

Kepentingan Strategis Cina Dalam Pembangunan Jalur Kereta Cepat Cina-Laos (Laos-China Railways)

Ahmad Mubarak Munir¹, Muhammad Aldi Ramdhani², Yogi Febriantoni Saputra³

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia

mubarakmunir@unram.ac.id

ABSTRACT

Through the One Belt One Road framework, China builds regional connectivity by sea and land massively. Railroads project toward the Southeast Asian region become one the important projects, Laos being the first country to be integrated with China's high-speed rail lines. Laos' export volume to China is in 7th place compared to other Southeast Asian countries with the main commodity being agricultural products. This paper attempts to describe China's motivation to build the China-Laos high-speed rail line at a fantastic cost of nearly a third of Laos' gross domestic product (GDP). Laos is China's starting point in pushing for Cina's integration with other countries in other Southeast Asian regions. This research uses qualitative approach with library research as the technique for data collection.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, Integrated, Investment, Laos

ABSTRAK

Melalui kerangka *One Belt One Road* Cina secara masif membangun konektivitas kawasan melalui laut, dan darat. Salah satunya membangun jalur kereta api di kawasan Asia Tenggara, Laos menjadi negara pertama yang terintegrasi dengan jalur kereta cepat Cina. Secara geografis Laos bukan negara dengan sumber daya alam melimpah, volume ekspor Laos ke Cina berada pada urutan 7 dari negara Asia Tenggara lain dengan komoditas utama berupa hasil pertanian. Tulisan ini berusaha menggambarkan motivasi Cina membangun jalur kereta cepat Cina-Laos dengan biaya fantastis hampir sepertiga *gross domestic product* (GDP) Laos. Laos menjadi *starting point* Cina dalam mendorong integrasi Cina dengan negara-negara lain di kawasan Asia Tenggara lain. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data studi pustaka

Kata Kunci: Belt and Road Initiative, Cina, Integrasi, Investasi, Laos

PENDAHULUAN

Kebangkitan Cina menjadi salah satu kekuatan dunia dengan perkembangan ekonomi dan militer yang sangat signifikan. Secara bertahap Cina bertransformasi menjadi negara hegemon baru dengan visi mengintegrasikan dunia. Kebangkitan Cina ini dianggap sebagai bentuk upaya menyaingi hegemon yang selama ini dikuasai oleh dua negara besar yaitu Amerika Serikat dan Rusia. Kebijakan-kebijakan luar negeri Cina yang strategis terutama pada era kepemimpinan Presiden Xi Jinping memberikan wajah baru bagi Cina. Di masa Xi Jinping ekonomi Cina mengalami pertumbuhan terbesar di dunia

secara kuantitatif, dengan kebijakan pembangunan strategis melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) (Toruan, 2021).

Belt and Road Initiative merupakan kebijakan ambisius pemerintah Cina di tahun 2016 yang bertujuan untuk membuka jalur perdagangan dunia melalui perdagangan antar negara yang dikenal dengan istilah jalur sutra modern (OECD, 2018). *Belt and Road Initiative* adalah penyempurnaan dari kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) tahun 2013. *Belt* sendiri dimaknai sebagai *21st Century Silk Road Economic Belt* atau jalur sutra darat yang menghubungkan Cina dengan negara-negara Eropa, Afrika, dan Asia Barat sedangkan *road* berarti *21st Century Maritim Silk Road* atau jalur sutra laut menghubungkan Cina dengan negara-negara Asia Tengah dan Asia Tenggara, jalur lainnya adalah *Ice Road* yang menghubungkan Cina dengan Rusia dan Artik (Cai, 2017).

Asia Tenggara merupakan Kawasan yang menjadi mitra strategis Cina sejak lama, Cina memiliki hubungan kerjasama yang erat di bidang ekonomi dan perdagangan. Meskipun rata-rata Asia Tenggara terdiri dari negara-negara berkembang, namun Asia Tenggara memiliki potensi ekonomi yang besar dengan kekuatan pasarnya, hal tersebut terlihat dengan kecenderungan positif perdagangan China-Asia Tenggara. Oleh sebab itu keterhubungan di era modern yang efisien dan masif sangat diperlukan Cina untuk menunjang aktivitas ekonomi dan perdagangan di kawasan (Kurniawan & Gaol, 2021).

Pengembangan BRI di kawasan Asia Tenggara Cina membutuhkan mitra strategis yang menjadi penghubung antar kawasan. Mitra strategis ini merupakan negara Asia Tenggara yang secara geografis memiliki kedekatan dengan Cina, salah satunya adalah Laos. Laos dapat menjadi pintu masuk yang secara langsung menghubungkan Cina dengan Asia Tenggara yang memiliki perbatasan darat dengan Cina. Jarak kedua negara yang sangat dekat, dapat memudahkan Cina dalam mobilisasi produknya langsung ke Asia Tenggara serta membangun kota perbatasan Kunming, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 1.

