



Peranan ASEAN dalam kesalinghubungan pengangkutan rel di Asia: Evolusi, faktor dan prospek

Yau Duenn Wong, Kok Fay Chin, Cheng-Chwee Kuik
Pusat Dasar dan Governans Global, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan,
Universiti Kebangsaan Malaysia

Correspondence: Yau Duenn Wong (email: markwyd@yahoo.com)

Abstrak

Pengkritik biasanya menggambarkan 'ASEAN Way' sebagai proses yang lembap dalam mempromosi integrasi serantau. Kritikan tersebut telah membawa kepada persoalan berhubung dengan peranan ASEAN dalam prospek kesalinghubungan fizikal serantau. Setakat ini memang terdapat kekurangan kajian ekonomi politik berkenaan dengan peranan ASEAN dalam perkembangan kesalinghubungan rel serantau di Asia. Oleh itu, kajian ini bertujuan memenuhi lompang penyelidikan tersebut. Artikel ini bermula dengan penyingkapan sejarah asal-usul perkembangan jaringan keretapi merentasi Asia sejak zaman imperialisme bagi mengkaji evolusi dan pelbagai faktor yang mempengaruhi perkembangan kesalinghubungan pengangkutan rel di rantau tersebut. Berdasarkan data sekunder berkenaan perkembangan rangkaian keretapi di Asia, analisis menunjukkan bahawa faktor ekonomi merupakan pendorong utama bagi setiap fasa perkembangan jaringan rel di rantau tersebut. Faktor tersebut bertambah penting berikutan dengan peningkatan penglibatan Asia dalam rangkaian pengeluaran global serta peningkatan perdagangan intra-ASEAN dan perdagangan dengan rantau lain sejak 1990-an. Hasil kajian mendapati bahawa kesalinghubungan pengangkutan rel di Asia berkembang mengikut konteks ekonomi politik rantau tersebut tanpa mengikut acuan institusi Kesatuan Eropah. Pelaksanaan polisi adalah terikat dengan perundangan Kesatuan Eropah. Pendekatan ASEAN yang berasaskan persefahaman dan autonomi nasional memberi fleksibiliti kepada negara-negara anggota ASEAN dalam pelaksanaan kesalinghubungan. Namun demikian, potensi ekonomi yang tinggi telah meningkatkan kehendak politik dan komitmen pemimpin-pemimpin ASEAN bagi memastikan kelancaran pelaksanaan jaringan rel Trans-Asian walaupun terdapat beberapa halangan dan masalah daripada segi politik dan geografi/teknikal. Justeru, prospek perkembangan jaringan TAR adalah cerah dengan gabungan peranan ASEAN, inisiatif China dan Jepun melalui *Master Plan on ASEAN Connectivity*, *Belt and Road Initiative* dan *Partnership for Quality Infrastructure*, di samping bantuan teknikal dan kewangan daripada organisasi antarabangsa lain.

Kata kunci: ASEAN, institusi, integrasi, jaringan rel Trans-Asian, kesalinghubungan pengangkutan, rangkaian keretapi

ASEAN's role in rail connectivity in Asia: Evolution, factors and prospects

Abstract

Critics of “ASEAN Way” have often portrayed it as sluggish in making progress in regional integration. The criticism raises questions about ASEAN's role in the development of physical connectivity. There is a lack of political economy studies on the subject, particularly on ASEAN's role in rail transport connectivity. Hence this paper aims to address the research lacuna. It begins with tracing the historical development of railway networks across Asia since the colonial period to examine the evolution and factors affecting the progress in railway connectivity across the region. Based on the available data on various stages of railway networks in Asia, our research indicates that economic factor has been the main impetus for railway connectivity development in the region. The factor has become even more important following Asia's increasing participation in the global production network and rising intra- and inter-Asia trade with other regions since 1990s. This article argues that rail connectivity development in Asia has progressed without following the European Union model where implementation is bound by the European legislation. The ASEAN approach, which emphasizes consensus and national autonomy, accords flexibility to its member countries in implementing their own connectivity projects. However, growing economic potential has enhanced Southeast Asian leaders' political wills to further develop TAR networks despite some political and geographical/technical impediments. Therefore, the prospect for TAR is bright due to the combined efforts of ASEAN, China and Japan through MPAC, BRI and PQI, alongside technical and financial assistance from organizations like UNESCAP, ADB dan AIIB.

Keywords: ASEAN, institutions, integration, Trans-Asian Railway, transport connectivity, railway networks

Pengenalan

Sering diperkatakan bahawa punca utama perkembangan kesalinghubungan pengangkutan serantau adalah kehendak negara untuk mempermudah aliran barang. Ini bagi memastikan agar mereka dapat meraih peluang pembangunan yang muncul akibat daripada perkembangan perdagangan serantau (Prasad, 2017; UNESCAP, 2015). Bagaimanapun, setakat ini terdapat kekurangan kajian ekonomi politik berkenaan dengan peranan ASEAN dalam perkembangan kesalinghubungan rel serantau di Asia. Persoalan tersebut perlu dikaji disebabkan oleh kritikan lumrah yang menggambarkan “*ASEAN Way*” sebagai proses yang lembap dalam mempromosi integrasi serantau termasuk kesalinghubungan pengangkutan serantau.

Sejarah asal-usul perkembangan jaringan keretapi merentasi Asia sejak zaman imperialism disingkap untuk mengkaji evolusi dan faktor yang mempengaruhi perkembangan kesalinghubungan pengangkutan rel di rantau tersebut. Ia terbahagi kepada tiga bahagian. Bahagian pertama membincangkan evolusi perkembangan jaringan keretapi di Asia yang terbahagi kepada empat fasa. Berdasarkan kepada evolusi fasa tersebut, bahagian kedua menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan jaringan keretapi daripada fasa zaman penjajahan sehingga kini di Asia.

Artikel ini mengaplikasikan metodologi kajian secara kualitatif dengan menggunakan kaedah analisis secara “*process tracing*” iaitu membentuk pemerhatian proses sebab (iaitu faktor ekonomi, politik dan geografi/teknikal) dan akibat (iaitu perkembangan kesalinghubungan pengangkutan rel di Asia), huraian dan urutan (Collier, 2011). Melalui metod ini, penyebab terbentuk hasil daripada kesan mekanisme hubungan sebab musabab dalam satu atau lebih kes jaringan rel Trans-Asia. Pengesanan proses ini boleh dianalisa dari segi evolusi, reaksi serta tahap penglibatan negara-negara anggota projek dalam aringan rel Trans-Asian.

