

Projek Komunikasi di bawah Komitmen Pinjaman Yen

MOHD IKBAL MOHD HUDA
Universiti Kebangsaan Malaysia

ABSTRAK

Modernisasi Malaysia telah menjadi cabaran kepada perancang sistem komunikasi untuk memenuhi keperluan semasa. Walaupun corak permintaan mobiliti yang disebabkan oleh kemajuan dan kemakmuran ekonomi mewujudkan tekanan kepada sektor komunikasi, ianya disokong dan disesuaikan dengan strategi berterusan oleh kerajaan melalui komitmen pelaburan dan bantuan asing antaranya Bantuan Pembangunan Rasmi (ODA). Kemajuan komunikasi yang dilaksanakan dengan komitmen pinjaman Yen memperlihatkan kebolehsesasan yang dihubungkan sama ada melalui pengangkutan darat, laut dan udara telah membentuk satu sistem jaringan perhubungan yang kompleks dan mempengaruhi pembangunan berterusan melalui pelaksanaan projek-projek baru sejajar dengan keperluan pembangunan Malaysia. Dari tahun 1966 sehingga tahun 2014, sebanyak USD944.35 juta atau 45% daripada jumlah keseluruhan ODA Jepun yang disalurkan ke Malaysia adalah dalam bentuk pinjaman Yen. Pinjaman Yen yang menjadi komponen utama ODA Jepun untuk membiayai 75 projek pembangunan infrastruktur telah mencorakkan persepsi baru landskap sistem komunikasi di Malaysia yang akhirnya menjadi sinergi ke arah pengukuhan struktur daya saing sosioekonomi di peringkat global. Kajian ini menyelidik projek komunikasi di bawah komitmen pinjaman Yen dari tahun 1966 hingga 2015. Kajian ini berhujah bahawa, kebolehsesasan ke setiap koridor dengan pelaksanaan projek komunikasi di bawah komitmen pinjaman Yen seperti lapangan terbang, pelabuhan dan lebuhraya antara yang membantu Kerajaan ke arah meningkatkan kualiti pengangkutan sebagai salah satu daripada bidang keberhasilan utama nasional yang memberi penekanan kepada kesiapsediaan perkhidmatan dan kemudahan mobiliti perjalanan. Kedua, sistem komunikasi yang efisyen antara penyumbang kepada pembangunan sosioekonomi apabila Malaysia menunjukkan korelasi antara pertumbuhan semasa dengan peningkatan mobiliti berikutan pertambahan dalam jumlah kependudukan, pekerjaan dan aktiviti ekonomi.

Kata kunci: *ODA, pinjaman Yen, komunikasi, Malaysia, Jepun.*

Communication Project under the Yen Loan Commitment

ABSTRACT

The modernization of Malaysia presents a challenge to communication systems designers in keeping up with current needs. The demand trend in mobile communication brought by economic growth and development has increased pressure on the communication sector. However, this has been supported and adapted to the government's continued strategy with investment commitments and foreign aid such as Official Development Assistance (ODA). Communication development carried out through the commitment of Yen loans has resulted in access via land, sea, and air transports, creating a complex communication network. The network's continued growth has been influenced by the implementation of new projects in line with Malaysia's development needs. From 1966 to 2014, 45%, or USD944.35 million of Japan's ODA to Malaysia was through loans. These loans were used to fund 75 different development projects and contributed to the shaping of a new landscape for Malaysia's communication system. This ultimately created the synergy to strengthen Malaysia's socio-economic global competitiveness. This research looks at the communication projects carried out under the Yen loan commitment from 1966 to 2014. This study argues, firstly, that accessibility

to each corridor increased with the implementation of communication projects under the Yen's commitments such as airports, harbors and highways. This allowed the Government to improve the quality of transportation as one of the major areas of national development emphasizing on the provision of services and travel mobility. Secondly, this efficient communication system contributes to the socioeconomic development of Malaysia, showing a correlation between current growth and increased mobility due to increase in population, employment, and economic activities.

Keywords: *ODA, Yen loans, communication, Malaysia, Japan.*

PENGENALAN

Malaysia yang berkeluasan kira-kira 329,847 kilometer persegi dengan penduduk sebanyak 32 juta menjadi cabaran kepada perancang sistem komunikasi untuk memenuhi keperluan semasa. Walaupun corak permintaan mobiliti yang disebabkan oleh kemajuan dan kemakmuran ekonomi mewujudkan tekanan kepada sektor komunikasi, perkhidmatan pengangkutan awam terus berkembang seiring dengan peningkatan jumlah penduduk. Pembangunan infrastruktur komunikasi antaranya sektor pengangkutan awam signifikan dengan penyampaian perkhidmatan dan kbolehaksesan yang semakin meluas dari masa ke masa. Tidak dinafikan sistem komunikasi terutamanya pengangkutan awam telah berubah dari tahun 1960-an apabila perkhidmatan bas mini yang merupakan nadi pengangkutan utama ditransformasikan kepada mod pengangkutan yang lebih efisien antaranya Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA), Keretapi Tanah Melayu (KTM), KLIA Express, sistem transit aliran ringan serta sistem telekomunikasi rangkaian jauh pada ke abad ke-21 dan sebahagian besar projek-projek tersebut adalah dengan komitmen pinjaman Yen. Bermula dengan pakej pinjaman Yen pertama pada 27 Januari 1969 sehingga penghujung tahun 2015, sebanyak 75 projek dengan komitmen sebanyak JPY917,113 bilion (US\$944.35 juta) berjaya dilaksanakan. Sektor elektrik dan gas dengan 32 projek berjumlah JPY427,689 bilion muncul sebagai sektor paling dominan dengan nisbah keseluruhan 51.8% diikuti oleh sektor komunikasi dengan 13 projek berjumlah JPY125,631 bilion dengan nisbah 15.1%.

Berdasarkan kepada lanskap pertumbuhan semasa negara, sistem komunikasi adalah petunjuk kepada tahap sumber yang ada bagi memenuhi keperluan sosioekonomi. Kbolehaksesan ke setiap koridor dengan pelaksanaan projek komunikasi udara, darat dan laut seperti lapangan terbang, pelabuhan, jalan raya dan lebuhraya telah membantu merencanakan lagi produktiviti sosioekonomi negara. Dengan komitmen bantuan asing antaranya ODA, (Cameron, 2010) Malaysia kini mempunyai kemudahan infrastruktur pengangkutan yang baik setanding dengan apa yang terdapat di kebanyakan negara maju. Sebagai contoh, dari aspek pengangkutan darat, Malaysia mempunyai rangkaian lebuhraya dan jalan raya sepanjang kira-kira 65,000 kilometer dan 2.6% (1,690 kilometer) daripadanya adalah lebuhraya yang setanding di negara maju. Selain daripada pengangkutan darat, pengangkutan udara dan laut juga boleh diakses melalui rel yang menyambung ke beberapa bandar serta pelabuhan utama dari utara sehingga ke Pantai Timur dan Selatan Semenanjung. Bagi memenuhi kehendak pasaran, kualiti dan menghadapi cabaran global, kerajaan melalui pelan strategik terus memberi penekanan ke arah meningkatkan kualiti pengangkutan sebagai salah satu daripada bidang keberhasilan utama nasional. Analisis mendapati bahawa, peruntukan berjumlah kira-kira RM3 bilion bagi menaiktaraf sistem pengangkutan awam semasa Rancangan Malaysia Ke-10 antara petunjuk kepada sistem komunikasi yang memberi penekanan kepada kesiapsediaan perkhidmatan dan kemudahan mobiliti perjalanan.

50 TAHUN ODA JEPUN KE MALAYSIA

ODA dirujuk sebagai kerjasama ekonomi atau kerjasama pembangunan di peringkat global yang dipersetujui antara dua entiti yang selalunya melibatkan aktor negara dan diklasifikasikan sebagai penyalur dan penerima (Yamada 1998). Bantuan yang disalurkan boleh dalam pelbagai bentuk seperti modal (pinjaman Yen), bantuan teknikal dan kepakaran. ODA yang disalurkan melalui 'government to government' (G2G) serta agensi bukan kerajaan (NGO) antaranya kerjasama dengan sektor swasta, kerajaan tempatan dan organisasi antarabangsa bertujuan bagi melaksanakan projek-projek sosioekonomi yang dirancang (Fumitaka, 2006).

Tidak dapat dinafikan dalam konteks mana-mana negara yang baru mencapai kemerdekaan, bantuan dari negara-negara asing amat diperlukan untuk menggerakkan projek-projek pembangunan sosioekonomi ekoran kekurangan modal domestik (Nishigaki & Shimo-mura, 1999; Söderberg, 2002; Sudo, 2005; Inoguchi, 2007). Malaysia juga tidak terkecuali apabila pasca awal kemerdekaan menyaksikan era mencabar dalam pentadbiran negara yang sarat dengan pelbagai cabaran sosioekonomi. Antaranya ancaman komunis, sistem tadbir urus yang masih belum mantap serta kemiskinan dan kedudukan ekonomi tidak seimbang yang membawa kepada polarisasi kaum. Oleh itu, ODA Jepun yang mula disalurkan ke Malaysia selepas sembilan tahun hubungan diplomatik merupakan bantuan yang signifikan bagi menangani cabaran tersebut.