Gambar 1. Rute BRI Cina-Laos



Sumber: (BBC, 2021)

Pembangunan proyek BRI yang menghubungkan kota Kunming dengan Vientiane ini membutuhkan biaya sekitar US\$5,9 miliar. Menurut sebuah studi di tahun 2018, yang dibuat oleh Oxford Economics dan CIMB ASEAN Research Institute, proyek-proyek BRI di negara ASEAN termasuk Laos berjumlah lebih dari 739 Miliar USD. Laos sendiri mendapat investasi sekitar 48 Miliar USD dengan proyek utama pembangunan jalur kereta cepat yang menghubungkan kota Kunming dengan Vientiane. Dengan jumlah investasi, Laos ini akan mendapatkan pengembangan di bidang infrastruktur, ekonomi dan perdagangan. Laos juga akan mengalami dorongan berupa kemudahan akses ekspor-impor. Laos akan mudah menyalurkan komoditas ekspor utamanya berupa hasil pertanian yang cukup melimpah seperti beras, tembakau dan kopi serta hasil tambang berupa timah, dan hasil hutan berupa kayu mentah dan kayu olahan. Begitu juga dengan Cina yang akan mudah mendistribusikan produk komoditasnya ke negara mitra yang sudah terkoneksi (Faishal, 2019).

Proyek BRI ini sudah dimulai sejak tahun 2016 banyak mendapatkan keraguan dari berbagai pihak mengenai keberhasilannya. Keraguan ini muncul disebabkan investasi besar dalam proyek BRI ini menelan biaya sekitar 1/3 dari ekonomi Laos dan dapat menjadi perangkap utang karena 60% dari dana tersebut adalah pinjaman dari pemodal proyek yaitu dari Export-Import Bank of Cina. Sehingga jika proyek tersebut tetap

dilanjutkan, berpotensi menambah utang Laos senilai lebih dari US\$1 miliar. Dana US\$5,9 miliar digunakan untuk membangun kereta api cepat. Laos juga sejauh ini berada dalam posisi sulit untuk menolak tawaran BRI dari Cina, karena ekonomi terbesar di ASEAN yaitu Thailand memiliki daya tawar yang lebih besar dalam memanfaatkan BRI. Thailand melihat keuntungan dalam menghubungkan sistem kereta api berkecepatan tinggi domestiknya dengan jalur kereta api Cina-Laos, tetapi mereka sadar bahwa mereka terlalu cepat terpicat ke dalam lingkup pengaruh Cina (BBC, 2021). Proyek BRI ini adalah sebuah proyek yang memiliki resiko besar. Laos diharuskan untuk menanggung 30% biaya konstruksi dengan biaya didapatkan dari utang Cina. Menurut *International Monetary Fund* (IMF), jumlah utang ini dianggap berbahaya karena Laos ditakutkan akan terjebak dalam *Debt Trap* atau jebakan hutang. Selain itu, sebagian warga Laos juga mengkhawatirkan kehadiran warga Cina setelah proyek ini selesai dibangun (Faishal, 2019). Penelitian ini berusaha untuk mengelaborasi motivasi Cina dalam sektor ekonomi dan politik dalam pembangunan jalur kereta cepat menuju Laos. Dalam sektor ekonomi, Cina akan lebih mudah menyuplai barang dan jasa menuju kawasan Asia Tenggara, dengan kata lain meningkatkan efektivitas dan efisiensi perdagangan dengan Laos sebagai titik awal strategis. Sedangkan dalam sektor politik, jalur ini tentu menjadi bukti kerjasama strategis Cina-Laos dalam kerangka pembangunan di kawasan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif, yang merupakan prosedur penelitian yang dapat menghasilkan data deskriptif (Nugrahani, 2014). Metode kualitatif biasanya menggunakan teknik analisis mendalam, dengan mengkaji kasus, karena metode ini menyakini bahwa suatu masalah akan mempunyai sifat yang berbeda dengan masalah yang lainnya (Siyoto & Sodik, 2015, p. 130). Dalam penelitian ini, metode pengumpulan data yang digunakan adalah studi literatur berupa buku, jurnal, dan laporan pemerintah.

KERANGKA PEMIKIRAN

KONSEP GEOPOLITIK DAN GEOEKONOMI

Tulisan ini membahas mengenai kepentingan strategis Cina dalam pembangunan jalur kereta cepat Cina-Laos. Laos merupakan negara pertama yang terintegrasi dengan jalur kereta cepat Cina, dalam pembangunan jalur kereta cepat Cina-Laos ini, Cina mengeluarkan biaya fantastis hampir sepertiga dari *gross domestic product (GDP)* Laos. Kemudian apa yang menjadi motivasi Cina dalam membangun proyek jalur kereta cepat Cina-Laos ini. Dalam menjelaskan permasalahan berikut, penulis menggunakan teori geopolitik dan geoekonomi menyikapi alasan perilaku negara Cina dalam membangun jalur kereta cepat dari Cina ke Laos. Teori geopolitik dan geoekonomi pada dasarnya memiliki kesamaan yakni bertujuan untuk meraih dan mempertahankan keuntungan kompetitif nasional, namun keduanya memiliki perbedaan mendasar, yakni geopolitik

menggunakan militer dan politik dan geo-ekonomi menggunakan ekonomi dan berfokus ke perkembangan ekonomi (Amien, 2020, p. vii).

