

IMPLEMETASI KERJASAMA CHINA-LAOS RAILWAY 2015-2021

Sri Mulyani¹
1402045027

Abstract: In 2015, China and Laos signed the China-Laos Railway Cooperation, which is based on the national interests of the two countries. Laos realize the vision of turning Laos from a land-locked country to a land linked country, while for China, it will get land access and optimization of CIPEC, BRI. This research method used descriptive research with primary and secondary data sources which obtained from books, journals, reliable websites and various relevant news. The research concept is used Fuctional Cooperation concept to explain the implementation of China-Laos Railway Cooperation. The results of this research are in the implementation of cooperation, the governments of China and Laos complement each other with the specific advantages of each country in several ways. Allocation of Funds Assistance, in the form of soft loans from China to Laos. The Allocation of Technical Assistance, in the form of providing technology by China. Allocation of Non-Technical Assistance, in the form of promotion of the China-Laos Railway through the media of both countries and making policies that will support cooperation by Laos. The allocation of Human Resource Assistance, in the form of sending experts and providing training for Lao workers by China.

Keywords: China-Laos Railway, BRI, Fuctional Cooperation

Pendahuluan

Sistem ekonomi Tiongkok mulanya menganut sistem ekonomi sosialis tertutup, dimana pada masa pemerintahan Presiden Tiongkok Mao Tse Tung pada tahun 1966, ia mengeluarkan kebijakan Revolusi Kebudayaan dan membuat Tiongkok terus mengalami penurunan ekonomi. Hingga tahun 1978, Deng Xiaoping yang merupakan *Paramount Leader* Tiongkok, mengeluarkan kebijakan Revolusi Ekonomi untuk merubah sistem ekonomi Tiongkok dari sistem ekonomi sosialis tertutup menjadi sistem ekonomi liberal. Deng Xiaoping melihat bahwa perdagangan internasional merupakan suatu hal yang penting bagi sebuah negara untuk meningkatkan perekonomian maupun sebagai sarana untuk pemenuhan kebutuhan, sekaligus untuk mencapai kepentingan nasional negara (Japan Research Institute, 1999). Hal tersebut kemudian dilanjutkan pada masa pemerintahan Presiden Xi Jinping dengan program *Belt Road and Initiative* (BRI) pada tahun 2013 menjadi strategi pembangunan Tiongkok.

BRI merupakan program kebijakan dan investasi jangka panjang lintas benua dengan memanfaatkan jalur sutra untuk menjalin hubungan yang lebih erat, memperdalam kerjasama, serta pembangunan infrastruktur dan percepatan integrasi ekonomi negara-negara di sepanjang jalur sutra (Institute for Security and Development Policy, 2016). BRI juga menjadi rencana program perdagangan terbesar global terbesar Tiongkok yang pertama kali diperkenalkan pada kunjungan Xi Jinping ke Universitas Nazarbev, Kazakhstan tahun 2013. BRI terbagi menjadi dua jenis jalur, yaitu *Silk Road Economic Belt* (jalur darat) dan *21st Century Maritim Silk Road* (jalur laut). BRI itu sendiri memiliki enam koridor ekonomi jalur darat yaitu *The New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC)*, *The China-Mongolian-Rusia Economic Corridor (CMREC)*, *China-Central West-Asia Economic Corridor (CCWAEAC)*, *China-*

¹ Mahasiswa S1 Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email : srimuliyani210@gmail.com

Pakistan Economic Corridor (CPEC), *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)*, dan *China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CIPEC)* (BRI, 2018). Dari keenam koridor ekonomi tersebut, CIPEC peran sebagai jalur perdagangan alternatif pada ketergantungan Tiongkok di Selat Malaka. Salah satu proyek infrastruktur yang termasuk dalam CIPEC adalah *China-Laos Railway*.

China-Laos Railway ini sebetulnya lebih dulu dirancang sebagai bagian *Singapore-Kunming Rail Lines (SKRL)* pada *ASEAN Summit 1995* (Liu Ning dan Ye Baoming, 1997). Kemudian Tiongkok bergabung dengan pemberian bantuan dana di tahun 2010 dan pada tahun 2011, *China-Laos Railway* direncanakan akan dibangun, namun tertunda tanpa batas waktu karena skandal korupsi Menteri Perkeretaapian Tiongkok, Liu Zhijun (Radio Free Asia, 2011). Hingga di tahun 2015, *China-Laos Railway* diintegrasikan ke dalam BRI. Kerjasama kereta cepat tersebut disepakati dengan penandatanganan perjanjian kerjasama pada 13 November 2015 dengan rencana periode konstruksi dari Desember 2016 sampai akhir tahun 2021 (State Council of China, 2015).

China-Laos Railway merupakan jalur kereta cepat bertenaga listrik sepanjang 418 km dari Vientiane, ibukota Laos menuju Kunming, ibukota provinsi Yunnan Tiongkok. Proyek ini dirancang dengan memiliki kecepatan 160 km/jam dan dioperasikan oleh Lao-China Railway Company (LCRC), sebuah *joint venture* 70:30 antara tiga perusahaan Tiongkok. Pada proyek pembangunan kereta cepat *China-Laos Railway* ini tentunya tidak lepas dari adanya kepentingan kedua negara, dimana kepentingan tersebut yang dijadikan sebagai landasan Tiongkok maupun Laos dalam kerjasama ini.

