



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Terakreditasi A

SK BAN – PT NO : 3095/SK/BAN-PT/Akred/S/VIII/2019

Potensi Kerja Sama Belt and Road Initiative (High Speed Railway Malaysia-Singapura) Terhadap Economic Transformation Program (ETP) Malaysia

Skripsi

Diajukan untuk Ujian Sidang Jenjang Sarjana
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Oleh:

Drian Denaputra Karyadi

2016330274

Bandung

2021



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Terakreditasi A

SK BAN – PT NO : 3095/SK/BAN-PT/Akred/S/VIII/2019

Potensi Kerja Sama *Belt and Road Initiative (High Speed Railway Malaysia-Singapura)* Terhadap *Economic Transformation Program (ETP) Malaysia*

Skripsi

Oleh:

Drian Denaputra Karyadi

2016330274

Pembimbing

Dr. Adelbertus Irawan Justiniarto Hartono, Drs, M.A

Bandung

2021

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jurusan Hubungan Internasional
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama Drian Denaputra Karyadi

Nomor Pokok : 2016330274

Judul Potensi Kerja Sama Belt and Road Initiative (High Speed Railway Malaysia-Singapura)
Terhadap Economic Transformation Program
(ETP) Malaysia

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana

Pada Rabu, 27 Januari 2021

Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji

Ketua sidang merangkap anggota

Giandi Kartasmita, S.IP., M.A.

Sekretaris

Dr. Adelbertus Irawan Justiniarto Hartono, Drs., M.

Anggota

Dr. Aknolt Kristian Pakpahan, S.IP., M.A.

Mengesahkan

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jurusan Hubungan Internasional
Program Studi Hubungan Internasional



Tanda Persetujuan Skripsi

Nama : Drian Denaputra Karyadi
Nomor Pokok : 2016330274
Judul : Potensi Kerja Sama Belt and Road Initiative (High Speed Railway
Malaysia-Singapura) Terhadap Economic Transformation Program Malaysia

Menyetujui untuk diajukan pada
Ujian Sidang jenjang Sarjana
Bandung, 8 Januari 2021

Pembimbing,

Dr. Adelbertus Irawan Justiniarto Hartono, Drs., M.A.

Mengetahui

Ketua Program Studi Hubungan Internasional

Ratih Indraswari, S.IP., MA.

Pernyataan

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Drian Denaputra Karyadi

NPM : 2016330274

Program Studi : Ilmu Hubungan Internasional

Judul Skripsi : *Potensi Kerjasama Belt and Road Initiative (High Speed Railway Malaysia - Singapura) Terhadap Economic Transformation Program (ETP) Malaysia*

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya tulis yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apa pun sesuai aturan yang berlaku apabila di kemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bogor, 12 Januari 2021



Drian Denaputra Karyadi
201633027

ABSTRAK

Nama : Drian Denaputra Karyadi

NPM : 2016330274

Judul Skripsi : Potensi Kerja Sama *Belt and Road Initiative (High Speed Railway Malaysia – Singapura)* Terhadap *Economic Transformation Program (ETP) Malaysia*

Semua negara berdaulat ingin mencapai kekuatan yang besar, salah satu dari cara untuk menjadi negara yang *hegemon* adalah negara harus memiliki sektor ekonomi yang besar atau bernilai besar bagi warga negara yang tinggal di negara tersebut. Salah satunya adalah Malaysia dengan program *Economic Transportation Program (ETP)* yang bertujuan untuk meningkatkan PDRB per kapita dan berubah statusnya menjadi *high income country*. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian berbasis internet. **Penulis** menggabungkan data-data dari website-website terpercaya di dunia maya. Selain itu penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk melakukan penelitian ini. Salah satu cara Malaysia mencapai tujuan utama ekonomi negara mereka adalah bekerja sama dengan negara Tiongkok dalam bidang infrastruktur. Program *ETP* Malaysia pun bersinggungan tujuannya dengan program *Belt and Road Initiative (BRI)* Tiongkok. Maka dari itu program *High Speed Railway* yang dilakukan oleh kedua negara dapat berimbas baik bagi kedua belah pihak. Salah satu sektor mikro yang dilihat imbasnya adalah sektor ketenagakerjaan. Selain itu sektor properti pula dapat dianalisa kadar efeknya terhadap pencapaian *ETP*. Dapat disimpulkan apakah program *HSR* berpengaruh terhadap perekonomian Malaysia, dan khususnya dalam pencapaian *ETP* yang akan mengeluarkan negara dari *middle income trap*

ABSTRACT

Name : Drian Denaputra Karyadi
Student number : 2016330274
Title : The Potential of Belt and Road Initiative in the form of High Speed Railway in Malaysia and Singapore towards the Economic Transformation Program Malaysia

Every country in this world wants to be a superpower, one of the ways to be hegemon is to have a big economic sector, not only big it has to be valuable to the people living in that country. One of them is Malaysia with the *Economic Transpotation Program* which goal is to increase the GDP per Capita and change its status to be high income country. The method used in this research is internet based research, the writer gather sources from trusted websites. And aside that the writer use qualitative method or approach in writing this research. One of the ways done by Malaysia to reach its goal is to cooperate with China in the infrastructure sector. The *ETP* program of Malaysia is adjacent with China's *Belt and Road Initiative* program. Thus, the *High Speed Railway* done by both of the countries affect both countries in a good way. One of the micro sectors which can be seen its effect is the working sector. Another one is property sector in which its effect can be analyzed its effect to the goal of ETP. It can be concluded if the HSR program affects to the Malaysia's economy and to be exact in the reaching of ETP's goal which will push the country from the *middle income trap*.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan jalan untuk menyelesaikan skripsi ini yang berjudul *Potensi Kerja Sama Belt and Road Initiative (High Speed Railway Malaysia-Singapura) Terhadap Economic Transformation Program (ETP) Malaysia*. Skripsi ini disusun untuk memenuhi syarat agar bisa mendapatkan gelar sarjana dalam Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Katolik Parahyangan.

Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing skripsi ini, Dr. Adelbertus Irawan Justiniarto Hartono, Drs, M.A. atas bimbingannya dan dukungannya selama ini. Skripsi ini bertujuan untuk melihat potensi dari *High Speed Railway (HSR)* yang akan dibangun antara Malaysia-Singapura, yang akan berimbas positif terhadap *Economic Transformation Program (ETP) Malaysia*. Penulis sadar masih ada kekurangan di skripsi ini dikarenakan waktu yang ada, maka dari itu saran dan kritik sangat terbuka bagi penulis. Penulis mohon maaf apabila masih ada kekurangan di skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat membantu dalam studi Hubungan Internasional.