Geopolitik diartikan sebagai sistem politik atau peraturan-peraturan dalam wujud kebijaksanaan dan strategi nasional yang didorong oleh aspirasi nasional geografik seperti kepentingan yang titik beratnya terletak pada pertimbangan geografi, wilayah, atau territorial dalam arti yang luas suatu negara. Dengan dibangunnya jalur kereta cepat Cina-Laos tidak dapat dipungkiri bahwa inisiasi tersebut akan memberikan keuntungan secara geopolitik bagi Cina. Mengacu pada hukum kelima dan keenam geopolitik yang dijelaskan oleh Ratzel (1996) bahwa kepentingan nasional Cina sangat besar dalam program *Belt Road Initiative* yang akan memengaruhi peran dan posisi strategis Cina dalam tatanan global (Ramadhan, 2018). Secara geografis, Laos menjadi sangat strategis bagi Cina, baik dalam kerangka politik dan ekonomi, sehingga integrasi melalui kereta cepat menjadi kerangka utama Cina merealisasikan kepentingan ekonomi-politik yang lebih luas di kawasan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

LAOS-CINA RAILWAYS (LCR)

Inisiatif BRI dalam mempromosikan kerjasama antara Laos dan Cina sudah diluncurkan pada tahun 2013, sejumlah proyek pembangunan telah mulai dilaksanakan. Ini termasuk proyek Kereta Api Cepat yang menghubungkan Cina dan Laos dan beberapa negara ASEAN lainnya. Proyek kereta api ini merupakan bagian dari jaringan Kereta Api Pan-Asia yang menghubungkan dataran selatan Cina dan negara-negara Asia Tenggara melalui Laos yaitu *Laos-Cina Railways* (LCR). Dibangun dalam inisiatif BRI, jalur Vientiane-Kunming adalah jalur kereta api modern pertama di Laos yang akhirnya akan membentang ke arah Thailand dan Malaysia sebelum berakhir di Singapura (Vörös & Somsack, 2020).

Dalam pembangunan LCR ini menggunakan standar teknologi Cina dan peralatan dari Cina. Pemerintah kedua negara membentuk perusahaan patungan yang dikenal sebagai "*Lao-Cina Railways Company*" dengan Cina memegang 70% saham dan Laos bertanggung jawab atas 30% sisanya. Dengan total Panjang 414 kilometer, jaringan rel tunggal (dengan ukuran standar 1,435 meter) akan terdiri dari 32 stasiun. Lebih dari 62% dari trek terdiri dari jembatan dan terowongan karena kondisi geografis. Kecepatan yang dirancang untuk kereta penumpang adalah 160 km per jam, untuk kereta barang adalah 120 km per jam. Jalur kereta api Cina-Laos akan terhubung dan berlanjut dengan jalur kereta api masa depan di Thailand. Jalur Vientiane-Kunming akan memangkas waktu perjalanan antara kedua kota dari tiga hari menjadi beberapa jam (Yap, 2017) Ini akan memungkinkan investor untuk menghemat waktu dan uang dari biaya transportasi yang lebih rendah. Kontribusi pada peningkatan perdagangan dan pertukaran orang ke orang antara Laos dan Cina (Vörös & Somsack, 2020).

Pemegang saham dalam proyek LCR ini termasuk The Lao National Railways State Enterprise yaitu Boten Vientiane Railways Company Limited, a Joint Venture, Cina State Railways Group Company Limited (CR), Cina Railways Group Limited (CREC), Power

Construction Corporation of Cina, and Cina Railway Construction Cooperation Limited (CRCC). Proyek perkeretaapian menggunakan model *Build Operate Transfer* (BOT) dengan total periode sambungan proyek 75 tahun dan masa konstruksi lima tahun dan masa konsesi 50 tahun dengan kemungkinan periode 20 tahun. LCR memiliki 32 stasiun, dengan 10 stasiun penumpang, 22 stasiun penyebrangan dan kompleks (kargo dan logistik). Rutenya melintasi 167 desa di 13 distrik dan lima provinsi di Laos. Selain itu, subkontarktor telah memasang 400 kilometer saluran transmisi, 233 trafo, sistem pasokan air sepanjang 93 kilometer, dan telah membuka 800 kilometer jalan untuk memfasilitasi pembangunan rel (Chen & DiCarlo, 2021).

LCR ini memiliki spesifikasi jalur kereta yaitu jalur kereta tunggal dengan pengukuran standar 1,435 meter, jalur lalu lintas campuran berlistrik akan dibangun dengan standar GB Grade 1 Cina, yang cocok untuk kereta penumpang 160-200 km per jam dan kereta barang 120 km per jam. Dengan biaya yang besar dan biaya ICT Kereta Api yang menghabiskan lebih dari \$3,67 juta. Perusahaan Kereta Api Laos-Cina bekerja sama dengan Lao Telecom, Lao Asia Pasifik dan Huawei dalam menyediakan layanan internet dan telepon seluler dari gerbang perbatasan Mohan-Boten di Laos Utara hingga Ibu Kota Vientiane. Jumlah penumpang LCR ini diharapkan mencapai 3,98 juta per tahun dan dapat mencapai hingga 8,62 juta penumpang per tahun di masa depan (Yap, 2017).

LCR resmi dibuka pada tanggal 3 Desember 2021, berdekatan dengan perayaan hari nasional Laos pada tanggal 2 Desember. Proyek Kereta Api Cepat yang telah berlangsung selama lima tahun terakhir yang telah menelan biaya \$6 miliar untuk diselesaikan, 70% di antaranya telah dibuat oleh Cina. Kereta penumpang diperkirakan akan menempuh perjalanan sekitar 160 km per jam (sekitar 100mph) dan akan melewati Luang Namtha, Oudomxay, Luang Prabang, dan Vientiane dan lainnya. Ketika pertama dibuka, kereta LCR ini pada awalnya hanya mengangkut kargo, perjalanan penumpang diperkenalkan beberapa hari kemudian. Pada awal 2022 media pemerintah Cina mengatakan bahwa jalur tersebut telah mengangkut 670.000 penumpang dan 170.000 ton kargo sejak dibuka. Diharapkan bahwa LCR ini akan membantu dalam proses distribusi, dimana pada 3 Januari 2022 LCR ini mengangkut sekitar 50,000 ton barang. Produk yang diangkut termasuk sayuran, tekstil, bunga, karet dan elektronik (Hooker, 2022).

