

Rekonfigurasi Peta Kekuasaan dan Keamanan Politik Asean: Tinjauan Kritis terhadap *Land Bridge* Thailand

Reconfiguration of the ASEAN Power Map and Political Security: A Critical Review of Thailand's Land Bridge

Zaskia Nurul Adilah, Imam Fadhil Nugraha

Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin

ARTICLE INFO

Article history:

Received 15 May 2026

Revised 20 May 2026

Accepted 22 May 2026

Available online 26 May 2026

Keywords

Thailand Land Bridge, ASEAN, scenario analysis, dependency Theory, great power competition



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

Copyright © 2025 by Author. Published by Yayasan Daarul Huda

ABSTRACT

This study examines the predicted impact of the land bridge infrastructure development in Thailand on political security of regional organizations and the Southeast Asian region, highlighting the presence of numerous foreign investors in this project, which has the potential to reshape the power dynamics in Southeast Asia, while considering the implications of the dominance of each foreign-investing country, each with its own national interests. The land bridge could give rise to new challenges for ASEAN's political security, particularly in upholding the long-cherished principle of centrality aimed at maintaining regional stability. It could also create a new arena for power struggles and intensify rivalry between the United States and China, both of which have expressed investment interest in the project. This study employs a descriptive qualitative approach using a scenario framework to systematically examine possibilities. The findings indicate that the land bridge could weaken ASEAN's position, this research clarifies that the presence of foreign dominance through investment not only weakens ASEAN but also creates ASEAN's dependence on various sectors depending on which investor nations succeed in dominating them.

ABSTRAK

Penelitian ini membahas tentang prediksi dampak pembangunan infrastruktur *land bridge* di Thailand terhadap keamanan politik organisasi regional dan kawasan Asia Tenggara, menyoroti kehadiran sejumlah investor asing pada proyek ini yang berpotensi menciptakan peta kekuasaan baru di Asia Tenggara, mempertimbangkan dampak dari dominasi masing-masing negara pemberi investasi asing yang memiliki kepentingan nasional tersendiri. *Land bridge* dapat menyebabkan kemunculan tantangan-tantangan baru bagi keamanan politik ASEAN khususnya dalam mempertahankan prinsip sentralitas yang telah lama dianut untuk menjaga stabilitas kawasan. *Land bridge* juga dapat menciptakan arena perebutan kekuasaan yang baru dan memperkeruh rivalitas antara AS dan Tiongkok sebagai negara yang turut menunjukkan ketertarikan investasinya dalam proyek ini. Studi ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan menggunakan skema skenario untuk melihat kemungkinan dengan sistematis. Hasil kajian mengindikasikan bahwa *land bridge* dapat melemahkan posisi ASEAN, penelitian ini memperjelas bahwa kehadiran dominasi asing melalui investasi tidak hanya melemahkan ASEAN tetapi juga menciptakan ketergantungan ASEAN terhadap sejumlah bidang yang berbeda berdasarkan negara investor yang berhasil mendominasi.

PENDAHULUAN

Penelitian ini akan mendiskusikan mengenai prediksi pengaruh investor asing dari pembangunan *Land bridge* Thailand terhadap keamanan politik ASEAN. Penelitian ini mendefinisikan keamanan politik ASEAN sebagai ketahanan tata kelola keamanan kolektif kawasan yang berdasarkan pada prinsip-prinsip ASEAN. Indikator keamanan politik ASEAN yang akan digunakan antara lain, prinsip sentralitas ASEAN atau kemampuan ASEAN untuk menjalankan fungsi sebagai poros utama dan penentu respon politik kawasan. Selanjutnya, indikator juga berada pada tingkat kohesi atau kesatuan sikap dan konsensus di antara negara anggota dalam menghadapi isu-isu yang berasal dari eksternal kawasan. Dengan demikian,

*Corresponding Author

Email: zaskianuruladilah@gmail.com, imamfadhiln@unhas.ac.id

pengaruh terhadap keamanan politik ASEAN dalam penelitian ini dapat diukur dengan pergeseran sentralitas dan seberapa kuat kesatuan yang terjalin di dalamnya.

Di era saat ini, dunia telah berada pada tingkat saling terhubung dan ketergantungan yang sangat tinggi, sebuah sistem yang terstruktur dan konsisten menjadi pondasi utama bagi kestabilan dalam taraf nasional, regional bahkan internasional. Dunia yang saling terhubung berimplikasi pada potensi perubahan kecil yang dapat menimbulkan ancaman stabilitas keamanan dengan skala yang lebih besar. Dengan keadaan saat ini, terdapat sejumlah kasus yang menunjukkan bahwa hal kecil dapat berdampak panjang, salah satu dari sistem dunia yang sangat rentan adalah rantai pasok global.

Keterlambatan dan hambatan dalam rantai pasok global dapat menciptakan sejumlah ancaman seperti kerugian perdagangan yang lebih lanjut dapat mengganggu stabilitas ekonomi. Beberapa contoh kasus hambatan pada hal ini seperti kejadian pada maret 2021 ketika sebuah kapal raksasa sepanjang 400 meter bernama *Ever Given* terjebak secara horizontal selama enam hari di Terusan Suez yang hanya memiliki luas terbesar sepanjang 265 meter dan Terusan ini merupakan salah satu jalur paling vital dalam rantai pasok global dan sistem perdagangan dunia, hal ini mengharuskan 69 kapal mengubah jalur memutar Tanjung Harapan serta terhambatnya perjalanan sejumlah kapal di kedua sisi terusan. Kejadian ini menimbulkan kerugian dengan total mencapai \$88,79 juta, terdiri dari biaya kapal sebesar \$8,04 juta, biaya lingkungan sebesar \$4,46 juta dan biaya logistik yang mendominasi kerugian sebesar \$76,29 juta (Tran dkk., 2025).

Sebagai contoh lain yaitu kasus pada jalur perdagangan melalui kereta api yang melintasi Benua Eropa dan Asia, jalur ini mengalami penurunan efisiensi dan tidak lagi menjadi jalur alternatif pilihan akibat invasi Rusia ke Ukraina pada 24 Februari 2022 dan sanksi barat kepada perusahaan kereta api yang berasal dari Rusia, kejadian ini mengakibatkan penurunan jumlah kontainer yang melalui jalur ini sebesar 21% dan penurunan jumlah pengiriman kereta api sebanyak 43%, serta meningkatkan biaya logistik yang sebelumnya hanya sebesar 5-30% dari biaya ekspor menjadi 50-60% (John C. K. Daly, 2022). Kerugian yang dihasilkan dari terganggunya sistem rantai pasok global menimbulkan ketidakamanan ekonomi bagi pemasok dan yang membutuhkan pasokan tersebut. Pemasok mendapatkan kerugian dari hambatan perdagangan yang dapat berimbas pada komoditas dan memakan biaya logistik yang lebih banyak. Sedangkan, negara atau pihak yang membutuhkan akan mendapatkan ancaman kelangkaan dan kenaikan harga komoditas hal-hal ini tentu dapat menyebabkan ketidakamanan ekonomi bagi sejumlah pihak.

Melihat tingkat urgensi pembahasan bahwa sistem dunia khususnya rantai pasok global merupakan hal yang sangat rentan, maka penelitian ini sangat penting dilakukan untuk mendiskusikan potensi ancaman dan ketidakstabilan, serta keuntungan yang akan diperoleh dari masuknya pengaruh asing melalui pembangunan *land bridge* di Thailand yang direncanakan akan menjadi infrastruktur alternatif dari Selat Malaka yang mengakomodasi lebih dari 25% perdagangan global atau seperempat perdagangan dunia (Awais Khalid dkk., 2025a). Hal ini berarti pembangunan *land bridge* menghadirkan hegemoni baru pada jalur vital rantai pasok global.