Bogor, 13 Januari 2021

Drian Denaputra Karyadi

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam pembuatan skripsi ini penulis ingin mengucapkan rasa syukur kepada Allah SWT atas keberkahannya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini, selain itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Orang tua saya karena tanpa restu mereka saya tidak dapat sampai pada level ini
2. Dosen pembimbing saya Dr. Adelbertus Irawan Justiniarto Hartono, Drs., M.A. atas pemberian ilmunya
3. Keluarga besar saya atas keyakinannya kepada diri penulis
4. Teman SMP saya Andre dan Intan, sudah menyempatkan waktu untuk memabntu saya
5. Geng saya untuk Aip, farhan, fafa dan Eki untuk selalu memberi tips pada saat kuliah
6. Dosen penguji saya mas Giandi Kartasasmita, S.IP., M.A. dan mas Dr. Aknolt Kristian Pakpahan, S.IP., M.A atas atensinya

DAFTAR ISI

SURAT PERNYATAAN	i
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
KATA PENGANTAR	iv
UCAPAN TERIMA KASIH	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR GRAFIK	x
DAFTAR SINGKATAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	6
1.2.1 Deskripsi Masalah	6
1.2.2 Pembatasan Masalah	7
1.2.3 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	9
1.3.1 Tujuan Penelitian	9
1.3.2 Kegunaan Penelitian	9
1.4 Literature Review	9
1.5 Kerangka Pemikiran	14
1.6 Metode Penelitian dan Pengumpulan Data	22
1.6.1 Metode Penelitian	22

1.6.2 Teknik Pengumpulan Data	22
1.7 Sistematika Pembahasan	23
BAB II BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI) DAN ECONOMIC TRANSFORMATION PROGRAM (ETP)	24
2.1 <i>Silk Road</i>	24
2.2 <i>Belt and Road Initiative (BRI)</i>	32
2.3 Karakteristik Perekonomian Malaysia	48
2.4 <i>Economic Transformation Program (ETP) Malaysia</i>	51
BAB III KETERKAITAN POTENSI HIGH SPEED RAILWAY (HSR) TERHADAP ECONOMIC TRANSFORMATION PROGRAM (ETP) ..	60
3.1 <i>High Speed Railway (HSR) Malaysia dan Singapura</i>	60
3.2 Potensi <i>High Speed Railway (HSR) Malaysia – Singapura</i> bagi Pencapaian <i>Economic Transformation Program (ETP)</i>	83
3.2.1 Potensi High Speed Railway (HSR) Terhadap Ketenagakerjaan.	92
3.2.2 Potensi High Speed Railway (HSR) Terhadap Properti	106
BAB IV KESIMPULAN	126
Daftar Pusaka.....	129

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1: Daerah yang terdampak <i>ETP</i>	55
Tabel 3.1: Dampak ekonomi <i>HSR</i> di Malaysia	91
Tabel 3.2: .Angka Pekerjaan Kuala Lumpur	95
Tabel 3.3: Angka Pekerjaan Putrajaya	96
Tabel 3.4: Tabel Angka Pekerjaan Negeri Sembilan.....	97
Tabel 3.5: Angka Pekerjaan Melaka	97
Tabel 3.6: Angka Pekerjaan Johor	98
Tabel 3.7: Angka Pekerjaan di Malaysia 2014-2015	99
Tabel 3.8 Jenis Properti yang Terjual Berdasarkan Harga di Kuala Lumpur	109
Tabel 3.9 :Jenis Properti yang Terjual Berdasarkan Harga di Putrajaya.....	110
Tabel 3.10: Jenis Properti yang Terjual Berdasarkan Harga di Malaka	111

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1: Peta <i>BRI</i>	25
Gambar 2.2: Peta <i>Silk Road</i>	26
Gambar 3.1: Peta Rencana <i>HSR</i> Kuala Lumpur-Singapura	77

DAFTAR GRAFIK

Grafik 2.1: Pilar-pilar <i>ETP</i>	52
Grafik 2.2: Tujuan <i>ETP</i>	53
Grafik 2.3: Jenis Pekerjaan <i>ETP</i>	56
Grafik 2.4: Proyeksi Pencapaian <i>ETP</i>	57
Grafik 3.1: Efek Transportasi Terhadap Ekonomi.....	84
Grafik 3.2: Efek <i>HSR</i> Terhadap Ekonomi	87
Grafik 3.3: Efek <i>HSR</i> Dalam Skenario Berbeda	90
Grafik 3.4: Angka Usia Kerja Malaysia 2006-20017	101
Grafik 3.5: Angkatan Kerja Menurut Umur	105
Grafik 3.6: Angka Serapan Gender di Industri Pekerjaan	106
Grafik 3.7: Grafik pertumbuhan Sektor Properti 2002-2012	114
Grafik 3.8: Siklus Perumahan	117

DAFTAR SINGKATAN

<i>BRI</i>	: <i>Belt and Road Initiative</i>
<i>OBOR</i>	: <i>One Belt One Road</i>
<i>ETP</i>	: <i>Economic Transformation Program</i>
<i>HSR</i>	: <i>High Speed Railway</i>
PDRB	: Produk Domestik Regional Bruto
NKEA	: <i>National Key Economic Areas</i>

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap negara memiliki cara mengidentifikasi masing-masing untuk masuk ke dalam sebuah kategori. Kategori-kategori yang lahir itu didasarkan oleh kesamaan jenis tertentu yang dimiliki negara tersebut, misalnya kesamaan wilayah seperti pembagian benua, kesamaan cuaca yang dibagi atas negara bermusim 2 atau 4, dan yang paling berkaitan dengan skripsi ini adalah kesamaan tingkat pendapatan. Di dunia ini, tingkat ekonomi ini dibagi menjadi 3 kategori, yaitu negara miskin, negara berkembang, dan negara maju. Menurut World Bank, tingkat pendapatan negara-negara dunia ini diklasifikasikan atas 4 kategori, yaitu kategori *low*, *lower-middle*, *upper middle* dan *high income*. Masing-masing kategori memiliki batas pendapatannya masing-masing, misalnya, 1.000 dollar Amerika, 4.000 dolar Amerika dan 12.000 dolar Amerika.¹

