

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Malaysia merupakan negara di Asia Tenggara yang merdeka pada 31 Agustus 1957. Malaysia merupakan sebuah negara federal yang terbagi menjadi Semenanjung Malaya, Sabah dan Sarawak. Malaysia terdiri dari 13 negara bagian yaitu Perlis, Kedah, Pulau Pinang, Perak, Selangor, Negeri Sembilan, Pahang, Melaka, Johor, Kelantan, Terengganu, Sabah dan Sarawak dan satu pemerintah federal yang terdiri dari 3 wilayah yaitu wilayah Persekutuan Kuala Lumpur, wilayah Persekutuan Labuan dan wilayah Persekutuan Putrajaya (Portal Pusat Maklumat Rakyat, 2014).

Sistem pemerintahan di negara Malaysia menganut sistem parlementer (*Parlimen Westminster Inggris*) yang merupakan warisan kolonial Inggris. Kepala negara atau pemegang kekuasaan tertinggi di Malaysia disebut Yang Dipertuan Agong. Yang Dipertuan Agong dipilih secara turun-temurun dari kerajaan-kerajaan melayu untuk menjabat setiap lima tahun. Sedangkan untuk kepala pemerintahan dipegang oleh seorang perdana menteri yang sebagai pemegang kekuasaan eksekutif yang mencakup implementasi hukum dan menjalankan urusan sehari-hari negara. Perdana menteri dipilih dengan mengikuti pemilihan legislatif, dari pemimpin partai yang memenangkan sejumlah kursi di Majelis Rendah Parlemen untuk masa jabatan lima tahun dan tunduk pada konfirmasi Yang Dipertuan Agong. Kabinet ditunjuk oleh Perdana Menteri dari antara anggota parlemen dengan persetujuan dari *Paramount Ruler* (The Federal of Intenational Trade Associations, 2006)

Didalam perekonomiannya, Malaysia sangat diuntungkan dengan letak wilayah Semenanjung Malaya yang berada di sepanjang jalur Laut China Selatan Selatan dan Selat

Malaka, sehingga kondisi ini dinilai sangat strategis karena jalur tersebut merupakan pusat pelayaran dan perdagangan internasional di kawasan Asia Tenggara sejak dahulu. Dampaknya terjadi pertumbuhan yang pesat pada sektor-sektor ekonomi. Bahkan sejak tahun 1970-an, Malaysia yang sebelumnya mengandalkan sektor ekonomi yang berbasis produksi bahan baku mentah seperti pertambangan dan pertanian mulai bertransformasi ke arah sektor berbasis industri manufaktur.

Dalam meningkatkan sektor industrinya, pemerintah Malaysia selalu berupaya meningkatkan kerjasama dengan investor asing agar menanamkan modalnya di Malaysia. Upaya tersebut dikarenakan rencana jangka panjang Malaysia yang ingin menjadi negara industri pada tahun 2020. Adapun sejak tahun 2009, negara China telah menjadi mitra dagang terbesar Malaysia dalam kerjasama investasi. Bahkan jika dibandingkan dengan negara-negara Asia Tenggara lainnya, Malaysia menjadi menjadi yang terbesar kedua setelah Singapura (Utomo, 2019).

Dalam beberapa dekade ini China dapat dikatakan sebagai salah satu negara *major power* yang memiliki ekonomi terkuat di dunia. Pada tahun 2018 dengan jumlah populasi China mencapai 1,3 miliar jiwa yang menjadikannya sebagai negara dengan ekonomi terbesar didunia dibawah Amerika Serikat yang berada di urutan pertama. Bahkan dapat diprediksi pada tahun 2035 laju pertumbuhan ekonomi China mampu melewati GDP Amerika Serikat (Scott, 2016).

Presiden China saat ini, Xi Jinping telah meluncurkan program bernama *Belt and Road Initiative* (BRI) melalui kunjungan kenegaraannya ke Kazakhstan dan Indonesia pada tahun 2013. Program *Belt and Road Initiative* (BRI) yang sebelumnya dikenal *One Belt One Road* (OBOR) merupakan visi geo-ekonomi ambisius China yang paling terkenal saat ini. Melalui program *Belt and Road Initiative*, Xi Jinping merencanakan agar dibangunnya jalur darat yaitu *Silk Road*

*Economic Belt* (SREB) dan jalur maritim yaitu *Maritime Silk Road* (MSR).