Bagi Laos, dengan adanya kerjasama *China-Laos Railway* ini akan dapat mewujudkan visi “*land-locked to land-linked countries*” untuk meningkatkan pertumbuhan ekonominya; perluasan pasar dan meningkatkan alur perdagangan Laos dengan Tiongkok dan negara kawasan Indochina; menjadi daya tarik investor; meningkatkan sektor pariwisata; serta membuka lapangan pekerjaan dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia di Laos, Sedangkan bagi Tiongkok, dengan adanya kerjasama ini, (1) Tiongkok dapat memperdalam pengaruhnya untuk menjadi pusat ekonomi dunia baru; (2) Mendapatkan akses jalur darat di kawasan Indochina atau pengoptimalisasian BRI pada kawasan CIPEC, dimana *China-Laos Railway* dapat dijadikan sebagai landasan penting bagi diplomasi kereta cepat Tiongkok di Asia Tenggara; (3) Perluasan Pasar; (4) Efisiensi aktifitas perdagangan; (5) Memicu pembangunan di wilayah perbatasan Provinsi Yunnan, Tiongkok.

Dalam membangun kerjasama ini, tentunya Tiongkok dan Laos juga memiliki modal utama yaitu, adanya hubungan ekonomi yang kuat diantara kedua negara. Hal tersebut dapat ditunjukkan dari Tiongkok yang merupakan investor utama Laos sejak tahun 2013 hingga saat ini. Menurut *Investment Promotion Department of Laos*, sejak tahun 1989 sampai 2019, telah tercatat bahwa total keseluruhan USD 10 miliar dengan total 862 proyek (Investment Promotion Department, 2019). Artikel ini bertujuan untuk mendeskripsikan implementasi kerjasama *China-Laos Railway* 2015-2021.

Kerangka Dasar Teori dan Konsep Kerjasama Fungsional

Dalam hubungan Internasional, dijelaskan bahwa tidak ada negara yang dapat berdiri sendiri tanpa adanya bantuan dari negara lain. Akibat dari ketidakmampuan tersebut membuat negara-negara di dunia melakukan sebuah interaksi internasional yang dapat dijadikan wadah sebagai pemenuhan kepentingan nasional tiap negara dan

hal tersebut berupa kerjasama internasional. Kerjasama internasional dapat terbentuk karena kehidupan internasional meliputi berbagai bidang seperti, ideologi, politik, ekonomi, sosial, lingkungan hidup, keamanan, dan pertahanan (Iva Rahmawati, 2012).

Kerjasama dapat didefinisikan sebagai harmoni, dimana kebijakan dalam kerjasama dilandasi kepentingannya masing-masing dengan menjadikan, kepentingan aktor lain sebagai fasilitas dalam mencapai tujuannya melalui koordinasi bersama (Keohane, 1984). Kerjasama juga dapat diartikan sebagai sebuah hubungan yang tidak didasari dengan adanya paksaan melainkan timbul dari adanya kesepakatan atau persetujuan bersama dari masing-masing aktor terhadap kesejahteraan bersama ataupun kepentingan sendiri. Perilaku kerjasama memiliki poin penting yang terletak pada kepercayaan masing-masing aktor dalam melakukan kerjasama, serta kerjasama akan tercapai apabila adanya persamaan kepentingan. Kerjasama juga dapat diartikan sebagai hasil dari hubungan antara aktor yang lebih kuat dan pihak yang lebih lemah (Dougherty et.all, 2001).

Melalui kerjasama, negara dapat mencapai kepentingan nasional dengan toleransi terhadap kepentingan negara lain, sehingga memungkinkan untuk tercapainya kepentingan dan kesepakatan tiap Negara. Didalam pelaksanaan kerjasama intrnasional juga memiliki beberapa syarat, yaitu: (1) keharusan untuk menghargai kepentingan nasional masing-masing anggota yang terlibat; (2) adanya keputusan bersama dengan komunikasi dan konsultasi secara berkesinambungan serta frekuensi komunikasi dan konsultasi harus lebih tinggi daripada komitmen (Sjamsumar dan Riswandi, 1995).

Pada umumnya kerjasama juga memiliki konsekuensi tertentu, namun, kerjasama justru tetap diusahakan para aktor karena adanya manfaat yang diperoleh secara proporsional, yaitu manfaat yang diterima masih lebih besar dibandingkan dengan konsekuensinya. Berdasarkan sifatnya, bentuk kerjasama internasional terbagi menjadi empat bentuk, yaitu kerjasama global; kerjasama regional; kerjasama ideologi; dan kerjasama fungsional.