Sejak tahun 1990-an, Asia telah menyaksikan beberapa perkembangan ekonomi politik yang penting termasuk kebangkitan China dan *newly emerging economies* serta penglibatan negara-negara Asia dalam rangkaian pengeluaran global. Dalam konteks perkembangan ekonomi politik global tersebut, bahagian ketiga seterusnya mengkaji peranan institusi di Asia khususnya ASEAN dalam promosi kesalinghubungan rel serantau sebelum membuat rumusan kajian dengan membincangkan prospek masa depan rangkaian rel Trans-Asian (*Trans-Asian Railway* atau ringkasnya TAR) yang termasuk rangkaian rel Singapura-Kunming (SKRL).

Asal usul dan evolusi jaringan keretapi di Asia

Cadangan jaringan keretapi Asia berasal daripada saranan penjajah British dan Perancis. Ianya bertujuan untuk menghubungkan kawasan jajahannya dengan selatan China. Ini seterusnya dihubungkan melalui rangkaian rel Trans-Siberian yang telah siap dibina menghubungkan Moscow dan Lautan Pasifik (BBC News, 2001). Evolusi perkembangan jaringan keretapi Asia dari zaman imperialisme sehingga kini boleh dibahagikan kepada empat fasa, seperti berikut:

Fasa 1 (1870-1941): Perkembangan pengangkutan berasaskan kepentingan ekonomi penjajah

Dalam fasa ini, pengangkutan rel merupakan jalan pengangkutan yang baru mula bercambah dan bertapak di Asia. Di China, sejarah pembinaan jalan keretapi bermula pada tahun 1875 dengan pembinaan jajaran 10 batu dari Shanghai and Wusong. Jajaran ini juga menandakan permulaan bagi penglibatan China dalam pembinaan jalan keretapi. Namun, jajaran ini telah dibongkah pada tahun 1877 disebabkan tidak mendapat kelulusan daripada Kerajaan Qing. Perkembangan pembinaan jalan keretapi di China agak perlahan dengan 195 km jalan keretapi menjelang tahun 1894 (Elleman, Köll & Matsusaka, 2010). Pembangunan ini memperlihatkan pertambahan panjang jajaran keretapi di China. Walau bagaimanapun, pertambahan ini adalah perlahan dan terhad. Russia dengan objektif untuk mewujudkan jaringan kesalinghubungan di antara Eropah dengan Asia Timur telah melancarkan pembinaan jajaran keretapi Trans-Siberian. Jajaran ini mula dibina pada tahun 1891 dan siap pada tahun 1916 menghubungkan Chita dengan Vladivostok. Jajaran ini dengan 1,782 batu dinamai *China Eastern Railway* (Paine, 2010). Jajaran ini dianggap sebagai pelopor kepada jaringan TAR yang seterusnya mengembangkan cabangnya di Asia Tenggara. Dalam fasa ini, kebanyakan negara Asia berada di bawah naungan atau penjajahan kuasa asing. Kebanyakan pengangkutan rel dibina oleh penjajah untuk tujuan pengangkutan barangan daripada pusat aktiviti ke pelabuhan untuk dieksport ke negara asal penjajah berasaskan kepada keperluan ekonomi penjajah.

China, British Malaya dan French Vietnam masing-masing memulakan pembinaan jalan keretapi pada akhir kurun ke-19 atas keperluan ekonomi penjajah. Di Semenanjung Tanah Melayu, jalan keretapi berfungsi sebagai pengangkutan utama untuk mengangkut sumber bahan

mentah (bijih timah) dari kawasan perlombongan ke pelabuhan. Keadaan ini telah mengubah senario ekonomi Semenanjung Tanah Melayu kepada ekonomi yang berorientasikan eksport bahan mentah yang khusus kepada bijih timah dan getah (Kaur, 1980). Jajaran keretapi di Thailand hanya diumumkan pembinaannya pada 1 Mac 1890 (RS 1) bagi menghubungkan Bangkok ke Nakhon Ratchasima (SRT, 2013) atas keperluan pengangkutan barangan.

Di British Malaya, kebanyakan jaringan pengangkutan rel bermula di negeri-negeri Melayu Bersekutu dan jajaran keretapi yang pertama dibina pada tahun 1885 menghubungkan Taiping dan pelabuhan Weld sepanjang 8 km khusus untuk pengangkutan bijih timah daripada kawasan lombong di Larut ke pelabuhan. Ini diikuti dengan jajaran dari Klang ke Kuala Lumpur (1888) sepanjang 22 km, jajaran Sungei Ujong dari Seremban ke Port Dickson (1891), dan seterusnya jajaran Teluk Anson ke jalan Tapah (1893) dengan pemanjangan ke Ipoh dan Batu Gajah (1895) (Fisher, 1948). Pembinaan jajaran keretapi ini adalah berlandaskan kepada aktiviti ekonomi perlombongan dan bergantung kepada polisi penjajah pada ketika itu.

Fasa 2 (1941-1945): Perkembangan jaringan pengangkutan berteraskan strategi pertahanan semasa pendudukan Jepun

Semasa fasa ini, kebanyakan negara Asia terlibat dalam Perang Dunia Kedua. Pembangunan pengangkutan darat khususnya rel lumpuh apabila penjajah mengamalkan dasar bumi hangus iaitu memusnahkan segala jaringan pengangkutan yang ada bagi menghalang kemaraan tentera Jepun. Pembangunan pengangkutan tergendala pada masa tersebut. Kebanyakan wilayah di rantau Asia telah diduduki oleh Jepun. Justeru, tentera Jepun telah menjalankan aktiviti membaikpulih jaringan pengangkutan di wilayah-wilayah yang diduduki.

Di samping itu, tentera Jepun juga giat menguatkan pertahanan menghadapi serangan balas tentera bersekutu pimpinan Amerika Syarikat. Mereka tidak mempunyai sumber dan tenaga memanfaatkan tahanan perang untuk melaksanakan beberapa infrastruktur pengangkutan bagi kepentingan pertahanan. Keperluan untuk menyediakan bekalan makanan dan ketenteraan telah mencetuskan pelaksanaan pembinaan landasan keretapi yang menghubungkan Ban Pong (Thailand) dengan Thanbyuzayat di Burma melalui *Three Pagodas Pass* (Hudson, 2009). Di Burma dan Thailand, pentadbiran Jepun telah mengadakan kerahan tenaga untuk membina landasan keretapi maut.

Pembangunan infrastruktur di Vietnam juga tergendala pada ketika itu tetapi jajaran keretapi menghubungkan negara-negara Indochina dikekalkan di bawah Vichy Perancis. Jepun menduduki negara Indochina berikutan kekalahan Perancis di atas tangan Jerman. Tentera Jepun telah dibenarkan masuk dengan ibu pejabatnya di Saigon (Ho Chi Minh City), kemudiannya dipindahkan ke Manila dan seterusnya ke Singapura pada bulan Mei 1942 (Nitz, 1983). Kebanyakan jalan keretapi juga telah musnah akibat dasar bumi hangus oleh tentera penjajah ketika berundur dan juga implikasi daripada aktiviti pengeboman tentera berikat pada akhir Perang Dunia Kedua.

