapai sebuah negara yang maju, dan Indonesia menjadi sebagai Poros Maritim Dunia menerusi bimbingan kerangka polisi yang jelas. Oleh itu, pembuat polisi kedua-dua buah negara perlu mengambil kira ruang polisi yang boleh diisi bagi membentuk satu kerangka jelas berhubung polisi persahabatan kerjasama ekonomi maritim dan sosial dengan China. Prinsipnya jelas bertujuan untuk menjaga kepentingan serta kesejahteraan antara negara, persekitaran peluang ekonomi lokal, pembangunan serantau dan kemakmuran antara

rakyat untuk jangka masa panjang. Walau apapun, kerjasama ini menunjukkan strategi peralihan China adalah berkesan serta berjaya, terutamanya dari segi penerimaan inisiatif ini oleh negara lain dan memberi lanskap baharu kepada bentuk pembangunan serantau. Walau bagaimanapun, pernyataan seperti ini juga turut menimbulkan persoalan dari aspek impak globalisasi Timur versi abad ke-21 sama ada berlainan atau tidak kurang beza dengan globalisasi Barat khususnya seperti yang dijelaskan oleh Ander Gunder Frank menerusi teori pergantungan lama. Oleh itu, bagi membangkitkan wacana lebih lanjut, maka adalah menarik untuk disimpulkan makalah ini dengan persoalan mengenai setakat mana kerangka inisiatif Laluan Sutera Baharu Maritim yang membawa arus globalisasi Timur versi abad ke-21 mengimpak negara-negara peserta untuk bergantung kepada China. Namun, konteks pergantungan kali ini perlu jelas serta difahami kerana bentuk yang dibawa China sama sekali baharu dan berbeza dengan globalisasi yang dibawa Barat sebelum ini. Justeru, adalah penting untuk diteroka lebih mendalam dan barangkali difikirkan perlu untuk penaksiran kerangka pemikiran teori pergantungan baharu.

### PENGHARGAAN

Penulis ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan dan terima kasih kepada Pusat Pengurusan Penyelidikan dan Instrumentasi (CRIM), Universiti Kebangsaan Malaysia di bawah Dana Cabaran Arus Perdana **AP-2017-003/1** dan juga Institut Kajian Malaysia dan Antarabangsa, Universiti Kebangsaan Malaysia dalam menyediakan sokongan dan kemudahan dalam menjalankan penyelidikan.

### ENDNOTES

- 1 Lihat ucapan Najib Razak dalam laman sesawang KiniTV. 2017. Najib jawab Dakwaan Tun M isu projek *Forest City*.
- 2 Kefahaman mengenai konsep tol laut ini juga turut dimuat naik oleh Jokowi di akaun rasmi You Tube beliau pada 18 Februari 2017 menerusi video yang berdurasi 1 minit 57 saat. Lihat di <https://www.youtube.com/watch?v=S7aPF38sWy8>
- 3 Tindakan pencerobohan tersebut sebagai berniat untuk menghalang kapal ikan milik orang Cina (Kway Fey 10078) ditunda oleh bot patrol perikanan Indonesia, KP Hiu II, bersama 8 orang anak kapal yang ditahan kerana menangkap ikan secara haram di Zon Ekonomi Eksklusif. Lihat Ristian Atriandi Supriyanto, 2016.

- <sup>4</sup> Penganalisis hubungan antarabangsa daripada Universiti Islam Negeri (UIN) Syarif Hidayatullah Teguh Sentosa menjelaskan keputusan pertukaran nama kepada Laut Natuna Utara adalah wajar untuk China melakukan protes tetapi Jokowi akan tetap dengan pendiriannya. Hal ini jelas Teguh kerana kemaritiman adalah isu utama di Indonesia dan perkara utama kepada pembangunan nasional. Lihat Bilal Ramadhan dalam 'Cina Protes Nama Laut Natuna Utara, Jokowi takkan Gentar'. <http://republika.co.id> (2017).