Program *Belt and Road Initiative* bertujuan untuk menghubungkan negara-negara yang berada di seperti di Asia, Afrika, dan Eropa sehingga dapat berkolaborasi dalam memperlancar jalur perdagangan, kerjasama investasi, kerjasama keuangan, pembangunan infrastruktur dan mempermudah konektivitas dalam koordinasi kebijakan antar ketiga benua tersebut. Demi merealisasikan program tersebut, China menyediakan dana investasi sebesar US\$ 150 miliar pertahun. Dana tersebut dapat dipinjam oleh negara-negara peserta program *Belt and Road Initiative* untuk membangun infrastruktur dalam negerinya termasuk Malaysia (Sebayang, 2019).

Lebih jauh lagi, China menempatkan Malaysia sebagai salah satu negara yang berada dalam jalur strategis dari program *Belt and Road Initiative*. Ini disebabkan posisi negara Malaysia yang bertindak sebagai jembatan penghubung jalur *Maritime Silk Road* (MSR) untuk negara-negara yang berada disepanjang Laut China Selatan dan Samudera Hindia. Dengan kondisi seperti itu, hubungan bilateral dengan Malaysia merupakan hal yang sangat penting bagi China untuk terhubung dengan negara-negara di Asia Tenggara, Asia Selatan, dan Asia Barat. Setidaknya sekitar 51 % dari total impor minyak China dari Timur Tengah dikirim melalui Selat Malaka (Bender, 2015).

Melalui alasan tersebut yang membuat pemerintah China sangat ingin untuk memperkuat konektivitas dengan melakukan investasi ke beberapa proyek infrastruktur di Malaysia melalui melalui program *Belt and Road Initiative* untuk menjamin aksesibilitas pengiriman impor minyaknya (Bender, 2015). Bahkan sejak tahun 2016 Malaysia dibawah kepemimpinan perdana menteri Najib Tun Razak telah menandatangani beberapa kesepakatan investasi dengan China terkait pendanaan proyek-proyek infrastruktur besar nasional yang juga berarti menjadikan Malaysia sebagai platform

perusahaan-perusahaan China untuk memasuki pasar ASEAN (Rosli, 2017).

Beberapa dari proyek infrastruktur tersebut diantara lain: proyek unggulan dan terbesar yaitu *East Coast Rail Link* (ECRL) yang merupakan proyek jalur kereta api yang bernilai US\$ 20 miliar (Wen & Geddie, 2018). Jalur yang mulai dibangun sejak 2017 tersebut menghubungkan pelabuhan Kuantan di pesisir timur semenanjung Malaysia ke pelabuhan Klang di pesisir barat semenanjung sepanjang 640 km (Malaysia Rail Link, 2019). Jalur *East Coast Rail Link* dapat memungkinkan China terlepas dari dilema malaka dan terhindar untuk melewati Singapura melalui jalur pelayaran karena terdapat pangkalan angkatan laut Amerika Serikat yang berada dibagian timur sempit Selat Malaka.

Pembangunan proyek *East Coast Rail Link* dibiayai sebagian besar melalui pinjaman lunak sekitar 85% dari *Bank Ekspor-Impor* milik China dengan tingkat bunga 3,25% dan *moratorium* atau penundaan pembayaran utang kembali selama tujuh tahun yang pada akhirnya haruslah dilunasi oleh pemerintah Malaysia. Ditambah lagi untuk pembangunan konstruksi proyeknya, pemerintah Malaysia juga melakukan kontrak kerjasama dengan perusahaan konstruksi asal China yaitu *China Communications Construction Company Ltd* (CCCC)(CIMB Southeast Asia Research Sdn Bhd, 2018).

Sedangkan untuk proyek-proyek infrastruktur lainnya seperti pelabuhan maritim yang menerima dana investasi China diantara lain seperti proyek Pelabuhan Penang bernilai US\$ 1.4 miliar, proyek Pelabuhan Gerbang Malaka bernilai US\$ 1.96 miliar, dan Pelabuhan Kuala Linggi yang bernilai US\$ 2.8 miliar. Terdapat juga dua proyek pipa senilai US\$ 2,4 miliar yaitu proyek pipa minyak *Multi-Product Pipeline* (MPP) yang menghubungkan Melaka dan Pelabuhan Dickson ke Jitra di Kedah sejauh 600 km, dan proyek pipa penyalur gas alam *Trans-Sabah Gas Pipeline* (TSGP) yang membentang dari Terminal Gas Kimanis ke Sandakan dan Tawau sejauh 662 km.