Fasa 3 (1946-1960): Pemulihan jaringan pengangkutan berasaskan keperluan ekonomi pasca-perang dunia kedua

Fasa ini menyaksikan pengunduran Jepun dan kembalinya penjajah ke Asia Tenggara. Pada ketika itu, negara-negara kolonial masing-masing mengutamakan pembangunan bagi membaikpulih infrastruktur fizikal yang musnah semasa perang. Polisi penjajah juga lebih

cenderung kepada pembangunan sosio-ekonomi dan mengiatkan aktiviti ekonomi bagi penghasilan bahan mentah untuk dieksport ke negara penjajah.

Di Thailand, sesetengah projek pembinaan hanya dilaksanakan pada tahun 1951. Ini merujuk kepada jajaran Surat Thani ke Phangng dan Tha Nun. Pembinaan jajaran ini bermula pada tahun 1941 tetapi tergendala semasa Perang Dunia Kedua dan hanya disambung pada tahun 1951 (Ramyaanada, 1957; Barton, 1960). Justeru, Thailand juga menghadapi kesulitan melaksanakan pembinaan infrastruktur keretapi ketika perang walaupun ia merupakan satu-satunya negara yang tidak diduduki oleh Jepun. Tahap penglibatan dalam pelaksanaan jaringan pengangkutan adalah rendah dan kebanyakan negara Asia Tenggara mengutamakan gerakan mencapai kemerdekaan masing-masing daripada kuasa penjajah.

Fasa 4 (1960-kini): Perkembangan rangkaian keretapi Asia

Fasa ini juga menyaksikan kerjasama antara negara-negara Asia bagi mewujudkan satu rangkaian pengangkutan serantau demi manfaat bersama. Tahun 1960-an adalah signifikan memandangkan saranan untuk membina TAR merupakan satu inisiatif yang mula diutarakan oleh *United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific* (UNESCAP) untuk mewujudkan kesambungan rel sepanjang 14,000 km di antara Singapura dan Istanbul, Turki dengan pemanjangan ke benua Eropah dan Afrika (Chartier, 2007; Bhattacharyay dan De, 2009; UNESCAP, 2018a). Bagaimanapun, kemajuan inisiatif awal tersebut terhalang oleh ketidakstabilan politik, ketidakseragaman saiz trak keretapi dan “missing link” berjumlah 2,000 km (UNESCAP, 1996).

Usaha untuk mewujudkan jaringan pengangkutan yang bersepadu kembali bergiat aktif pada tahun 1992 apabila UNESCAP mengemukakan projek *Asian Land Transport Infrastructure Development* yang mengintegrasikan TAR dengan projek *Asian Highway* dan langkah-langkah *Land Transport Facilitation*. Ia seterusnya diperkukuhkan oleh idea Perdana Menteri Malaysia, Dr. Mahathir Mohamad pada tahun 1995 untuk mewujudkan satu rangkaian pengangkutan rel bagi menghubungkan bandar-bandar utama ASEAN dengan selatan China. Projek ini juga telah dicadangkan dalam Persidangan ASEAN kelima yang diadakan pada 14-15 Disember 1995 di Bangkok, Thailand (ASEAN Secretariat, 2010; UNESCAP, 2013). Setelah cadangan projek ini mendapat mandat dan persetujuan di kalangan pemimpin-pemimpin ASEAN, mesyuarat pertama bagi pelaksanaan projek ini telah diadakan pada tahun 1996 di Kuala Lumpur (Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2017). Penubuhan jawatankuasa khas menggambarkan aspek institusi dalam pelaksanaan projek SKRL tetapi mengikut acuan ASEAN di mana toleransi diamalkan dalam setiap perundingan.

Perkara ini adalah berbeza dengan Kesatuan Eropah (EU). Asia tidak mempunyai institusi serantau seperti EU memadai dengan organisasi antarabangsa seperti UNESCAP dan *Asian Development Bank* (ADB) yang menyediakan sokongan dalam kerjasama dalam berunsur polisi dan kewangan. Institusi EU bersifat supranasional iaitu penyerahan autonomi negara anggota kepada institusi serantau yang dianggotai tidak menjadi amalan dalam ASEAN. Jajaran TAR juga melibatkan pembinaan jajaran Kunming-Jinghong-Mohan di laluan China-Laos, jajaran Dali-Ruili di laluan China-Myanmar, membina dan menaik taraf jajaran Kunming-Hekou dalam laluan China-Vietnam. Di samping itu, usaha pembinaan juga dilaksanakan bagi jajaran keretapi Dali-Ruili dan pembinaan semula landasan berkembar Kunming-Guangtong dalam jajaran Kunming-Dali sebelum 2010. Projek pembinaan jajaran Dali-Ruili sepanjang 350 km telah bermula pada tahun 2007 (Fan, 2011).

Perkembangan TAR bertambah rancak dengan pengenalan *Belt and Road Initiative* (BRI) yang sebelum ini dikenali sebagai *One Belt, One Road* (OBOR) oleh China pada tahun 2013 oleh Presiden Xi Jinping. China telah menyampaikan hasratnya untuk melabur dalam projek keretapi berkelajuan tinggi yang menghubungkan Kuala Lumpur dan Singapura, di samping melabur ke atas Jajaran Keretapi Pantai Timur (*East Coast Rail Link*) yang menghubungkan Kuala Lumpur dengan Kota Bharu (China-ASEAN Business, 2016; Ho, 2017). Di Indonesia, China telah memenangi projek keretapi dari Jakarta ke Bandung. China juga terlibat dalam pembinaan projek keretapi di Laos semenjak Disember 2016, serta berunding dengan Thailand dalam projek keretapi daripada Bangkok ke Nongkhai.

Di samping itu, rangkaian TAR melalui peranan China telah melancarkan pembinaan jajaran keretapi merentasi negara-negara Asia Tengah yang membentuk sebahagian daripada rangkaian keretapi Trans-Asian khususnya pembinaan laluan keretapi dari China ke Kyrgyzstan dan Uzbekistan dengan perancangan sambungan ke Turki dan Iran. Walau bagaimanapun, tawaran skim dana untuk pelaburan sebanyak US\$2 billion oleh China sebagai pertukaran peluang pengestrakan mineral bagi membiayai projek pembinaan keretapi tidak diterima oleh Kyrgyzstan (Muzalevsky, 2012; 2015). Namun, China telah berusaha untuk menaik taraf infrastruktur di Asia Tengah bagi mewujudkan sambungan keretapi yang berterusan daripada China ke benua Eropah. China bukan kuasa tunggal yang melibatkan diri secara aktif dalam projek keretapi di Asia. Di bawah pemerintahan Shinzo Abe, Jepun selaku aktor aktif pembinaan infrastruktur di Asia Tenggara turut berazam memainkan peranan penting dalam projek keretapi di Asia melalui *Partnership for Quality Infrastructure* (PQI).