KEPENTINGAN EKONOMI CINA DALAM PEMBANGUNAN JALUR KERETA CEPAT CINA-LAOS

Pada abad ke 21 ini secara luas dianggap sebagai abad kejayaan Asia, Cina mulai memperoleh pengaruh ekonomi yang signifikan di berbagai belahan dunia. Cina bukan hanya sebagai salah satu investor atau donor teratas, tetapi juga memainkan peran penting dalam pembangunan infrastruktur di negara-negara Asia, khususnya di Laos. Cina menggunakan BRI sebagai mementum kunci untuk meningkatkan kehadiran regionalnya dan pada saat yang sama, sebagai simbol kerjasama, keterbukaan, dan peluang yang setara. Dampak yang ditimbulkan yaitu menarik minat global karena platformnya yang kuat dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan kerja sama regional. Inisiatif ini

berupaya untuk memperkuat hubungan infrastruktur, perdagangan dan investasi antara Cina dan sekitar 65 negara lain, khususnya Laos (Vörös & Somsack, 2020).

Laos merupakan negara yang cepat mengambil kesempatan untuk bergabung dengan inisiatif BRI yang digaungkan oleh Cina. Dukungan atas BRI ini dikemukakan oleh Deputy Perdana Menteri Somsavat Lengsavad pada Expo Tiongkok-ASEAN ke 12 pada tahun 2015. Ia menyuarakan bahwa Kerjasama yang baik antara ASEAN dan Cina, di antaranya melalui BRI, kesejahteraan akan dicapai dalam waktu dekat. BRI memberikan peluang bagi Laos untuk mendapatkan investasi maupun pinjaman dana untuk proyek-proyek pembangunan. Pada tahun 2016, Laos dan Cina setuju untuk memperkuat kerjasama dalam kerangka BRI pada KTT ASEAN tahun 2016. Laos menyatakan mendukung penuh BRI dan sudah mampu memberikan manfaat bagi Laos (Faishal, 2019).

Proyek infrastruktur Laos yang termasuk dalam proyek besar BRI adalah *High Speed Rail* (HSR) atau kereta cepat di Laos. Proyek ini mencakup 414 kilometer jalan rel yang akan dibangun dari perbatasan Laos-Tiongkok hingga Vientiane, ibu kota Laos. Proyek kereta cepat ini memerlukan dana hingga US\$6 milyar. Besarnya dana yang diinvestasikan Cina ini karena kondisi geografis Laos yang membuat banyak terowongan dan jembatan yang harus dibangun dan akan selesai pada Desember 2021. Proyek ini nantinya diharapkan dapat meningkatkan kondisi ekonomi Cina dan Laos dalam mempermudah ekspor (Asia Sentinel, 2017).

Dalam hubungan antara Cina dan Laos, tentunya Laos memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap Cina sebagai mitra dagang terbesar kedua bagi negaranya setelah Thailand. Sedangkan bagi Cina, Laos tidak masuk dalam daftar mitra dagang utamanya, yang diisi oleh negara-negara industri dan maju, mengingat perekonomian Cina sendiri sebagai salah satu ekonomi terbesar di dunia saat ini. Namun investasi Cina sendiri mewakili 79,18 persen dari total arus masuk modal negara tersebut, selain itu sejak tahun 1989-2019 Cina merupakan negara pemegang total proyek dan nilai investasi terbesar di Laos (Daud & Yuniasih, 2021).

Peningkatan hubungan bilateral antara Beijing dan Vientiane dapat diamati dengan bukti bahwa Cina menjadi investor asing terbesar di negara itu. Di satu sisi, keuntungan yang didapatkan Laos dari kerjasama ini adalah untuk meningkatkan ekonominya dari mulai kebutuhan akan bantuan infrastruktur dari Cina. Di satu sisi Cina membutuhkan keunggulan geografis Laos untuk menyelesaikan proyek BRI. Penegasan dari hubungan interdependen tersebut dapat dilihat dari kebijakan luar negeri Cina yang diprediksi akan dimanfaatkan untuk membujuk negara-negara Asia Tenggara menjadi bagian dari komunitas senasib di bawah kepemimpinan Cina (Candrawiranatakusuma & Bachtiar, 2020). Dengan investasi yang dilakukan Cina dalam pembangunan kereta cepat Laos-Cina Railway (LCR) menjadikan Laos menjadi tergantung kepada Cina, sehingga mampu memanfaatkan untuk keuntungan yang lain seperti arus perdagangan global, menguasai sektor agribisnis, pertambangan dan infrastruktur di Laos (Yoshida, 2022).