Kerjasama fungsional dapat diamati dalam rangka kerjasama ekonomi, dimana kerjasama ini merupakan kerjasama yang mendukung fungsi tertentu, sehingga kerjasama tersebut akan melengkapi berbagai kekurangan pada masing-masing negara yang terlibat. Fungsi tersebut disesuaikan dengan kekuatan spesifik yang dimiliki oleh negara yang bersangkutan, dan idealnya pada saat yang bersamaan merupakan kelemahan spesifik dari negara lainnya. Dengan kata lain kerjasama fungsional berangkat dari asumsi, bahwa Negara maju menghasilkan produk yang dapat memajukan negara tertinggal dan negara tertinggal menghasilkan bahan mentah yang dibutuhkan negara maju (Budiono, 1987).

Dalam pelaksanaan kerjasama fungsional dapat direalisasikan dengan beberapa hal, antara lain :

1. Pengalokasian bantuan luar negeri, berupa pemberian hibah, kredit lunak, pinjaman jangka panjang, ataupun pengelolaan bersama.
2. Pengalokasian bantuan teknis, diwujudkan dengan bantuan teknologi, peralatan, dan pembangunan infrastruktur bersama-sama.
3. Pengalokasian bantuan non-teknis, diwujudkan dengan adanya kampanye ataupun promosi serta edukasi suatu masyarakat.
4. Pengalokasian sumber daya manusia, diwujudkan dengan adanya pengiriman tenaga ahli.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif, dimana metode ini untuk memberikan gambaran secara rinci tentang implementasi kerjasama *China-Laos Railway* 2015-2021. Adapun jenis data yang digunakan berupa data primer dan sekunder yang didapat melalui teknik pengumpulan data, penelitian kepustakaan dan situs-situs terkait maupun berita terpercaya. Teknik analisis data menggunakan pendekatan kualitatif, dimana penelitian dilakukan dengan analisis data yang berbentuk data, kalimat, skema, atau gambar. Jenis data yang digunakan dari statistik maupun tulisan yang digunakan sebagai informasi tambahan untuk memperkuat argumentasi dalam penelitian ini.

Hasil Penelitian

Tiongkok merupakan negara yang memiliki program kebijakan berupa investasi jangka panjang lintas benua yang akan ditujukan sebagai pembangunan infrastruktur dan pembangunan negara-negara di sepanjang jalur sutra, yang bertujuan untuk pembangunan infrastruktur dan percepatan integrasi ekonomi negara-negara di sepanjang jalur sutra (BRI, 2018). BRI juga dapat diartikan sebagai strategi pembangunan ambisius yang diinisiasi oleh Tiongkok. BRI pertama kali diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping pada awal masa jabatannya ditahun 2013 saat ia melakukan kunjungan ke Nazarbayev University di Kazakhstan, dengan nama *One Belt One Road* (OBOR). Nama program tersebut diganti menjadi BRI untuk mengatasi kesalahan interpretasi yang memiliki asumsi bahwa program ini hanya terdiri dari satu jalur saja. Kemudian BRI ini memiliki beberapa koridor ekonomi jalur darat, dimana salah satu proyek infrastruktur yang terdapat di koridor ekonomi tersebut ialah proyek kerjasama *China-Laos Railway*, dimana proyek ini termasuk dalam bagian dari salah satu koridor ekonomi jalur darat BRI, yaitu CIPEC.

Pada jalur CIPEC ini direncanakan akan membentuk jalur *The Pan-Asia Railway Network*, yang terdiri dari tiga jalur yang akan terbagi dari Thailand yaitu, jalur Timur, jalur barat, dan jalur tengah. Jalur Timur akan menghubungkan Kunming, Tiongkok melewati Vietnam, Kamboja, kemudian terhubung ke Thailand melewati Malaysia hingga ke Singapura. Jalur Barat akan menghubungkan Kunming, Tiongkok melewati Myanmar, kemudian Thailand melewati Malaysia hingga Singapura. Jalur Tengah akan menghubungkan Kunming Tiongkok melewati Laos kemudian Thailand, Malaysia hingga Singapura. Berdasarkan bagian jalur tersebut, proyek *China-Laos Railway* merupakan bagian dari jalur tengah *The Pan-Asia Railway Network* atau dengan kata lain sebagai bagian dari proyek jalur BRI khususnya jalur CIPEC.

China-Laos Railway bukanlah sebuah kerjasama baru, dimana kerjasama ini sebelumnya dirancang dan dicetuskan pertama kali pada *ASEAN Summit* pada tahun 1995, dibawah kepengurusan *ASEAN Basin Development Cooperation* (AMBDC) dan termasuk dalam *Master Plan of ASEAN Connectivity* (MPAC) menjadi bagian *Singapore-Kunming Rail Lines* (SKRL) atau kereta cepat yang akan menghubungkan Singapura dengan Kunming, ibukota provinsi Yunnan Tiongkok (Liu Ning dan Ye Baoming, 1997), yang kemudian namanya berubah menjadi *The Pan-Asia Railway Network*. Namun dalam prosesnya, SKRL ditunda akibat hambatan biaya, hingga pada tahun 2010 Tiongkok bergabung dengan pemberian dana. Kemudian pada 25 April 2011, proyek kereta api di Laos pun ditunda lagi tanpa adanya batas waktu akibat kasus korupsi Menteri Perkeretaapian Tiongkok. Hingga pada 13 November 2015, kedua negara menandatangani perjanjian kerjasama *China Laos-Railway* untuk diintegrasikan

kedalam BRI, dimana proyek ini akan menghubungkan Kunming, Tiongkok dengan Vientiane, Laos dengan jarak 418 km dengan rencana pembangunan dari tahun 2016 hingga 2021 dan total proyek senilai USD 5,9 miliar (State Council of China, 2015).