Berkaitan dengan hal di atas, terdapat beberapa konteks yang harus dipahami guna melihat urgensi penelitian ini dengan lebih mendalam. Di antara konteks tersebut ialah posisi strategis Selat Malaka, *land bridge* Thailand, serta potensi *insecurity* atau kerentanan pada politik ASEAN. Selat Malaka sebagai konteks awal yang perlu dipahami memiliki posisi strategis yang menghubungkan Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Selat Malaka merupakan *chokepoint* tersibuk di dunia dan memiliki kompleksitas yang tinggi. Selat Malaka yang terbentang sepanjang 900 kilometer dengan lebar minimum 2,8 kilometer dilalui lebih dari 94.000 kapal per tahun

menjadikannya jalur paling vital dalam rantai pasok (Chen dkk., 2025). Sebanyak \$3,5 Triliun nilai perdagangan melintas di selat ini setiap tahunnya atau setara dengan sepertiga PDB global, nilai ini didominasi oleh lalu lintas perdagangan minyak menuju kawasan Asia Timur (Latham, 2026). Lebih lanjut, 27,9% perdagangan dunia melewati Selat Malaka, angka tersebut lebih besar dari Terusan Suez yang hanya berada pada angka 16,6%. Perbandingan ini menunjukkan urgensi Selat Malaka, mengingat peristiwa hambatan pada 2021 di Terusan Suez mengakibatkan kerugian besar maka Selat Malaka memiliki urgensi dan ketidakamanan jauh di atas itu (Culpan, 2024). Dengan tingkat kepadatan dan kompleksitas regulasi multinasional, Selat Malaka menjadi sangat rentan terhadap ancaman dan hambatan seperti kemacetan, perampokan serta penyeludupan. Hal ini menjadi salah satu faktor yang mendorong Thailand untuk mewujudkan proyek *land bridge* sebagai jalur alternatif.

Land bridge Thailand merupakan proyek pembangunan jalur tol darat panjang yang membentang dari provinsi Ranong hingga Chumphon di selatan Thailand. Proyek ini merupakan substitusi dari ide pembangunan Kanal Kra yang telah lama digagas di Thailand, Thailand lebih memilih membangun *land bridge* dibanding Kanal Kra karena proyek ini dianggap jauh lebih realistis. Baik dari sisi pendanaan, tingkat pengembalian ekonomi maupun dari sisi risiko politik dan kerentanan keamanan domestik seperti isu separatisme serta terorisme yang marak terjadi pada bagian selatan tempat proyek ini akan diselenggarakan (Li & Xu, 2025). Proyek infrastruktur raksasa yang menghubungkan Laut Andaman dan Teluk Thailand ini akan dibangun dalam empat tahap konstruksi. Menurut perencanaan, Thailand akan memulai tahap pertama pada 2026 dan diperkirakan selesai pada 2030, tahap kedua akan berlangsung sepanjang 2031-2034, disusul tahap ketiga pada 2035 dan tahap terakhir yang merupakan penyempurnaan akan dirampungkan pada 2036. Pembangunan ini diperkirakan membutuhkan investasi sebesar 1 Triliun Bath, angka ini akan didistribusikan sebesar 330.81 Miliar Bath untuk pembangunan pelabuhan di Ranong, 305.67 Miliar Bath untuk pembangunan pelabuhan di Chumphon serta 358.52 Miliar Bath yang tersisa untuk pembangunan infrastruktur berupa jalan tol dan rel kereta api yang akan menghubungkan kedua pelabuhan tersebut (Borneo Bulletin, 2024). Ketiga infrastruktur ini akan dibangun secara bersamaan sehingga pada akhir tahap pertama proyek *land bridge* ini direncanakan telah dapat digunakan. Pada tahap awal, *land bridge* ditargetkan untuk dapat mengakomodasi 4 juta TEU. Selanjutnya pembangunan infrastruktur ini akan terus disempurnakan di setiap tahapnya dengan target kapasitas akomodasi menyentuh 20 juta TEU (The Nation, 2026). Jumlah ini setara dengan 20% kapasitas yang dimiliki Selat Malaka.

Melihat jumlah kebutuhan investasi yang fantastis, pemerintah Thailand mengadopsi skema *Public-Private Partnership* (PPP) di mana pemerintah menyediakan lahan dan pengelolaan dilakukan oleh sektor swasta. Sejumlah negara telah menunjukkan ketertarikan terhadap proyek strategis ini, salah satu negara yang memiliki ketertarikan terbesar ialah Tiongkok. Terdapat beberapa faktor yang mendukung hal ini, di antaranya proyek *land bridge* sejalan dan dapat meningkatkan efisiensi jalur raksasa Tiongkok yaitu *Belt Road Initiative* (BRI). Faktor lainnya adalah karena proyek ini dapat menjadi solusi terhadap isu ketergantungan jalur Tiongkok, di mana 80% pasokan minyaknya harus melewati Selat Malaka yang telah dikuasai secara pengaruh oleh Amerika Serikat melalui sekutunya yaitu Singapura (Mark, 2025).

Selanjutnya, terdapat Jepang sebagai negara yang bergantung pada sumber energi, Jepang melihat bahwa investasi infrastruktur luar negeri merupakan hal penting dalam menjaga stabilitas keamanan dan ekonomi negaranya. Dengan berinvestasi pada proyek ini Jepang juga meningkatkan efisiensi perdagangan, memperkuat kekuatan strategis di Asia Tenggara serta mengimbangi hegemoni Tiongkok yang berkembang pesat dan mulai mengancam. Di saat yang bersamaan, Amerika Serikat juga memiliki ketertarikan tinggi pada proyek ini. AS

mempertimbangkan nilai ekonomi yang didapatkan dari proyek ini sebagai salah satu negara dengan perdagangan terbesar dan di sisi lain AS juga memperhitungkan nilai politik yang jauh lebih krusial, dengan menguasai proyek ini AS dapat mengurangi pengaruh Tiongkok di saat rivalitas mereka yang semakin intensif (Li & Xu, 2025). Bergabung dengan proyek ini merupakan penguatan hegemoni dan strategi geopolitik bagi AS. Selain ketiga negara ini, terdapat sejumlah negara lain turut menunjukkan keinginan terhadap proyek strategis yang menjanjikan 280.000 lapangan kerja, 1,5% sampai dengan 5,5% peningkatan PDB, penurunan biaya logistik hingga 15% dan efisiensi waktu selama 2-4 hari. Negara-negara tersebut ialah India, Jerman, dan Uni Emirat Arab.

Proyek *land bridge* ini, membuka jalur baru bagi rantai pasok global yang membutuhkan penyesuaian dan rekonfigurasi atau pengaturan jalur kembali dapat saja terjadi. Namun, rekonfigurasi yang disisipi oleh perebutan hegemoni kekuatan besar dapat mengganggu stabilitas keamanan politik kawasan. Proyek ini tidak lagi menjadi proyek infrastruktur logistik semata, tetapi proyek penciptaan arena persaingan pengaruh dan kekuasaan yang baru untuk kekuatan besar dunia yang membawa kepentingan geopolitik tersendiri. Ketiga negara utama yang memiliki ketertarikan yaitu Tiongkok, Amerika Serikat dan Jepang dengan kepentingan bervariasi seperti memutus ketergantungan pada Selat Malaka, membendung pengaruh lawan di tengah rivalitas serta penguasaan teknologi dan energi. Kehadiran mereka di tengah ASEAN yang memegang prinsip netralitas dan sentralitas kawasan tidak hanya berpotensi memperdalam rivalitas yang telah hadir sebelumnya, tetapi juga berpotensi merusak solidaritas, sentralitas dan netralitas politik kawasan yang selama ini menjadi tonggak stabilitas regional. Negara anggota ASEAN akan menghadapi tekanan berat untuk mengambil sikap dan memilih kubu atau berisiko kehilangan akses investasi dan teknologi. Hal ini menunjukkan bahwa ancaman terbesar dari proyek pembangunan *land bridge* Thailand bukanlah rekonfigurasi arus kapal dan penggerusan pendapatan melainkan pada rekonfigurasi peta kekuasaan di Asia Tenggara yang akan menimbulkan ketidakstabilan keamanan politik kawasan. Hegemoni asing yang masuk melalui proyek ini dapat melemahkan posisi tawar ASEAN, mengikis otonomi kebijakan negara anggota dan dapat menimbulkan fragmentasi politik yang kuat pada kawasan ini.