LCR akan meningkatkan perdagangan, investasi, dan pariwisata dengan menghubungkan Cina dengan Asia Tenggara. LCR telah terdaftar menjadi proyek utama

BRI dan diposisikan oleh Cina sebagai salah satu dari enam koridor ekonomi internasional BRI, dan dengan demikian sangat penting untuk mengakses pasar Asia Tenggara. Dalam hal ini, LCR menguntungkan bagi Cina dan Laos, namun banyak yang mulai mempertanyakan dan menentang argument *win to win* geo-ekonomi ini. Berbagai literatur BRI berfokus pada bagaimana inisiatif tersebut membentuk kembali geopolitik dan geoekonomi, sekaligus menciptakan geografi pembangunan baru di Cina dan negara-negara mitranya. LCR sendiri banyak memberikan keuntungan bagi Cina dari proyek tersebut dengan mengorbankan pembangunan jangka panjang Laos (Suhardiman et al., 2021).

Bagi Cina, LCR ini mencerminkan ambisi Beijing untuk mengakses pelabuhan di negara-negara ASEAN, dan merupakan langkah signifikan yang lebih dekat dengan impian masa depan mereka. Proyek Kereta Api Cepat ini menggunakan standar teknologi Cina dan perlatan Cina, di mana jalur ini tidak hanya proyek kerjasama model yang dipromosikan oleh para pemimpin puncak di Laos dan Cina, tetapi juga merupakan proyek infrastruktur interkonetivitas yang dilaksanakan antara Cina dan negara-negara ASEAN. Mengingat jalur Kereta Api Cepat Cina-Laos merupakan jalur sentral BRI di kawasan Asia Tenggara, yang akan memberikan keuntungan ekonomi bagi Cina (Vörös & Somsack, 2020).

Dalam posisi strategis dan geografisnya, Laos dapat berfungsi sebagai jembatan antara Cina dan negara-negara anggota ASEAN dan dapat mengambil manfaat dari layanan transit. Asia Tenggara merupakan kawasan yang strategis untuk Cina dalam memperdagangkan hasil produk-produknya, hal ini yang menjadi salah satu alasan mengapa Cina membangun kereta api cepat di Laos. Negara ini juga kaya akan sumber daya alam, karena potensinya yang besar untuk pengembangan pembangkit tenaga listrik air. Cina sendiri memiliki banyak pertimbangan mengenai BRI dan investasi infrastruktur serta pinjamannya. Selain manfaat nyata, dan inisiatif, bagaimana mereka dapat memperoleh outlet untuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan ekonominya dengan menarik negara tuan rumah. Laos menawarkan suatu keuntungan lebih lanjut bagi Cina, ini termasuk dukungan regional dan internasional negara di tingkat global dan ASEAN oleh pemerintah Laos, akses ke sumber daya alam Laos dan melalui proyek-proyek ini, Cina dapat lebih dekat dengan negara-negara anggota ASEAN dan ekonomi. Laos dengan posisi geostrategisnya dapat berfungsi sebagai pintu gerbang, jembatan dan juga *buffer zone* yang memberikan kesempatan kepada Cina untuk menciptakan dan mempertahankan kontrol atau dominasi yang erat atas kawasan Asia Tenggara (Vörös & Somsack, 2020).

Dalam posisi ekonomi, perkembangan ekonomi Cina bergantung pada ekspor. Negara-negara Asia Tenggara merupakan salah satu pasar ekspor utama Cina, ekspor meningkat pesat terutama di negara-negara Asia Tenggara. Cina mengeksport ke Vietnam pada tahun 2012 34.301811 miliar USD dan pada tahun 2016 meningkat menjadi 37,17120 miliar USD. Sedangkan ekspor Cina ke Laos pada tahun 2012 sebesar 93,414 juta USD dan meningkat drastis pada tahun 2016 sebesar 1 Juta USD. Dengan *Foreign Direct Investment* (FDI) yang meningkat setiap tahun, semakin banyak pengusaha Cina

datang ke luar negeri untuk melakukan bisnis. Dengan adanya proyek pembangunan jalur Kereta Api Cepat Cina-Laos ini memberikan keuntungan ekonomi bagi Cina dalam membuka jalur perdagangan ke Asia Tenggara (Loc, 2018).

Terkait dengan investasi Cina yang besar di Laos dan masuk ke dalam pinjaman bagi Laos. Jika Laos tidak mampu membayar kembali, maka Cina tidak perlu khawatir, sumber daya alam yang dimiliki Laos adalah jaminan bagi mereka. Misalnya ketika Laos gagal membayar kembali pinjaman USD 80 juta yang diberikan oleh Cina untuk membangun Stadion Nasional untuk Pesta Olahraga Asia Tenggara tahun 2009, pemerintah Laos memberikan proyek konsensi lahan jangka panjang kepada perusahaan Cina yang dikontrak atas area seluas 300 hektar, alih-alih membayar utang ke Cina (Yap, 2017). Langkah-langkah pemerintah Laos untuk melunasi utangnya masih belum jelas, Cina telah melihat manfaat jangka panjang dari memberikan sejumlah pinjaman dan investasi besar ke Laos terutama dalam proyek Kereta Api Cepat LCR.