Dari total biaya tersebut, akan dibentuk Laos-China Railway Co., Ltd. (LCRC), yang merupakan perusahaan *joint venture* antara tiga perusahaan Tiongkok, sebesar 70% (Yunnan Investment Group, China Investment Corporation, dan Boten-Vientiane Railway Co.Ltd.) dengan Lao National Railway State Enterprise, sebesar 30%. LCRC ini yang akan bertanggung jawab pada proses pembangunan yang meliputi pembangunan rel, terowongan, jembatan, pengadaan kereta, pengembangan sistem transmisi listrik maupun ICT (*Information and Communication Technology*). hingga pengoperasian *China-Laos Railway* itu sendiri. Kerjasama ini ialah kerjasama dengan sistem perjanjian BOT (*Build-Operate-Transport*), dimana perusahaan proyek *China-Laos Railway* akan bertanggung jawab dari proses perancangan infrastruktur, konstruksi, pemeliharaan, hingga proses pengoperasian (World Bank, 2020). Hal tersebut dilakukan selama masa waktu konsesi yang telah disepakati yaitu 50 tahun, yang kemudian aset akan di transfer menjadi pemerintah Laos yang merupakan tuan rumah dari kerjasama ini. ada kerjasama ini juga diatur sesuai Undang-Undang Promosi dan Manajemen Investasi Asing di Republik Demokratik Rakyat Laos No. 01/94 (Majelis Nasional Laos, 1994).

1. Pasal 3, Properti dan Investasi dari investor asing di Laos harus dilindungi oleh hukum dan peraturan Laos, serta adanya pembayaran kompensasi yang memadai.
2. Pasal 5, Mengenai Joint Venture, penanaman modal asing yang didirikan dan terdaftar di bawah hukum dan peraturan Laos
3. Pasal 11, Investor asing harus memprioritas warga Laos dalam perekrutan karyawan warga negara Laos. Namun perusahaan memiliki hak untuk mempekerjakan tenaga ahli asing dengan persetujuan dari pihak yang berkompeten.
4. Pasal 12, Pemerintah Laos akan memfasilitasi akses perjalanan masuk, tinggal, hingga keluarnya investor asing atau personel dari wilayah Laos. Namun tetap harus mematuhi dan peraturan Laos selama berada di wilayah Laos.
5. Pasal 18, Dalam kasus tidak biasa, dengan keputusan khusus dari Pemerintah Laos, investor asing akan diberikan hak berupa pengurangan atau pembebasan dari tarif pajak yang ditentukan, dan karena besarnya investasi serta adanyadampak positif yang diharapkan dari investasi tersebut terhadap pembangunan ekonomi Laos.

Pada kerjasama ini tentunya tidak lepas dari adanya kepentingan dari kedua negara yang melandasi terwujudnya kerjasama ini. Bagi Laos, melalui kerjasama ini Laos ingin mewujudkan strategi pembangunan utama negaranya, yaitu berubah menjadi *land-linked country* dengan peningkatan infrastruktur transportasinya, yang tentunya dapat berimbas pada peningkatan pertumbuhan ekonomi negaranya. Melalui kerjasama ini pertumbuhan ekonomi Laos dapat diwujudkan dengan adanya efisiensi perdagangan maupun menjadi daya tarik investor, dimana dengan adanya kereta cepat ini dapat mengurangi biaya transfer produk serta waktu transfer yang lebih cepat. Sekaligus dapat semakin meningkatkan sektor pariwisatanya, dari menjadi daya tarik turis, hingga memicu pengembangan wilayah sekitar jalur kereta. Sedangkan bagi Tiongkok, melalui kerjasama ini Tiongkok dapat memperkuat pengaruh ekonominya untuk menjadi pusat ekonomi dunia yang baru, perluasan pasar pada produk-produk Tiongkok, dan efisiensi

perdagangannya, dimana dalam transfer produk Tiongkok baik ke Laos maupun negara-negara Asia Tenggara lainnya dapat menghemat biaya maupun waktu yang digunakan. Selain itu, dengan adanya kerjasama ini dapat memicu perkembangan wilayah Yunnan Tiongkok, menjadi alternatif jalur perdagangan serta menjadikan kerjasama ini sebagai landasan diplomasi kereta cepat di Asia tenggara, melihat *China-Laos Railway* yang merupakan proyek yang pertama diwujudkan di Asia Tenggara dan melalui tiga tahap, yaitu inisiasi-negosiasi-implementasi.