Faktor mempengaruhi perkembangan jaringan TAR

Perkembangan jaringan keretapi di Asia adalah tidak memberangsangkan berbanding dengan Eropah yang mempunyai jaringan keretapi yang bersepadu dan menghubungkan bandar-bandar utama di seluruh benua Eropah. Berdasarkan arus perkembangan sepanjang beberapa era, boleh dirumuskan bahawa terdapat tiga faktor yang mempengaruhi tahap penglibatan negara-negara Asia dalam projek jaringan TAR.

Ekonomi sebagai penggerak pembangunan pengangkutan

Faktor ekonomi dalam kajian ini merujuk kepada kepentingan perdagangan, pelaburan dan perkembangan industri tempatan. Perkembangan industri telah meningkatkan keperluan terhadap pengangkutan keretapi. Pengangkutan keretapi menyumbang 70 peratus ke atas pengangkutan barangan di China (Pittman, 2002). Ekonomi tempatan khususnya pengangkutan arang baru dan galian yang lain adalah paling ekonomikal diangkut melalui pengangkutan keretapi (Pittman, 2002). Pengangkutan keretapi telah membentuk hub pelabuhan darat di Asia Tengah bagi menampung aktiviti perdagangan setempat. Pembinaan pelabuhan daratan telah dilaksanakan di *Khorgos-East Gate Free Economic Zone* (FEZ) pada bulan September 2014 di sempadan China dan telah mula beroperasi pada bulan Disember 2014 (UNESCAP, 2015). Keperluan aktiviti perdagangan menjadi salah satu faktor kepada pembinaan pelabuhan daratan yang seterusnya dihubungkan dengan jaringan TAR.

Jaringan Trans-Asian juga membuka kepada peluang pelaburan di kalangan negara di sepanjang jajarannya. Negara yang lokasinya terletak di jajaran Trans-Asian seperti Uzbekistan

mendapat manfaat kepesatan pembangunan ekonomi dalam bentuk pelaburan dan perdagangan. Secara puratanya, projek infrastruktur menyumbang pada kadar purata 1 peratus setahun kepada GNP Uzbekistan (Mavluda, 2016). Antara negara-negara lain yang dimanfaatkan dari projek ini termasuk Kyrgyzstan, Afghanistan, Kazakhstan, Turkmenistan, Iran dan Turki (Muzalevsky, 2015).

Negara-negara yang terlibat dalam pembinaan TAR juga telah memberikan komitmen untuk mewujudkan lebih banyak pelabuhan daratan bagi meningkatkan kesalinghubungan rel merentasi sempadan negara. Perkembangan jajaran TAR telah mewujudkan keperluan bagi mewujudkan pelabuhan daratan bagi menyelaraskan perdagangan antara negara. Jajaran TAR memainkan peranan utama untuk merangsangkan pertumbuhan ekonomi dan perdagangan serantau di kalangan negara-negara pendalaman seperti Laos dan pendalaman China (Klecha-Tylec, 2017).

Selain itu, perdagangan antara negara mewujudkan keperluan untuk mewujudkan jaringan pengangkutan keretapi yang bersepadu. Sekiranya industri tempatan mendorong keperluan mewujudkan lebih banyak jajaran keretapi manakala perdagangan pula mendorong kerjasama antara negara untuk membina jajaran baru bagi menghubungkan jaringan keretapi antara negara. Sistem keretapi yang bersepadu dapat menyenangkan pergerakan barangan komersil dan sumber bahan mentah antara negara khususnya melibatkan benua Asia dan Eropah (Kim, 2008).

Kemajuan ekonomi adalah antara pendorong utama penglibatan negara-negara Asia dalam pelaksanaan infrastruktur jalan keretapi. Negara-negara Asia semakin cenderung untuk meningkatkan pelaburan dalam pembinaan rel bagi memudahkan urusan perniagaan dan menjana aktiviti ekonomi di sepanjang jajaran keretapi tersebut. Wignaraja (2015) menganggarkan pulangan kebajikan sebanyak 193 billion atau 6.4 peratus daripada KDNK impak daripada integrasi jaringan pengangkutan di Asia Tenggara.

Faktor politik dan keselamatan

Faktor politik dan keselamatan dalam kajian ini merujuk kepada pengaruh diplomasi, keselamatan dan strategi serta kepentingan politik elit. Perhubungan darat dengan negara Asia Tengah dihubungkan melalui rangkaian keretapi Trans-Eurasia kedua. Rangkaian ini melalui Kyrgyzstan, Tajikistan, Afghanistan dan negara-negara Asia Tengah yang lain sebelum bersambung dengan rangkaian keretapi Eropah (Muzalevsky, 2015). Rangkaian keretapi ini membuka lembaran baru kepada hubungan China dengan negara-negara Asia Tengah. Shanghai Five telah dikembangkan sebagai *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) pada bulan Jun 2001 yang merangkumi China, Russia dan empat buah negara Asia Tengah (Song, 2014). Peranan SCO dapat mewujudkan kestabilan di Asia Tengah telah menyumbang kepada kestabilan politik domestik khususnya Xinjiang. Asia Tengah juga dilihat sebagai zon penampungan bagi China dalam hubungan dengan Russia dan Eropah.

Selain itu, pembinaan jajaran keretapi di China juga dipengaruhi oleh gerakan pemisah dan jihad di Xinjiang yang melibatkan penduduk Uyghur yang tertumpu di kawasan sekitar Asia Tengah (Hafizova, 2003; Todorova, 2015). Pentadbiran China perlu memastikan rangkaian TAR ini tidak menjadi satu infrastruktur yang memudahkan pergerakan dan aktiviti kumpulan militan dan terrorisme. Di samping itu, rangkaian TAR juga membekalkan kelebihan kepada pertimbangan strategi ketenteraan kepada *People's Liberation Army* (PLA). Rangkaian TAR meningkatkan kapasiti mobilisasi PLA. Peralatan dan kelengkapan ketenteraan dapat diangkut dengan mudah dan sampai ke destinasi dengan cepat menggunakan gerabak keretapi (Lin, 2011).