Apabila Jepun muncul sebagai kuasa ekonomi di peringkat global, peranan dalam mencorak kemakmuran komuniti antarabangsa melalui kerjasama ekonomi sama ada dalam bentuk bilateral atau multilateral telah berkembang luas (Chaturvedi, Fues & Sidiropoulos, 2012). Jepun melihat cabaran sosioekonomi bagi negara-negara yang baru mencapai kemerdekaan serta permasalahan global lain antaranya konflik etnik dan agama, konflik bersenjata, masalah alam sekitar dan bencana alam antara isu-isu penting yang perlu ditangani dengan segera. Bagi mencapai matlamat tersebut, Jepun menyediakan ODA dalam tiga bentuk yang berbeza bertujuan untuk memenuhi keperluan di setiap negara penerima.

Berbekalkan status negara maju di rantau Asia, Jepun secara aktif mengadaptasi ODA untuk menyokong proses pembangunan sosioekonomi di lebih 190 buah negara penerima (Mitsuya, 2007; Cameron, 2010; Hidetomi & Junko, 2010; Rui, 2013). Faktor kejayaan menguasai sektor antaranya teknologi dan elektronik sehingga berjaya menghasilkan produk berteknologi tinggi menjadi kelebihan kepada Jepun untuk meningkatkan keberkesanan program ODA ke arah mencapai kemajuan sejagat (Chaturvedi, Fues & Sidiropoulos, 2012).

Di dalam konteks Malaysia, ODA Jepun berjumlah US\$2,569.18 bilion (MOFA 2017) antara yang membantu dalam pelaksanaan lebih 420 projek di dalam 14 sektor selaras dengan pelaksanaan dasar rancangan pembangunan di bawah Rancangan Malaysia. Komitmen bantuan teknikal adalah yang terbesar iaitu sebanyak US\$1,516.74 bilion diikuti pinjaman Yen sebanyak US\$944.35 juta, manakala bantuan geran adalah yang terkecil iaitu sebanyak US\$108.08 juta. Walaupun komitmen kerjasama teknikal adalah yang terbesar, impak pelaksanaan projek-projek di bawah pinjaman Yen lebih dirasai kerana telah mengubah landskap pembangunan prasarana di Malaysia.

Berdasarkan analisis laporan yang diterbitkan oleh Kementerian Luar Negeri Jepun (*Gaimusho*) pada tahun 2015, Malaysia tidak lagi tersenarai dalam kedudukan 10 negara teratas dalam senarai penerima ODA Jepun selepas tahun 2009. Analisis mendapati bahawa, landskap pertumbuhan semasa Malaysia yang sudah mencapai tahap *self-help* (Shinozuka,

2000; Sawamura, 2002; Makino, 2003) dan menuju ke arah *take off* pembangunan ekonomi seterusnya telah mempengaruhi jumlah penyaluran ODA Jepun.

Senario tersebut menjelaskan satu impak yang signifikan iaitu hubungan bilateral Malaysia-Jepun yang bersifat penerima-pemberi bermula pada tahun 1950-an sehingga tahun 1970-an telah berubah menjadi rakan strategik. Berdasarkan statistik yang telah dikemaskini, komitmen ODA menunjukkan peningkatan yang signifikan semasa Rancangan Malaysia Pertama sehingga Rancangan Malaysia Kelima. Walaupun jumlah komitmen tersebut berkurangan semasa Rancangan Malaysia Keenam dan Rancangan Malaysia Ketujuh, ianya kembali mencatatkan peningkatan semasa Rancangan Malaysia Kelapan dan Rancangan Malaysia Kesembilan (Jadual 1).

Jadual 1: Jumlah keseluruhan komitmen ODA Jepun ke Malaysia 1966-2015.

| | (Unit: Juta US\$) |
|---|-------------------|
| Rancangan Malaysia Pertama (1966-1970) | US\$17.07 |
| Rancangan Malaysia Kedua (1971-1975) | US\$140.32 |
| Rancangan Malaysia Ketiga (1976-1980) | US\$257.5 |
| Rancangan Malaysia Keempat (1981-1985) | US\$603.07 |
| Rancangan Malaysia Kelima (1986-1990) | US\$791.24 |
| Rancangan Malaysia Keenam (1991-1995) | US\$404.96 |
| Rancangan Malaysia Ketujuh (1996-2000) | US\$-415.73 |
| Rancangan Malaysia Kelapan (2001-2005) | US\$400.78 |
| Rancangan Malaysia Kesembilan (2006-2010) | US\$580.81 |
| Rancangan Malaysia Kesepuluh (2011-2015) | US\$-210.84 |

Sumber: Dikemaskini dari http://www2.jica.go.jp/en/Yen_loan/

Pengurangan komitmen semasa Rancangan Malaysia Keenam dan Rancangan Malaysia Ketujuh tersebut dapat dijelaskan berdasarkan tiga faktor utama. Pertama, status Negara Berpendapatan Pertengahan Atas (UMIC) yang menYenaraikan Malaysia pada tahun 1988 telah mengubah senario dalam trend penyaluran ODA Jepun ke Malaysia (Ashitate, 2007). Dengan jumlah Keluaran Dalam Negara Kasar (KDNK) Malaysia sebanyak USD1,870 juta, Malaysia tergolong dalam negara berstatus UMIC dan perlu melunaskan keseluruhan bantuan yang diterima dalam tempoh 15 hingga 17 tahun. Jepun mula mengecilkkan jumlah penyaluran ODA ke Malaysia berbanding ke negara-negara lain di rantau Asia Tenggara. Pengecilan ODA dapat dilihat pada tahun 1986 hingga 1990 apabila Malaysia hanya menerima ODA sebanyak US\$795.24 juta berbanding Indonesia sebanyak US\$3,866 juta, Filipina US\$2,403 juta, Thailand US\$1,831 juta dan Myanmar US\$808.4 juta. Tiga kementerian yang terlibat secara langsung dalam program penyaluran ODA Jepun iaitu *Gaimusho*, Kementerian Kewangan (MOF) dan Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri (MITI) menyokong pengecilan jumlah ODA tersebut kerana status UMIC yang dicapai Malaysia berbanding negara-negara jirannya. Jumlah pinjaman Yen yang disalurkan ke Malaysia tidak menunjukkan peningkatan sejak tahun 1985 hingga 1990. Jepun hanya menyalurkan pinjaman sebanyak JPY21 juta sepanjang tempoh 5 tahun tersebut dan jumlahnya adalah yang paling kecil di antara negara-negara di rantau Asia Tenggara. Atas faktor tersebut Malaysia tidak lagi memohon pinjaman Yen untuk tahun pertama Rancangan Malaysia Keenam pada suku ketiga tahun 1990.

Kedua, kerajaan telah mengurangkan perbelanjaan infrastruktur sektor swasta untuk mengekang perbelanjaan awam bagi mengekalkan lebih bajet dalam tempoh lima tahun dari tahun 1993-1997. Oleh itu pinjaman awam dari sumber luar dihadkan bagi mengurangkan risiko tukaran wang asing. Ketiga, jumlah tersebut adalah baki pinjaman

selepas menolak pembayaran balik oleh Malaysia. Situasi tersebut menjelaskan bahawa jumlah kumulatif pinjaman adalah bergantung kepada situasi kadar pertukaran mata wang asing dan tidak semestinya di dalam nilai yang genap (MOFA, 2017).

Bagi peratusan pecahan projek mengikut sektor sehingga tahun 2015, sektor sumber manusia menjadi penerima paling dominan bagi komitmen kerjasama teknikal dan bantuan geran yang mencatatkan sebanyak 24% dan 58% daripada jumlah keseluruhan bantuan. Manakala sektor tenaga yang mencatatkan jumlah 1% menjadi penerima terkecil bagi kedua-dua kategori bantuan tersebut. Manakala bagi komitmen pinjaman Yen, sektor elektrik dan gas yang mencatatkan jumlah bantuan sebanyak 51.8% menjadi penerima paling dominan manakala sektor pertanian dan perikanan adalah penerima terkecil iaitu sebanyak 1.3%. Jadual 2 di bawah menunjukkan komitmen keseluruhan ODA Jepun ke Malaysia dari tahun 1966-2014.

Jadual 2: Jumlah keseluruhan komitmen ODA Jepun ke Malaysia 1966-2014.