Pada kerjasama *China-Laos Railway* ini memperlihatkan hubungan ekonomi yang kuat diantara kedua negara. Adanya hubungan baik antara Tiongkok dan Laos ini tentunya akan menjadi modal utama dalam membangun kerjasama yang lebih komprehensif, khususnya pada pembangunan *China-Laos Railway*. Hubungan ekonomi diantara keduanya telah terjalin sejak masa kemerdekaan Laos, dimana pada tahun 1950an Tiongkok memberikan hibah dan pinjaman bebas bunga pada pembangunan negara Laos seperti halnya jembatan, jalan, rumah sakit, dll. Selain itu, Tiongkok merupakan investor asing terbesar di Laos sejak tahun 2013 dengan nilai investasi sebesar USD 10 miliar dan total proyek sebesar 862 dari tahun 1989-2019 ([Investment Department Promotion of Laos, 2019](#)).

Dengan adanya hubungan kerjasama yang baik diantara kedua negara, dapat mewujudkan kerjasama *China-Laos Railway* hingga pada proses implementasinya. Implementasi kerjasama *China-Laos Railway* adalah serangkaian proses pelaksanaan yang dilakukan Tiongkok dan Laos untuk mencapai tujuan atau kepentingan dalam kerjasama ini, dimana baik Tiongkok maupun Laos yang memiliki fungsi tertentu dalam melengkapi kekurangannya masing-masing, yang dimana fungsi yang dimaksud adalah kelebihan dari kedua negara yang secara bersamaan merupakan kekurangan dari negara satu sama lain. Hal tersebut dapat diartikan dengan Tiongkok yang berfungsi menyediakan teknologi dan tenaga ahli (produk), sedangkan Laos berfungsi menyediakan lahan (bahan mentah) dalam kerjasama *China-Laos Railway*. Kemudian dari kerjasama tersebut diimplementasi melalui beberapa hal dan dilandasi pada perjanjian kerjasama *China-Laos Railway* pada 13 November 2015, mulai konstruksi Desember 2016 dan selesai pada Desember 2021.

A. Pengalokasian Bantuan Luar Negeri

Dimana pada pembangunan *China-Laos Railway* ini merupakan kerjasama dengan total biaya US\$5.95 miliar dengan komitmen pembiayaan pada perusahaan *joint venture* antara Laos dan Tiongkok, yaitu Laos-China Railway Co.Ltd. Total pembiayaan tersebut disepakati bahwa Tiongkok bertanggung jawab atas pembiayaan 70%, sedangkan Laos bertanggung jawab atas pembiayaan 30%.

Total pendanaan tersebut akan dibiayai dari pinjaman Exim Bank kepada *Laos-China Railway Co., Ltd.* sebesar 60% dari total biaya atau senilai US\$3,5 miliar dan dengan modal setoran awal proyek sebesar 40% dari total biaya atau senilai US\$2,3. Modal awal yang disediakan oleh tiga perusahaan Tiongkok ialah sebesar US\$1,63 miliar, sedangkan BUMN Laos sebesar US\$ 0,73 miliar. Kemudian dari total modal yang diberikan BUMN Laos, Laos mengalami kesulitan untuk memenuhinya sehingga Laos melakukan peminjaman kepada EXIM Bank sebesar US\$480 juta pada 8 September 2016 dan sisanya sebesar US\$250 juta berasal dari anggaran pemerintah, dimana pinjaman tersebut berupa pinjaman lunak dengan tingkat bunga 2,3%, masa jatuh tempo 50 tahun, dan masa tenggang 5 tahun. Adapun dari total pinjaman dana dari EXIM Bank Tiongkok pada LCRC merupakan pinjaman dan yang akan ditanggung

pihak Tiongkok sebesar 70% dari total pinjaman atau senilai US\$2,48 miliar dan sisanya merupakan tanggung jawab pinjaman dari pihak Laos sebesar 30% dari total pinjaman atau senilai US\$1,06 miliar (World Bank, 2020).

Berdasarkan implementasi pada pinjaman dana yang diberikan oleh EXIM Bank Tiongkok kepada Laos, Laos dapat mewujudkan peningkatan infrastruktur transportasinya. Melihat adanya strategi pembangunan dan visi Laos untuk menjadi negara *Land-Linked*, yang tentunya hal tersebut hanya bisa dicapai dengan adanya peningkatan infrastruktur transportasi negaranya, namun dalam mewujudkannya Laos memiliki hambatan berupa dana. Kemudian dengan melalui kerjasama ini Laos dapat mewujudkannya dengan adanya bantuan dana berupa pinjaman lunak yang diberikan oleh Tiongkok. Sedangkan bagi Tiongkok, melalui implementasi ini tentunya dapat lebih memperkuat pengaruh ekonominya di Laos.

B. Pengalokasian Bantuan Teknis

Dalam pembangunan *China-Laos Railway*, tentunya memerlukan fasilitas maupun teknologi yang mumpuni agar pembangunan *China-Laos Railway* ini dapat terwujud. Dari kedua aktor, dapat diketahui bahwa Tiongkok merupakan pihak yang lebih maju dari pada Laos, khususnya dibidang perkeretapiian. Hal tersebut membuat Tiongkok memiliki peran untuk memfasilitasi kerjasama ini dengan teknologi dan peralatan canggih dalam proses konstruksi *China-Laos Railway*. Sesuai dengan hal yang disepakati kedua negara pada saat penandatanganan perjanjian kerjasama yaitu kedua negara telah sepakat untuk menggunakan teknologi dan peralatan China dalam menjalankan proses pembangunan *China-Laos Railway* (China Daily, 2015).