Kedua proyek pipa tersebut dibangun oleh sebuah anak perusahaan dari China yang yaitu *Petroleum Pipeline Bureau* (N.G.Mahotama Jaya, 2018).

Investasi pembangunan proyek infrastruktur dari China tersebut disambut dengan baik oleh Perdana Menteri Najib Tun Razak. Najib beranggapan dengan masuknya investasi besar-besaran dari China dapat mewujudkan kepentingan negara dalam meningkatkan pembangunan infrastruktur sebagai alat penunjang untuk meningkatkan ekspor luar negeri Malaysia (Syafina, 2018). Namun pembangunan beberapa proyek *Belt and Road Initiative* tersebut menjadi terancam keberlangsungannya setelah Najib Tun Razak kalah dalam pemilihan umum melawan oposisinya yaitu Mahathir Mohammad pada 10 Mei 2018.

Mahathir Mohammad yang terpilih kembali menjadi perdana menteri ke-7 Malaysia dikenal sangat kritis terhadap investasi proyek-proyek asing yang disepakati oleh pemerintahan Najib Tun Razak. Hal tersebut dikarenakan Najib Tun Razak telah terlibat kasus skandal penggelapan dana *1 Malaysia Development Berhad* (1MDB). Oleh karena itu, Mahathir Mohammad kemudian melakukan kebijakan untuk meninjau ulang proyek-proyek investasi dari China terkait program *Belt and Road Initiative* yang telah disepakati pemerintahan Najib Tun Razak sebelumnya. Peninjauan ulang terhadap proyek-proyek kerjasama program *Belt and Road Initiative* merupakan upaya Mahathir Mohammad yang telah berjanji pada saat masa kampanyenya untuk memotong hutang nasional yang berjumlah sekitar US\$ 250 miliar pada tahun 2018 (New Straits Times, 2019) dan memberantas korupsi yang dicurigai berasal dari pemerintahan Najib Tun Razak (Central Intelligence Agency, 2019).

Setelah beberapa bulan melakukan peninjauan ulang, Mahathir Mohammad akhirnya memutuskan untuk menyampaikan pernyataan penangguhan terhadap salah satu proyek unggulan program *Belt and Road Initiative* di Malaysia

yaitu proyek jalur kereta api *East Coast Rail Link* (Wen & Geddie, 2018). Keputusan penangguhan proyek *East Coast Rail Link* disampaikan Mahathir Mohammad melalui kunjungan resminya ke China untuk bertemu dengan perdana menteri Li Keqiang pada 17 sampai 21 Agustus 2018 (Epoch Times, 2018).

Tentu saja kebijakan penangguhan proyek *East Coast Rail Link* yang dilakukan Mahathir Mohammad berbanding terbalik dengan apa yang diharapkan oleh pemerintahan Najib Tun Razak yang telah menyambut baik kesepakatan proyek tersebut. Walaupun demikian, Malaysia masih mempertahankan beberapa proyek-proyek pelabuhan maritim yang menerima dana dari investasi China diantara lain seperti proyek Pelabuhan Penang, proyek Pelabuhan Gerbang Malaka dan Pelabuhan Kuala Linggi yang semuanya masih dapat berlanjut sampai tingkat tertentu (Berger, 2018).

Penangguhan terhadap proyek jalur kereta api *East Coast Rail Link* (ECRL) tersebut jelas mengurangi ambisi program *Belt and Road Initiative* China di Malaysia. Karena dengan adanya jalur kereta api *East Coast Rail Link* tersebut sangat penting demi upaya China untuk terlepas dari ketergantungan yang berlebih terhadap Selat Malaka dan demi terwujudnya program *Belt and Road Initiative* (Korw, 2019). Selain itu, kebijakan penangguhan tersebut juga membuat Partai Komunis Tiongkok (PKT) yang merupakan penggagas dari program *Belt and Road Initiative* merasa terhambat dalam mewujudkan kepentingan ambisiusnya. Walaupun pemerintah China tetap merespon kebijakan pemerintah Malaysia tersebut dengan tenang agar tidak memperburuk hubungan antara kedua negara yang telah terjalin sejak dahulu.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka rumusan masalah yang diajukan penulis adalah “Mengapa Malaysia menangguhkan projek *East Coast Rail Link* terkait program *Belt and Road Initiative* dengan China pada tahun 2018 padahal China merupakan mitra dagang terbesar bagi Malaysia?”