Pertimbangan strategi ketenteraan juga diterapkan dalam jajaran keretapi Trans-Siberia di mana Russia telah membina jajaran alternatif bagi mengelakkan pertembungan kesalinghubungan rel dengan jajaran Trans-Asian iaitu laluan utama Baikal-Amur yang jaraknya 400 km daripada jajaran Trans-Siberia sedia ada (Contreras-Luna, 2016). Justeru, rangkaian TAR juga memberikan kelebihan kepada keselamatan sesebuah negara berbanding ancaman dan cabaran yang bakal dihadapi.

Jaringan TAR merupakan satu strategi diplomasi pinggirannya bagi China. Ianya juga sebagai alat untuk memperluaskan pengaruh di samping mempromosikan BRI. Jaringan TAR berperanan untuk merapatkan hubungan sesama negara Asia di samping mengimbangi keseimbangan kuasa dengan kuasa Amerika Syarikat (Wang, 2016b). Hubungan yang baik dan jaringan perhubungan antara China dengan negara-negara jiran adalah penting bagi mewujudkan rantau yang aman dan stabil. Justeru, faktor politik dan keselamatan telah menjadi agen yang menyokong perkembangan rangkaian TAR yang dipelopori oleh China.

Faktor geografi dan teknikal

Faktor geografi dan teknikal merujuk kepada keadaan bentuk muka bumi dan lokasi manakala aspek teknikal merujuk kepada tahap kesukaran dalam pelaksanaan pembinaan jajaran keretapi. Jaringan TAR yang melalui Xinjiang adalah selari dengan koridor gas selatan yang bersambungan dengan Caucasian Selatan, Trans-Naadolian dan Trans-Adriatic yang membekalkan bekalan gas ke benua Eropah menimbulkan risiko keselamatan kepada China (Hafizova, 2003; Todorova, 2015). Justeru, jajaran keretapi yang melalui kawasan sensitif merupakan satu faktor geografi yang perlu diberi perhatian dalam pelaksanaan projek jajaran TAR.

Cadangan pembinaan jalan keretapi telah diutarakan oleh dua jurutera British iaitu Holt Hallett dan Archibald Colquhoun pada abad ke-19 untuk menghubungkan wilayah tenggara China dengan pengangkutan keretapi. Idea kedua-dua jurutera ini dinamakan sebagai skim Hallett-Colquhoun. Memandangkan pihak British telahpun mempunyai jajaran keretapi dari Moulmein ke Raheng, cadangan ini telah diutarakan untuk menghubungkan selatan Yunnan dengan Bangkok (Fisher, 1947; Brailey, 1999). Walau bagaimanapun, atas kekangan faktor teknikal dan keadaan bentuk muka bumi yang bergunung-ganang di beberapa sektor di Myanmar dan Thailand, cadangan ini telah diabaikan dengan memberikan laluan kepada kos yang lebih rendah melalui pengangkutan merentasi lautan. Penglibatan kerajaan tempatan terhadap pelaksanaan pembinaan keretapi banyak bergantung kepada faktor teknikal dan kedudukan geografi kawasan berkenaan.

Jajaran keretapi di Kazakhstan, Russia dan Belarus menggunakan saiz trak lebar iaitu 1.52 meter manakala sistem jalan keretapi di negara China dan Eropah menggunakan saiz lebar trak piawai (*standard gauge*) iaitu 1.435 meter (Wu & Chong, 2017). Manakala kebanyakan negara Asia Tenggara menggunakan saiz lebar trak sempit iaitu 1 meter. Pada masa ini, Malaysia dan Thailand telah melaksanakan projek menaiktaraf landasan keretapi sedia ada kepada landasan keretapi berkembar elektrik dengan mengekalkan saiz trak asal iaitu 1 meter. Persamaan saiz trak Malaysia dan Thailand memudahkan pelaksanaan projek sambungan rel Singapura-Kunming (SKRL). Vietnam juga mempunyai saiz landasan keretapi yang sama.

Namun demikian, masalah daripada segi geografi dan teknikal dapat diatasi oleh manfaat ekonomi yang diperoleh di sepanjang jajaran keretapi ini. Contohnya, rangkaian TAR telah memberi kelebihan kepada Vietnam dari segi faktor geografikal dalam membentuk suasana yang

konduktif serta akses untuk sepanjang perairan Vietnam (Chung, 2013). Kedudukan ini membolehkan salah satu pelabuhan utama Vietnam iaitu pelabuhan Hai Phong dihubungkan dengan jajaran keretapi Lao Cai–Hanoi–Haiphong yang berfungsi sebagai pusat peralihan kargo daripada kawasan barat daya China (Nguyen & Nottebomm, 2016). Rangkaian Trans-Asian menyediakan akses pengangkutan yang dapat menghubungkan kawasan pedalaman dengan kawasan pelabuhan yang strategik untuk perdagangan antarabangsa.

Jadual 1 menunjukkan faktor ekonomi merupakan pendorong utama bagi setiap fasa perkembangan jaringan rel di Asia. Faktor ekonomi bertambah penting berikutan dengan peningkatan penglibatan Asia dalam rangkaian pengeluaran global serta peningkatan perdagangan intra ASEAN dan perdagangan dengan rantau lain sejak 1990-an. Pada hakikatnya, kebanyakan program infrastruktur utama di bawah UNESCAP dan ASEAN dilaksanakan untuk mempertingkatkan daya saingan rangkaian pengeluaran dan aliran perdagangan, mengurangkan jurang pembangunan dan menggalakkan pembangunan ekonomi yang lestari dan lebih inklusif di Asia bagi mempromosi integrasi ekonomi serantau (Florento & Corpuz, 2016). Dalam pelan induk kesalinghubungannya pada tahun 2010, ASEAN telah mengenalpasti keperluan dan potensi kesalinghubungan pengangkutan demi mempertingkatkan *intra- and extra-ASEAN connectivity* (ASEAN Secretariat, 2011). Kerjasama ASEAN dalam pengangkutan darat yang meliputi jalan and rel bertujuan untuk membentuk jalur pengangkutan darat yang cekap, berintegrasi, selamat dan persekitaran yang mampan menghubungkan negara anggota ASEAN dan sekitarnya (Pushpanathan, 2010).