Melihat medan yang dilalui jalur *China-Laos Railway* berupa pegunungan, dataran tinggi, serta jalur berkelok yang melintasi sungai, menjadikan 60% dari pembangunan kereta cepat ini terdiri dari pembangunan 75 terowongan dan 167 jembatan. Setelah selesainya pembangunan seluruh terowongan pada 29 September 2020, menandai proses penyelesaian konstruksi mendekati kata selesai (Xinhua News, 2020), dimana proses konstruksi kereta cepat akan berganti dari teknik sipil skala besar ke konstruksi instalasi stasiun dan ke persiapan operasi manajemen. Selain itu, juga terdapat instalasi sistem transmisi listrik yang dimulai pada akhir 2019 sampai Maret 2021, berupa pembangunan 20 sirkuit saluran transmisi 115kV dan ICT; berupa pemasangan 67 menara komunikasi disepanjang jalur *China-Laos Railway*, yang selesai pada 15 Mei 2021 .

Kemudian pada 12 Oktober 2021, proses peletakan rel kereta pun telah selesai dari Vientiane menuju Kunming. Mengikuti selesainya peletakan rel kereta, pada 16 Oktober 2021, kereta cepat untuk *China-Laos Railway* siap untuk dilakukan uji coba dari Kunming menuju Vientiane, Ibukota Laos. Kereta tersebut merupakan jenis *Electric Multiple Unit* (EMU) dengan kecepatan 160 km per jam dan kapasitas penumpang sebesar sekitar 720 orang dengan nama Lane Xiang yang menandai awal periode operasi *China-Laos Railway* dan berakhirnya periode konstruksi, serta menunjukkan bahwa Laos telah melangkah ke era peningkatan transportasi (ChinaDaily, 2021). Pembangunan stasiun *China-Laos Railway* pun telah selesai dibangun, yang ditandai dengan selesainya stasiun terakhir yang berada di Luang Prabang dan juga merupakan stasiun kedua terbesar setelah stasiun di Vientiane pada 10 November 2021 (Global Link, 2021). Hingga 2 Desember 2021, *China-Laos Railway* pun resmi dibuka untuk siap beroperasi.

Berdasarkan implementasi pada konstruksi *China-Laos Railway* ini, tentunya Tiongkok dapat memperluas pasarnya khususnya dibidang manufaktur dan teknologi perkeretaapian, dimana dalam kerjasama ini Tiongkok memiliki fungsi sebagai penyedia teknologi, peralatan, maupun material dalam proses konstruksi kerjasama ini. Melihat perkembangan industri di Tiongkok yang begitu pesat sehingga, perlu bagi Tiongkok untuk memperluas pasarnya untuk mengimbangi pesatnya perindustrian di Tiongkok, yaitu salah satunya dengan Laos melalui kerjasama *China-Laos Railway*. Selain itu dengan selesainya pembangunan proyek ini, Tiongkok akan mendapatkan akses jalur darat di Asia Tenggara, yang dimana melalui hal tersebut Tiongkok dapat memperoleh adanya efisiensi perdagangan.

Efisiensi perdagangan tersebut dapat berupa, meminimalisir waktu serta biaya transfer produk, baik itu perdagangan dengan Laos ataupun dengan negara lain di Asia tenggara yang melalui jalur darat Laos. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan adanya kereta cepat ini biaya tranfer dapat dikurangi dari hingga 20% - 40%. Tarif kargo pada *China-Laos Railway* sebesar 600 kip/km atau 0,50 yuan /km dengan waktu pengiriman dari Kunming menuju Vientiane hanya 10 jam, dibandingkan dimana sebelum adanya kereta cepat ini, transfer produk menggunakan jenis transportasi truk dan harus melewati rute perjalanan di Laos dengan medan yang berkelok-kelok disertai perbukitan, tentunya memerlukan waktu pengiriman yang lebih lama yaitu dari Kunming menuju Vientiane berkisar lebih dari 1 hari (Tom Wilms, 2021).

Selain transfer produk dengan Laos, juga dapat mengurangi biaya transfer dengan meminimalisir waktu yang digunakan pada transfer produk dengan Thailand, dimana pengiriman barang dari pelabuhan pesisir Thailand menuju Provinsi Yunnan diperkirakan hanya satu hari, dibandingkan sebelum adanya kereta cepat ini, transfer produk tersebut memerlukan waktu setidaknya satu bulan. Melihat hal tersebut tentunya akan meminimalisir waktu dan biaya transfer produk Tiongkok dengan negara lain seperti Singapura dan Malaysia yang melalui jalur darat Laos, sekaligus menjadi alternatif perdagangan jalur darat Tiongkok, melihat rentannya jalur maritim, serta biaya yang digunakan pada jalur maritim juga terbilang lebih besar (Lampton et.all, 2020).