## **C. Kerangka Pemikiran**

Untuk memudahkan penelitian dan menjawab rumusan masalah, penulis menggunakan kerangka pemikiran yang diperoleh dari teori menurut pendapat para ahli yang ada hubungannya dengan objek penelitian yang diteliti. Penggunaan teori dalam kerangka pemikiran merupakan sebagai landasan dalam menganalisis dan menjelaskan sebuah kasus yang terjadi sehingga terhindar dari penjelasan yang tidak perlu. Dengan demikian, penulis menggunakan pilihan rasional yaitu:

### **1. Model Aktor Rasional**

Sejatinya, setiap negara digambarkan sebagai aktor rasional yang selalu bertindak didasarkan atas kepentingan nasionalnya. Akan tetapi, kerjasama yang dilakukan oleh pemerintah dengan pemerintah negara lain ataupun aktor-aktor lain tidak selalu menguntungkan bagi negara itu sendiri. Hal ini seringkali disertai oleh kepentingan para aktor-aktor seperti kelompok atau individu tertentu. Sehingga untuk menganalisis fenomena dibalik alasan mengapa Malaysia menangguhkan projek *East Coast Rail Link* terkait program *Belt and Road Initiative* dengan China tahun 2018 maka digunakanlah Model Aktor Rasional.

Model Aktor Rasional merupakan bagian atau instrumen dari *Rational Choice* (pilihan rasional) yang menempatkan negara sebagai sebuah aktor utama dalam pengambilan

keputusan. Penjelasan mengenai teori Model Aktor Rasional yang dijabarkan oleh Allison seperti dibawah ini :

*“Menurut Graham T. Allison dalam model aktor rasional pembuatan keputusannya digambarkan sebagai suatu proses intelektual dimana, pilihan-pilihan yang diambil oleh pemerintah, dalam politik luar negerinya harus memusatkan perhatian pada kepentingan nasional dan tujuan dari suatu bangsa, alternatif-alternatif haluan kebijaksanaan yang bisa diambil pemerintah, dengan perhitungan untung rugi atas alternative itu. Perilaku pemerintah dianalogikan dengan perilaku individu yang bernalar dan terkoordinasi”.* (Mas'oed, 1990)

Graham T. Allison membuat kajian politik luar negeri yang revolusioner karena dianggap menantang asumsi rasionalisme dalam politik luar negeri yang mengikuti prinsip-prinsip ekonomi dan sedikit banyak dianut juga oleh realisme dalam menjelaskan politik luar negeri suatu negara. Dalam asumsi rasionalisme, tindakan suatu negara dianalisis dengan asumsi bahwa negara mempertimbangkan semua pilihan dan bertindak secara rasional untuk memaksimalkan keuntungan (Hara, 2011).

Berdasarkan perspektif model aktor rasional yaitu bahwa negara-negara dapat dianggap sebagai aktor yang berupaya untuk memaksimalkan pencapaian tujuan mereka berdasarkan kalkulasi rasional di dalam kancah politik global. Mengingat aktor rasional mengambil keputusannya dengan mempertimbangkan tujuan kebijakan luar negeri dan memilih alternatif-alternatif kebijakan yang mana yang paling prioritas diantara yang lain. Kemudian dalam proses intelektualnya dilakukan dengan mengidentifikasi masalah, menetapkan tujuan, dan memilih alternatif untuk mencapai tujuan tersebut (Yani, 1982)

Dengan menggunakan teori Model Aktor Rasional dari Graham T. Allison, rasionalitas di sini merujuk pada *untung* dan *rugi*. Hal ini dapat di asumsikan, ketika rasionalitas berdasarkan *untung* dan *rugi* maka keputusan yang diambil sesuai dengan alternatif yang dianggap paling menguntungkan bagi kepentingan nasionalnya. Dengan begitu, kerjasama hanya terjadi kalau saling menguntungkan dan jika tidak menguntungkan maka kerjasama tidak akan terjadi. Namun, aktor rasional juga memperhitungkan berbagai resiko-resiko yang akan diterima kedepannya setelah kebijakan diputuskan. Selanjutnya, aktor rasional akan mempertimbangkan resiko-resiko tersebut yang pada akhirnya akan menghasilkan pilihan alternatif yang terbaik.