| Tahun | (Unit: Juta US\$) | | | Jumlah |
|--------|-------------------|---------------|------------------|--------|
| | Pinjaman Yen | Bantuan Geran | Bantuan Teknikal | |
| 1966 | - | - | 0.38 | 0.38 |
| 1967 | - | - | 0.59 | 0.59 |
| 1968 | - | - | 0.59 | 1.54 |
| 1969 | 7.33 | 5.23 | 0.73 | 12.35 |
| 1970 | 1.39 | - | 0.83 | 2.23 |
| Jumlah | 8.72 | 5.23 | 3.12 | 17.07 |
| 1971 | 8.26 | 3.02 | 1.07 | 12.35 |
| 1972 | 11.85 | - | 1.14 | 12.99 |
| 1973 | 14.11 | - | 1.34 | 15.45 |
| 1974 | 33.40 | - | 2.86 | 36.26 |
| 1975 | 60.01 | - | 3.26 | 63.27 |
| Jumlah | 127.63 | 3.02 | 9.67 | 140.32 |
| 1976 | 30.10 | - | 3.86 | 33.96 |
| 1977 | 29.45 | - | 5.34 | 34.79 |
| 1978 | 37.89 | 2.85 | 7.76 | 48.5 |
| 1979 | 64.58 | 0.15 | 9.89 | 74.62 |
| 1980 | 52.91 | 0.13 | 12.59 | 65.63 |
| Jumlah | 214.93 | 3.13 | 39.44 | 257.5 |
| 1981 | 49.40 | 0.32 | 15 | 64.72 |
| 1982 | 58.73 | 1.12 | 15.47 | 75.32 |
| 1983 | 63.01 | 6.72 | 22.57 | 92.30 |
| 1984 | 209.30 | 11.02 | 24.81 | 245.13 |
| 1985 | 101.98 | 0.55 | 23.06 | 125.59 |
| Jumlah | 482.42 | 19.73 | 100.91 | 603.07 |
| 1986 | -5.73 | 7.06 | 36.43 | 37.76 |
| 1987 | 227.72 | 7.85 | 40.82 | 276.39 |
| 1988 | -32.80 | 2.89 | 54.74 | 24.83 |
| 1989 | 20.92 | 1.76 | 56.96 | 79.64 |
| 1990 | 312.31 | 1.77 | 58.54 | 372.62 |
| Jumlah | 522.42 | 21.33 | 247.49 | 791.24 |
| 1991 | 131.82 | 8 | 60.03 | 199.85 |
| 1992 | 86.90 | 6.42 | 63.80 | 157.12 |
| 1993 | -99.00 | 0.02 | 76.81 | -22.17 |
| 1994 | -74.30 | 1.61 | 78.01 | 5.32 |
| 1995 | -21.30 | 1.46 | 84.68 | 64.84 |
| Jumlah | 24.12 | 17.51 | 363.33 | 404.96 |

| | | | | |
|--------------------|---------------|---------------|-----------------|-----------------|
| 1996 | -553.11 | 0.69 | 69.91 | -482.51 |
| 1997 | -322.84 | 1.20 | 62.77 | -258.87 |
| 1998 | 115.65 | 3.92 | 59.53 | 179.10 |
| 1999 | 52.85 | 1.27 | 68.49 | 122.61 |
| 2000 | -38.40 | 1.14 | 61.20 | 23.94 |
| Jumlah | -745.85 | 8.22 | 321.9 | -415.73 |
| 2001 | -39.60 | 0.51 | 52.21 | 13.12 |
| 2002 | -1.09 | 0.79 | 54.45 | 54.15 |
| 2003 | 32.81 | 0.57 | 45.77 | 79.15 |
| 2004 | 210.70 | 0.03 | 45.77 | 256.5 |
| 2005 | -35.68 | 0.53 | 33.01 | -2.14 |
| Jumlah | 167.14 | 2.43 | 231.21 | 400.78 |
| 2006 | 176.24 | 0.03 | 25.43 | 201.70 |
| 2007 | 196.98 | 0.28 | 25.70 | 222.96 |
| 2008 | 92.27 | 3.98 | 21.28 | 117.53 |
| 2009 | 61.75 | 5.00 | 25.03 | 91.78 |
| 2010 | -86.32 | 7.32 | 25.84 | -53.16 |
| Jumlah | 440.92 | 16.61 | 123.28 | 580.81 |
| 2011 | -49.92 | 6.87 | 28.30 | -14.75 |
| 2012 | -29.14 | 0.36 | 23.57 | -5.21 |
| 2013 | -171.35 | 0.70 | 10.19 | -160.46 |
| 2014 | -47.69 | 2.94 | 14.33 | -30.42 |
| Jumlah | -298.1 | 10.87 | 76.39 | -210.84 |
| Jumlah | 944.35 | 108.08 | 1,516.74 | 2,569.18 |
| Keseluruhan | | | | |

Sumber: Disesuai dan dikemaskini oleh pengkaji dari pelbagai sumber rujukan.

KERANGKA KONSEP DAN TEORI KESALINGBERGANTUNGAN

Berdasarkan analisis ke atas falsafah, piagam, karakteristik penyaluran, motif dan hala tuju ODA, pengkaji mendapati bahawa konsep kesalingbergantungan antara yang relevan kerana dapat menghuraikan signifikansi penyaluran ODA Jepun ke Malaysia. Pendekatan teori kesalingbergantungan berupaya mengemukakan hujahan serta bukti yang kukuh dalam menyokong pentingnya kerjasama ekonomi dalam konteks hubungan bilateral bagi mencapai sasaran yang telah ditetapkan.

Walau bagaimanapun, adalah penting bagi memahami konsep interaksi, pertalian serta perkaitan di antara negara-negara yang terlibat dalam hubungan antarabangsa bagi menginterpretasi faktor kesalingbergantungan yang wujud. Perlu difahami bahawa hubungan antarabangsa berlaku bukan sahaja melibatkan aktor negara dengan negara kerana ianya turut melibatkan entiti-entiti lain seperti syarikat multinasional, organisasi dan institusi antarabangsa serta individu.

Hujahan di atas menjelaskan bahawa konsep kesalingbergantungan dapat diterangkan berdasarkan bantuan yang disalurkan serta situasi yang wujud dalam hubungan sama ada bilateral ataupun multilateral. Bantuan yang disalurkan bertujuan membantu proses modenisasi negara penerima dan melibatkan aktor iaitu penyalur dan penerima. Antara dua elemen penting dalam proses penyaluran bantuan oleh penyalur kepada penerima adalah motif serta kepentingan penyaluran bantuan (Arase, 1995). Sebagai contoh, semasa Perang Dingin bantuan yang disalurkan oleh negara penyalur dilihat bermotifkan politik untuk memperoleh sokongan dari sekutu, manakala bantuan selepas tragedi 11 September 2001 lebih bermotifkan untuk menentang keganasan. Manakala dalam konteks hubungan bilateral pula, motif penyaluran bantuan adalah atas dasar kepentingan bersama bagi memenuhi keperluan nasional kedua-dua pihak.

Hujahan tersebut bagi menunjukkan perbezaan motif penyaluran bantuan berlaku kerana perubahan kepentingan oleh negara penyalur ke atas negara penerima. Sekiranya motif penyaluran bantuan oleh penyalur dianalisis, terdapat tiga aspek penting iaitu pertama motif ekonomi di mana bantuan diadaptasi sebagai mekanisme bagi memperoleh keuntungan ekonomi secara bersama pada masa ianya disalurkan ataupun pada masa hadapan. Kedua, motif kemanusiaan di mana penyaluran bantuan bertujuan membantu pembangunan sosioekonomi negara penerima berdasarkan pengalaman sejarah negara penyalur (Nishigaki & Shimo-mura, 1999; Söderberg, 2002; Sudo, 2005). Ketiga, motif politik di mana penyaluran bantuan sebagai mekanisme bagi mendapatkan pengaruh serta mengukuhkan kerjasama politik kedua-dua pihak. Hujahan tiga motif di atas bagi menjelaskan bahawa adanya kepentingan disebalik motif penyaluran bantuan oleh negara penyalur ke atas negara penerima melalui syarat-syarat yang telah ditetapkan. Pertama, negara penyalur mengharapkan sesuatu dari negara penerima bagi menjaga kepentingan nasionalnya. Kedua, negara penyalur berharap negara penerima menunjukkan rasa penghargaan dengan menjaga hubungan bilateral yang terjalin dalam aspek kerjasama sosial, ekonomi dan politik. Ketiga, negara penyalur ingin melihat perubahan kualiti hidup ke arah yang lebih baik dengan memberi bantuan sama ada berbentuk kewangan atau konsultasi.

Bagi elemen kedua iaitu kepentingan bantuan, analisis mendapati bahawa ianya berkaitan dengan hubungan kerjasama ekonomi (antaranya ODA) serta signifikansi pada masa hadapan. Hubungan yang dimaksudkan adalah tingkah laku ekonomi sama ada kerjasama yang diimplementasi berupaya memberi impak positif atau sebaliknya berdasarkan situasi sosioekonomi sesebuah negara (Ashitate, 2007). Konsep kerjasama merupakan pendekatan analisis ekonomi dengan tujuan untuk mengetahui realiti ekonomi dalam hubungan bilateral dan multilateral yang diadaptasi oleh sesebuah negara.

Walau bagaimanapun, setiap unsur kontra di dalam struktur ekonomi boleh diatasi melalui tindakan kerjasama yang telah atau akan diimplementasikan kerana ianya mempengaruhi antara satu sama lain (tingkah laku ekonomi). Sebagai contoh, walaupun muncul sebagai kuasa ekonomi yang mengawal kebanyakan produktiviti pasaran global, kejayaan tersebut tidak menjadikan Jepun sebagai satu entiti yang sempurna kerana kekurangan sumber bahan mentah dan pasaran masih menjadi antara faktor utama Jepun perlu mengadaptasi ODA sebagai instrumen dasar luar negeri (Manzoor, 2000).

Manakala dalam konteks negara penerima, bantuan yang disalurkan tidak bersifat pasif sebaliknya berkembang kerana dipengaruhi oleh faktor-faktor pertumbuhan sosioekonomi. Sebagai contoh, dengan bantuan yang diadaptasi pelbagai prasarana komunikasi dapat diwujudkan bagi melaksanakan projek-projek yang telah dipersetujui yang akhirnya menuju ke arah situasi menang-menang di dalam konteks ekonomi global.