## RUJUKAN

**Temubual**

- Abdul Majid Ahmad Khan. 2017. Pendirian Malaysia Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Seksyen 9, Bangi (aplikasi Skype), Temu bual, 21 November.
- Bambang Irawan. 2016. Pendirian ASEAN Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi (aplikasi Skype), Temu bual, 5 Disember.
- Budi Suseto. 2017. Pendirian Indonesia Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Perpustakaan Tun Sri Lanang, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi, Temu bual, 20 Februari 2017.
- Dewi Fortuna Anwar. 2017. Pendirian Indonesia dan ASEAN Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Sekretariat Wakil Presiden Republik Indonesia, Jakarta, Temu bual, 23 Februari 2017.
- Kushananto. 2017. Pendirian Indonesia Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi, Temu bual, 10 Februari 2017.
- Mahathir Mohamed. 2017. Pendirian Malaysia Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Wilayah Persekutuan Putrajaya, Temu bual, 10 Januari.
- Tan Kai Hee. 2017. Pendirian Malaysia Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Hai-O Enterprise Berhad, Lot 6.03, Tingkat 6 Sun Complex, Jalan Bukit Bintang, Kuala Lumpur, Temu bual, 13 Februari 2017.
- Tengku Razaleigh Hamzah. 2017. Pendirian Malaysia Terhadap Laluan Suteru Baharu Maritim China. Jalan Langgak Golf, Kuala Lumpur, Temu bual, 16 Februari 2017.
- Abdul Rahman Embong. 2009. *Sharing a Future in Asia: Illusion or Reality?* Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Abdul Rahman Embong. 2018. The Charms of China's New Silk Road : Connecting The Dots In Southeast Asia. Dlm. *Changing Constellations of Southeast Asia: From Northeast Asia to China*, disunting oleh Pieterse, J. N., Abdul Rahman Embong dan Tham Siew Yean. London: Routledge.
- American Enterprise Institute. 2016. Chinese Investments in United States. <http://www.aei.org.com>. diakses pada: 18 Januari 2017.
- Anon. 2015. Sale of Edra powers assets will slash 1MDB debts. <https://www.nst.com.my/news/2015/11/113500/sale-edra-power-assets-will-slash-1mdb-debts>. diakses pada: 18 Januari 2016.
- Anon. 2016. Malaysia, China to sign contract for RM55bil East Coast Railway on Tuesday. <http://www.thestar.com.my/>. diakses pada: 12 Disember 2016.
- Anon. 2017. China demands Indonesia drop new name for Natuna waters. <http://www.thejakartapost.com/news/2017/09/03/china-demands-indonesia-drop-new-name-for-natuna-waters.html>. diakses pada: 1 September 2017.
- Anon. 2017. KM: Tanah Melaka Gateway tak beri pada pelabur China. <http://www.freemalaysiatoday.com/category/bahasa/2017/01/25/km-tanah-melaka-gateway-tak-beri-pada-pelabur-china/>. diakses pada: 15 Februari 2017.
- Arase, D. 2015. China's Two Silk Road Initiative: What it Means for Southeast Asia. Dlm. *Southeast Asian Affairs 2015*, disunting oleh Daljit Singh, 25-45. Singapore: ISEAS Publication.
- Edy M Ya'kub. 2015. Sultan HB X: Tolak Jalur Sutra Maritim China. <http://antaranews.com>. diakses pada: 17 Februari 2017.
- 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.
- Feng Zhang. 2015. China as a global force. *Asia & Pacific Policy Studies: Special Issue* 3 (1): 120-128.
- Fukuyama, F. 2016. Exporting the Chinese Model. <http://www.projectsyndicate.org>. diakses pada 17 Mac 2017.
- Heng Siam-Heng. 2007. Asian renaissance and enlightenment – Problems and prospects. *Akademika* 71 (1) : 117-123. [http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c\\_134105435.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm). diakses pada: 7 Julai 2015.
- <http://www.imf.org>. diakses pada: 28 April 2015.
- <http://www.world.bank.org>. diakses pada: 29 Mei 2016.
- <https://www.najibrazak.com/bm/blog/ucapan-bajet-2017/>. diakses pada: 12 Disember 2016.
- <https://www.silkroadfund.com.cn>. diakses pada: 2 Februari 2017.
- <https://www.tradingeconomics.com>. diakses pada: 28 Jun 2016.
- Joko Widodo. 2017. Apakah itu Tol Laut?. Video Pendek. <https://www.youtube.com/watch?v=S7aPF38sWy8>. diakses pada 3 Mac 2017.
- Karlo Mikhail. 2017. Big power rivalry and domestic politics : Media's portrayal of the Jakarta-Bandung high speed railway deal. *Asian Politics and Policy* 9 (1) : 169-174.

- Leafy Anjangi. 2014. <http://katadata.co.id/infografik/2014/12/04/tol-laut-jokowi-poros-marit-im-dunia>. diakses pada 9 Mei 2017.
- Lee, C. 2016. Deepening of Malaysia's economic ties to China: What are the implications? *ISEAS Perspectives* 69: 1-12.
- Leo Suryadinata. 2017. What does Indonesia's renaming of part of the South China Sea signify? *ISEAS Perspective* 64: 1-6.
- Leslie Lopez. 2017. China's Wanda in talks to develop Bandar Malaysia project. <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/chinas-wanda-in-talks-to-develop-bandar-malaysia-project>. diakses pada 9 Jun 2017.
- Muhamad Azwan Abd Rahman. 2018. *Laluan Sutera Baharu Maritim China: Kerjasama dengan Malaysia dan Indonesia*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Nainggolan, P. P. 2015. Kebijakan poros maritim dunia Joko Widodo dan implikasi internasionalnya. *Politica* 6 (2): 167-190.
- Ristian Atriandi Supriyanto. 2016. Breaking the Silence: Indonesia Vs. China in the Natuna Islands. <http://thediplomat.com/2016/03/breaking-the-silence-indonesia-vs-china-in-the-natuna-islands/>. diakses pada: 22 Mei 2016.
- Rock, M. T. 2015. Southeast Asia's democratic developmental states and economic growth. *Institutions and Economies* 7 (1): 23-51.
- Sheng Laiyun. 2016. *China Statistical Book Year 2016*. <http://www.stats.gov.cn>. diakses pada: 6 Januari 2017.
- Sity Daud. 2004. Globalisasi dan negara pembangunan. *Akademika* 64 (1): 27-41.
- Uni Lubis. 2016. LINI MASA: Kontroversi proyek Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. <http://www.rappler.com>. diakses pada : 27 Februari 2017.
- Wilmar Salim & Siwage Dharma Negara. 2016. Why is the high speed rail projects so important to Indonesia. *ISEAS : Perspective* 16: 1-10.
- Yang Jianmin. 2015. China's new diplomacy under the Xi Jinping administration. *China Quarterly of International Strategic Studies* 1 (1): 1-17.
- Zhao Hong. 2015. *China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia*. Singapore: ISEAS.

Muhamad Azwan Abd Rahman (corresponding author)  
 Institut Kajian Malaysia dan Antarabangsa (IKMAS)  
 Universiti Kebangsaan Malaysia  
 Bangi Selangor  
 Malaysia

Received: 15 Ogos 2017  
 Accepted: 15 Febuari 2019