Dalam hal ini, penulis mengembangkan logika *untung* dan *rugi* dalam setiap alternatif kebijakan yang mempengaruhi keputusan pemerintah Malaysia menanggukhan proyek *East Coast Rail Link* merupakan proses pengambilan keputusan sebagai model aktor rasional. Upaya Malaysia dianggap sebagai proses intelektual yang diambil demi menjaga kedaulatan dan kepentingan nasional. Dengan mengabaikan resiko untuk negara lain dari setiap keputusan yang diambil merupakan karakteristik model ini. Keuntungan dan kebaikan untuk negara menjadi pilihan utama dalam model aktor rasional serta meminimalisir segala kerugian yang akan didapat dari keputusan yang diambil.

Dengan model aktor rasional, penelitian ini dapat menjelaskan bagaimana Malaysia memilih alternatif terbaik yang dapat membawa manfaat dan mencapai tujuan nasionalnya. Dalam hal ini, Malaysia harus memilih alternatif : melakukan upaya menanggukhan atau membatalkan proyek *East Coast Rail Link* (ECRL) terkait program *Belt and Road Initiative*. Dalam memilih alternatif, keuntungan dan kerugian yang menyertai keputusan Malaysia dapat diuraikan pada tabel dibawah ini :

**Tabel 1.1 Analisa Alternatif Kebijakan terhadap proyek East Coast Rail Link**

<b>Parameter</b>	<b>Menangguhkan Proyek</b>	<b>Membatalkan Proyek</b>
<b>Keuntungan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Malaysia dapat bernegosiasi ulang dengan China untuk menurunkan harga pembangunan proyek ECRL.</li> <li>- Malaysia terhindar dari denda sebesar US\$ 5 miliar dari pelanggaran kontrak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Malaysia tidak harus menanggung sisa kekurangan dana dari harga pembangunan proyek ECRL yang meningkat dari US\$ 13,4 miliar menjadi US\$ 20 miliar.</li> </ul>
<b>Kerugian</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengerjaan proyek ECRL akan terlantar sampai kesepakatan negosiasi berakhir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Malaysia akan terkena denda yang besar senilai US\$ 5 miliar akibat pelanggaran kontrak.</li> <li>- ECRL akan menjadi proyek terlantar.</li> </ul>

Berdasarkan tabel parameter, pertimbangan *untung* dan *rugi* menjadi alasan rasional yang mempengaruhi pemerintah Malaysia dalam pengambilan keputusan atau mengubah perilaku negara. Menurut peninjauan ulang Mahathir Mahathir, proyeksi pembiayaan untuk pembangunan proyek *East Coast Rail Link* harusnya bernilai US\$ 13,4 miliar namun meningkat hampir dua kali lipat menjadi sebesar US\$ 20 miliar untuk saat ini (Wen & Geddie, 2018). Oleh sebab itu, jika pembangunan *proyek East Coast Rail Link* tetap dilanjutkan tanpa diturunkan harganya maka pemerintahan Malaysia saat inilah yang harus

menanggung sisa dana pembiayaan yang bertambah mahal untuk pembangunan proyek tersebut (Firmansyah, 2019).

Disisi lain, pemerintah Malaysia juga menyadari akan mengalami kerugian ekonomi yang lebih besar jika membatalkan proyek *East Coast Rail Link*. Karena Malaysia akan menerima denda sebesar US\$ 5 miliar jika melanggar kesepakatan kontrak (Rakyat Merdeka, 2019). Sehingga untuk kestabilan pengendalian hutang negara, kebijakan untuk membatalkan sungguh berdampak buruk bagi perekonomian nasional. Ditambah lagi proyek *East Coast Rail Link* akan terlantar hingga Malaysia menemukan sumber pembiayaan alternatif untuk mendanai kelanjutan pembangunannya (Erickson, 2018).