Setiap negara di dunia ini tentunya ingin menjadi negara dengan pendapatan per kapita yang tinggi karena negara-negara di dunia ingin mensejahterakan penduduknya. Pendapatan per kapita yang tinggi berarti tingkat daya beli yang tinggi sehingga penduduk dapat membeli kebutuhan primer dengan mudah. Tidak

¹ WORLD BANK DATA TEAM “New country classifications by income level: 2019-2020” <http://blogs.worldbank.org/opendata/new-country-classifications-income-level-2019-2020> (diakses pada 27 Oktober 2019 pukul 13:00)

hanya itu, menjadi negara dengan pendapatan tinggi di dunia berarti membuat negara tersebut bisa membantu negara berkembang seperti *foreign aid*. Dalam prinsipnya negara berkembang atau yang memiliki pendapatan per kapita yang rendah harus berusaha lebih keras dalam mengembangkan keadaan ekonomi mereka. Negara tipe ini memiliki ketimpangan pendapatan per kapita yang besar sehingga pertumbuhan ekonomi yang stagnan ataupun sama levelnya dengan negara maju. Akibatnya, terjadi ketimpangan pendapatan per kapita yang lebih besar. Sebab itu, negara berkembang harus berusaha semaksimal mungkin untuk membuat pertumbuhan ekonomi yang lebih besar secara persentase daripada negara maju. Dalam kenyataannya, perkembangan besar bisa diciptakan oleh negara berkembang besar seperti negara Tiongkok atau negara Indonesia sendiri.²

Salah satu cara untuk meningkatkan tingkat pendapatan suatu negara adalah membuat kebijakan-kebijakan yang akan memacu perkembangan ekonomi. Perkembangan ekonomilah yang menjadi landasan pertumbuhan ekonomi suatu negara yang menghasilkan naiknya pendapatan per kapita dan otomatis menaikkan status pendapatan suatu negara.

Pembuatan kebijakan seperti kerja sama bilateral secara ekonomi merupakan salah satu cara utama untuk menaikkan pendapatan per kapita secara besar-besaran, hal ini bisa dilakukan dengan berbagai cara seperti meningkatkan tingkat *entrepreneurship* di negara berkembang, bahkan banyak efek positif yang

² Hla Myint, Anne O. Krueger "Economic Development As An Objective Of Policy"
<https://www.britannica.com/topic/economic-development/Economic-development-as-an-objective-of-policy#ref25765> (diakses pada 9 Oktober 2019 pukul 20:00)

dihasilkan oleh kenaikan tingkat *entrepreneurship*. *Entrepreneurship* di negara berkembang cenderung rendah dan menjadi salah satu faktor mengapa tingkat pertumbuhan ekonomi suatu negara menjadi relatif stagnan. Sisi *finance* dan *marketing* merupakan dua unsur penting dalam perkembangan ekonomi suatu negara. Faktor-faktor ini menjadi sangat berpengaruh dalam usaha menaikkan pendapatan per kapita karena keterkaitannya dengan ekonomi yang erat. Selain itu, dalam perkembangan ekonomi, kesetaraan merupakan salah satu unsur yang penting, karena bagaimanapun tinggi pendapatan suatu negara, negara itu belum berkembang apabila angka kesenjangan ekonomi mereka masih di atas rata-rata. Hal ini juga menjadi ciri ciri negara maju, yaitu kesetaraan pendapatan antara kaum pekerjanya.³

Salah satu negara yang ingin menjadi negara maju adalah Malaysia. Bahkan Malaysia mengeluarkan kebijakan luar negeri yang berfokus pada peningkatan pendapatan mereka. Banyak sekali program yang dibentuk dari diplomasi multilateral yang berfokus pada peningkatan pendapatan negara Malaysia. Program program ini disatukan dalam satu rancangan yang bernama *Economic Transformation Program (ETP)*. Karena melihat ambisi negara Malaysia mengubah statusnya dari negara berpendapatan sedang ke pendapatan tinggi, banyak program kerjasama antar negara yang dilakukan Malaysia untuk meningkatkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per kapitanya.

³ The International Economic Development Council's "Economic Development Reference Guide" http://www.iedconline.org/clientuploads/Downloads/IEDC_ED_Reference_Guide.pdf (diakses pada 19 Oktober 2019 pukul 19:00)

PDRB Per kapita didapatkan dari hasil total PDRB suatu daerah dibagi dengan jumlah penduduk yang tinggal disitu. Jadi terkadang peringkat jumlah PDRB dan PDRB per kapita tidak seimbang. Hal ini bisa dilihat dari status negara Tiongkok yang melewati negara Amerika Serikat dalam hal total PDRB, namun karena jumlah penduduk Tiongkok yang hampir 5 kali lipat jumlah penduduk Amerika Serikat,⁴ PDRB per kapita di negara Tiongkok masih dalam standar menengah. Begitu pula negara-negara berpendapatan paling tinggi bukanlah negara-negara besar seperti Luksemburg dan Swiss, mereka mempunyai PDRB yang cukup tinggi di bidang jasa finansial, walaupun tidak dibarengi kompleksitas penduduk yang banyak. Namun, sebagai negara kecil kedua negara tersebut sudah memiliki manajemen ekonomi yang baik karena tidak semua negara kecil dapat menjadi negara dengan kekuatan ekonomi yang tinggi dilihat dari sumber daya alamnya yang sedikit⁵.

PDRB yang besar dapat terlihat di negara adikuasa Amerika Serikat, karena dilihat secara pendapatan per kapita, penduduknya sudah memiliki penghasilan yang tinggi, dibarengi dengan PDRB total yang masif atau peringkat ke-2 di dunia. Sebab itu, PDRB dan ekonomi merupakan salah satu pilar yang penting, karena dapat menentukan kekuatan suatu negara, bahkan Amerika Serikat langsung merasa terancam dengan keberadaan Tiongkok karena PDRB total mereka yang amat besar. Bahkan karena faktor ini Amerika Serikat langsung melakukan perang

⁴ IMF “GDP (current US\$)” <https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.cd?view=map>
(diakses pada 19 Oktober pukul 21:00)

⁵ IMF, “GDP per capita, current prices”
<https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPDPC@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD>
(diakses pada 19 Oktober 2019 pukul 20:00)

dagang dengan Tiongkok karena takut akan kekuatan Tiongkok di masa selanjutnya.