Berdasar penjabaran di atas, maka penelitian ini akan mendiskusikan prediksi dampak ancaman keamanan politik ASEAN apabila salah satu dari negara-negara dengan kekuatan besar serta pengaruh kuat berhasil mendominasi investasi proyek *land bridge* Thailand dan berhasil mengembangkan hegemoni pada kawasan ini. Keberhasilan tersebut berarti terjadi suatu rekonfigurasi pengaruh pada kawasan ASEAN yang selama ini berusaha mempertahankan dan memegang netralitas sebagai tiang stabilitas politiknya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan pendekatan kualitatif dengan orientasi pada pemahaman mendalam terhadap dampak *land bridge* Thailand yang berpotensi menciptakan arena persaingan pengaruh terhadap keamanan politik kawasan Asia Tenggara. Pendekatan kualitatif dipilih mengingat proyek *land bridge* belum beroperasi dan masih dalam tahap perencanaan. Sehingga, penelitian tidak dapat dilandaskan pada data empiris. Lebih lanjut, penelitian ini akan menggunakan metode analisis skenario yang memungkinkan eksplorasi kemungkinan masa depan secara sistematis (Sus & Hadeed, 2020). Tujuan penggunaan metode ini untuk memahami dan membandingkan kemungkinan dampak yang terjadi pada keamanan politik ASEAN berdasarkan pengaruh asing melalui investasi yang mendominasi pada proyek ini. Kemudian, metode tersebut juga bertujuan menganalisis prediksi ancaman dampak apabila salah satu dari kekuatan besar berhasil mendominasi proyek ini. Desain tulisan bersifat deskriptif

analitis, bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis prediksi fenomena rekonfigurasi peta kekuasaan yang diteliti. Kemudian, menganalisis temuannya menggunakan kerangka teoritis *Rational Actor Model* (RAM) yang dipadukan dengan teori dependensi atau ketergantungan.

Analisis skenario dibangun melalui empat tahapan. Pertama, identifikasi ketidakpastian kritis, menurut tinjauan literatur dan data terdapat sejumlah faktor yang paling tidak pasti tetapi paling menentukan pengaruh masa depan, faktor tersebut adalah pemenang tender untuk investasi, stabilitas domestik Thailand selama konstruksi, respon kekuatan besar terhadap kebijakan investasi satu sama lain dengan Thailand dan integrasi proyek *land bridge* dengan rantai pasok global yang sudah ada. Kedua yaitu analisis tren, berdasarkan data historis menunjukkan adanya kecenderungan peningkatan upaya Tiongkok untuk mengurangi ketergantungannya pada Selat Malaka, menguatnya pendekatan transaksional melalui kebijakan tarif oleh AS dan pola investasi Jepang melalui ODA dan alih teknologi.

Ketiga, pemetaan masa depan alternatif menghasilkan tiga skenario berdasarkan dua sumbu utama yang digunakan yaitu investor dominan dan mekanisme ketergantungan yang dihasilkan. Pemilihan Tiongkok, AS, dan Jepang didasari oleh partisipasi dan ketertarikan yang mereka tunjukkan pada peninjauan minat yang dilakukan Thailand. Kemudian, Analisis juga dibangun atas penilaian probabilitas yang dilakukan secara kualitatif. Probabilitas skenario Tiongkok dinilai tinggi berdasarkan kesiapannya dan komitmen untuk memberikan dana, disusul Jepang yang telah menunjukkan kesiapan tetapi belum mengikat dan bergantung pada RUU *land bridge* yang akan disahkan Thailand. Serta di posisi terakhir ada AS yang masih menunjukkan keertarikan eksploratif. Selanjutnya, indikator dominasi terdiri dari perolehan hak konsensi 50 tahun, penguasaan saham mayoritas, kemampuan menentukan tarif dan ketergantungan pembiayaan serta teknologi (Sus & Hadeed, 2020)

Fokus penelitian ini yaitu pada kasus pembangunan *land bridge* di provinsi Ranong dan Chumphon pada bagian selatan yang tak hanya mengubah jalur dan volume kapal pada Selat Malaka yang merupakan salah satu jalur paling vital bagi dunia serta salah satu pilar utama dalam ekonomi maritim kawasan Asia Tenggara. Tetapi lebih jauh, pembangunan ini dapat mengundang sejumlah investasi asing serta pengaruhnya seperti Tiongkok, AS dan Jepang yang dapat menimbulkan perubahan pengaruh dan kekuasaan di kawasan. Pemilihan fokus pada proyek ini didasari oleh sejumlah alasan. Pertama, pembangunan proyek ini secara langsung mengancam stabilitas keamanan politik negara-negara ASEAN yang akan sangat bergantung secara ekonomi dan dapat dikendalikan secara politik apabila ada investor asing dominan pada proyek ini. Kedua, terdapat kesenjangan signifikan ditunjukkan dengan sebagian besar diskusi akademik terkait proyek berasal dari perspektif negara tetangga seperti Malaysia dan Singapura yang hanya berfokus pada perhitungan kerugian ekonomi ataupun dari perspektif potensi konflik domestik Thailand itu sendiri. Lebih jauh, proyek ini bukan sekedar pembangunan infrastruktur tetapi pembukaan arena pertarungan baru bagi kekuatan-kekuatan besar. Maka proyek ini layak dipilih untuk mengisi kesenjangan dengan menawarkan analisis mendalam terhadap pengaruh investor asing, serta dampaknya bagi stabilitas politik ASEAN.

Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari sejumlah laporan pemerintahan resmi Thailand, artikel jurnal akademik dan berita media massa yang kredibel. Data dikumpulkan menggunakan teknik *digital database* melalui studi literatur, dokumentasi dan penelusuran pada database akademik yang terpercaya. Kemudian, verifikasi data dilakukan melalui pengecekan silang antara ketiga jenis sumber data yaitu laporan pemerintahan, jurnal akademik dan berita media massa. Data selanjutnya disajikan dalam bentuk narasi deskriptif yang mengorganisir

dinamika potensi peralihan kekuasaan oleh para investor asing beserta ancaman bagi stabilitas keamanan politik Thailand dan negara-negara lain pada kawasan ini.

Lebih lanjut, interpretasi data dilakukan dengan mengaitkan temuan pada kerangka teoritis *Rational Actor Model* (RAM) dan teori dependensi. Analisis dilakukan dengan tiga bentuk skenario yaitu skenario dari masing-masing ketiga negara pemberi investasi asing. Analisis ini akan memberikan prediksi kemungkinan dampak terhadap keamanan politik apabila setiap negara berhasil mendominasi dan membawa kepentingan nasionalnya masing-masing. Analisis skenario ini juga akan dilakukan berdasarkan pola investasi terdahulu dari setiap negara untuk memberi prediksi kemungkinan yang lebih dalam dan memberi perbandingan terkait risiko dampak yang akan diterima.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil dan Kepentingan Strategis Investor Asing

Suatu negara dalam mengambil keputusan untuk melakukan suatu investasi terkhusus pada taraf investasi raksasa seperti pada proyek pembangunan infrastruktur *land bridge* Thailand tidak pernah hadir tanpa ada alasan yang melatarbelakangi atau sebagai respons atas ajakan kerja sama bilateral semata. Sebaliknya, keputusan tersebut merupakan hasil kalkulasi strategis dan sistematis yang menempatkan negara sebagai aktor rasional untuk mempertimbangkan kepentingan nasionalnya dalam jangka panjang. Berdasarkan pada asumsi utama dari RAM yaitu negara dalam membuat keputusan berdasarkan kepentingan nasionalnya yang dilakukan secara teratur dan bertahap serta mempertimbangkan keuntungan dan kerugian yang akan didapatkan sebagai konsekuensi tindakannya (Schmidt & Wight, 2023). Maka, ketiga negara yang telah menunjukkan ketertarikan besar untuk memberikan investasi pada proyek ini, tidak akan datang hanya dengan membawa modal kepada negara penerima tetapi juga membawa kepentingan geopolitik, ekonomi, dan keamanan ke dalam kawasan Asia Tenggara. Selain itu, negara investor juga akan datang dengan ciri khas dan pola investasinya masing-masing yang akan menentukan lebih lanjut dampak keamanan politik yang akan dihadapi oleh Thailand dan negara anggota ASEAN.

Tiongkok sebagai negara yang menunjukkan minat terbesar, memiliki jumlah penduduk terbesar dunia dengan perekonomian yang digerakkan oleh sektor industri. Tiongkok merupakan negara yang membutuhkan pasokan energi dalam jumlah masif dan menjadikannya sebagai negara importir minyak terbesar kedua di dunia. Tiongkok mengimpor sekitar 83% minyak dari total kebutuhan dalam negerinya dan di saat yang bersamaan 77% dari minyak impor itu harus melalui Selat Malaka (Shaikh dkk., 2016). Melihat hal ini, Tiongkok menyadari ketergantungannya kepada Selat Malaka dan melakukan sejumlah upaya untuk mengatasi ketergantungan tersebut. Tiongkok terus berusaha menciptakan sejumlah jalur logistik baru untuk mengadakan diversifikasi jalur dan mengurangi ketergantungan pada Selat Malaka secara tunggal yang memiliki risiko keamanan sangat tinggi. Ketergantungan Tunggal pada Selat Malaka memungkinkan Tiongkok untuk mengalami blokade logistik dalam jumlah besar yang dapat mengancam stabilitas nasional (Shaikh dkk., 2016), risiko ini juga diperparah dengan potensi kecelakaan dan pembajakan yang semakin tinggi pada Selat Malaka serta dominasi AS sebagai lawan hegemoni Tiongkok pada selat itu dengan sejumlah pangkalan militernya.