Adapun bagi Laos melalui implementasi teknis ini, Laos dapat memperoleh infrastruktur transportasi kereta cepat pertama di negaranya, yang tentunya mencapai konektivitas infrastruktur transportasi maupun pelayanan logistik negaranya, dimana hal tersebut merupakan salah satu visi dari strategi pembangunan negaranya untuk menjadi land-linked country dengan menjadi negara penghubung negara-negara kawasan GMS, yang tentunya dapat berimbas pada peningkatan pertumbuhan perekonomian Laos. Hal tersebut dapat ditunjukkan dari tahun 2016, transit perdagangan antara Tiongkok dengan Thailand, Malaysia dan Singapura melalui Laos, mencapai total 2 juta ton dan diperkirakan pada tahun 2030 dengan adanya kereta cepat ini akan mengalami peningkatan yaitu sebesar 3,9 juta ton serta 1,5 juta ton pada pergantian transportasi laut ke darat (World Bank, 2020).

Selain adanya peningkatan pada industri pelayanan logistik, tentunya dengan adanya kerjasama ini juga dapat meningkatkan alur perdagangan antara Laos dan Tiongkok, yang merupakan pasar terbesar Laos. Hal tersebut dapat ditunjukkan pada tahun 2016, tingkat perdagangan antara Laos dan Tiongkok sebesar 1,2 juta ton dan diperkirakan pada tahun 2030 akan meningkat lebih dari dua kali lipat yaitu sebesar 3,7 juta ton (World Bank, 2020).

C. Pengalokasian Bantuan Teknis

Pada kerjasama ini, Laos maupun Tiongkok terus mempromosikan dan mengkampanyekan berita-berita positif mengenai *China-Laos Railway* melalui media milik kedua negara seperti Xinhua News dan Vientiane Times kepada masyarakat kedua negara atau bahkan untuk masyarakat global. Pemberitaan yang diberikan berupa info maupun tujuan dan manfaat yang akan dihasilkan apabila kerjasama ini terlaksana pada tiap pemberitaan memberikan penekanan bahwa dengan adanya kerjasama ini tentunya tidak hanya akan menguntungkan kedua belah pihak, tetapi juga akan memberikan keuntungan di kawasan GMS. Adanya respon positif dan timbulnya kepercayaan pada pembangunan *China-Laos Railway* ini juga akan berdampak baik pada kelancaran pembangunan maupun saat beroperasi nantinya.

Tidak hanya promosi berupa pemberitaan positif, implementasi bentuk non-teknis juga dilaksanakan dengan pembentukan kebijakan-kebijakan oleh pemerintah Laos yang nantinya akan mendukung proses kerjasama berlangsung dari proses konstruksi hingga saat beroperasi. Hak atas lahan pada pembangunan kereta, pembebasan dan diskon pajak, pajak sumber daya alam, pajak barang impor, dan pajak untuk sewa lahan maupun tempat tinggal bagi tenaga kerja asing (tenaga kerja Tiongkok). Selain pembuatan kebijakan, juga terdapat pemberian kompensasi untuk masyarakat Laos yang terkena dampak pembangunan *China-Laos Railway* yang dilakukan oleh Laos, dimana Menurut Kepala Komite Konstruksi *China-Laos Railway*, Chantoula Phanalasy, pemerintah Laos telah membayarkan sekitar 1.488 triliun sebagai kompensasi di provinsi-provinsi dan ibukota Vientiane, yang dimana lebih dari LAK 800 miliar berasal dari anggaran negara, sedangkan lebih dari LAK 679 miliar berasal dari anggaran Laos-China Railway Co., Ltd ([The Laotian Times, 2021](#)).

Guna mendukung lancarnya kerjasama *China-Laos Railway*, kedua negara juga melakukan kerjasama dalam kerangka kerja untuk transportasi lintas batas dan dijadikan sebagai kerangka hukum untuk aktifitas lintas batas penumpang dan barang, yang ditandatangani pada 30 November 2021 oleh Kepala Administrasi Kereta Nasional Tiongkok dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Transportasi Laos secara virtual ([Global Times, 2021](#)).

Berdasarkan implementasi *China-Laos Railway* yang diwujudkan dengan pengalokasian bantuan non-teknis yang dilaksanakan Laos maupun Tiongkok, berupa promosi dan kampanye pada kerjasama ini tentunya dapat mencapai tujuan kedua negara. Bagi Tiongkok, melalui hal tersebut, Tiongkok dapat memperoleh citra baik dalam kerjasama perkeretaapiannya khususnya di Asia Tenggara. Melihat adanya respon negatif dan prasangka masyarakat global pada kerjasama ini. Melalui promosi dan kampanye *China-Laos Railway* akan dijadikan sebagai landasan dalam diplomasi perkeretaapian Tiongkok di Asia Tenggara. Melihat kerjasama perkeretaapian di negara Asia Tenggara lain tidak berjalan dengan mulus. Vietnam dan Myanmar telah ditunda atau membutuhkan waktu yang lebih lama untuk dinegosiasikan atau dijalankan karena adanya masalah lingkungan dan ketegangan politik ([Wanjing Chen et.al, 2021](#)).