Program *ETP* ini dijalankan dengan berbagai cara yang melibatkan banyak bidang dan negara. Dapat disimpulkan bahwa program *ETP* adalah salah satu bentuk Diplomasi Multilateral yang berfokus pada perdagangan dan kerja sama ekonomi lainnya. Program ini telah berjalan lama, dan kebanyakan dari program melibatkan peningkatan ekspor komoditas yang ada di Malaysia seperti hasil pertanian dan sumber energi. Salah satu yang paling berperan adalah sektor minyak sawit. Tidak hanya itu sektor jasa seperti kesehatan dan jasa finansial juga ditingkatkan agar dapat menarik banyak orang dan PDRB menjadi lebih tinggi. Bidang lainnya yang turut digencarkan pertumbuhannya oleh Malaysia adalah sektor infrastruktur. Salah satunya pembangunan *High Speed Railway* yang melibatkan Singapura yang merupakan fokus dari skripsi ini.

Mata kuliah landasan atau acuan dari skripsi ini adalah Pemerintah, Bisnis, dan Masyarakat. Salah satu pokok bahasan yang berkaitan dengan topik adalah Politik Ekonomi Internasional. Malaysia di dalam kerja sama ini berperan sebagai negara *semi-periphery*, sedangkan Singapura berperan sebagai negara *core*. Hal ini menyebabkan kerja sama antara 2 negara dengan kekuatan yang berbeda. Malaysia memiliki industri sendiri sehingga tidak disebut sebagai negara *periphery*, sedangkan Singapura memiliki kekuatan ekonomi yang cukup besar. Pada dasarnya politik tidak bisa terlepas dari ekonomi karena politik tidak dapat berjalan

dengan sendirinya. Sebab itu, kooperasi ekonomi merupakan hal yang esensial dalam pembangunan negara secara ekonomi maupun politik.

1.2 Identifikasi Masalah

1.2.1 Deskripsi Masalah

Tingkat pendapatan negara sangat dipengaruhi oleh kinerja ekonomi suatu negara. Semakin baik kinerja ekonomi suatu negara semakin tinggi pendapatan yang diraih untuk penduduknya. Sebab itu, pemerintah sangat berperan penting dalam ekonomi suatu negara, terutama dalam mengembangkan kebijakan yang ada untuk warganya. Ekonomi yang terjadi inilah yang menentukan level pendapatan negara negara di dunia. Dalam perkembangannya negara-negara di dunia ini dibagi menjadi 3 status pendapatan, yaitu negara berpendapatan rendah, sedang, dan tinggi. Semua negara ingin menjadi negara berpendapatan tinggi, tetapi untuk mencapainya butuh usaha khusus bagi negara-negara berkembang.

Fenomena yang muncul dari perkembangan ekonomi suatu negara adalah *Middle income trap*. *Middle income trap* didefinisikan sebagai suatu kondisi bagi negara yang telah mencapai status middle-income, tetapi tidak mencapai atau tidak bisa mengejar kondisi ekonomi negara maju. Tentu saja hal ini berlatar belakang dari usaha negara untuk menyejahterakan rakyatnya agar kemampuan daya beli masyarakat menjadi tinggi, sehingga *Middle income trap* teratasi dan status sebagai negara dengan pendapatan penduduk yang tinggi tercapai.

Middle income trap terjadi ketika negara berkembang berusaha menjadi negara maju, tetapi mereka tidak keluar dari statusnya sebagai negara dengan pendapatan yang sedang⁶. Kondisi itu disebabkan negara berkembang mengandalkan biaya tenaga kerja yang murah untuk menarik negara maju menanamkan usaha di negara berkembang. Misalnya, proses produksi dengan biaya buruh yang murah. Namun, seiring berjalannya waktu, pertumbuhan ekonomi itu menjadi stagnan, dikarenakan kepergian investasi asing. Hal ini terjadi akibat dari biaya buruh yang semakin naik seiring dengan naiknya pertumbuhan ekonomi yang dipicu transaksi ekonomi tersebut. Akibatnya, sang investor menanamkan modalnya ke negara lain yang biaya buruhnya masih rendah. Contoh ini dapat penulis saksikan dari perkembangan di negara Latin yang mulai ditinggalkan dunia barat lalu beralih ke beberapa wilayah di Asia seperti Bangladesh dan Vietnam.

Negara lain pun belajar dari kesalahan yang dibuat negara Amerika Latin yang terlalu bergantung pada investasi asing. Salah satunya negara Malaysia yang sekarang telah berfokus untuk membuat program khusus untuk melajukan pertumbuhan ekonominya secara pesat sehingga terlepas dari *Middle income trap*.

1.2.2 Pembatasan Masalah

⁶ Linda GlaweEmail Helmut Wagner “The Middle-Income Trap: Definitions, Theories and Countries Concerned—A Literature Survey” *Comparative Economic Studies*, Volume 58, Isu 4, December 2016, halaman 507

Dari topik yang diajukan, dibedah dua permasalahan yang berbeda, pertama analisis bagaimana program *Belt and Road Initiative (BRI)* antara Tiongkok, **Kuala Lumpur** dan Singapura akan dilaksanakan dan kedua bagaimana efeknya terhadap *Economic Transformation Program (ETP)*. Apakah *Economic Transformation Program (ETP)* akan berhasil dengan pembangunan *High Speed Railway (HSR)* antara Malaysia dan Singapura. Pada awal penulisan skripsi ini akan dianalisis, bagaimana transportasi di Malaysia telah berjalan, yang dilihat dari sejarah transportasi umum di Malaysia, hubungannya dengan Singapura dan perkembangan *High Speed Railway (HSR)*. Kemudian akan dibahas pula bagaimana *ETP* telah berjalan di Malaysia dari tahun 2010 sampai sekarang, dilihat bagaimana perkembangannya dan tingkat keberhasilan program tersebut. Lalu akan dilihat efek pembangunan *High Speed Railway* antara Malaysia dan Singapura terhadap keberhasilan *ETP*.

1.2.3 Rumusan Masalah

Sesuai dengan judul dan topik yang diangkat, rumusan masalah skripsi ini adalah “Bagaimana Potensi Program *Belt and Road Initiative (BRI)* dalam bentuk *High Speed Railway (HSR)* antara Malaysia dan Singapura) terhadap pembangunan ekonomi Malaysia *Economic Transformation Program (ETP)*?”