Dalam upaya mengatasi ketergantungan terhadap Selat Malaka, Tiongkok menginisiasi dan turut andil dalam sejumlah proyek infrastruktur yang sejalan dengan agenda diversifikasi jalur yang sedang dilaksanakan. Proyek-proyek tersebut seperti pembangunan pipa minyak dari Myanmar menuju Tiongkok dan upaya pencarian jalur darat melalui pegunungan Pakistan (Shaikh dkk., 2016). Minat investasi yang ditunjukkan Tiongkok terhadap proyek infrastruktur

land bridge di Thailand merupakan salah satu upaya Tiongkok untuk mengatasi ketergantungannya. *Land bridge* Thailand dengan panjang sekitar 90 kilometer yang menghubungkan Laut Andaman dan Teluk Thailand dapat menurunkan risiko titik rawan dan memperkuat ketahanan logistik dan energi Tiongkok.

Lebih jauh, investasi Tiongkok pada proyek ini juga didorong oleh kepentingan ekonomi dalam kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI) (Awais Khalid dkk., 2025) dan kepentingan geopolitik berdasarkan Lokasi strategis *land bridge* ini yang juga menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, jalur ini menjadi titik penting dalam *maritime silk road* yang meningkatkan kekuatan Tiongkok sebagai penentu arus logistik regional.

Tiongkok sebagai negara investor cenderung memberikan investasi secara langsung (*Foreign Direct Investment*) dan berdasarkan pola yang diamati dari 138 negara dalam kerangka kerja sama BRI Tiongkok memiliki sensitivitas tinggi terhadap negara penerima investasi. Negara penerima hendaklah memiliki stabilitas politik dan infrastruktur pendukung yang dapat menyokong konektivitas (Liu dkk., 2023). Persyaratan ini membuat investasi Tiongkok dapat menguntungkan kedua belah pihak. Namun dibalik investasi yang sangat menguntungkan terdapat risiko ketergantungan yang telah diidentifikasi melalui pola-pola investasi terdahulu. Tiongkok dalam investasi cenderung memberikan dana dan pinjaman dengan jumlah besar kepada negara penerima sehingga menciptakan ketergantungan ekonomi dan memperkuat posisi tawar Tiongkok di negara tersebut. Pada akhirnya negara yang tidak dapat mengembalikan dana terpaksa memberi akses kepada titik strategis negaranya, hal inilah yang terjadi pada sejumlah negara Afrika seperti Cameroon, Djibouti dan Zimbabwe (Al-Fadhat & Prasetyo, 2024), kejadian serupa juga terjadi di Sri Lanka yang memaksanya untuk meminjamkan Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun.

Namun, investasi yang dilakukan Tiongkok tidak menciptakan ketergantungan secara langsung tetapi bertahap. Pertama Tiongkok akan masuk melalui kerja sama dengan perusahaan pemberi investasi dan memenangkan tender proyek lalu memberikan pinjaman lunak. Kemudian, biaya konstruksi akan bertambah dan membuat Thailand terpaksa untuk meminjam dana lebih dari Tiongkok dan ketika Thailand tidak bisa mengembalikannya Tiongkok akan datang dengan solusi restrukturisasi utang yang menyaratkan pemberian saham mayoritas kepada Tiongkok. Hal ini lalu memberi akses lebih kepada Tiongkok untuk memegang kendali.

Negara investor selanjutnya yaitu Amerika Serikat. Berbeda dengan Tiongkok yang memberikan investasi langsung berupa dana dalam jumlah yang besar, AS dalam keterlibatannya pada proyek *land bridge* Thailand lebih bersifat transaksional dan berlapis. Ketertarikan AS dalam investasi ini didorong oleh kepentingan geopolitik jangka panjang untuk memperkuat kedudukannya di kawasan Asia Tenggara dan membendung pengaruh Tiongkok (Stokols & Kollar, 2025). Bagi AS proyek ini bukan sekadar peluang bisnis dan penguatan ekonomi, melainkan titik strategisnya untuk memblokir salah satu solusi Tiongkok terhadap ketergantungannya terhadap Selat Malaka yang selama ini telah dikuasai oleh (Axel de Vernou, 2024) AS sebagai kelemahan utama Tiongkok.

AS dalam memberikan investasi lebih mengutamakan metode transaksional yang melibatkan sektor swasta dan menetapkan sejumlah persyaratan yang berhubungan dengan kebijakan perdagangan negara penerima (Edward Sian Chin Tang, 2025). Saat ini, sejumlah perusahaan logistik raksasa AS telah menyatakan minat investasi kepada proyek *land bridge*, diantaranya SSA Marine Inc., Amazon Web Services dan Oracle Corp., bagi para perusahaan investor pengembangan sektor kepelabuhanan dan infrastruktur merupakan peluang bisnis yang besar (Axel de Vernou, 2024). Namun, komitmen perusahaan AS masih bersifat eksploratif dan tidak mengikat, berbeda jauh dari pihak Tiongkok yang bahkan telah melakukan pengecekan

lapangan. Pola khas investasi yang juga melekat pada AS adalah penggunaan instrumen kebijakan perdagangan seperti penerapan tarif dan insentif sebagai alat diplomasi untuk memengaruhi dan mengatur perilaku negara penerima (Edward Sian Chin Tang, 2025).

Dalam konteks *land bridge* AS dapat memberikan penurunan tarif kepada Thailand sebagai imbalan dan daya tarik lebih untuk melibatkan AS dalam proyek yang mengurangi dominasi Tiongkok. Pola ini seringkali digunakan oleh negara berkembang untuk menyeimbangkan kekuatan hegemoni di sekitarnya dan negara maju memanfaatkan pola investasi ini untuk mengimbangi rivalnya (Krane, 2020). Namun, sebaliknya AS juga dapat memberi ancaman melalui tarif perdagangan untuk mengontrol negara berkembang. Tekanan tarif AS secara efektif akan meningkatkan risiko politik suatu negara target yang tidak mengikuti keinginan AS apabila digabungkan dengan ketidakstabilan kawasan (Edward Sian Chin Tang, 2025). Maka keadaan ini semakin meningkatkan risiko ancaman terhadap keamanan politik ASEAN. Pola investasi yang longgar dan transaksional meski terlihat tidak agresif selayaknya pola investasi Tiongkok, tetapi pola ini memiliki potensi tinggi untuk menciptakan ketergantungan kawasan kepada AS.

Mulanya AS dapat memberikan ancaman tarif tinggi terhadap produk ekspor Thailand yang kemudian benar-benar direalisasikan oleh AS apabila Thailand belum menyesuaikan kebijakannya untuk memberi akses lebih kepada AS atau mengikuti kepentingan AS. Hal ini memaksa Thailand untuk secara perlahan terus merubah kebijakannya mengikuti AS dan pada akhirnya dapat menciptakan ketergantungan normatif. Lebih jauh, ketertarikan AS dalam proyek ini juga dipicu oleh kekhawatiran akan perluasan pengaruh BRI Tiongkok di Asia Tenggara yang tentu akan menggeser keseimbangan kekuatan (Stokols & Kollar, 2025), bahkan sejumlah *think tank* AS telah menyerukan kepada lembaga pembangunan dan perusahaan investor di AS untuk memprioritaskan investasi pada proyek ini sebelum Tiongkok menyelesaikan kesepakatan yang lebih menguntungkan bagi Tiongkok dengan Thailand.

Dengan demikian, hal di atas menunjukkan bahwa persaingan investasi pada proyek *land bridge* tidak lagi suatu persaingan ekonomi semata, tetapi telah memasuki ranah rivalitas hegemoni antara dua kekuatan besar. Pada situasi ini negara-negara ASEAN menghadapi pilihan sulit, di tengah menerima investasi Tiongkok dengan risiko jebakan utang ataupun beralih kepada AS yang memiliki sejumlah persyaratan investasi dan bersifat sangat transaksional.