KEPENTINGAN POLITIK CINA DALAM PEMBANGUNAN JALUR KERETA CEPAT CINA-LAOS

BRI merupakan salah satu kebijakan ekonomi ambisius yang dikeluarkan Tiongkok pada masa pemerintahan Xi Jinping pada tahun 2013. BRI mencakup dua aspek yaitu *the Silk Road Economic Belt* dan *the 21st Century Maritime Silk Road* yang kemudian disingkat *Belt and Road*. Tujuan dikeluarkannya BRI yaitu untuk menghubungkan ekonomi Eurasia dengan infrastruktur, perdagangan, dan investasi. *Silk Road Economic Belt* sebagai jalur darat bertujuan menghubungkan provinsi tertinggal bagian barat Tiongkok dengan Eropa melalui Asia Tengah. Sedangkan *the 21st Century Maritime Silk Road* sebagai rute laut bertujuan menghubungkan provinsi pesisir Tiongkok yang kaya dengan kawasan Asia Tenggara hingga Afrika melalui pelabuhan dan jalur kereta api (Anam & Ristiyani, 2018).

Dalam konektivitas daratan antara Cina dan Asia Tenggara melalui *the 21st Century Maritime Silk Road*, Provinsi lokal seperti Yunnan dan Guangxi memprioritaskan konektivitas transportasi fisik antar-kawasan dengan negara-negara ASEAN dan menginisiasi strategi Gateway dan Zona Ekonomi Teluk Pan-Beibu. Kedua pemerintah lokal tersebut bertujuan untuk memperkuat konektivitas wilayah daratan mereka dengan ASEAN melalui kerja sama jalur kereta dan jalur cepat, dan membangun konektivitas bilateral di maritim dan udara melalui kerja sama pelabuhan dan bandar udara (Kartini, 2015).

Konektivitas antara Yunnan dan Asia Tenggara ini telah tercapai melalui rangkaian jalur kereta dari Kunming ke Vientiane di Laos. Jalur kereta cepat senilai US\$6 miliar (Rp 87 triliun) yang menghubungkan langsung Cina dengan tetangganya di Asia Tenggara, Laos, dibuka pada Jumat, 3 Desember 2021 dan menjadi sebuah tonggak sejarah dalam rencana infrastruktur ambisius BRI Cina. Bagi Cina, Laos adalah titik awal bagi pengembangan BRI di Asia Tenggara. Cina yang memegang 70% saham dalam proyek *joint venture* yang ditandatangani pada 2015, berharap jalur 1.000 km pada akhirnya akan diperluas melalui Thailand dan Malaysia ke Singapura (Kompasiana, 2021).

Kebijakan BRI merupakan suatu cara untuk Cina mencapai beberapa kepentingannya di dunia, khususnya Asia Tenggara. Melalui kereta cepat dari Kunming ke Vientiane, Cina mengejar kepentingan nasionalnya berupa kepentingan ekonomi dan politik. Selain itu, Cina juga mengejar unsur geopolitiknya. Cina menggunakan BRI dan pengaruh ekonominya untuk mencapai tujuan strategis dan geopolitiknya, bukan untuk “membangun masa depan bersama” dan menyokong hubungan saling membantu bebas eksploitasi (Agustian et al., 2021). Penggunaan tenaga kerja Cina sebagai mayoritas dalam proyek LCR memperlihatkan sebuah maksud tersirat untuk mengedepankan kepentingan Cina. Laos hanya terlihat sebagai penghubung kepentingan-kepentingan Cina yang lebih besar dengan negara-negara ASEAN lainnya berdasarkan tingkat kepentingan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi deviansi dari penerapan BRI di lapangan terhadap identitas yang dipromosikan BRI. Identitas dalam hal ini dapat diartikan bahwa Cina akan lebih kuat dari negara-negara lain jika berhasil menguasai Asia Tenggara melalui Laos sebagai awal dan akan mempunyai iklim yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan politiknya.

Ditinjau dari geopolitik, ada beberapa faktor yang melatarbelakangi proyek LCR ini. **Pertama**, melalui berbagai kerjasama dan investasi yang ada pada proyek pembangunan kereta cepat, Cina akan mampu mempererat hubungannya dengan negara-negara di Asia Tenggara. Banyak negara-negara Asia Tenggara termasuk Laos ternyata memiliki kesamaan dengan Cina dalam hal sistem politik yang bersifat otoriter. Kepentingan Cina adalah mencegah hilangnya pengaruh jika rezim otoriter negara-negara itu jatuh. Harapannya, dengan membangun infrastruktur di negara tersebut, negara-negara otoriter itu akan mengalami pertumbuhan ekonomi yang sehat, stabil yang akhirnya dapat mencegah instabilitas politik. Proyek jalur kereta api Kunming-Vientiane dapat dikatakan melewati negara yang dikuasai rezim yang otoriter dan tidak demokratis. Maka dari itu, melalui proyek kereta cepat ini, ingin mencapai mimpinya melalui kepentingan politik yaitu menyebarkan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara dan menjadi dominan secara politik (Radityo et al., 2019).

Kedua, proyek LCR merupakan respons terhadap kebijakan Amerika Serikat “*pivot to Asia-Pacific*”. Kebijakan tersebut diumumkan pada tahun 2011 oleh Presiden Barack Obama dan dikenal juga sebagai kebijakan “*rebalance toward Asia*”. Kebijakan *pivot* tersebut mencakup keamanan dan ekonomi, dengan mengatur kembali 60% kekuatan udara dan laut Amerika Serikat ke Asia hingga 2020, mengepung Cina, dan melakukan negosiasi dengan negara-negara sekutu perihal perjanjian *Trans-Pacific Partnership* tanpa melibatkan Cina. Efek dari kebijakan *containment* ini adalah mencegah Cina memperluas pengaruhnya ke wilayah Timur dan Selatan Cina (Kartini, 2015). Cina yang khawatir akhirnya memperkuat investasi ke daerah pinggiran (*periphery*) demi menghadang pengaruh Amerika Serikat. Selain terhadap Amerika Serikat, Cina juga berusaha menandingi Jepang dengan skema infrastruktur alternatif. Data dari DBS pada tahun 2011- 2016, Jepang berinvestasi sebesar 20 miliar dolar di enam negara Asia Tenggara seperti Singapura, Thailand, Myanmar, Indonesia, Philipina dan Vietnam.