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah mengukur bagaimana tingkat keberhasilan program yang dijalankan pemerintah Malaysia untuk keluar dari *Middle income trap*. Hal ini dapat menjadi contoh bagi Indonesia untuk menerapkan program yang serupa, apabila status pendapatan negara Indonesia sudah menuju ke status yang tinggi. Selain itu dapat dilihat juga bagaimana investasi transportasi berpengaruh pada perekonomian suatu negara.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Kegunaan Penelitian ini adalah untuk melihat apakah tujuan *Economic Transformation Program (ETP)* dapat tercapai. Maka dari itu penulis bisa melihat langkah-langkah apa yang harus dilakukan untuk mencapai status *High Income Country*. Melihat contohnya dari Malaysia, penulis bisa melihat sektor-sektor yang cocok untuk meningkatkan kinerja ekonomi suatu negara dan bagaimana caranya meningkatkan pendapatan penduduk di suatu negara.

1.4 Literature Review

Salah satu tujuan dari Malaysia untuk mengusung program *ETP* adalah karena Malaysia tidak ingin terjebak dalam *Middle income trap*, fenomena ini bisa penulis lihat di negara-negara berpendapatan sedang seperti negara Brazil, dimana tingkat kesejahteraan penduduknya stagnan apabila dilihat dari PDRB per kapita negara. Tidak ingin bernasib yang sama, Malaysia pun mengusung program-program yang difokuskan untuk mengangkat status pendapatan Malaysia menjadi negara dengan pendapatan per kapita yang tinggi.

Dilihat dari fenomena terjadi, *Middle income trap* tidak hanya terjadi karena ketidakmampuan beberapa negara untuk mengangkat status ekonominya. Ketidakmampuan tersebut setelah proses produksi tidak dilirik lagi oleh negara maju yang ingin mendapatkan proses produksi murah di negara berkembang. Selain itu fenomena ini terjadi pula karena keadaan pertumbuhan ekonomi dunia yang menjadi stagnan. Maka dari itu beberapa negara terutama sebagian pemimpin negara yang bekerja untuk membuat kebijakan, berfokus untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi agar PDRB per kapita negara mereka naik. Maka dari itu *ETP* merupakan salah satu fokus negara Malaysia untuk keluar dari *Middle income trap*.⁷

Sebelum penulis memfokuskan dampak infrastruktur terhadap suatu perekonomian suatu negara, penulis akan melihat dampak *ETP* terhadap keadaan ekonomi Malaysia. Akankah program-program dan langkah-langkah yang dijalankan dan ditempuh Malaysia akan membuahkan hasil? Maka dari itu *paper*

⁷ Larson Greg, Norman Loayza, Michael Woolcock, “ *The Middle-Income Trap: Myth or Reality?*” Research & Policy Briefs From the World Bank Malaysia Hub, 2016, hal 1-4

ini akan mengemukakan analisa dampak *ETP* secara keseluruhan. Sebelumnya untuk mencapai tujuan utama *ETP* yaitu status Malaysia sebagai negara berpendapatan tinggi telah dikonsepsikan secara matang, dengan cara mengandalkan sektor industri, seperti menyediakan lapangan kerja di kota maupun di daerah terpencil. Tujuan ini dicapai dengan cara sebaik mungkin, sehingga tidak mengancam masa depan Malaysia dengan kerusakan alam dan lain lain. Maka dari itu penyediaan bidang transportasi, khususnya jasa *High Speed Railway* dari Malaysia ke Singapura merupakan salah satu program utama bagi Malaysia untuk menyerap tenaga kerja baru.

Dalam konteks lebih lanjut, penulis akan melihat efek *ETP* terhadap bursa saham di Malaysia. Bursa saham merupakan salah satu komponen penting dalam perekonomian suatu negara, yang menentukan seberapa baik suatu negara telah melaksanakan program ekonominya. Bahkan salah satu tanda awal negara mengalami resesi adalah bursa saham yang anjlok. Bursa saham adalah tempat bagi perusahaan untuk menjadi perusahaan publik dan begitulah mereka mencari dana awal untuk melakukan sebuah bisnis. Tidak hanya itu *High Speed Railway* juga penting untuk dimasukkan ke bursa saham, karena warga Malaysia ingin menjadi investor di bidang transportasi. Apabila performa bursa saham *High Speed Railway* baik, maka akan berimbas positif bagi ekonomi secara keseluruhan.

Sebenarnya salah satu sektor di Bursa Saham Malaysia yang paling terpengaruh dalam pembangunan *High Speed Railway* yaitu *Construction Index*. Setelah keadaan Bursa Saham Malaysia dianalisa melalui rumus rumus yang ada,

terdapat konklusi bahwa program *ETP* akan membantu menaikkan keadaan saham di Malaysia, khususnya di bidang perminyakan dan energi. Apabila penulis melihat tujuan penulis untuk menganalisis dampak *High Speed Railway* terhadap sektor *construction indice*, akan didapatkan data bahwa bursa saham akan didukung secara positif. Namun efek positif ini tidak selama efek positif pada *indice* lainnya, maka itu dapat disimpulkan bahwa pembangunan *High Speed Railway* akan tidak terlalu berdampak pada Bursa Saham Malaysia, khususnya *Indice Construction Index*.⁸

Lalu untuk benar-benar memahami dan menganalisis topik dari skripsi ini, maka dibutuhkan sumber-sumber untuk menganalisis dampak ekonomi dari pembangunan infrastruktur. Karena pembangunan *High Speed Railway* masih belum ditentukan kapannya, bahkan belum ditentukan jadi apa tidaknya program ini, maka skripsi ini akan membahas dampak infrastruktur terhadap ekonomi Malaysia.

Seperti di dalam tujuan awal *ETP*, pembangunan infrastruktur seperti *High Speed Railway (HSR)* dapat berimbas positif terhadap pertumbuhan ekonomi suatu negara. Hal ini dapat terjadi karena efek yang sangat besar antara infrastruktur dan efisiensi bisnis. Semakin canggih teknologi yang diimplementasikan untuk transportasi suatu daerah, maka bisnis daerah tersebut akan semakin lancar. Tentu saja efek langsung ini amat berdampak bagi pertumbuhan PDRB per kapita suatu

⁸ Assoc. Prof. Dr. Cheng Fan Fah, Mr. Tan Kim Foo, Ms. Cheng Seow Voon “*Impact Of The News Of Economic Transformation Programe On Various Sectors In Malaysia Stock Market*” PROSIDING PERKEM VIII, JILID 3, 2013, hal 1484-1488

negara. Tidak hanya itu, modal transportasi baru juga berdampak positif terhadap ekonomi dalam bidang penyediaan lapangan kerja baru.