Di sisi lain, terdapat Jepang yang juga berperan sebagai negara investor. Ketertarikan Jepang terhadap proyek *land bridge* ini didorong oleh kerentanan Jepang terhadap ketersediaan sumber daya alam untuk kebutuhan dalam negerinya. Jepang mengalami ketergantungan pada impor sumber daya alam khususnya energi dalam taraf yang sangat ekstrem, diperkirakan Jepang hanya dapat memproduksi sekitar 0,3% energi dalam bentuk gas alam dan minyak bumi dari total kebutuhan dalam negerinya. Di saat yang bersamaan Jepang merupakan negara industri yang sangat besar dengan kebutuhan energi yang tinggi. Oleh karena itu, stabilitas dan efisiensi rantai pasok logistik merupakan yang sangat krusial dan menentukan keamanan nasional bagi Jepang. Dalam konteks proyek *land bridge*, Thailand menawarkan sebuah jalur alternatif yang dapat mengurangi tekanan Jepang atas kerentanan Selat Malaka yang semakin berpotensi tinggi untuk kecelakaan dan pembajakan serta diproyeksi akan mencapai titik penuh pada 2030 (Mongkol Bangprapa, 2023). Berdasarkan data yang dipaparkan oleh pemerintah Thailand dalam *roadshow* proyek *land bridge* di Tokyo bahwa jalur baru ini dapat memangkas waktu tempuh hingga lima hari dan menghemat biaya logistik sekurang-kurangnya empat persen untuk tujuan Asia Tenggara, Asia Timur dan Timur Tengah (Mongkol Bangprapa, 2023), hal ini tentu menjadi keuntungan besar bagi Jepang sebagai negara pengimpor energi dan sumber daya alam lainnya serta Jepang sebagai pengeksport barang manufaktur yang mengutamakan efisiensi.

Tujuan Jepang untuk turut andil dalam proyek ini sekilas didominasi oleh kepentingan ekonomi dilihat dari keuntungan besar dalam bentuk efisiensi waktu dan biaya yang akan diperoleh. Namun, terdapat dimensi politik yang tentu tidak dapat diabaikan. Menjaga stabilitas rantai pasok oleh Jepang yang memiliki tingkat ketergantungan impor sangat tinggi di situasi geopolitik global yang tidak menentu saat ini, sama saja dengan menjaga stabilitas keamanan politik dan ekonomi nasional, serta kepentingan strategis jangka panjang Jepang. Keterlibatan Jepang dalam proyek ini merupakan bentuk diversifikasi jalur untuk mengurangi kerentanan. Dalam mencapai kepentingan nasionalnya Jepang memilih jalur diplomasi bilateral dengan bertemu langsung PM Thailand dalam undangan khusus untuk membahas proyek ini. Undangan ini menunjukkan kedekatan diplomasi Jepang dan Thailand sebagai mitra tradisional selama ratusan tahun (The Nation, 2023)

Jepang dalam pemberian investasinya juga dapat menimbulkan ketergantungan seperti Tiongkok dan AS. Jepang dapat menciptakan ketergantungan teknologi dengan standarisasi yang dilakukan secara perlahan. Pertama Jepang dapat memberikan Investasinya dengan persyaratan penggunaan teknologi buatan Jepang, penggunaan teknologi ini juga akan disertai dengan penawaran harga yang lebih murah dan kualitas yang baik. Selanjutnya ketika sistem telah beroperasi Thailand akan terus membutuhkan dan membeli suku cadang, membayar lisensi dan perawatan tahunan kepada Jepang. Ketika Thailand ingin berhenti dari siklus ini maka ia harus mengganti seluruh sistem, hal tersebut sulit untuk dilaksanakan sehingga Thailand akan mengalami ketergantungan Teknologi kepada Jepang.

Lebih jauh, ketertarikan Jepang pada proyek ini tidak terbatas pada sektor logistik saja. Data dari pemerintah Thailand, perusahaan-perusahaan Jepang yang turut berpartisipasi menunjukkan minat yang lebih luas kepada pengembangan sektor industri di sepanjang koridor darat *land bridge* ini (Mongkol Bangprapa, 2023). Pola investasi seperti ini, telah terlihat sebelum pada investasi Jepang di koridor ekonomi timur Thailand, Jepang tidak hanya membangun infrastruktur transportasi tetapi juga mengembangkan kompleks industri logistik dan manufaktur yang terintegrasi di kawasan tersebut.

Pola investasi yang dilakukan oleh Jepang cenderung berusaha untuk mendominasi industri lokal baik dengan menciptakan dependensi tenaga ahli dan teknologi maupun dengan menciptakan kompleks industri tersendiri untuk mendominasi pasar negara penerima (Mongkol Bangprapa, 2023). Di saat yang bersamaan Jepang sebagai negara dengan tingkat korupsi yang sangat rendah dan memiliki kerangka hukum yang ketat mengambil tindakan hati-hati (Nobumichi Teramura & Luke Nottage, 2024), hal ini ditunjukkan dengan tingkat komitmen investasi Jepang yang berada di tengah AS yang masih sangat eksploratif dan Tiongkok yang telah berkomitmen memberikan dana hingga satu triliun bath, Jepang telah melakukan survey lapangan dan kelayakan untuk proyek ini, namun komitmennya masih bersifat eksploratif yang bergantung pada penyelesaian kerangka legislatif RUU koridor ekonomi selatan Thailand yang merupakan rancangan regulasi untuk proyek *land bridge* (The Nation, 2024). Dengan demikian pola investasi Jepang cenderung bersifat hati-hati dan mengutamakan kepentingan strategis mereka.

Skenario 1: Dominasi Tiongkok

Tiongkok memiliki kepentingan strategis untuk menguasai proyek *land bridge* untuk mengatasi ketergantungannya terhadap Selat Malaka yang memiliki sejumlah risiko serta memperluas pengaruh BRI di kawasan Asia Tenggara. Jika skenario dominasi Tiongkok terwujud, setidaknya terdapat tiga dampak utama terhadap keamanan politik ASEAN dan rekonfigurasi peta kekuasaan kawasan yang dapat diidentifikasi.

Pertama, peningkatan ketergantungan ekonomi dan politik negara-negara ASEAN pada Tiongkok. Tiongkok terkenal dengan pola investasi dengan pemberian dana skala besar yang seringkali diikuti dengan pengambilan asset strategis negara penerima ketika negara tersebut gagal untuk membayar utang investasi. Pola ini disebut dengan *debt trap diplomacy*, pola ini telah terjadi di Sri Lanka dan sejumlah negara-negara Afrika, Tiongkok menguasai infrastruktur vital dari negara yang gagal mengembalikan dana sebagai konsekuensi atas utang yang membengkak (Al-Fadhat & Prasetyo, 2024). Dalam konteks *land bridge*, Thailand sebagai pemilik proyek ini berisiko mengalami nasib serupa dan diperparah dengan kehadiran Chaeron Pokphand yang merupakan pengusaha Sino-Thai dengan hubungan yang sangat erat kepada Tiongkok, pengusaha ini telah mendapatkan hak konsesi selama 50 tahun untuk pengembangan wilayah di sekitar proyek (Stokols & Kollar, 2025). Hal ini berpotensi menciptakan ketergantungan ekonomi yang secara lebih jauh juga dapat menciptakan ketergantungan politik karena negara yang terlilit utang akan cenderung menyesuaikan kebijakan luar negerinya agar tidak berbenturan dengan negara pemberi dana investasi.

Kedua, dominasi Tiongkok juga dapat mengakibatkan fragmentasi pada ASEAN, dominasi pada jalur logistik ini akan menciptakan polarisasi terhadap dua kubu di kawasan. Di satu sisi negara-negara yang memiliki hubungan ekonomi erat dengan Tiongkok seperti Thailand, Kamboja dan Laos cenderung akan semakin mendekat kepada Tiongkok. Sedangkan, di sisi lain negara-negara yang memiliki sengketa teritorial dengan Tiongkok di Laut Cina Selatan seperti Vietnam, Filipina dan sejumlah anggota ASEAN lainnya akan merasa terancam dengan dominasi Tiongkok cenderung memperkuat aliansi kepada AS. Polarisasi yang terjadi dapat melemahkan prinsip netralitas dan sentralitas ASEAN yang selama ini dijunjung oleh negara anggotanya. ASEAN berisiko terpecah dan kehilangan peran sebagai poros diplomasi kawasan.