Ketiga, proyek LCR merupakan sarana Cina dalam mewujudkan ambisinya sebagai pemimpin Asia. Xi Jinping menginginkan bahwa urusan orang-orang Asia harus dikelola

dan diselesaikan oleh orang-orang Asia, termasuk urusan keamanannya. Sikap Cina ini mirip kebijakan luar negeri Amerika Serikat di Amerika Latin (Doktrin Monroe). Menurut Doktrin Monroe, Amerika Serikat memiliki hak untuk mengintervensi jika ada negara-negara Amerika Latin yang akan dianeksasi dan dijajah kembali oleh negara-negara Eropa. Ini menunjukkan bahwa Cina ingin menunjukkan pengaruhnya dan kekuatannya di Asia di depan Amerika Serikat, yang independen dan berbeda. Cina jelas memosisikan dirinya sebagai *regional leader* di Asia (Wirapratama, 2020).

Keempat, proyek LCR merupakan upaya Cina untuk menjaga kondusivitas politik dalam negeri yang bergejolak akibat ketidakmerataan pembangunan terutama di daerah perbatasan seperti Yunnan. Oleh sebab itu, melalui pembangunan *Laos-Cina Railway* diharapkan mampu memberikan percepatan akses kepada masyarakat perbatasan untuk melakukan aktivitas ekonomi ke luar Cina yang lebih dekat ketimbang harus ke pusat negara. Percepatan ekonomi diharapkan mampu meredam keinginan masyarakat perbatasan untuk keluar dari Cina sekaligus memberikan kesamaan akses terhadap setiap masyarakat Cina.

Sedangkan bagi Laos sendiri, proyek LCR adalah proyek kunci dalam visi *land-linked* (negara penghubung). LCR dipandang sebagai sebuah solusi untuk mengatasi buruknya infrastruktur transportasi, sehingga dapat merangsang pertumbuhan ekonomi. Keyakinan ini diwujudkan dengan menjadikan LCR sebagai proyek nomor satu di Laos, dan proyek kunci dalam visi *land-linked*. Visi *land-linked* menjadi sarana bagi Laos untuk memaksimalkan pertumbuhan ekonominya serta mengeluarkan Laos dari status negara miskin. Di bawah visi ini, Laos bertekad menjadi jembatan darat yang menghubungkan tetangga-tetangganya dalam sub-kawasan *Greater Mekong Subregion* (GMS). Visi ini memanfaatkan posisi strategis Laos pada kawasan GMS untuk memaksimalkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan penduduknya, dengan menjadikan Laos sebagai *hub*, sama seperti Singapura (Faishal, 2019).

KESIMPULAN

Dalam kerangka *One Belt One Road* Cina secara masif membangun konektivitas kawasan melalui laut, dan darat, dengan membangun jalur kereta api di kawasan Asia Tenggara, Laos menjadi negara pertama yang terintegrasi dengan jalur kereta cepat Cina. Dalam hubungan antara Cina dan Laos, tentunya Laos memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap Cina sebagai mitra dagang terbesar kedua bagi negaranya setelah Thailand. Sedangkan bagi Cina, Laos tidak masuk dalam daftar mitra dagang utamanya, yang diisi oleh negara-negara industri maju, mengingat perekonomian Cina sendiri sebagai salah satu ekonomi terbesar di dunia saat ini. Namun investasi Cina sendiri mewakili 79,18 persen dari total arus masuk modal negara tersebut, selain itu sejak tahun 1989-2019 Cina merupakan negara pemegang total proyek dengan nilai investasi terbesar di Laos.

REFERENSI

Agustian, M. R., Nizmi, Y. E., & Waluyo, T. J. (2021). Analisis Masuknya Belt and Road