Jadi segala aspek dalam pembangunan infrastruktur dapat berimbas positif bagi perekonomian suatu negara. Salah satu pilar ekonomi suatu negara yang paling terpengaruh dari pembangunan infrastruktur suatu negara adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), karena bisnis terpengaruh besar sekali oleh efisiensi dari produksi dan distribusi suatu barang.⁹ Maka dari itu, meskipun pembangunan *High Speed Railway* tidak berimbas besar ke dalam Bursa Saham suatu negara, namun berimbas kepada tujuan utama dari *ETP*, yaitu meningkatkan status pendapatan penduduk suatu negara, sehingga tujuan utama tersebut dapat lebih mudah tercapai.

Teori yang paling berkaitan dengan topik adalah teori kerja sama ekonomi secara bilateral. Untuk itu penulis harus mendefinisikan kerja sama bilateral adalah kerja sama yang melibatkan dua belah pihak, bisa dalam bentuk kota atau negara. Kedua belah pihak saling bekerja sama untuk mencapai suatu tujuan yang dapat dilakukan oleh semuanya. Para aktor harus bersifat protagonis dan mencapai tujuan tertentu.¹⁰

Prinsip kesamaan identitas antara pihak-pihak yang terlibat kerja sama merupakan salah satu faktor pendorong untuk suksesnya suatu kerjasama. Hal ini dapat dilihat dari perkembangan dunia pada perang dunia ke II, dimana banyak

⁹ Jeffrey M. Stupak "Economic Impact of Infrastructure Investment" Analyst in Macroeconomic Policy, 2018, hal 1-16

¹⁰ Mirale Minca "Types of international cooperation at the local level Bucharest city hall case study" Theoretical and Applied Economics Volume XXII (2015), No. 2(603), Summer, pp. 237-246

negara melakukan kerjasama di Eropa karena terdapat kepehaman yang sama antara negara-negara di Eropa terkait peraturan dan norma yang akan dijadikan di negara-negara tersebut.¹¹

Sektor infrastruktur di Malaysia sangat terkait oleh investasi publik, selain itu ada juga faktor-faktor yang paling mempengaruhi pembangunan infrastruktur di Malaysia, yaitu faktor lingkungan, ekonomi dan sosial seperti transparansi dan etika publik, kolaborasi. Sektor ekonomi seperti mitigasi dan visi nasional. Lalu faktor lingkungan seperti proses peraturan lingkungan dan mitigasi dampak lingkungan.¹²

Investasi infrastruktur berimbas positif terhadap ekonomi, apabila dilakukan dengan tepat dan direncanakan secara baik. Hal yang paling berpengaruh dengan adanya pembangunan infrastruktur adalah PDRB per kapita yang akan semakin naik. Begitu pula dengan tenaga kerja dan investasi luar negeri, semakin meningkat dan berimbas positif.¹³

1.5 Kerangka Pemikiran

Dalam menganalisa kasus yang akan diangkat di *draft* ini, kami menggunakan beberapa teori. Tentu saja teori-teori yang digunakan adalah yang berbasis ekonomi, karena analisa yang akan ditulis adalah dampak ekonomi dari

¹¹ Charles Lipson "International Cooperation in Economic and Security Affairs" World Politics / Volume 37 / Issue 01 / October 1984, pp 1 - 23

¹² Muhammad Azam Khan "The role of infrastructure in national economic development in Malaysia." International Journal of Economic Perspectives, 2017, Volume 11, Issue 4, 630-637

¹³

pembangunan *High Speed Railway (HSR)* yang akan dilakukan oleh pihak Malaysia dan Singapura serta kaitannya dengan perwujudan *Economic Transformation Program (ETP)*.

kooperasi berhasil terjadi apabila kedua belah pihak mengalami keuntungan yang maksimal, hal ini dilakukan dengan cara mengurangi modal awal untuk melakukan suatu aksi atau bisnis yang sama. Kedua, keuntungan yang dihasilkan oleh suatu kerja sama ekonomi harus dibagi rata, hal ini tentu saja menjunjung prinsip keadilan di bisnis, dan juga sifat manusia yang tidak mau rugi. Ketiga, kooperasi terjadi apabila kedua belah pihak memiliki sumber daya yang bisa dimanfaatkan bagi kedua belah pihak. Terakhir, kooperasi akan menghasilkan semakin sedikit untung apabila ada pihak lain yang ikut, karena pihak lain itu memiliki *utilitynya* tersendiri.¹⁴

Teori utama Hubungan Internasional yang berkaitan dengan topik adalah Liberalisme, teori ini percaya pada harmoni dan keseimbangan. Hal-hal ini dilakukan dengan cara melakukan kerjasama ekonomi antara satu sama lain seperti perdagangan, ketergantungan, demokrasi dan perkembangan organisasi internasional. Liberalisme adalah teori generasi pertama dari teori teori utama hubungan internasional, dan teori ini sangat bertolak belakang dengan teori yang didebatkannya yaitu Realisme. Namun pada perkembangannya dari masa ke masa, sekarang ini teori turunan yang disempurnakan dari kedua teori ini semakin

¹⁴ Nieves Aranz P dan Juan Carlos F A “Business Cooperation; from Theory to Practice”, palgrave macmillan, London, 1988 hal 57-62

memiliki kesamaan.¹⁵ Cabang Liberalisme yang paling berkaitan dengan topik adalah *Interdependence Liberalism*. Hal ini dilandasi oleh kondisi dunia yang telah berubah, salah satunya karena faktor globalisasi. Faktor globalisasi tersebut mengakibatkan aktor-aktor yang berpengaruh di dunia ini makin beragam. Salah satu contohnya adalah aktor transnasional, yaitu media dan NGO. Karena dunia yang semakin kompleks ini, maka hubungan internasional makin terfokus terhadap kerjasama. Interdependensi juga menjadi salah satu landasan mengapa dunia semakin terhubung satu dengan yang lain.¹⁶

Agar sebuah kerja sama berjalan dengan baik, maka diperlukan 2 hal yaitu keterbukaan dan saling mengerti. Kedua belah pihak harus jujur akan apa yang mereka inginkan dan mereka harus bersikap komunikatif antara satu dan yang lain pada saat bekerja sama, agar keinginan dari kedua belah pihak dapat tercapai. Apabila kedua hal ini dapat dijalankan dengan baik pada saat melakukan kerja sama, maka kerja sama tersebut akan berhasil.