Ketiga, pergeseran jalur logistik dapat berakibat panjang hingga menciptakan rekonfigurasi peta kekuasaan. Jika *land bridge* mengalihkan sebagian besar arus perdagangan terutama energi dari Selat Malaka menuju jalur darat yang terintegrasi dengan proyek BRI milik Tiongkok, maka nilai strategis dari Selat Malaka akan menurun drastis. Di saat yang bersamaan negara-negara seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura yang selama ini menggunakan Selat Malaka sebagai salah satu instrumen strategis akan kehilangan posisi tawarnya. Sementara Thailand yang disisipi oleh Tiongkok akan menjadi hub logistik baru yang mengubah peta ekonomi kawasan dan lebih jauh juga mengubah distribusi kekuasaan politik, karena negara yang menguasai jalur logistik akan memiliki pengaruh yang besar terhadap negara yang bergantung padanya (Awais Khalid dkk., 2025). Dominasi ini berpotensi menciptakan rekonfigurasi peta kekuasaan dengan menguatnya Tiongkok dan gagalnya AS dalam menjaga keseimbangan kekuatan di Asia Tenggara.

Namun, tidak sepenuhnya dari dampak dominasi Tiongkok merupakan dampak negatif, ASEAN sebagai aktor politik yang tentu juga berfikir dan bertindak rasional tentu mempertimbangkan keuntungan yang didapatkan dengan menerima investasi Tiongkok di samping risiko-risiko dominasinya. Investasi Tiongkok dapat meningkatkan akumulasi kapital, penciptaan lapangan kerja dan produktivitas negara berkembang (Fu et al., 2019). Di negara seperti Laos dan Kamboja yang berpenghasilan rendah dampak positif dari investasi Tiongkok lebih nyata dibanding dengan AS. Hal ini disebabkan karena teknologi yang dibawa oleh Tiongkok lebih sesuai dengan kondisi lokal yang memerlukan penyerapan tenaga kerja dalam jumlah besar. Negara-negara ASEAN dapat memanfaatkan investasi ini untuk membangun rantai pasok, mengurangi pengangguran dan keluar dari pola ekonomi ekstraktif. Lebih jauh, dengan memperhitungkan untung dan rugi, negara ASEAN dapat mengambil keuntungan jangka pendek dari investasi ini untuk memperkuat perekonomian dan mengantisipasi ketergantungan politik di masa depan (Fu et al., 2019). Maka, berdasarkan perhitungan rasional penerimaan ASEAN

terhadap investasi Tiongkok bukanlah bentuk kepasrahan tetapi bertujuan untuk memanfaatkan persainagan kekuatan besar demi keuntungan domestiknya.

Skenario 2: Dominasi Amerika Serikat

Dominasi AS dalam proyek *land bridge* menggunakan pendekatan transaksional melalui kebijakan perdagangan dan keterlibatan sektor swasta. Sebagaimana uraian profilnya, AS tidak menggunakan instrument tarif dan insentif sebagai alat diplomasi untuk memengaruhi dan mengatur negara mitra (Edward Sian Chin Tang, 2025). Berdasarkan pola investasi ini, penulis memprediksi tiga ancaman terhadap keamanan politik ASEAN apabila dominasi AS benar-benar terwujud

Pertama, negara-negara anggota ASEAN berpotensi mendapat tekanan untuk menyesuaikan kebijakan dalam dan luar negerinya dengan kepentingan AS. Pendekatan AS yang transaksional dengan menggunakan instrumen kebijakan perdagangan dalam bentuk tarif dan insentif dapat diartikan bahwa akses terhadap pasar AS yang merupakan salah satu pasar terbesar di dunia dapat diberikan, dipersulit hingga dicabut berdasarkan keselarasan kebijakan suatu negara dengan kepentingan politik AS. AS dapat menawarkan insentif dan penurunan tarif sebagai keuntungan tambahan atas kerja sama dalam proyek ini, tetapi AS juga bisa memberikan tekanan tarif. Lebih jauh dominasi AS dengan menggunakan pola juga dapat diterapkan pada *land bridge* nantinya, sehingga negara-negara yang bergantung pada jalur logistik ini akan mendapat tekanan politik lebih untuk menyesuaikan sikapnya dengan kepentingan AS agar tidak kehilangan akses terhadap pasar Amerika dan jalur logistik baru yaitu *land bridge* Thailand.

Kedua, dominasi AS cenderung melemahkan sentralitas ASEAN dan memperkuat polarisasi. Jika AS berhasil menguasai jalur ini maka negara-negara yang memiliki hubungan erat dengan AS seperti Filipina, Singapura kemudian Thailand akan merasa kuat dan semakin condong ke barat. Sedangkan negara-negara yang memiliki hubungan dekat dengan Tiongkok akan merasa terpinggirkan. Hal ini dapat melemahkan sentralitas ASEAN, karena ASEAN tidak lagi menjadi poros diplomasi akibat negara-negara anggota yang lebih memilih memperkuat hubungan bilateral yang terasa lebih menguntungkan dan menjanjikan.

Ketiga, sama halnya dengan dominasi Tiongkok dominasi AS juga dapat menciptakan rekonfigurasi peta kekuasaan. Namun, AS tidak mengikat negara di bawah kekuasaannya melalui utang tetapi melalui ketergantungan normatif dan kelembagaan. Thailand yang menerima investasi dan negara-negara sekitar yang menerima kemudahan dari AS untuk akses pasar dan jalur logistik cenderung akan mengadopsi nilai-nilai, tata Kelola dan kebijakan yang berpihak kepada AS guna melakukan penyelarasan sikap dan kepentingan politik AS. Hal ini dalam jangka panjang dapat menciptakan blok ekonomi Asia Tenggara yang dikendalikan AS, hal ini juga menjauhkan negara-negara ASEAN dari Tiongkok. Pola dominasi ini jauh lebih sulit disadari serta mengikat secara halus.

Apabila negara-negara anggota ASEAN berada di bawah kendali AS. Maka, negara-negara tersebut dapat kehilangan posisi tawar strategis dan keterbatasan ruang gerak kerja sama karena tindakan yang diambil hendaklah sejalan dengan kepentingan AS. Namun, di saat yang bersamaan berada dibawah naungan AS merupakan suatu hal yang tidak stabil mengingat kebijakan insentif dan tarif AS terhadap negara ASEAN yang sangat fluktuatif dan tidak konsisten (Edward Sian Chin Tang, 2025).

Di sisi lain, meskipun tekanan tarif dan pendekatan AS yang berpotensi memecah belah kawasan, sebagai aktor rasional terdapat sejumlah peluang strategis yang dapat dimanfaatkan ASEAN. Inovasi perusahaan AS yang akan masuk melalui investasi terbukti meningkatkan produktifitas perusahaan domestik dilihat dengan keberhasilannya di negara penerima investasi sebelumnya melalui penyebaran inovasi, pengetahuan dan manfaat teknologi secara tidak

langsung kepada perusahaan lokal (Gong, 2023). Perusahaan lokal dengan tenaga kerja perupah tinggi, kapasitas penerima inovasi baik, dan berkepemilikan swasta menikmati peningkatan produktivitas paling besar saat berada di sekitar perusahaan AS. Bagi ASEAN kehadiran AS berarti mendorong standarisasi global dalam hal teknologi, operasional dan efisiensi. Kemudian, negara-negara ASEAN dapat memanfaatkan persaingan AS dan Tiongkok untuk mendapatkan akses pasar dan teknologi. Mereka dapat melakukan *hedging* dengan mengambil teknologi AS sambil menjaga hubungan baik kepada Tiongkok, maka ASEAN dapat melakukan tarik menarik antara kedua kekuatan besar untuk memaksimalkan keuntungannya (Gong, 2023).

Skenario 3: Dominasi Jepang

Investasi Jepang dalam proyek *land bridge* akan berlangsung menggunakan berbagai pendekatan seperti ODA, transfer ahli teknologi dan kemitraan jangka panjang dengan penuh kehati-hatian yang melibatkan pihak-pihak swasta dari Jepang. Jepang dalam pemberian investasi cenderung disisipi dengan kepentingan nasional untuk menciptakan kawasan industrinya di negara penerima dan mendominasi pasar lokal. Oleh karena itu, berdasarkan motif dan tujuan Jepang untuk berinvestasi pada proyek ini, penulis memprediksi sejumlah dampak pada keamanan politik kawasan Asia Tenggara apabila terjadi dominasi jalur *land bridge* Thailand oleh Jepang.