Jadual 1. Faktor pendorong dan penghalang bagi setiap fasa perkembangan jaringan pengangkutan rel di Asia

Fasa	Faktor Pendorong	Faktor Penghalang
a) Pengangkutan berasaskan kepentingan ekonomi penjajah	a) Kepentingan ekonomi kolonial b) Kedudukan geografi serantau	a) Hakisan kepentingan nasional b) Kekangan teknikal dan teknologi c) Batasan belanjawan
b) Perkembangan jaringan pengangkutan berteraskan strategi pertahanan semasa pendudukan Jepun	a) Kepentingan ketenteraan dan ekonomi Jepun b) Kehadiran tenaga kerja pembinaan (tawanan perang)	a) Kemusnahan infrastruktur sedia ada b) Kekurangan kelengkapan pembinaan
c) Pemulihan jaringan pengangkutan berasaskan keperluan ekonomi negara pasca-perang	a) Perhubungan antara bandar b) Pembangunan sosio-ekonomi	a) Batasan belanjawan b) Persaingan daripada mod pengangkutan yang lain.
d) Perkembangan rangkaian TAR	a) Penambahan peluang pelaburan dan perdagangan berikutan integrasi ekonomi yang semakin meningkat b) Keperluan pembangunan pengangkutan yang lestari	a) Aturan institusi yang lemah b) Ancaman aktiviti terrorisme

Peranan ASEAN dan prospek jaringan TAR

Kesalinghubungan pengangkutan yang licin tidak dapat maju tanpa aturan institusi. Kesatuan Eropah (EU) telah memainkan peranan penting dalam memacu integrasi kawasan rel Eropah dengan membuka pasaran pengangkutan rel kepada persaingan, menambahbaik keserasian teknikal (atau *interoperability*) dan keselamatan jaringan pengangkutan negara dan membangunkan infrastruktur pengangkutan rel (European Communities, 2008). Peranan ketiga telah dimandatkan kepada Agensi Keretapi Eropah (*European Railway Agency*) pada tahun 2006 demi mempromosi keserasian teknikal infrastruktur, enjin keretapi dan gerabak, isyarat and sub sistem lain dalam sistem rel serta menyelaraskan piawaian dan tatacara teknik melalui kerjasama di antara negara-negara anggota EU dan pelbagai pihak berkepentingan rel (European Union Agency for Railways, 2011).

Bagaimanapun, ASEAN mengambil pendekatan berlainan dalam mempromosi kesalinghubungan. Sementara polisi EU bertujuan untuk mewujudkan satu kawasan rel Eropah (*single European rail area*), pelan induk kesalinghubungan ASEAN bertujuan untuk menyokong tiga tonggak utama komuniti ASEAN, iaitu Komuniti Politik Keselamatan ASEAN, Komuniti Ekonomi ASEAN dan Komuniti Sosio-Budaya ASEAN (ASEAN Secretariat, 2011). Berbeza dengan model EU di mana pelaksanaan polisi adalah terikat dengan perundangan EU, pelaksanaan pelan kesalinghubungan ASEAN masih “*remains in the hands of national governments, reflecting the continued use of the ASEAN Way for enhancing connectivity*” (Sudo dan Tham, 2016).

Oleh kerana pendekatan ASEAN tersebut memberi fleksibiliti kepada negara ASEAN dalam pelaksanaan, ia juga mempengaruhi pencapaian pelan kesalinghubungannya. Misalnya walaupun beberapa usaha fasilitasi telah diperkenalkan untuk mewujudkan sistem logistik dan pengangkutan pelbagai mod yang cekap bagi menghubungkan pengangkutan darat, laut dan udara (lihat Jadual 2), kebanyakan protokol dalam AFAFGIT (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods In Transit) termasuk Protokol 6 yang mencakupi sempadan landasan keretapi dan stesen pertukaran telah ditandatangani pada Disember 2011 tetapi belum diratifikasi oleh Brunei dan Indonesia (ASEAN Secretariat, 2011). Bagaimanapun, Mesyuarat Menteri-menteri Pengangkutan ke-23 pada Oktober 2017 telah bertindak proaktif dengan meminta negara-negara anggota untuk mempercepatkan ratifikasi semua protokol dalam perjanjian tersebut.

Jadual 2. Perjanjian-perjanjian Fasilitasi Pengangkutan ASEAN

<i>ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT)</i> Ditandatangani, 16 Disember 1998	Mewujudkan sistem pengangkutan transit ASEAN yang cekap, berkesan dan bersepadu
<i>ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT)</i> Ditandatangani, 17 November 2005	Mengawal penghantaran barangan pintu-ke-pintu menggunakan pelbagai mod pengangkutan
<i>ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport (AFAFIST)</i> Ditandatangani, 10 Disember 2009	Memperudahkan pengangkutan barangan antara negara, menyelaraskan peraturan kastam dan keperluan aliran barangan antara negara

Sumber: ASEAN Secretariat (2011)

Perkara yang mustahak ialah kehendak politik pemimpin-pemimpin ASEAN untuk memastikan kelancaran pelaksanaan jaringan TAR. Dengan komitmen tinggi tersebut, organisasi lain terutamanya UNESCAP dan ADB telah memainkan peranan sokongan bagi membantu

ASEAN dari segi teknikal dan kewangan. Sebagai rakan ASEAN, UNESCAP memberi bantuan dalam pembentukan dan pelaksanaan perjanjian fasilitasi, pembangunan model dan piawaian dan dokumentasi dan tatacara harmonisasi (UNESCAP, 2018b). Dari segi pembiayaan perkhidmatan rel merentasi sempadan, kekurangan sumber-sumber dalaman negara-negara ASEAN dapat diatasi dengan menggabungkan sumber luar daripada Rakan Dialog ASEAN dan ADB. *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB); dan PQI turut berpotensi penting.

Jaringan rangkaian TAR adalah penting kerana ianya dipandang umum akan bertindih atau menjadi sebahagian daripada BRI. Walaupun pengangkutan barangan melalui jalan keretapi adalah mahal berbanding dengan mod pengangkutan lain namun mod ini lebih cepat dan selamat berbanding mod lain. Keadaan ini telah mendorong pengangkutan barangan di antara Asia dan Eropah melalui jalan keretapi. Permintaan ini telah meningkatkan usaha negara China untuk memberikan perhatian kepada pembinaan jajaran keretapi dan telah memberikan impak besar kepada jaringan TAR.

Jaringan TAR juga dianggap sebagai “jaringan diplomasi” yang menghubungkan Asia dengan Eropah di mana rombongan keretapi pertama merentasi benua telah tiba di London pada 18 Januari 2017 iaitu 18 hari selepas mulai perjalanannya dari Yiwu, Zhejiang sejauh 12,000 km. Rombongan gerabak keretapi ini ditarik oleh lokomotif jenis German Deutsche-Bahn di bahagian akhir perjalanan ini dengan transit di Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland, Jerman, Belgium dan Perancis sebelum tiba di Britain. Perjalanan ini mengambil masa selama 30 hari sekiranya melalui laluan maritim (Su & Chong, 2017). Justeru itu, jaringan perhubungan keretapi yang lebih menjimat masa mempunyai masa depan yang cerah. Ia mendapat perhatian tinggi oleh negara-negara Asia Tenggara dan China kerana ia juga telah membuka peluang pelaburan di kalangan negara sepanjang jajarannya sepertimana telah dijelaskan dalam bahagian lepas.