ODA yang disalurkan selama 48 tahun dilihat memanfaatkan kedua-dua pihak berdasarkan konsep kesalingbergantungan yang wujud di pentas antarabangsa. Konsep tersebut amat relevan bagi menginterpretasi ODA Jepun ke Malaysia kerana pola interaksi bilateral menjadi lebih kompleks dengan wujudnya kesalingbergantungan antara Kuala Lumpur-Tokyo. Dengan menetapkan sasaran untuk jangkamasa panjang, konsep tersebut dilihat antara mekanisme bagi mewujudkan hubungan yang lebih harmoni ke arah mencapai keuntungan secara bersama. Kepada Malaysia, ODA telah memenuhi keperluan sumber kewangan untuk membiayai projek-projek pembangunan sosioekonomi. Manakala kepada Jepun, ODA merupakan instrumen yang diadaptasi bagi memenuhi keperluan ekonomi

domestik Tokyo. Dasar penyaluran ODA Jepun yang bersifat komprehensif membolehkan perlaksanaan 420 projek iaitu 75 projek dengan komitmen pinjaman Yen, 66 projek dengan komitmen kerjasama teknikal dan 279 projek dengan komitmen bantuan geran antara yang menjadi sinergi ekonomi ke arah pertumbuhan yang lebih mampan.

Pengkaji mendapati sebab mengapa Jepun terus menyalurkan ODA sebagai instrumen dasar luar ke Malaysia adalah pertama, faktor kepentingan bersama yang terjalin sejak 31 Ogos 1957 ingin diperkukuhkan lagi melalui pelbagai bentuk projek kerjasama bilateral Kuala Lumpur-Tokyo. Kedua, Malaysia merupakan destinasi pelaburan strategik kepada Jepun. Ketiga, kedudukan geostrategik Malaysia yang menjadi laluan utama kapal yang membawa bahan mentah ke Jepun. Keempat, Malaysia merupakan antara penyumbang utama sumber bahan mentah kepada Jepun seperti gas asli dan kayu balak.

PINJMAN YEN KE MALAYSIA

Pinjaman Yen merupakan skim bantuan kewangan yang disalurkan oleh 国際協力銀行 /Japan Bank for International Cooperation (JBIC) dengan kadar faedah yang rendah dan tempoh pembayaran balik yang panjang sekitar 30 hingga 40 tahun. Pinjaman Yen mempunyai tempoh pertimbangan (*grace period*) yang paling panjang iaitu 5 hingga 10 tahun serta tempoh matang sekitar 15 hingga 40 tahun.

Dengan hanya satu projek berjumlah JPY692 juta semasa Rancangan Malaysia Pertama, jumlah projek dengan komitmen pinjaman Yen meningkat kepada enam projek berjumlah JPY25.699 bilion semasa Rancangan Malaysia Kedua dan 17 projek berjumlah JPY76.298 bilion semasa Rancangan Malaysia Ketiga. Walaupun jumlah projek menunjukkan penurunan kepada 13 projek semasa Rancangan Malaysia Keempat, 14 projek semasa Rancangan Malaysia Kelima, 11 projek semasa Rancangan Malaysia Keenam dan 10 projek semasa Rancangan Malaysia Ketujuh, jumlah pinjaman Yen yang disalurkan adalah meningkat kepada JPY154.7 bilion, JPY158.402 bilion, JPY178.319 bilion dan JPY233.32 bilion. Walau bagaimanapun, dengan perkembangan unjuran pertumbuhan ekonomi semasa negara, jumlah tersebut mulai dikurangkan kepada JPY82.04 bilion semasa Rancangan Malaysia Kelapan, JPY7.644 bilion semasa Rancangan Malaysia Kesembilan dan JPY6.697 bilion semasa Rancangan Malaysia Kesepuluh ke atas satu projek.

Jumlah kumulatif pinjaman Yen sehingga penghujung tahun 2015 adalah sebanyak JPY917,113 bilion (USD944.35 juta) dengan purata JPY91,711.3 bilion (USD94.435 juta) bagi setiap pelan pembangunan lima tahun Malaysia (Jadual 3). Komitmen tersebut mewakili sebanyak 45% daripada pakej keseluruhan bantuan yang disalurkan sepanjang tempoh 46 tahun dan telah digunakan untuk membiayai kos 75 projek di dalam lima sektor utama iaitu elektrik dan gas, komunikasi, perkhidmatan sosial, perlombongan, perkilangan dan pertanian. Jika mengambil kira jumlah komitmen sebanyak USD944.35 juta tersebut, pinjaman Yen antara pelengkap aliran modal ke atas setiap projek dari tahun 1969-2015. Seperti yang telah dinyatakan, sektor elektrik dan gas muncul sebagai sektor paling dominan dengan 32 projek keseluruhan diikuti oleh sektor komunikasi dengan 18 projek berjumlah JPY125,631 bilion dengan nisbah 15.1%. Jadual 4 di bawah adalah projek-projek komunikasi yang telah dilaksanakan sehingga penghujung tahun 2015.

Jadual 3: Projek pinjaman Yen ke Malaysia mengikut sektor tahun 1969-2015.

| Sektor | Bilangan Projek | Jumlah (Bilion Yen) | Nisbah (%) |
|---------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------|
| Elektrik dan gas | 32 | 427, 689 | 51.8 |
| Komunikasi | 18 | 125, 631 | 15.1 |
| Perkhidmatan Sosial | 14 | 255, 336 | 20.0 |
| Perlombongan dan Perkilangan | 10 | 98, 015 | 11.8 |
| Pertanian dan Perikanan | 1 | 10, 442 | 1.3 |
| Jumlah | 75 | 917, 113 | 100.0 |

Sumber: Disesuai dan dikemaskini dari http://www2.jica.go.jp/en/Yen_loan/

Jadual 4: Projek komunikasi dengan komitmen pinjaman Yen sehingga penghujung tahun 2015.

| No | 案件名 Nama Projek | 部門名 Sektor | 業種 Sub sektor | 案件 区分 Klasifikasi Projek | 特借/ 区分 Pinjaman Khas | 借款契約日 Tarikh Perjanjian Pianjaman | 借款契 約額 (百万円) Jumlah Pinjaman (JPY Milion) | 本体部分(特利適用部分) | | | コンサルタント部分 Perkhidmatan Konsultasi (Nasihat) | | | 事業実施者名 Agensi Pelaksana |
|----|--|--------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|--|---|------------------------------|--|--------------------------------------|---|-----------------|-----------------|--|
| | | | | | | | | 金利 (%) Kadar Faedah | 償還期間 (年) Tempoh Pembayaran Balik | 据置期間 (年) Tempoh Kelonggaran | 金利 (%) | 償還 期間 (年) | 据置 期間 (年) | |
| 1 | 公共事業推進計画 Projek Pengangkutan | 運輸 Pengangkutan | 道路 Jalan Raya | - | - | 1969年 1月27日 | 692 | 4.50 | 19 | 5 | 4.50 | 19 | 5 | 公共事業通信省 Kementerian Komunikasi dan Kerja Raya |
| 2 | テメロー橋建設事業 Projek Pembinaan Jambatan Temerloh | 運輸 | 橋梁 Jambatan | - | - | 1973年 2月12日 | 0.319 | 3.25 | 19 | 7 | 3.25 | 19 | 7 | 公共事業通信省 |
| 3 | ジョホール港建設事 業 Projek Pembinaan Pelabuhan Johor | 運輸 | 港湾 Pelabuhan | - | - | 1973年 9月20日 | 0.29 | 3.25 | 19 | 7 | 3.25 | 19 | 7 | 公共事業通信省 |
| 4 | クラン港第3第4コ ンテナクレーン増設 事業 Projek Kren Kontena Pelabuhan Klang | 運輸 | 港湾 | - | - | 1976年 3月15日 | 1.109 | 3.25 | 19 | 6 | 3.25 | 19 | 6 | クラン港湾公社 Lembaga Pelabuhan Klang |
| 5 | サバク・ベルナム橋 建設事業 Projek Pembinaan Jambatan Sabak Bernam | 運輸 | 橋梁 | - | - | 1977年 3月23日 | 0.605 | 3.25 | 19 | 7 | 3.25 | 19 | 7 | 公共事業通信省 |
| 6 | クロッカー山脈横断 道路建設事業 Projek Pembinaan Jalan Melintasi Banjaran Crocker | 運輸 | 道路 | - | - | 1977年 3月23日 | 7.355 | 3.25 | 19 | 7 | 3.25 | 19 | 7 | 公共事業通信省 Kementerian Komunikasi dan Kerja Raya |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|------------------|----|---|---|-----------------|-------|------|----|---|------|----|---|---|
| 7 | 東西マレーシア海底 ケーブル建設事業 Projek Pembinaan Kabel Dasar Laut Timur dan Barat Malaysia | 通信 Komunikasi | 通信 | - | - | 1979年 6月14日 | 5.558 | 4.00 | 19 | 7 | 4.00 | 19 | 7 | 通信省電気通信局 Kementerian Telekomunikasi |
| 8 | ビンツル港建設事業 Projek Pelabuhan Bintulu | 運輸 | 港湾 | - | - | 1980年 6月26日 | 7.8 | 4.00 | 24 | 7 | 4.00 | 24 | 7 | マレーシア運輸省 Kementerian Pengangkutan Malaysia |
| 9 | 鉄道輸送力増強事業 Projek Pengangkutan Keretapi | 運輸 | 鉄道 | - | - | 1982年 6月1日 | 4.6 | 4.00 | 24 | 7 | 4.00 | 24 | 7 | マラヤ国鉄 KTM Malaysia |
| 10 | シャンティング機関 車購入事業 Projek Keretapi Tanah Melayu | 運輸 | 鉄道 | - | - | 1982年 12月23日 | 1.9 | 4.00 | 24 | 7 | 4.00 | 24 | 7 | マラヤ国鉄 |
| 11 | セレンバン～アイル ヒタム有料高速道路 Tol Lebuhraya Raya Seremban-Air Hitam | 運輸 | 道路 | - | - | 1983年 4月7日 | 4.5 | 4.00 | 24 | 7 | 4.00 | 24 | 7 | マレーシア高速道 路公団 Lembaga Lebuhraya Malaysia |
| 12 | セレンバン～アイル ヒタム道路(第4工 区) Lebuhraya Seremban -Air Hitam | 運輸 | 道路 | - | - | 1985年 7月18日 | 0.74 | 4.50 | 25 | 7 | 4.50 | 25 | 7 | マレーシア高速道 路公団 |
| 13 | 電気式ディーゼル機 関車購入事業 | 運輸 | 鉄道 | - | - | 1986年 3月31日 | 2.300 | 4.50 | 25 | 7 | 4.50 | 25 | 7 | マラヤ国鉄 |
| 14 | 光ファイバー通信建 設事業 Projek Komunikasi | 通信 | 通信 | - | - | 1986年 3月31日 | 6 | 4.50 | 25 | 7 | 4.50 | 25 | 7 | マレーシア通信公 社 Telekon Malaysia |
| 15 | 高速道路料金徴収シ ステム事業 Sistem Kutipan Tol Lebuhraya | 運輸 | 道路 | - | - | 1986年 11月27日 | 1.683 | 5.00 | 25 | 7 | 5.00 | 25 | 7 | マレーシア高速道 路公団 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----|------------------------|---|---|-----------------|--------|------|----|---|------|----|---|---|
| 16 | 電気式ディーゼル機関車購入事業(第2期) Projek Keretapi Elektrik | 運輸 | 鉄道 | - | - | 1986年 11月27日 | 4.618 | 5.00 | 25 | 7 | 5.00 | 25 | 7 | マラヤ国鉄 |
| 17 | マラヤ国鉄整備計画 Keretapi Tanah Melayu | 運輸 | 鉄道 | - | - | 1990年 3月23日 | 19.444 | 2.90 | 25 | 7 | 2.90 | 25 | 7 | マラヤ国鉄 |
| 18 | クアラルンプール新国際空港建設事業 KLIA | 運輸 | 空港 Lapangan Terbang | - | - | 1994年 7月19日 | 61.518 | 3.00 | 25 | 7 | 3.00 | 25 | 7 | クアラルンプール 国際空港公団 Pihak Berkuasa Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur |

Sumber: Disesuai dan dikemaskini oleh pengkaji dari pelbagai sumber rujukan.

ANALISIS KAJIAN

Kemajuan komunikasi yang dilaksanakan dengan komitmen pinjaman Yen memperlihatkan kebolehaksesan yang dihubungkan sama ada melalui pengangkutan darat, laut dan udara telah membentuk satu sistem jaringan perhubungan yang kompleks dan mempengaruhi pembangunan berterusan. Bagi melihat korelasi di antara 18 projek tersebut dengan peningkatan mobiliti berikutan pertambahan dalam jumlah penduduk, pekerjaan dan aktiviti ekonomi yang memerlukan sistem komunikasi yang efisien, analisis dibahagikan kepada tiga iaitu komunikasi darat, udara dan laut.

KOMUNIKASI DARAT

Antara projek yang signifikan dalam menyediakan sistem pengangkutan yang berkesan selaras dengan pertambahan jumlah penduduk dan persaingan ekonomi adalah projek Keretapi Tanah Melayu (KTM) pada tahun 1990 dan projek Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) pada tahun 1994. Analisis mendapati bahawa, projek-projek tersebut bukan sahaja telah membentuk sistem komunikasi kelas pertama, malah berjaya mencapai matlamat Program Transformasi Ekonomi (ETP) bagi mewujudkan limpahan ekonomi melalui pertumbuhan kawasan bandar baru melalui projek-projek berterusan. Projek KTM yang dilaksanakan bersama pengeksport antaranya *Mitsui Co. Ltd* (三井物産株式会社 / *Mitsuibussan kabushikigaisha*), *Nippon Steel Corp* (新日本製鐵株式會社 / *Shin Nippon Seitetsu Kabushiki-gaisha*) dan *NKK Corp* (日本鋼管株式会社 / *Nihon Kōkan Kabushiki-gaisha*) amat signifikan kerana telah menaik taraf laluan utama yang sebelum ini hanya mempunyai satu landasan tunggal dan tidak berelektrik tetapi menjangkau jarak laluan sejauh 780km di Pantai Barat Malaysia dari Kuala Lumpur ke Singapura dan ke bandar komersial Butterworth di Utara. Fasa kedua projek tersebut telah membina landasan keretapi elektrik berganda sejauh 175km dari Rawang ke Ipoh yang merupakan bandar industri keempat terbesar negara di kawasan Utara, berdekatan dengan Kuala Lumpur yang merupakan kawasan pengguna trafik terbesar di Malaysia.

Selain itu, analisis turut mendapati bahawa projek landasan keretapi elektrik berganda sepanjang 105km di antara Seremban (Selatan Kuala Lumpur) dan Rawang (Utara Kuala Lumpur) dan 43km di antara Kuala Lumpur dan Pelabuhan Klang (Barat Kuala Lumpur) berupaya menampung lebih 65 ribu pengguna trafik setiap hari. Kebolehaksesan untuk berhubung dari setiap kawasan telah meningkatkan jumlah pengguna trafik kepada 300-400 ribu orang pada tahun 2013-2015. Peningkatan yang amat signifikan tersebut menunjukkan kerajaan semakin responsif dalam meningkatkan kualiti Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) bagi memenuhi keperluan permintaan serta sebagai langkah alternatif bagi mengurangkan kesesakan di jalan raya semasa waktu puncak. Berkelajuan 120 kilometer sejam merentasi bandar raya Kuala Lumpur setiap 15 minit pada waktu puncak dan di antara 20 hingga 30 minit pada waktu biasa dilihat menjadi pilihan rakyat bagi mengakses ke banyak destinasi dan ianya dapat dilihat berdasarkan pertambahan harian pengguna trafik KTM sehingga melebihi 90 ribu berbanding kurang dari 20 ribu pada awal tahun 1990.

Manakala bagi projek KLIA, pinjaman Yen terbesar yang disalurkan pada 19 Julai 1994 berjumlah JPY61.518 bilion tersebut sepatutnya menjadi pinjaman terakhir selepas Bank Dunia telah menYenaraikan Malaysia telah mencapai status UMIC pada tahun 1988. Walaupun merupakan projek komunikasi udara, KLIA telah mewujudkan limpahan ekonomi di kawasan sekitar antaranya Sepang, Bandar Baru Salak Tinggi, Bandar Baru Enstek, Putrajaya, Cyberjaya, nukleus Koridor Raya Multimedia negara (MSC) dan Kota Warisan.

Pertumbuhan di kawasan-kawasan yang menerima tempas dengan projek KLIA telah mengubah landskap pembangunan dari ladang kelapa sawit dan getah kepada kawasan komersial.

Dari aspek indikator pencapaian sosioekonomi, KLIA telah memberi impak baik dari segi perbandaran, pelancongan, pendapatan isi rumah, nilai hartanah dan aktiviti ekonomi ke kawasan sekitarnya. Selain mewujudkan limpahan ekonomi ke kawasan persekitaran, KLIA antara projek dengan komitmen pinjaman Yen yang memberi impak ke atas kelestarian atas alam sekitar. Analisis mendapati bahawa, tiada masalah alam sekitar yang dilaporkan dan pemeriksaan kualiti air di lapangan terbang menunjukkan tiada masalah kritikal. Manakala pencemaran bunyi tidak dianggap sebagai satu masalah kerana lapangan terbang terletak jauh dari kawasan perumahan. Manakala bagi isu pampasan, kira-kira 425 orang asli dari 85 keluarga telah dipindahkan dan menerima pampasan daripada kerajaan.

Bertitik tolak daripada hujahan di atas, limpahan ekonomi melalui projek tersebut signifikan untuk dinilai. Sebagai contoh, pembukaan Putrajaya sebagai pusat pentadbiran baru kerajaan Persekutuan dilihat mempunyai merit yang kukuh daripada beberapa sudut pertumbuhan sosioekonomi. Bandaraya Kuala Lumpur secara relatif adalah kecil dengan 94 km persegi dan amat sesak dengan aktiviti sosioekonomi dan akan menjadi bertambah kecil ekoran pertumbuhan penduduk, pertambahan kenderaan serta perkembangan sosioekonomi yang pesat. Projek Putrajaya memperlihatkan kesesakan lalu lintas di Kuala Lumpur berkurangan sebanyak 30% apabila pejabat kerajaan dipindahkan ke Putrajaya pada tahun 1999. Kedudukannya dalam satu zon geografi yang sama dengan KLIA, Kuala Lumpur, Pelabuhan Klang dan Cyberjaya mewujudkan sinergi *economy of scale* kerana nilai kawasan tersebut. Sebagai contoh, harga tanah sekeliling yang bernilai antara 45 sen dan 70 sen satu kaki persegi telah melonjak kepada RM35 dan RM100 satu kaki persegi manakala harga tanah di KLIA, kini bernilai antara RM1,000 hingga RM2,000 satu kaki persegi. Dengan perubahan landskap daerah Sepang yang sebelum ini merupakan antara daerah yang termundur di Selangor kepada sebuah kawasan komersial dengan pelbagai aktiviti sosioekonomi turut memberikan impak limpahan ekonomi sehingga ke Negeri Sembilan dan Melaka.