Pertama, negara-negara anggota ASEAN berpotensi menghadapi ketergantungan. Namun, berbeda dari dominasi Tiongkok yang menyebabkan ketergantungan ekonomi melalui utang dan dominasi AS yang menciptakan ketergantungan normatif melalui kebijakan-kebijakannya. Dominasi Jepang akan menghasilkan ketergantungan teknologi jangka panjang bagi negara-negara ASEAN apabila proyek *land bridge* telah menjadi jalur perdagangan krusial di kawasan. Perusahaan-perusahaan yang turut berpartisipasi pada peninjauan minat pasar terkait proyek ini memprediksi bahwa teknologi Jepang akan mendominasi sistem logistik dan manajemen Pelabuhan di sepanjang koridor Ranong hingga Chumphon (Mongkol Bangprapa, 2023). Jepang dapat menciptakan ketergantungan melalui penetapan standar teknologi, suku cadang dan pembaharuan yang hanya bisa dipasok oleh Jepang, cara ini dapat menimbulkan ketergantungan struktural yang sangat sulit untuk dilepaskan. Lebih jauh, Jepang dapat menerapkan standarisasi terhadap kapal-kapal yang akan melintasi jalur ini. Sehingga menciptakan ketergantungan teknologi yang lebih luas tidak hanya untuk Thailand tetapi juga negara-negara yang memiliki kapal perdagangan pada jalur ini. Ketergantungan teknologi dapat meluas hingga seluruh negara Asia Tenggara dan negara-negara di kawasan lainnya.

Ketergantungan teknologi yang diciptakan oleh Jepang telah memiliki contoh nyata di Asia Tenggara selama beberapa dekade, yaitu ketergantungan sejumlah negara ASEAN pada sektor otomotif melalui Perusahaan Toyota dan Yamaha yang memiliki rantai pasok terintegrasi kepada Jepang. Sama halnya dengan ketergantungan lainnya, ketergantungan teknologi pada suatu negara tentu juga akan membatasi ruang gerak politik negara yang bergantung.

Selanjutnya, dominasi Jepang pada kawasan ini tidak akan menciptakan polarisasi ekstrem seperti yang akan terjadi pada prediksi dominasi AS dan Tiongkok. Sebaliknya dominasi Jepang akan memperkuat posisinya untuk menjadi penyeimbang antara kedua hegemoni di Asia Tenggara. Jepang adalah sekutu dekat AS dan di saat yang bersamaan Jepang juga mitra dagang utama Tiongkok, posisi ganda ini membuat Jepang dapat hadir secara halus dan diterima oleh sejumlah pihak. Dalam konteks ASEAN, posisi ini memungkinkan Jepang untuk menjadi penyeimbang hegemoni kawasan sekaligus menjaga kepentingan nasionalnya sendiri. Namun, apabila hal ini terjadi dapat meningkatkan kebergantungan ASEAN dalam ranah politik terhadap Jepang sebagai mediator. Kebergantungan kepada Jepang sebagai mediator akan menggerus

fungsi dan eksistensi prinsip sentralitas ASEAN yang memiliki tujuan awal sebagai mediator dan penyeimbang kekuatan asing yang masuk ke dalam kawasan Asia Tenggara.

Lebih jauh, rekonfigurasi peta kekuasaan yang terjadi apabila dominasi Jepang berhasil tidak akan terjadi dengan drastis seperti pada skenario dominasi lainnya, tetapi rekonfigurasi akan terjadi dengan pergeseran fundamental dalam kekuasaan rantai pasok regional dan global yang berpotensi meminggirkan negara-negara ASEAN tertentu. Dominasi Jepang tidak akan mengubah aliansi politik ASEAN dalam jangka waktu yang singkat, tetapi dominasi ini memperkuat hubungan ekonomi antara Jepang dan Thailand serta secara tidak langsung juga memperkuat hubungan Jepang dengan negara-negara ASEAN yang memiliki hubungan baik di bidang ekonomi. Akibatnya negara yang tidak memiliki hubungan ekonomi dapat mengalami marginalisasi untuk akses pada jalur logistik ini, kemudian akan mengakibatkan kesenjangan ekonomi antar negara ASEAN akan semakin melebar. Rekonfigurasi terjadi secara bertahap dan dalam bentuk kehadiran Jepang sebagai aktor dominan dalam jangka panjang serta menghadirkan ketimpangan pengaruh berdasar kedekatan hubungan dengan Jepang di ASEAN itu sendiri. ASEAN dengan prinsip konsensusnya akan kesulitan merespons dominasi Jepang disebabkan oleh praktik dominasi dalam ranah ekonomi dan teknologi yang jauh dari jangkauan diplomasi konvensional (Nobumichi Teramura & Luke Nottage, 2024). Dengan demikian dominasi Jepang merupakan skenario yang paling stabil secara politis, tetapi yang paling dalam mengikat secara struktural.

Sementara itu, tidak hanya menciptakan ketergantungan apabila diterima dan dikelola dengan baik ODA Jepang juga dapat berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi ASEAN. Negara penerima sebelumnya rata-rata mendapat peningkatan PDB sebesar 0,226 % yang didorong oleh ODA (Phuc Nguyen et al., 2022). Investasi Jepang yang tidak ekstraktif serta menghadirkan alih teknologi dan kemitraan dengan industri lokal juga dapat menjadi dampak positif bagi ASEAN (Nobumichi Teramura & Luke Nottage, 2024). Dari perspektif RAM, ASEAN dapat memanfaatkan ODA untuk membangun infrastruktur tanpa ada tekanan politik ekstrem, pendekatan Jepang yang cenderung hati-hati memberi ruang lebih bagi negara penerima untuk mendiskusikan persyaratan yang berimbang. ASEAN dapat menjadi pendorong Jepang untuk memperluas investasinya tidak hanya di Thailand tetapi di seluruh kawasan. Sehingga, dengan kehati-hatian dominasi Jepang tidak akan menciptakan polarisasi kawasan tetapi menjadi penguat fondasi ekonomi bersama.

SIMPULAN

Berdasarkan analisis tiga skenario dominasi investor asing yaitu Tiongkok, AS dan Jepang dalam proyek *land bridge* Thailand, penelitian ini menemukan bahwa setiap skenario memiliki konsekuensi masing-masing yang mengancam stabilitas keamanan politik ASEAN dengan cara tersendiri. Dari ketiga skenario, penulis memprediksi bahwa skenario dominasi Tiongkok adalah skenario dengan dampak yang paling masif bagi ASEAN. Tiongkok dapat menciptakan ketergantungan finansial yang memaksa negara ASEAN untuk menyesuaikan kebijakan luar negerinya agar tidak berbenturan dengan kepentingan Tiongkok, Tiongkok dapat menciptakan fragmentasi kawasan, melemahkan sentralitas ASEAN dan menggeser pusat kekuasaan dari Selat Malaka menuju koridor darat *land bridge* yang dikuasainya

Di posisi kedua, terdapat skenario dominasi AS. AS menggunakan instrumen kebijakan perdagangan untuk memaksa ASEAN mengikuti kepentingan strategisnya. Meskipun tidak sekeras Tiongkok tekanan normatif melalui kebijakan yang dilakukan AS juga dapat menciptakan ketergantungan, memperdalam polarisasi kawasan dan melemahkan sentralitas ASEAN karena negara akan cenderung memilih kerja sama bilateral yang secara langsung lebih menguntungkan.

Selanjutnya, terdapat skenario dominasi Jepang yang secara politis tidak memiliki dampak masif tetapi sangat mengikat secara struktural. Investasi melalui pendekatan ODA, ahli teknologi dan sejumlah kemitraan swasta akan menciptakan ketergantungan jangka panjang yang sangat sulit untuk dilepaskan. Lebih jauh, posisi Jepang yang akan menjadi penyeimbang hegemoni asing di kawasan apabila ia berhasil mendominasi secara tidak langsung menggerus fungsi dan eksistensi ASEAN karena ia mengambil tugas ASEAN sebagai mediator utama kawasan Asia Tenggara.