Jaringan TAR juga mendapat perhatian dalam MPAC 2025 di mana ianya direalisasikan melalui projek SKRL yang bakal menghubungkan jajaran keretapi Asia Tenggara dengan jaringan TAR. Jangkaan penyiapan jajaran ini ialah pada tahun 2020 (ASEAN Secretariat, 2016). Pemantauan projek ini juga termaktub dalam *ASEAN Strategic Transport Plan 2016-2025* (ASTP 2025) sebagai salah satu projek yang bakal mewujudkan jaringan pengangkutan keretapi yang berterusan menghubungi rantau Asia Tenggara dengan tanah besar Asia (ASEAN Secretariat, 2016).

SKRL juga menjadi salah satu agenda khas China apabila Presiden Xi Jinping melancarkan BRI pada tahun 2013 dan pengumuman Dana Jalan Sutera (*Silk Road Fund*) sebanyak US\$40 billion dalam Persidangan APEC 2014 untuk membiayai projek infrastruktur yang akan menghubungkan negara-negara Asia. Ini disusuli dengan penubuhan AIIB, sebuah institusi kewangan antarabangsa yang berfungsi sebagai menyokong projek-projek infrastruktur di rantau Asia-Pasifik (Qin, 2016).

China memperkenalkan BRI atas keperluan memperluaskan industri yang sebelum ini telah tepu di dalam negara tetapi memperluaskan kepada negara luar, di samping keperluan domestik dan keperluan strategi. Inisiatif ini merupakan koridor ekonomi terbesar dunia (berasal dari China, merangkumi Asia Tengah, Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Barat dan sebahagian Eropah) yang menghubungkan ekonomi rantau Asia Pasifik dengan ekonomi rantau Eropah (NDRC, 2015; Wang, 2016a). Peranan China dalam melancarkan BRI dan AIIB telah mendorong negara-negara Asia untuk menggiatkan usaha mewujudkan jaringan perhubungan yang dapat memberikan manfaat bersama khususnya limpahan ekonomi di sepanjang jaringan perhubungan tersebut. Justeru, propek jaringan TAR adalah cerah memandangkan ASEAN dan China meletakkan harapan tinggi untuk menjadi mod pengangkutan ini sebagai rangkaian

pengangkutan yang dapat mengangkut barangan merentasi Asia dan Eropah. Cabaran kepada rangkaian TAR ialah mendapatkan kerjasama kebanyakan negara Asia bagi menyiapkan sambungan rel antara negara dan juga keseragaman saiz trak keretapi. Di samping itu, tidak dinafikan bahwa perancangan perbandaran dan guna tanah (Mohamad, 2005) perlu diambil kira dalam pelaksanaan kesalinghubungan rel. Dengan adanya komitmen antara negara-negara Asia nescaya dapat diwujudkan satu rangkaian TAR secara berterusan daripada benua Asia ke Eropah.

Kesimpulan

Walaupun terdapat halangan dan masalah daripada segi politik, geografi, dan teknikal, faktor ekonomi merupakan pendorong utama bagi setiap fasa perkembangan jaringan rel di Asia. Potensi manfaat ekonomi yang tinggi telah meningkatkan kehendak politik dan komitmen pemimpin-pemimpin ASEAN melalui dialog seperti Mesyuarat Menteri-menteri Pengangkutan bagi memastikan kelancaran pelaksanaan jaringan TAR.

Berbeza dengan Kesatuan Eropah yang bersifat legaliti dan supranasional, ASEAN mengambil pendekatan berlainan yang berasaskan persefahaman dan toleransi dalam mempromosi kesalinghubungan. Pendekatan tersebut yang memberi fleksibiliti kepada negara ASEAN dalam pelaksanaan jaringan TAR adalah penting disebabkan oleh jurang pembangunan ekonomi yang wujud di antara negara-negara anggota. Prospek perkembangan jaringan TAR bertambah cerah dengan gabungan inisiatif ASEAN, China dan Jepun melalui MPAC, BRI dan PQI serta bantuan teknikal dan kewangan daripada organisasi antarabangsa lain terutamanya UNESCAP, ADB dan AIIB.

Rujukan

- ASEAN Secretariat. (2010). Brunei Action Plan (ASEAN Transport Strategic Plan) 2011-2015. Jakarta, ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat. (2011). *Master plan on ASEAN connectivity*. Jakarta, ASEAN Secretariat.
- ASEAN Secretariat. (2016). *Master plan on ASEAN Connectivity 2025*. Jakarta, ASEAN Secretariat.
- BBC News. (2001). SE-Asia railway idea revived. Retrieved from <http://news.bbc.co.uk>.
- Brailey, Nigel. (1999). The scramble for concessions in 1880s Siam. *Modern Asian Studies*, 33 (3), 513-549.
- Barton, Thomas Frank. (1960). Railroads of Southeast Asia. *Journal of Geography*, 59(1), 21-34.
- Bhattacharyay, B. N., & De, P. (2009). Restoring the Asian Silk Route: Toward an integrated Asia (No. 140). ADBI working paper series.
- Chartier, Pierre. (2007). The Trans-Asian railway. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Far East*, 77, 1-24.
- China-ASEAN Business. (2015). *An order of Bandar Malaysia (RM 7.4 billion) signed by IWH-CREC Sdn. Bhd. greatly facilitates the bid for Malaysia Singapore HSR*. Kuala Lumpur, AGV Consulting Sdn. Bhd.
- Chung, Van Nguyen. (2013). The impact of geographical location to Vietnam's international trade. *The Current Global Trends*, 2(1), 1-6.