Oleh sebab itu, keputusan untuk menanggihkan proyek *East Coast Rail Link* dianggap sebagai alternatif yang tepat pada saat itu. Tindakan tegas untuk menanggihkan proyek *East Coast Rail Link* dapat memaksa China menerima tawaran negosiasi ulang dari Malaysia untuk menurunkan harga pembangunan proyek yang telah meningkat dan dianggap terlalu mahal (Palma, 2018). Tentu saja kebijakan Malaysia tersebut dapat menghambat kepentingan China mengingat keberlangsungan proyek *East Coast Rail Link* sangat penting dalam mewujudkan program ambisiusnya *Belt and Road Initiative* dan agar terhindar dari ketergantungan berlebih China terhadap Selat Malaka.

Perubahan perilaku politik Malaysia yang dipimpipin Mahathir Mohammad juga mengabaikan hubungan harmonis dengan China yang telah terjalin sejak awal kerjasama program *Belt and Road Initiative*. Penanggihan tersebut juga memperlihatkan cara diplomasi Malaysia yang tidak ingin berhutang budi dengan China karena telah menginvestasikan dana yang berlimpah demi menjaga kepentingan nasional.

## **D. Hipotesa**

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, maka alasan mengapa Malaysia menangguhkan proyek *East Coast Rail Link* (ECRL) terkait program *Belt and Road Initiative* dengan China tahun 2018 dapat ditulis dalam suatu hipotesis sebagai berikut:

Karena kondisi perekonomian Malaysia yang sedang terbebani hutang yang berat senilai US\$ 250 miliar sehingga Malaysia ingin bernegosiasi ulang dengan China untuk menurunkan harga pembangunan proyek *East Coast Rail Link* dan terhindar dari denda sebesar US\$ 5 miliar dari pelanggaran kontrak yang dapat berdampak buruk bagi perekonomian nasional.

## **E. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini antara lain :

1. Mengetahui alasan Malaysia di bawah pemerintahan Mahathir Mohammad menangguhkan proyek *East Coast Rail Link* terkait program *Belt and Road Initiative* dengan China tahun 2018.
2. Mengimplementasikan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan dengan suatu fenomena yang ada dalam bentuk penelitian.

## **F. Metode Penelitian**

### **1. Metode Pengumpulan Data**

Metode yang dipergunakan untuk mengkaji permasalahan dalam skripsi ini adalah teknik *library research* atau penelitian kepustakaan. Data yang digunakan merupakan data yang valid yang diperoleh dengan mengumpulkan, mempelajari, dan menganalisa sumber yang diambil melalui media cetak maupun internet berupa jurnal, buku, surat kabar, majalah, situs resmi, situs berita, dokumen-dokumen dan

sumber-sumber lain yang relevan yang akan menjadikan penelitian ini sebagai suatu penelitian ilmiah.

## **2. Metode Analisa**

Skripsi ini akan menggunakan metode analisa kualitatif yang secara deskriptif untuk menjawab rumusan masalah yang ada. Model analisis ini bertujuan untuk menggambarkan karakteristik dari suatu masalah yang diteliti dalam suatu situasi untuk kemudian dianalisis mengapa masalah tersebut terjadi.

## **G. Jangkauan Penelitian**

Untuk mempermudah penelitian agar tetap terfokus dan menghindari kesulitan dalam mencari data, maka penulis membatasi jangkauan penelitian. Penulisan ini akan membahas mengenai dibalik alasan keputusan Malaysia yang menanggukuhkan proyek *East Coast Rail Link* terkait program kerja sama *Belt and Road Initiative* dengan China. Untuk pengambilan data, penulis berfokus saat kebijakan penanggukhan tersebut dibuat yaitu pada tahun 2018. Namun tidak menutup kemungkinan untuk mengambil data dari tahun-tahun sebelumnya sebagai tinjauan historis untuk menjelaskan uraian jika diperlukan.

## **H. Sistematika Penulisan**

Sistematika penyusunan skripsi ini dipaparkan sebagai berikut :

BAB I : Merupakan latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka pemikiran, hipotesa, tujuan penelitian, metode penelitian, jangkauan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Membahas tentang perkembangan ekonomi Malaysia dan dinamika hubungan Malaysia dan China.

BAB III : Membahas tentang informasi pembangunan proyek jalur kereta api *East Coast Rail Link* terkait program *Belt and Road Initiative* di Malaysia.

BAB IV : Berisi jawaban terhadap rumusan masalah. Mengkaji alasan pemerintah Malaysia yang memutuskan untuk menangguhkan projek *East Coast Rail Link*.

BAB V : Merupakan bagian kesimpulan dari penulisan skripsi yang ditulis oleh penulis.