Terdapat banyak efek dari pembangunan infrastruktur terhadap kemajuan ekonomi, baik secara makro ekonomi, mikro ekonomi, maupun perkembangan ekonomi. Dalam hal secara makro ekonomi, infrastruktur berperan sebagai peningkat produktivitas dan investasi publik. Sedangkan secara mikro ekonomi, infrastruktur berperan untuk meningkatkan supply dan demand, sehingga perdagangan semakin efektif. Dengan kondisi ini semakin terlihat apabila

¹⁵ Andrew Heywoods "Global Politics" (Gordonville: Palgrave USA, 2011) Halaman 61

¹⁶ Robert Jacon, Georg Sorensen "Introduction to International Relations" (Oxford : Oxford University Presss, 2013) Halaman 130

infrastruktur dibangun pada daerah terpencil akan meningkatkan volume perdagangan daerah tersebut. Selain itu infrastruktur juga dapat mengurangi beban biaya yang dikeluarkan oleh suatu negara. Efek lainnya adalah infrastruktur dapat dimanfaatkan sebagai metode melakukan ekspor dan impor. Pilar lainnya dalam ekonomi yang terpengaruh oleh pembangunan infrastruktur adalah aspek kualitas kehidupan warga sepenulsi pembangunan infrastruktur tersebut. Dalam hal ini khususnya transportasi, dapat memudahkan kehidupan keseharian warga dengan meningkatkan waktu untuk menuju suatu tempat. Selain itu transportasi juga sangat mempengaruhi integrasi nasional. Namun pembangunan infrastruktur harus dilaksanakan dengan prinsip keseimbangan pembangunan bidang lain.¹⁷

Hubungan bilateral memiliki prosesnya sendiri dengan langkah-langkah sebagai berikut, pertama kebijakan awal atau inisiasi atau rangsangan dari negara yang menjadi inisiator. Kedua, persepsi dari rangsangan tersebut oleh pembuat keputusan di negara penerima. Ketiga respon atau aksi timbal balik dari negara penerima. Keempat persepsi atau respon oleh pembuat keputusan dari negara inisiator.¹⁸

Kekerabatan merupakan hal yang berkaitan erat dengan kerja sama bilateral dan menjadi suatu alat bagi aktornya untuk melakukan kerja sama bilateral. Kekerabatan ini dapat memunculkan bantuan dari pihak lain, seperti dana untuk fasilitas atau kegiatan maupun pinjaman.¹⁹ Kerja sama bilateral yang diangkat

¹⁷ Christine Kessides "The contributions of Infrastructure to Economic Development" (World Bank, Washington DC 1993) hal 5-6

¹⁸ A.A, Perwita., & Y. M., Yani, "Pengantar Ilmu Hubungan Internasional". (Bandung, PT Remaja Rosdakarya. 2005) Hal 42

¹⁹ Ibid

merupakan salah satu bentuk investasi negara yang didukung oleh aktor-aktor swasta, maka dari itu penulis harus melihat lebih dalam terkait investasi. Kerja sama bilateral dalam bidang investasi ini memerlukan beberapa hal agar dapat berjalan dengan baik, yaitu pertama, pihak yang ingin melaksanakan proyek harus dapat menarik investor agar melakukan penanaman modal. Hal ini dilakukan dengan menyebarkan info proyek dan mengiklankan proyek. Kedua, adalah menentukan investor yang ditargetkan dengan cara berusaha untuk memilih investor yang dapat menyelesaikan kewajiban dalam kerja sama bilateral tersebut, seperti mengadakan pertemuan dengan para calon investor²⁰.

Agar dapat berhasil melaksanakan kerja sama, maka dibutuhkan prinsip-prinsip umum sebagaimana yang dijelaskan oleh Edralin dan Whitaker dalam Keban, Prinsip umum tersebut terdapat dalam Prinsip *Good Governance*,²¹ Prinsip pertama adalah **transparansi**, yaitu kedua belah pihak harus menjunjung tinggi kejujuran, keterbukaan tanpa adanya hal-hal yang ditutupi. Keterbukaan ini bisa dibidang sebagai keterbukaan politik dan bersinggung dengan suatu kerjasama yang dibuat. Selain itu transparansi menyangkut keuangan seperti berapa biaya investasi dan hal hal yang menyangkut biaya proyek suatu kerja sama. Prinsip kedua adalah **akuntabilitas**, secara harfiah artinya dapat dipertanggungjawabkan. Dalam hal ini kedua belah pihak yang bekerja sama dalam kerjasama harus bertanggung jawab atas perjanjian dan isi kerja sama tersebut. Serta mudah untuk diperiksa kebenarannya dengan suatu tolak ukur yang jelas. Prinsip ketiga adalah **partisipatif**,

²⁰ Kishan S Rana "Bilateral diplomacy" (Manas Publication, Delhi, 2002) hal 87

²¹ Muhammad Busro, "Teori-teori Manajemen Sumber Daya Manusia" (Jakarta, Prenada Media Group, 2018) Hal 310

yang dimaksud dari partisipatif adalah para pihak yang bekerja sama harus ikut secara aktif dalam suatu kerjasama, mulai dari sisi perencanaan dan pembangunan dimana masing-masing mempunyai bagian dan tanggung jawab yang ada dalam perjanjian. Seluruh bagian baik perusahaan, pemerintah maupun masyarakat harus dilibatkan baik langsung maupun tidak langsung didalam kerjasama ini agar hasil sesuai dengan kebutuhan negara, perusahaan dan masyarakat dalam arti lain kedua belah pihak harus ikut dalam kegiatan kerja sama. Prinsip keempat adalah **efisiensi** dimana kedua belah pihak harus memanfaatkan waktu dengan baik. Tidak hanya waktu, biaya dan sumber daya yang dipakai dalam suatu kerja sama harus dipakai secara optimal dan efisien. Sehingga waktu dan besaran pengembalian investasi yang pada akhirnya dibebankan kepada masyarakat, tidak memberatkan mereka. Seperti tiket kereta cepat yang harganya tidak terlalu mahal. Kelima **efektivitas**, yaitu segala perencanaan dan pelaksanaan sebuah proyek didalam kerja sama ini harus dilakukan secara efektif, sehingga dari proyek tersebut dihasilkan produk dan efek positif yang sesuai dengan yang direncanakan dan ditargetkan oleh kedua belah pihak berupa hasil yang nyata. Keenam, **konsensus** yang artinya kesepakatan dimana kedua belah pihak yang bekerja sama merencanakan dan melakukan proyek ini melakukan segala sesuatu dan membuat perhitungan pembuatan biayanya sebuah kesepakatan yang disetujui oleh kedua belah pihak menjadi sebuah titik temu yang harus disepakati kedua belah pihak. Sehingga unsur terakhir terpenuhi yaitu unsur **saling menguntungkan dan memajukan kedua belah pihak**, tidak ada pihak yang dirugikan dari hasil kerja sama tersebut, masing-masing pihak tujuan dan targetnya dari kerjasama tersebut tercapai.²²