- Collier, David. (2011). Understanding process tracing. *Political Science and Politics*, 44(4), 823-30.
- Contreras-Luna, Rafael. (2016). *Russia's great power ambitions: The role of Siberia, the Russian Far East and the arctic in Russia's contemporary relations with Northeast Asia*. (PhD dissertation). Retrieved from School of Government and International Affairs, Durham University.
- European Communities. (2008). *Modern rail modern Europe*. Belgium, European Communities.
- European Union Agency for Railways. (2011). The Agency. *European Union Agency for Railways*. Retrieved from <http://www.era.europa.eu/The-Agency/Pages/home.aspx>.
- Fan, Hongwei. (2011). China's look South: China-Myanmar transport corridor. *Ritsumeikan International Affairs*, 10, 43-66.
- Fisher, Charles A. (1947). The Thailand-Burma railway. *Economic Geography*, 23(2), 85-97.
- Fisher, Charles A. (1948). The railway geography of British Malaya. *Scottish Geographical Magazine*, 643, 123-136.
- Florento, Hector, & Corpuz, Maria I. (2016). Myanmar: The land bridge. In Michael Plummer, Peter Morgan, Ganeshan Wignaraja (Eds.). *Connecting Asia: Infrastructure for integrating South and Southeast Asia*. (pp. 215-243). Cheltenham, Edward Elgar.
- Hafizova, K. (2003). Separatizm v Sinjczjan—Ujgurskom avtonomnom rajone Kitaja: Dinamika i potencial vlijanija na situaciju v Central'noj Azii (The separatism in Xinjiang-Uygur autonomous region. China: Dynamic and potential influence on the situation in the Central Asia, October 15). In *Kāde se igraegoljamataigra? (Where play the big game?) Presa*. 29.
- Ho, Wah Foon. (2017). China projects in Malaysia to hit Singapore. *Asiaone*. Retrieved from <http://news.asiaone.com>.
- Hudson, Chris. (2009). Embodied spaces of nation: Performing the national trauma at Hellfire Pass. *Performance Paradigm*, 5(2), 1-27.
- Kaur, Amarjit. (1980). The impact of railroads on the Malayan Economy, 1874-1941. *The Journal of Asian Studies*, 39(4), 693-710.
- Kementerian Pengangkutan Malaysia. 2017. Status report of Singapore-Kunming Rail Link Project. Putrajaya, Kementerian Pengangkutan Malaysia.
- Kim, Jae-Weon. (2008). A strategic approach to invigorating the Eurasian economy under a changing economic environment Worldwide In. Kowalewski, O., & Weresa, M. A. (Eds.). *The role of foreign direct investment in the economy*. (pp. 63-76). Munchen und Mering, Rainer Hampp Verlag.
- Klecha-Tylec, K. (2017). *The theoretical and practical dimensions of regionalism in East Asia*. Switzerland, Palgrave Macmillan.
- Lin, Christina. (2011). The PLA's "Orient express": Militarization of the Iron Silk Road. *China Brief*, 11(5), 1-6.
- Mavluda, Irisbekova. (2016). The role of Trans-Asian Railway for Uzbekistan. *Voice of Research*, 4(4), 71-72.
- Mohamad, Jamilah. (2005). Urban transport and growth management strategies: A tale of two Southeast Asian cities at the dawn of the new millennium. *Geografia Malaysian Journal of Society and Space*, 1(1), 11-22.
- Muzalevsky, Roman. (2012). China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway scheme: Fears, hopes and prospects. *Eurasia Daily Monitor*, 9(102). Retrieved from <https://jamestown.org/program/>

- Muzalevsky, Roman. (2015). *China's rise and reconfiguration of Central Asia's geopolitics: A case for US" Pivot" to Eurasia*. Carlisle, PA, U.S. Army War College Press, Strategic Studies Institute.
- National Development and Reform Commission (NDRC), Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China. (2015). Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Retrieved from <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease>.
- Nguyen, C. L., & Notteboom, Theo. (2016). Dry ports as extensions of maritime deep-sea ports: A case study of Vietnam. *Journal of International Logistics and Trade*, 14(1), 65-88.
- Nitz, Kiyoko Kuru. (1983). Japanese Military Policy towards French Indochina during the Second World War: The road to the Meigo Sakusen (9 March 1945). *Journal of Southeast Asian Studies*, 14(2), 328-350.
- Paine, S. C. M. (2010). The Chinese Eastern Railway from the First Sino-Japanese War until the Russo-Japanese War. In. Elleman, Bruce dan Kotkin, Stephen. (Eds.). *Manchurian railways and the opening of China: An international history*. (pp. 13-36). New York, M. E. Sharpe.
- Pittman, Russell. (2002). Chinese railway reform and competition: Vertical or horizontal restructuring? (March 2002). US Department of Justice, Antitrust Division, Economic Analysis Group Working Paper No. 02-2. Retrieved from <https://ssrn.com/abstract>.
- Prasad, Jayant (2017). Connectivity and infrastructure as 21st-century Regional Public Goods. In. Antoni Estevadeordal dan Louis W. Goodman. (Eds.). 21st Century cooperation: regional public goods, global governance and sustainable development. (pp.137-157). New York, Routledge.
- Pushpanathan, S. (2010). ASEAN connectivity and the ASEAN economic community. Paper presented at the 24th Asia-Pacific Roundtable. Kuala Lumpur.
- Qin, Yu. (2016). China's transport infrastructure investment: Past, present, and future. *Asian Economic Policy Review*, 11(2), 199-217.
- Ramyana, Ahna. (1937). *Letter from Ahna Ramyanada, Chief Administrative Officer, State Railways of Thailand*. 17 June.
- Song, Weiqing. (2014). Interests, power and China's Difficult Game in the Shanghai Cooperation Organization (SCO). *Journal of Contemporary China*, 23(85), 85-101.
- State Railway of Thailand (SRT). (2013). Railway of Thailand History. Retrieved from <http://www.railway.co>.
- Sudo, Sueo, & Tham, Siew Yean. (2016). Institutionalization of economic cooperation in East Asia. In. Alice D. Ba, Cheng-Chwee Kuik, Sueo Sudo (Eds.). *Institutionalizing East Asia: Mapping and reconfiguring regional cooperation*. (pp. 59-80). New York, Routledge.
- Todorova, Bogdana. (2015). The new challenges on the Silk Road. *Journal of Literature and Art Studies*, 5(10), 911-916.
- UNECE. (2013). Transport links between Europe and Asia, new challenges. Retrieved from <https://www.unece.org>.
- UNESCAP. (1996). *Trans-Asian railway route requirements: Development of Trans-Asian Railway in the Indochina and ASEAN subregion. Volume 1. Executive Summary*. New York, United Nations.

- UNESCAP. (2013). Monograph series on transport facilitation of international railway transport in Asia and the Pacific (First Edition). ST/ESCAP/2681. Retrieved from <http://www.unescap.org>.
- UNESCAP. (2015). *Review of developments in transport in Asia and the Pacific 2015*. Bangkok, United Nations.
- UNESCAP. (2018a). Trans-Asian railway. Retrieved from <http://www.unescap.org>.
- UNESCAP. (2018b). About UNESCAP. Retrieved from <http://www.unescap.org>.
- Wang, Gongqing. (2016a). China high speed rail heads for ASEAN. *China ASEAN Business*. Jan/Feb.
- Wang, Yong. (2016b). Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy. *The Pacific Review*, 29(3), 1-9.
- Wignaraja, Ganeshan. (2015). Infrastructure key to unlocking Pan-Asian integration. *Asian Development Blog*. Retrieved from <https://blogs.adb.org>.
- Wu, Shang-Su dan Chong, Alan. (2017). Frictions on the new Silk Road. (RSIS Commentaries, No. 020). *RSIS Commentaries*. Singapore, Nanyang Technological University.
-