- Initiative Tiongkok ke Asean dan Identitas yang Dipromosikan Tiongkok. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 5(3), 9213–9221. <https://jptam.org/index.php/jptam/article/view/2449>
- Amien, N. A. (2020). *Penolakan India terhadap Pembangunan Jalur Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam Jalur Sutra (Belt and Road Initiatives, BRI) Tiongkok* [Universitas Jember]. <https://repository.unej.ac.id/handle/123456789/98745?show=full>
- Anam, S., & Ristiyani. (2018). Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok Pada Masa Pemerintahan Xi Jinping. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, 14(2), 1–20. <https://doi.org/https://doi.org/10.26593/jihi.v14i2.2842.217-236>
- Asia Sentinel. (2017, March 7). *China Starts Controversial Lao Rail Project*. <https://www.asiasentinel.com/p/china-laos-railroad-project>
- BBC. (2021, July 26). *Proyek Kereta Api China-Laos: Mengapa China Berambisi Bangun Rel Kereta Cepat di Asia Tenggara?* <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-57845824>
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute. <https://www.loyyinstitute.org/publications/understanding-china-s-belt-road-initiative>
- Candrawiranatakusuma, S., & Bachtiar, J. W. (2020). Lao People's Democratic Republic's Dependency on China's Infrastructure Assistance. *International Journal of East Asian Studies*, 9(1), 19–31. <https://doi.org/10.22452/IJEAS.vol9no1.2>
- Chen, W. (Kelly), & DiCarlo, J. (2021, September 9). *Laos–China Railway (Northern Laos, Laos and China)*. The People's Map of Global China. <https://thepeoplesmap.net/project/laos-china-railway/>
- Daud, G. M., & Yuniasih, T. (2021). Proyek Tiongkok-Laos Railway: Ancaman Debt-Trap Diplomacy Tiongkok bagi Laos. *Balcony: Budi Luhur Journal of Contemporary Diplomacy*, 5(2), 147–164. <https://jom.fisip.budiluhur.ac.id/index.php/balcony/article/view/257>
- Faishal, A. (2019). The Fox and The Dragon: Proyek Kereta Cepat (HSR) Laos sebagai Strategi “Bandwagoning for Profit.” *Journal of International Relations UNIDIP*, 5(4), 627–635. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/jirud.v5i4.24907>
- Hooker, S. (2022, January 11). *When Will The Laos China Railway Open To Cross-Border Travel?* Southeast Asia Backpacker. <https://southeastasiabackpacker.com/laos-china-railway/>
- Kartini, I. (2015). Kebijakan Jalur Sutra Baru Cina dan Implikasinya Bagi Amerika Serikat. *Jurnal Kajian Wilayah*, 6(2), 131–147. <https://jkw.psdr.lipi.go.id/index.php/jkw/article/view/334>
- Kompasiana. (2021, December 22). *Jalur Kereta Kecepatan Tinggi Tiongkok-Laos Gerbang Menuju Jalur Kereta Internasional Trans-Asia*. <https://www.kompasiana.com/makenyok/61c294f67a6d88125077a7b3/jalur-kereta-kecepatan-tinggi-tiongkok-laos-gerbang-menuju-jalur-kereta-internasional-trans-asia>
- Kurniawan, Y., & Gaol, D. F. L. (2021). Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara (2013 – 2018). *Balcony: Budi Luhur Journal of Contemporary Diplomacy*, 5(1), 1–10. <https://jom.fisip.budiluhur.ac.id/index.php/balcony/article/view/234>
- Loc, N. T. P. (2018). The “One Belt One Road” Initiative and the immigration risks from the

- border: The case study of China-Laos, China-Vietnam borders. *Society & Change*, 12(4), 35–52. https://org.agu.edu.vn/handle/agu_library/14845
- Nugrahani, F. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif dalam Penelitian Pendidikan Bahasa*. https://library.stiba.ac.id/uploaded_files/temporary/DigitalCollection/ZTAyMWVhYzVIN TY4NWMyYWI1NjZhNTNmNjlyOTYzZDg3YWUxYjdjNA%3D%3D.pdf
- OECD. (2018). The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. In *OECD Business and Finance Outlook 2018* (pp. 61–101). OECD. https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en
- Radityo, F., Rara, G., Amelia, I., & Efrain, R. (2019). Geopolitik Tiongkok Di Kawasan Asia Tenggara: Jalur Perdagangan (OBOR). *Jurnal Asia Pacific Studies*, 3(1), 84–97. <https://doi.org/10.33541/japs.v3i1.1073>
- Ramadhan, I. (2018). China's Belt Road Initiative: Dalam Pandangan Teori Geopolitik Klasik. *Intermestic: Journal of International Studies*, 2(2), 139–155. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v2n2.3>
- Siyoto, S., & Sodik, A. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian* (Ayup (ed.)). Literasi Media Publishing.
- Suhardiman, D., DiCarlo, J., Keovilignavong, O., Rigg, J., & Nicol, A. (2021). (Re)constructing State Power and Livelihoods through the Laos-China Railway Project. *Geoforum*, 124(2), 79–88. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2021.06.003>
- Toruan, G. T. L. (2021). Kebijakan Belt and Road Initiative sebagai Alat Soft Power Cina dalam Membangun Hegemoni di Kawasan Asia Tenggara (Studi Kasus: Investasi Cina di Indonesia). *Jurnal Soshum Insentif*, 4(1), 89–97. <https://doi.org/10.36787/jsi.v4i1.437>
- Vörös, Z., & Somsack, P. (2020). Laos and the Belt and Road Initiative: An Interconnector Helping the Chinese Needs? *Foreign Policy Review*, 13, 24–38. <https://doi.org/10.47706/KKIFPR.2020.13.24-38>
- Wirapratama, A. (2020). Analisis Motif Proyek Pembangunan Rel Kereta Api Kunming-Singapura (2015-2017). *Indonesian Journal of International Relations*, 5(1), 15–40. <https://doi.org/10.32787/ijir.v5i1.128>
- Yap, J. (2017, February 20). *Everything You Need to Know about the Laos-China Railway*. Laotian Times. <https://laotiantimes.com/2017/02/20/everything-you-need-to-know-laos-china-railway/>
- Yoshida, Y. H. (2022). Ketergantungan Laos pada Tiongkok dalam Ekonomi dan Pembangunan sebagai Penghambat Terlaksananya Program Reduce Inequality. *Indonesian Journal of International Relations*, 6(1), 67–86. <https://doi.org/10.32787/ijir.v6i1.298>