Pembangunan *HSR* merupakan salah satu solusi tepat bagi negara yang ingin merasakan imbas positif dari pembangunan transportasi. Hal ini disebabkan oleh

²² Ibid

keunggulan *HSR* yang dapat bersaing dengan pesawat terbang dalam hal kecepatan. *HSR* tidak terlalu terpengaruh oleh cuaca seperti pesawat terbang. Keunggulan lain dari *HSR* adalah stasiun *HSR* bisa dibangun di tengah kota, tidak seperti bandara yang letaknya jauh dari pusat kota. *HSR* memiliki kapasitas yang besar, tanah yang dibutuhkan lebih sedikit dan juga biaya yang lebih murah dibandingkan dengan pesawat terbang. Selain itu *HSR* bersifat aman dari kecelakaan dengan kapasitas penumpang yang lebih banyak daripada pesawat terbang dan juga menghemat penanaman modal sehingga *Return of Investment* lebih cepat.²³

Infrastruktur merupakan investasi pemerintah yang berjangka panjang. Selain itu investasi ini bersifat kuat dari gangguan ekonomi dibanding kapital lain. Infrastruktur dibangun untuk keuntungan bersama sama karena bebas dipakai oleh siapa saja. Kondisi keseimbangan infrastruktur sekarang masih sedikit goyah karena struktur harus diganti apabila infrastruktur gagal dengan konsekuensi kerugian yang sangat besar karena modalnya yang amat tinggi.²⁴

Perkembangan infrastruktur sangat berpengaruh terhadap ekonomi, sehingga ekonomi bisa terdampak besar apabila sektor infrastruktur mengalami *disrupsi*. Hal ini pula ditambah dengan efek infrastruktur yang berjangka panjang sehingga seringkali sektor ini mengalami fluktuasi dalam jangka waktu tertentu.²⁵

²³ Mohan L Lakhera “Economic Growth in Developing Countries” (London, Palgrave Macmillan, 2016) Hal 177

²⁴ Åke E. Andersson dan David Emanuel Andersson “Time, Space and Capital” (Cheltenham Edward Elgar publishing, 2017) halaman 159-160

²⁵ Ibid

Pendidikan amat berpengaruh pada kondisi sains yang dipakai pada segala bidang, termasuk bidang infrastruktur. Dengan adanya perkembangan yang terjadi di dunia, saat ini bidang pendidikan sudah semakin mudah dijangkau orang dengan rata rata. Jangka waktu belajar mencapai 12 tahun selang 100 tahun pendidikan di tahun 1900. Namun yang menjadi perhatian adalah kesenjangan yang ada.²⁶

Selain pendidikan infrastruktur juga dipengaruhi sistem komunikasi yang ada sekarang. Selain itu sektor yang paling dipengaruhi oleh sistem infrastruktur adalah sektor pengiriman barang. Selain itu yang terpengaruh adalah properti yang secara terintegrasi berkembang bersama teknologi lain seperti kendaraan dan komunikasi.²⁷

Untuk membuat infrastruktur yang berkelanjutan, dibutuhkan perhatian pada pembuatannya, seperti bidang manajemen. Aksesnya yang tersedia bagi publik membuat orang-orang meragukan tingkat keberhasilannya, beberapa orang berpendapat bahwa akses infrasatruktur harus privat atau hanya bisa diakses beberapa orang saja.²⁸ Sebenarnya hal ini sudah terjadi namun dilakukan dengan cara mencoret nama nama orang yang tidak dapat dipercaya kedatangannya karena kejadian di masa lalu yang terlibat tindakan kriminal atau pelanggaran hak asasi manusia. Jadi sekarang akses sudah lumayan dibatasi seperti contoh lain trump yang menghapus akses para imigran dari Amerika Latin ke Amerika Serikat.

²⁶ Ibid

²⁷ Ibid

²⁸ Brett M Frischman : “An economic theory of Infratructure and Commons Management” 2005 hal 1203

Zaman sudah berganti dan sekarang infrastruktur yang merupakan aset paling berharga adalah infrastruktur jaringan teknologi. Sudah tidak seperti zaman dulu yang hanya infrastruktur jalan. Namun memang ketersediaan ini sudah menjadi hal yang dianalisis oleh para ahli dan dijadikan solusi seperti kasus-kasus yang disebutkan sebelumnya.²⁹

1.6.1 Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan dilakukan yaitu Metode Penelitian Kualitatif yang dapat dilihat dari data transportasi di Malaysia. Sedangkan data-data yang berkaitan dengan *Economic Transformation Program (ETP)* dapat dilihat dari data efek transportasi terhadap perekonomian suatu negara, dalam hal ini khususnya efek *High Speed Railway (HSR)* terhadap perekonomian secara keseluruhan.

1.6.2 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara mencari data-data valid dari internet berupa data primer dari pemerintahan dan institusi-institusi terpercaya. Karena kejadian topik yang belum selesai secara penuh, maka analisa akan diambil dari kasus-kasus pembangunan *High Speed Railway(HSR)* di negara lain, tentunya melihat kembali ke volume masyarakat yang ada di 2 negara dan keefektifannya.

²⁹ Ibid

1.7 Sistematika Pembahasan

Pembagian yang akan dilakukan adalah bab 1 Pendahuluan. Bab 2 dan bab 3 merupakan Isi Skripsi. Bab 2 akan membahas *Silk Road* dan *Belt and Road Initiative (BRI)*, Karakteristik Perekonomian Malaysia dan *Economic Transformation Program (ETP)*. Bab 3 membahas program pembangunan *High Speed Railway* antara Malaysia dan Singapura, keterkaitan dan kontribusinya terhadap pembangunan ekonomi Malaysia dan Potensi *HSR* Malaysia-Singapura bagi Pencapaian *ETP*, khususnya properti dan ketenagakerjaan, sedangkan Bab 4 berupa Kesimpulan.