Walaupun berhadapan dengan pelbagai cabaran dan kesukaran pada tempoh awal perlaksanaannya, namun projek KLIA telah mewujudkan limpahan ekonomi di kawasan sekitar seperti pembangunan di daerah Sepang yang terletak di bahagian selatan Selangor yang bersempadan dengan daerah Hulu Langat, Kuala Langat, Petaling, Bandar Baru Nilai, Negeri Sembilan dan memanjang ke arah selatan dari Universiti Putra Malaysia (UPM). Lokasi yang strategik dengan lebuh raya Kuala Lumpur-Seremban di sempadan Timur sehingga ke kampung Sungai Buah dan Bukit Unggul, daerah Kuala Langat di barat, daerah Petaling di bahagian utara manakala di sebelah selatan yang menghadap Selat Melaka menjadikan daerah yang menempatkan projek KLIA berjaya mewujudkan limpahan ekonomi ke atas projek-projek mega di sekitar daerah Sepang.

Wujudnya rangkaian infrastruktur yang bertaraf dunia seperti KLIA, MSC dan Cyberjaya memberi kesan langsung kepada kerajaan untuk membangunkan prasarana komunikasi di kawasan sekitar seiring dengan keperluan sosioekonomi. Melalui pelan strategik oleh Pejabat Daerah Tanah Sepang, kebolehaksesan di dalam daerah Sepang antara yang terbaik yang menghubungkannya dengan daerah yang lain. Sebagai contoh, jaringan jalan raya di dalam daerah Sepang yang terdiri daripada Lebuh raya Elite di bahagian barat, Lebuh raya Utara Selatan (*PLUS Highway*) di bahagian Timur dan Lebuh raya B20 di pertengahan dan South Klang Valley Expressway (SKVE) manakala Sistem Express Rail Link

(ERL) yang dibina untuk menghubungkan Kuala Lumpur ke KLIA melalui Putrajaya dan Cyberjaya telah mengubah landskap komunikasi yang kompleks.

Dengan pembangunan yang kompleks, kawasan yang mempunyai rangkaian pengangkutan terus ke KLIA, pusat bandar Kuala Lumpur serta kawasan utama lain di seluruh *Greater* Kuala Lumpur dan Lembah Klang kini dianggarkan didiami kira-kira 800,000 penduduk. Selain itu, impak pembangunan sekitar turut memperlihatkan beberapa rancangan berimpak tinggi lain antaranya pembangunan di kawasan seluas 9 ribu ekar di Labu dan 11 ribu ekar di Sendayan meliputi Tanah Merah dilaksanakan di bawah Rancangan Malaysia Ke-10. Jaringan lebuh raya yang efisien meliputi dari KLIA ke Sendayan, Rantau, Sg. Gadut hingga ke Lebuh raya LEKAS dan bercantum di Kuala Pilah dan Senawang telah mewujudkan sistem komunikasi yang cekap.

Selain Putrajaya dan Sepang, Bandar Enstek yang juga terletak di lokasi strategik dan dilengkapi dengan rangkaian jaringan komunikasi canggih turut membuka peluang pertumbuhan holistik ke atas pertumbuhan siseoekonomi ekoran limpahan ekonomi yang wujud. Kesemua kawasan yang berkedudukan di dalam satu zon geografi yang sama dengan projek KLIA telah merencanakan pembangunan dari segi perbandaran dan aktiviti ekonomi di kawasan-kawasan tersebut.

KOMUNIKASI UDARA

Projek komunikasi udara (merujuk kepada KLIA) hanya dapat dianalisis berdasarkan sektor pelancongan. Sebelum penubuhan Jabatan Pelancongan pada tahun 1959, sektor pelancongan negara tidaklah sebegitu aktif kerana penumpuan lebih kepada sektor pembuatan dan pengeluar komoditi utama. Walau bagaimanapun, faktor kemelesetan ekonomi sekitar 1980-an menyebabkan kerajaan beralih kepada sektor lain antaranya pelancongan yang berpotensi menjana pertumbuhan ekonomi, mewujudkan kawasan perindustrian baharu dan pembangunan sosial.

Kepentingan sektor tersebut menyebabkan kerajaan melancarkan Tahun Melawat Malaysia pada tahun 1990 yang menyaksikan sektor pelancongan menjadi penyumbang ketiga terbesar kepada pendapatan negara sehingga tahun 2005. Bagi tujuan menaik taraf sektor pelancongan, kerajaan memperuntukan RM8.8 billion semasa Rancangan Malaysia Keenam dan RM18.2 bilion semasa Rancangan Malaysia Ketujuh. Manakala kerajaan telah mempromosi serta memperuntukkan sebanyak RM700 juta bagi pembinaan pusat pengurusan trafik udara baharu di KLIA untuk meningkatkan operasi pengurusan dan kawalan trafik udara pada tahun 2014, berikutan tragedi MH370 dan MH17.

Jika dianalisis jumlah kehadiran pelancong sejak pembukaan rasmi KLIA pada 27 Jun 1998, unjuran yang konsisten dapat dilihat sehingga penghujung tahun 2016. Senario tersebut menjelaskan bahawa, jumlah kehadiran pelancong sejak 18 tahun pengoperasian lapangan terbang tersebut adalah signifikan. Berdasarkan statistik yang dikumpul, jumlah pelancong ke Malaysia adalah seramai 6.5 juta pada tahun 1998, 13.2 juta pada tahun 1999, 14.8 juta pada tahun 2000, 14.6 juta pada tahun 2001, 16.3 juta pada tahun 2002, 17.5 juta pada tahun 2003, 21.1 juta pada tahun 2004, 23.2 juta pada tahun 2005, 24.6 juta pada tahun 2006, 26.5 juta pada tahun 2007, 26.7 juta pada tahun 2015 serta 27.8 juta pada tahun 2016. Peningkatan jumlah pelancong ke Malaysia telah menyumbang kepada pertumbuhan ekonomi domestik apabila mencatatkan pendapatan melebihi RM57 bilion hasil industri pelancongan pada tahun 2010 dan kira-kira RM66 bilion pada tahun 2013. Analisis turut mendapati bahawa KLIA mengendalikan kira-kira 23.3 juta penumpang dalam

tempoh lima bulan pertama tahun 2015, memperlihatkan peningkatan daripada 20.3 juta penumpang yang dicatatkan pada tempoh yang sama tahun 2014.

Projek KLIA yang memudahkan pergerakan keluar masuk para pelancong telah mewujudkan peluang-peluang ekonomi baru dengan pengoperasian bidang perhotelan dan pengangkutan seperti bas, teksi dan KLIA Ekspres yang menawarkan perkhidmatan tren tanpa henti sejauh 57 kilometer antara Kuala Lumpur dan KLIA selama 28 minit ke Terminal Udara Bandaraya Kuala Lumpur (KLCAT) yang menjadi sebahagian daripada hab pengangkutan utama Kuala Lumpur Sentral (KL Sentral) di bandaraya Kuala Lumpur.

Keputusan melaksanakan projek dengan komitmen pinjaman Yen yang pernah mencetuskan kontroversi tersebut kerana lokasinya yang terletak kira-kira 50 kilometer dari Kuala Lumpur dilihat tidak lagi relevan atas faktor keperluan yang wujud pada masa kini. Sebaliknya kerajaan terus menggandakan inisiatif dengan melaksanakan projek baru seperti KLIA Aeropolis sebagai hab pengangkutan udara yang berintegrasi bersama pembangunan komersil, zon komersil bebas, zon pemuliharaan alam semula jadi serta zon pelancongan hijau. Hujahan tersebut menjelaskan bahawa KLIA bukan sahaja berfungsi sebagai hab pengangkutan malah mewujudkan limpahan ekonomi ke kawasan sekitar dan berkembang sebagai pembangunan komersil untuk destinasi antaranya perindustrian, pelaburan dan perumahan.

KOMUNIKASI LAUT

Projek komunikasi laut hanya dapat dianalisis berdasarkan sektor perdagangan negara. Antara projek pelabuhan yang dilaksanakan dengan komitmen pinjaman Yen ialah Pelabuhan Klang, Pasir Gudang dan Bintulu antara yang memberi impak ke atas pertumbuhan serta imbalan perdagangan negara. Analisis mendapati bahawa kedudukan Malaysia di tengah-tengah rantau Asia Pasifik menjadikannya salah satu laluan utama di rantau Asia. Selain kemudahan kargo udara, perdagangan antarabangsa terutama perdagangan laut amat signifikan kepada Malaysia di mana lebih 90% daripada perdagangan negara adalah melalui laluan laut menerusi pelabuhan-pelabuhan antarabangsa seperti yang telah dinyatakan.

Bagi sebuah negara dagangan seperti Malaysia, pelabuhan antara prasarana yang kritikal kerana majoriti aktiviti perdagangan antarabangsa adalah melalui sektor maritim. Keberkesanan pengangkutan maritim dalam memudahcara aktiviti perdagangan menjelaskan pelabuhan bukan lagi sekadar entiti di mana kapal singgah, penumpang belayar dan berlabuh serta kargo dipunggah. Fenomena globalisasi yang meningkatkan integrasi pasaran dan perniagaan menjelaskan pelabuhan memainkan peranan yang signifikan dalam menggerakkan aktiviti perdagangan sesebuah negara. Impak perkembangan tersebut kepada sektor maritim menjadikan pelabuhan-pelabuhan tempatan seperti Pelabuhan Klang, Pasir Gudang, Bintulu dan Tanjung Pelepas antara rangkaian logistik yang efisien dan strategik ke atas imbalan perdagangan negara.