Secara keseluruhan, ketiga skenario dominasi pada proyek *land bridge* menunjukkan bahwa hal ini diprediksi dapat menciptakan ketergantungan kawasan dalam sejumlah aspek yang secara lebih jauh dapat melemahkan posisi tawar secara politis dan membatasi ruang gerak kebijakan, memperlemah sentralitas ASEAN, menimbulkan fragmentasi kawasan dan merekonfigurasi peta kekuasaan di Asia Tenggara. Dari proyek *land bridge* kita dapat mengetahui bahwa suatu proyek infrastruktur strategis tidak pernah netral dan selalu menjadi arena persaingan kekuatan besar yang seringkali merugikan banyak pihak.

REFERENSI

- Al-Fadhat, F., & Prasetyo, H. (2024). How China's Debt-Trap Diplomacy Works in African Countries: Evidence from Zimbabwe, Cameroon, and Djibouti. *Journal of Asian and African Studies*, 59(5), 1463–1483. <https://doi.org/10.1177/00219096221137673>
- Awais Khalid, M., Nawab, S., Wakil, I., & Professor, A. (2025). The Strait of Malacca: Nexus of Global Trade, Chinese Investment, and Geopolitical Strategies. *Journal of Development and Social Sciences*, 6(1), 508–517. [https://doi.org/10.47205/JDSS.2025\(6-1\)44](https://doi.org/10.47205/JDSS.2025(6-1)44)
- Axel de Vernou. (2024, Agustus 17). *Blocking Thailand's solution to China's 'Malacca Dilemma.'* Yorktown Institute. <https://yorktowninstitute.org/blocking-thailands-solution-to-chinas-malacca-dilemma/>
- Borneo Bulletin. (2024). *Thailand's landmark land bridge project set to launch in 2025.* Borneo Bulletin Online. <https://borneobulletin.com.bn/thailands-landmark-land-bridge-project-set-to-launch-in-2025/>
- Chen, S., Cai, X., Qiao, J., & Yang, J. B. (2025). Integrated Modeling of Maritime Accident Hotspots and Vessel Traffic Networks in High-Density Waterways: A Case Study of the Strait of Malacca. *Journal of Marine Science and Engineering*, 13(11), 2052. <https://doi.org/10.3390/JMSE13112052>
- Culpan, T. (2024). *Chokepoints could cripple trade.* Bangkok Post. https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/2724749/chokepoints-could-cripple-trade?utm_campaign=Article&utm_source=article_suggestion_opinion&utm_medium=recommended&utm_content=suggestion-article
- Edward Sian Chin Tang. (2025). View of The Stress Test: Redefining Hegemony and Regional Resilience through an Analysis of U.S. Economic Coercion and the Thailand-Cambodian Conflict. *MUT Journal of Business Administration*, 22(2), 231–253. <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/journalmbsmut/article/view/285631/190318>
- Emeh, I. E. J. (2012). A Discourse on Andre Gunder Frank's Contribution to the Theory and Study of Development and Underdevelopment; its Implication on Nigeria's development situation. *Greener Journal of Biological Sciences*, 2(3), 052–065. <https://doi.org/10.15580/GJBS.2012.3.102712158>
- Fu, X., Buckley, P., & Fu, X. (2019). The Growth Impact of Chinese Direct Investment on Host Developing Countries. *International Business Review*. <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2019.101658>

- Gong, R. K. (2023). The local technology spillovers of multinational firms. *Journal of International Economics*, 144, 103790. <https://doi.org/10.1016/J.JINTECO.2023.103790>
- John C. K. Daly. (2022, Oktober 25). *As Putin's War Disrupts Eurasian Railways, China Investigates Alternatives*. Jamestown. <https://jamestown.org/as-putins-war-disrupts-eurasian-railways-china-investigates-alternatives/>
- Kay, C. (2020). Theotonio Dos Santos (1936–2018): The Revolutionary Intellectual Who Pioneered Dependency Theory. *Development and Change*, 51(2), 599–630. <https://doi.org/10.1111/DECH.12560>
- Krane, J. (2020). *THE ROLE OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN RESOURCE-RICH REGIONS The Geopolitics of FDI: Can Weak States Deter Hegemons Using Foreign Investment? The Geopolitics of FDI: Can Weak States Deter Hegemons Using Foreign Investment?*
- Latham, A. (2026). *Forget Hormuz: The Strait of Malacca Moves \$3,500,000,000,000 In Goods A Year. Close It and Watch the Global Economy Crash*. 19FortyFive. https://www.19fortyfive.com/2026/04/forget-hormuz-the-strait-of-malacca-moves-3500000000000-in-goods-a-year-close-it-and-watch-the-global-economy-crash/?utm_source=flipboard&utm_content=other
- Li, J., & Xu, H. (2025). Southern Thailand land bridge project: Strategic choices and risk assessment under international attention. *Thai Journal of National Interest*, 5(4), 63–82. <https://doi.org/10.14456/ni.2025.10>
- Liu, Y., Su, M., Zhao, J., Martin, S., Yuen, K. F., & Lee, C. B. (2023). The determinants of China's outward foreign direct investment: a vector error correction model analysis of coastal and landlocked countries. *Economic Change and Restructuring*, 56(1), 29–56. <https://doi.org/10.1007/S10644-022-09407-2>
- Mark, E. (2025). Thailand's Land Bridge: Navigating Geopolitical and Investor Concerns. *ISEAS perspective*, (13). https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2025/01/ISEAS_Perspective_2025_13.pdf
- Mongkol Bangprapa. (2023, Desember 19). *PM plugs Land Bridge in Japan*. Bangkok Post. <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2708119/pm-plugs-land-bridge-in-japan>
- Nobumichi Teramura, & Luke Nottage. (2024). *Corruption and Illegality in Asian Investment Arbitration* (B. Jetin, Ed.; Vol. 22). Springer Nature Singapore. <https://doi.org/10.1007/978-981-99-9303-1>
- Phuc Nguyen, H., AnhNgocQuangHuynh, V., Chi Minh City, H., & ForeignTradeUniversity, X. (2022). How does Japanese ODA really contribute to economic growth for ASEAN countries? *Journal of International Economics and Management*, 22(2), 71–83. <https://doi.org/10.38203/JIEM.022.2.0049>
- Schmidt, B. C., & Wight, C. (2023). Rationalism and the “rational actor assumption” in realist international relations theory. *Journal of International Political Theory*, 19(2), 158–182. <https://doi.org/10.1177/17550882221144643>
- Shaikh, F., Ji, Q., & Fan, Y. (2016). Prospects of Pakistan–China Energy and Economic Corridor. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 59, 253–263. <https://doi.org/10.1016/J.RSER.2015.12.361>
- Stokols, A., & Kollar, J. (2025). Extended state infrastructure power in an age of networked competition: The cases of Thailand and Taiwan. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 57(1), 3–21. <https://doi.org/10.1177/0308518X241280751;PAGE:STRING:ARTICLE/CHAPTER>

- Sus, M., & Hadeed, M. (2020). Theory-infused and policy-relevant: On the usefulness of scenario analysis for international relations. *Contemporary Security Policy*, 41(3), 432–455. <https://doi.org/10.1080/13523260.2020.1730055>
- The Nation. (2023, Desember 16). *Srettha satisfied with his meetings in Japan, pushes for investments*. The Nation. <https://www.nationthailand.com/thailand/economy/40033856>
- The Nation. (2024, Mei 13). *Foreign interest sparks optimism for 'Land Bridge' project*. The Nation. <https://www.nationthailand.com/blogs/news/policy/40037995>
- The Nation. (2026). *Bhumjaithai government eyes THB990bn land bridge, transport ministry says tender possible within four years*. The Nation. <https://www.nationthailand.com/news/general/40062579?fbclid=IwY2xjawRX4odleHRuA2FlbQlxMABicmlkETFhcnFQY3Z5WUN5MjZXdmUwc3J0YwZhchBfaWQQMjlyMDM5MTc4ODIwMDg5MgABHh4gnbK55-5AofD8Zr9hMLVcQEQkmKgtgoCGK-xpsRe2qEZCcg17OMFM3jrF aem Udl2pKNIEK6ADQ8qtZlGRg>
- Tran, N. K., Haralambides, H., Notteboom, T., & Cullinane, K. (2025). The costs of maritime supply chain disruptions: The case of the Suez Canal blockage by the 'Ever Given' megaship. *International Journal of Production Economics*, 279. <https://doi.org/10.1016/J.IJPE.2024.109464>