Selain berkeupayaan dalam aspek perkhidmatan sokongan kepada kapal, pemindahan kargo, pengendalian kontena, tapak untuk pembangunan industri, komponen rangkaian pengangkutan, perkhidmatan bekalan, penghantaran barangan, pembaikpulihan kapal dan pengurusan anak kapal, pelabuhan-pelabuhan tersebut antara pintu utama pergerakan keluar masuk barangan dagangan ke Malaysia. Berdasarkan laporan semasa, 90% aktiviti perdagangan Malaysia menggunakan pengangkutan kapal dan Pelabuhan Klang menjadi pelabuhan utama negara sehingga tahun 2015. Dengan pelbagai strategi bagi menjadikan Pelabuhan Klang sebagai pelabuhan entrepot negara sejak tahun 1963,

Pelabuhan Klang telah menjalin hubungan perdagangan dengan lebih 120 negara dan berurusan dengan lebih 500 pelabuhan di seluruh dunia. Sekiranya aspek kecergasan aktiviti perdagangan negara dianalisis, didapati bahawa imbangan perdagangan menunjukkan unjuran pertumbuhan yang agak stabil dengan hanya enam kali mengalami defisit sepanjang tempoh 42 tahun (Jadual 5).

Jadual 5: Imbangan perdagangan Malaysia 1970-2012.

| Tempoh | (Unit: Juta RM) | | | Imbangan Perdagangan |
|--------|-----------------|---------|-----------------------|-------------------------|
| | Eksport | Import | Jumlah Perdagangan | |
| 1970 | 5,163 | 4,288 | 9,452 | 875 |
| 1971 | 5,017 | 4,416 | 9,433 | 601 |
| 1972 | 4,854 | 4,543 | 9,397 | 311 |
| 1973 | 7,372 | 5,934 | 13,306 | 1,438 |
| 1974 | 10,195 | 9,891 | 20,086 | 304 |
| 1975 | 9,231 | 8,530 | 17,761 | 701 |
| 1976 | 13,442 | 9,713 | 23,155 | 3,729 |
| 1977 | 14,959 | 11,165 | 26,124 | 3,795 |
| 1978 | 17,074 | 13,646 | 30,720 | 3,428 |
| 1979 | 24,222 | 17,161 | 41,383 | 7,061 |
| 1980 | 28,172 | 23,451 | 51,623 | 4,721 |
| 1981 | 27,109 | 26,604 | 53,713 | 506 |
| 1982 | 28,108 | 29,023 | 57,131 | -915 |
| 1983 | 32,771 | 30,795 | 63,566 | 1,976 |
| 1984 | 38,647 | 32,926 | 71,573 | 5,721 |
| 1985 | 38,017 | 30,438 | 68,455 | 7,579 |
| 1986 | 35,721 | 27,921 | 63,642 | 7,800 |
| 1987 | 45,225 | 31,934 | 77,159 | 13,291 |
| 1988 | 55,260 | 43,293 | 98,553 | 11,967 |
| 1989 | 67,824 | 60,858 | 128,683 | 6,966 |
| 1990 | 79,646 | 79,119 | 158,765 | 528 |
| 1991 | 94,497 | 100,831 | 195,328 | -6,334 |
| 1992 | 103,657 | 101,440 | 205,097 | 2,216 |
| 1993 | 121,237 | 117,405 | 238,642 | 3,833 |
| 1994 | 153,921 | 155,921 | 309,842 | -2,000 |
| 1995 | 184,986 | 194,344 | 379,331 | -9,358 |
| 1996 | 197,026 | 197,280 | 394,306 | -254 |
| 1997 | 220,890 | 220,935 | 441,826 | -45 |
| 1998 | 286,563 | 228,124 | 514,688 | 58,439 |
| 1999 | 321,560 | 248,477 | 570,036 | 73,083 |
| 2000 | 373,270 | 311,459 | 684,729 | 61,811 |
| 2001 | 334,284 | 280,229 | 614,513 | 54,055 |
| 2002 | 357,430 | 303,090 | 660,520 | 54,340 |
| 2003 | 397,884 | 316,538 | 714,422 | 81,347 |
| 2004 | 481,253 | 399,632 | 880,885 | 81,621 |

| | | | | |
|------|---------|---------|-----------|---------|
| 2005 | 536,234 | 432,871 | 969,104 | 103,363 |
| 2006 | 589,240 | 478,148 | 1,067,388 | 111,092 |
| 2007 | 604,300 | 502,045 | 1,106,344 | 102,255 |
| 2008 | 663,014 | 519,804 | 1,182,818 | 143,209 |
| 2009 | 552,518 | 434,670 | 987,188 | 117,848 |
| 2010 | 638,822 | 528,828 | 1,167,651 | 109,994 |
| 2011 | 697,862 | 573,626 | 1,271,488 | 124,236 |
| 2012 | 702,641 | 606,677 | 1,309,318 | 95,964 |

Sumber: Disesuai dan dikemaskini oleh pengkaji dari pelbagai sumber rujukan.

Selain projek pelabuhan, satu lagi projek komunikasi yang signifikan adalah projek pembinaan kabel dasar laut. Dua tahun selepas tertubuhnya Malaysia, sistem komunikasi rangkaian jauh pertama yang menghubungkan kawasan Semenanjung Malaysia, Sabah dan Sarawak telah dilaksanakan dengan menggunakan litar kabel bawah laut Perhubungan Kawat Komanwel (SEACOM) yang telah dilancarkan oleh Timbalan Perdana Menteri, Abdul Razak Hussein pada 15 Januari 1965. Selepas 14 tahun SEACOM dilancarkan, Jepun telah menyalurkan pinjaman Yen berjumlah JPY5.558 bilion kepada Kementerian Telekomunikasi dan Perhubungan bagi melaksanakan projek pembinaan kabel dasar laut di antara Timur dan Barat Malaysia. Manakala bantuan pinjaman Yen kedua berjumlah JPY6 juta telah disalurkan kepada Telekom Malaysia untuk melaksanakan projek gentian optik pada 31 Mac 1986.

Signifikannya, usaha sama yang sudah melebihi usia dua dekad tersebut masih berterusan dengan pelbagai projek komunikasi diimplementasikan atas faktor kesalingbergantungan yang wujud di antara kedua-dua negara. Inisiatif berterusan tersebut bertepatan dengan salah satu daripada agenda ETP negara untuk meluaskan rangkaian serantau melalui bidang komunikasi bagi menyediakan peluang kebolehaksesan kepada rakyat Malaysia dengan rangkaian serantau yang boleh dipercayai. Peranan Telekom Malaysia (TM) bagi memenuhi keperluan industri serta menyokong aspirasi Malaysia untuk menjadi hab pusat data serantau menjelang tahun 2015 dilihat berada pada posisi terbaik dengan pelbagai usaha sama yang diimplementasikan. Menyedari akan kepentingan jaringan komunikasi di peringkat global, TM komited memperluaskan pembangunan komunikasi berasaskan Protokol Internet (IP) di rantau ini apabila membina sistem kabel serantau dasar laut sepanjang 7,000 kilometer berjumlah RM1.273 bilion dengan usaha sama syarikat telekomunikasi antarabangsa dari Jepun, NTT Communications Corporation (NTT Com). Sistem kabel dasar laut yang menggunakan teknologi Dense Wavelength Division Multiplexing (DWDM) tersebut berpotensi menyediakan laluan alternatif bagi meningkatkan kepantasan jaringan komunikasi antara Kuala Lumpur-Tokyo kepada 15 terabit sesaat.

Usaha sama tersebut menandakan satu lagi detik bersejarah bagi industri telekomunikasi Malaysia sebagai pelabur terbesar melalui projek sistem kabel dasar laut antarabangsa. Sistem kabel dasar laut yang menghubungkan Malaysia ke Jepun berjaya menyalurkan trafik internet pada 20 Ogos 2012. Usaha sama tersebut telah meninggalkan dua impak yang amat signifikan iaitu pertama, dengan sistem kabel baru tersebut TM dapat mempertingkatkan kebolehaksesan serta keupayaan jalur lebar antarabangsa. Projek tersebut berupaya meningkatkan keupayaan capaian jalur lebar serantau yang lebih baik dengan menyediakan laluan alternatif di rantau Asia Pasifik bagi mengelak dari kawasan yang kerap mengalami aktiviti seismik yang berbahaya kepada kabel dasar laut. Kedua, projek tersebut dibangunkan khusus untuk memaksimumkan kebolehpercayaan menahan gempa bumi dan kerosakan akibat taufan yang sering melanda Jepun.

KESIMPULAN

Secara keseluruhannya, komitmen pinjaman Yen berjumlah JPY917,113 bilion berjaya melaksanakan 75 projek di dalam lima sektor iaitu tenaga sebanyak 32 projek, komunikasi sebanyak 18 projek, perkhidmatan sosial sebanyak 14, perlombongan dan perkilangan sebanyak 10 projek dan pertanian dan perikanan sebanyak 1 projek. Bermula dengan pakej pinjaman Yen pertama berjumlah JPY692 juta yang disalurkan kepada Kementerian Komunikasi dan Kerja Raya bagi membiayai projek pengangkutan pada 27 Januari 1969, komitmen berterusan dapat dilihat sehingga suku kedua tahun 2006. Selepas membiayai projek Pinjaman Pendidikan Tinggi (HELP) III berjumlah JPY7.644 bilion, Malaysia dilihat secara rasminya *graduated* daripada pinjaman Yen pada 31 Mac 2006. Walau bagaimanapun, Malaysia kembali menerima pinjaman Yen selepas 国際協力機構 /*Japan International Cooperation Agency* (JICA) menandatangani perjanjian pinjaman untuk Projek Institut Teknologi Antarabangsa Malaysia-Jepun (MIIT) berjumlah JPY6.697 bilion pada 27 Disember 2011.

Jumlah komitmen terbesar pinjaman Yen adalah JPY233.32 bilion semasa Rancangan Malaysia Ketujuh. Bagi jumlah pelaksanaan projek terbanyak pula adalah semasa Rancangan Malaysia Ketiga iaitu 17 projek keseluruhan. Manakala projek KLIA dengan komitmen sebanyak JPY61.518 bilion semasa tempoh Rancangan Malaysia Keenam menjadi komitmen terbesar pinjaman Yen sehingga tahun 2015.

Dengan purata sebanyak JPY91,711.3 bilion bagi setiap pelan pembangunan lima tahun negara, pinjaman Yen antara komponen utama ODA yang telah mencorakkan persepsi baru landskap sistem komunikasi di Malaysia. Komitmen pinjaman Yen juga antara pelengkap aliran modal dalam menyediakan prasarana dan rangkaian komunikasi darat, udara dan laut yang berkesan. Rangkaian lebuhraya yang diselenggara secara berkesan dengan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan koridor ekonomi utama ke kawasan pelabuhan dan lapangan terbang di seluruh Semenanjung telah mewujudkan sistem komunikasi perkhidmatan udara yang komprehensif terutamanya dalam aspek pengangkutan barang-barang sektor industri.

Implementasi projek-projek dengan komitmen pinjaman Yen antara yang mengubah landskap pembangunan dan menjadi sinergi ke arah pengukuhan struktur daya saing sosioekonomi di peringkat global. Sebagai contoh, pembukaan kawasan industri baru yang dilengkapi dengan kebolehasan jaringan perhubungan kelas pertama telah mewujudkan limpahan ekonomi dengan kepelbagaian aktiviti komersial yang signifikan ke atas pembangunan negara serta meningkatkan kualiti hidup.

Sistem komunikasi kelas pertama juga telah menyumbang kepada pembangunan sosioekonomi apabila Malaysia menunjukkan korelasi antara pertumbuhan KDNK dengan peningkatan mobiliti berikutan peningkatan dalam jumlah penduduk dan aktiviti ekonomi yang memerlukan sistem komunikasi yang efisien. Situasi tersebut menjelaskan sistem komunikasi kelas pertama signifikan dalam mencapai matlamat ETP kerana kira-kira 5.8%-6% pertumbuhan tahunan atau 4 juta pekerjaan baru akan dijana menjelang tahun 2020. Dengan pembandaran dijangka mencapai 70% menjelang tahun 2020, terdapat keperluan bagi menyediakan aliran komunikasi yang komprehensif bagi membolehkan pertumbuhan kawasan bandar baru melalui projek-projek berterusan.

Sebagai contoh, antara tahun 2003 hingga tahun 2015, terdapat 35% peningkatan permintaan rel antara bandar, iaitu kira-kira sebanyak 5.2 juta orang penumpang setahun. Situasi tersebut menjelaskan sistem komunikasi adalah kemudahan infrastruktur yang

penting kerana ianya menentukan tahap kebolehaksesan, pergerakan manusia dan barangan dan pola pembangunan negara.

PENGHARGAAN

Kajian ini merupakan sebahagian daripada projek penyelidikan yang dijalankan dengan peruntukan geran penyelidikan Universiti Kebangsaan Malaysia GGPM-2017-061.

BIODATA

Mohd Ikbal Mohd Huda (PhD) bertugas sebagai Penyelaras Program Pengajian Asia Timur dan pensyarah kanan di Pusat Penyelidikan Sejarah, Politik dan Keselamatan, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia. Email: ibahuda@ukm.edu.my

RUJUKAN

- Arase, D. (1995). *Buying power: The political economy of Japan's foreign aid*. Boulder and London: Lynne Rienner.
- Ashitate, H. (2007). Foreign aid (ODA) as a public policy. *Interdisciplinary Information Sciences*, 13(1), 130-137.
- Cameron, M. O. (2010). Japan's overseas development assistance: Assessing conformance with shifting priorities. *International Journal of Politics and Good Governance*, 1(1.1), 5-18.
- Chaturvedi, S., Fues, T., & Sidiropoulos, E. (2012). *Development cooperation and emerging powers: New partners or old patterns?*. London: Zed Books.
- Coplin, W. D. (1980). *International politics: An introduction*. New Jersey: Prentice Hall.
- William, W. (1971). *Foreign policy and the political process*. London: Macmillan.
- Furuoka, F. (2006). *New challenges for Japan's Official Development Assistance (ODA) policy: Human rights, democracy and aid sanctions*. Kota Kinabalu: Penerbit UMS.
- Hidetomi, O., & Junko, M. (2010). Policy transitions in Japanese ODA for disaster risk reduction in developing countries. *Asian Journal of Environment and Disaster Management (AJEDM)*, 2(3), 1-5.
- Inoguchi, T. (2007). Japan: Bilateralism at any cost?. In Ikenberry, G. J., & Inoguchi, T., (Eds.), *The uses of institutions*. New York: Palgrave MacMillan.
- Makino, K. (2003). Enjyo apurochi senryaku nikansuru ichikousatsu [A study of aid approach and strategy]. *Kokusai Kyouryoku Kenkyu [International Cooperation Studies]*, 19(1), 16-28.
- Manzoor, A. (2000). *The concept of human resource development and implications for international cooperation*. Human Resources Development: Lessons and Issues from Japan's Experience in HRD Cooperation, No.1. Tokyo: Foundation for Advanced Studies on International Development.
- Mitsuya, A. (2007). Japan's official development assistance: The Japan ODA model that began life in Southeast. *Asia-Pacific Review*, 14(2), 9-21.
- Nishigaki, A., & Shimomura, Y. (1999). *The economics of development assistance: Japan's ODA in a symbiotic world*. Tokyo: LTCB International Library Foundation.
- Rosenau, J. N. (1971). *The scientific study of foreign policy*. New York: Free Press.
- Rui, F. S. (2013). Japanese foreign policy and human security in the context of an emerging new global order. *Journal of Conflict Transformation & Security*, 3(1), 32-39.
- Sawamura, N. (2002). Local Spirit, Global Knowledge: A Japanese Approach to Knowledge Development in International Cooperation. *Compare: A Journal of Comparative and International Education*, 32(3), 339-348.
- Shinozuka, S. (2000). *Nihon no ODA senryaku (Japan's ODA strategy)*. In T. Watanabe (Ed.), *Kokusai kaihategaku I: Ajia kokusai kyoryoku no houi [International development I: Direction of international cooperation in Asia]*. Tokyo: Toyo Keizai Shinpousya.
- Söderberg, M. (2002). *Changes in Japanese foreign aid policy* (Working paper no. 157, European Institute of Japanese Studies, Stockholm University).
- Sudo, S. (2005). *Evolution of ASEAN-Japan relations*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Tsurumi, Y. (1976). *The Japanese are coming*, Cambridge. Ballinger Publishing Co.
- Yamada, J. (1998). *Japanese official development assistance in Southeast Asia*. Kuala Lumpur: Centre for Japan Studies at ISIS Malaysia.

- Embassy of Japan in Malaysia (在マレーシア日本国大使館). (2014, February 19). *Japan's ODA to Malaysia (Embassy of Japan in Malaysia website)*. Retrieved from <http://www.my.emb-japan.go.jp/English/ODA/ODA.htm>
- Japan International Cooperation Agency. (2017, January 15). *JICA's activities in Malaysia (JICA Official Website)*. Retrieved from <https://www.jica.go.jp/malaysia/english/index.html>
- Japan International Cooperation Agency. (2017, January 16). *ODA loan project DATA (JICA official website)*. Retrieved from http://www2.jica.go.jp/en/Yen_loan/
- Mishima, M. (2012, August 31). *Ex-post evaluation of Japanese ODA loan project "Port Dickson power station rehabilitation project (2)" (JICA official website)*. Retrieved from http://www2.jica.go.jp/en/evaluation/pdf/2011_MXVIII-1_4.pdf
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (外務省). (2017, January 17). *Japan's ODA to Malaysia by fiscal year (MOFA official website)*. Retrieved from <http://www.mofa.go.jp/files/000142545.pdf>
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (外務省). (2015, May 25). *Japan-Malaysia joint statement on strategic partnership (MOFA official website)*. Retrieved from http://www.mofa.go.jp/s_sa/sea2/my/page3e_000342.html
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (外務省). (2015, December 22). *Japan's official development assistance white paper 2014 (MOFA Official Website)*. Retrieved from http://www.mofa.go.jp/policy/oda/page23_000807.html
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (外務省). (2014, November 30). *Revision of Japan's official development assistance charter (MOFA official website)*. Retrieved from <http://www.mofa.go.jp/policy/oda/reform/revision0307.html>