Selain itu di Thailand, proses konstruksi proyek kereta cepatnya belum selesai, yang dimana dari total kesepakatan panjang jalur kereta 253 km hanya 3,5 km dari Bangkok ke Nakhon Ratchasima yang telah dibangun dan belum ada kepastian kapan jalur kereta tersebut akan dilanjutkan. Mengenai proyek kereta cepat di Malaysia yang memiliki beberapa hambatan dengan dua proyek kereta api ditangguhkan oleh Malaysia sambil menunggu negosiasi ulang biaya dan persyaratan setelah perubahan pemerintahan Federal di Putrajaya pada 2018. Selain itu di Indonesia, kemajuan proyek

kereta cepat dari Jakarta Bandung berjalan lambat, dengan konstruksi yang ditunda untuk waktu yang lama karena perizinan, pembiayaan, serta masalah pembebasan lahan (Lampton et.al, 2020). Adapun bagi Laos, melalui promosi dan kampanye yang dilakukan dapat menyingkirkan rasa ketidakpercayaan masyarakat Laos pad kerjasama ini. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan dapat selesainya pembangunan kereta cepat ini sesuai dengan waktu yang direncanakan.

D. Pengalokasian Sumber Daya Manusia

Melihat latar belakang Tiongkok yang telah jauh memiliki riwayat yang baik dengan hal perkeretaapian, serta adanya perusahaan-perusahaan dibidang perkeretaapian Tiongkok yang sudah memiliki pengalaman pada bidang ini. Dibandingkan dengan Laos yang belum memiliki pengalaman dibidang perkeretaapian, dan *China-Laos Railway* ini merupakan kereta cepat pertama di Laos. Tentunya dalam proses kerjasama ini, Tiongkok mengirimkan tenaga ahli seperti halnya konsultan perkeretaapian. Laos menandatangani perjanjian kerjasama dengan enam perusahaan konsultan perkeretaapian pada 25 Oktober 2016, setelah mnevaluasi penawaran kerjasama dari 10 perusahaan konsultasi, yang dilakukan oleh Komite *China-Laos Railway* (The Laotian Times, 2016).

Selain mengirimkan tenaga ahli, pihak Laos dan Tiongkok juga memiliki kesepakatan untuk memberikan pelatihan dan pendidikan kepada para pekerja maupun pejabat Laos yang akan bertanggung jawab pada kepengurusan *China-Laos Railway*. Hal tersebut dilihat dari pemberian pelatihan selama 20 hari bagi 30 pejabat Laos yang akan menjadi penanggung jawab *China-Laos Railway* oleh pakar perkeretaapian Tiongkok di Vientiane (Radio Free Asia, 2015). Kemudian menjelang selesainya *China-Laos Railway*, LCRC mengadakan perekrutan sekaligus pelatihan untuk pekerja lokal Laos, pada Mei 2020. Para pekerja lokal tersebut nantinya akan menduduki posisi sebagai pengemudi lokomotif, personel pemeliharaan lokomotif, personel pemeliharaan infrastruktur, petugas stasiun, awak kereta, dll. Kemudian para pekerja akan menerima pendidikan bahasa Mandarin serta pelatihan teori perkeretaapian secara profesional di Kunming, Tiongkok sampai Agustus 2021 (China.Org, 2020).

Tidak hanya para pekerja yang nanti akan mengoperasikan *China-Laos Railway*, tetapi para pekerja lokal yang direkrut untuk proses konstruksi juga diberikan pelatihan oleh para tenaga ahli Tiongkok dengan mengajari mereka keahlian mengenai konstruksi perkeretaapian berupa pengetahuan dasar, keterampilan pemasangan, maupun persyaratan keselamatan kerja ketika mengunjungi lokasi konstruksi. Tentunya hal tersebut dapat meningkatkan kemampuan teknis, keterampilan komunikasi, keterampilan organisasi dan kesadaran keselamatan kerja para pekerja konstruksi di Laos (Xinhua News, 2021). Setelah konstruksi ini selesai pun, para pekerja akan diberikan sertifikat dan diharapkan baik keahlian maupun pengalaman tersebut dapat digunakan sebagai bekal untuk dimanfaatkan kedepannya.

Berdasarkan implementasi kerjasama *China-Laos Railway* pada pengalokasian bantuan sumberdaya manusia, juga dapat mewujudkan tujuan kedua negara. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan adanya pengiriman tenaga ahli Tiongkok ini, tentunya membuka lapangan pekerjaan bagi pekerja asal Tiongkok, melihat tingkat pertumbuhan penduduk Tiongkok yang merupakan penduduk negara terbesar di dunia, sehingga mengharuskan Tiongkok untuk mencari jalan keluar dalam penyediaan pekerjaan bagi masyarakatnya, khususnya tenaga ahli perkeretaapian Tiongkok. Hal tersebut tentunya diwujudkan dengan adanya kerjasama sama dengan 6 perusahaan

konsultan Tiongkok dalam kerjasama ini. Selain itu juga, melihat sekitar 30.000 pekerja dalam proyek ini adalah pekerja asal Tiongkok (Morris, 2019).

Sedangkan bagi Laos, melalui implementasi ini berupa pemberian pelatihan bagi para pejabat maupun pekerja Laos, tentunya dapat meningkatkan kualitas sumberdaya manusia Laos, tidak memiliki keahlian mengenai perkeretaapian. Hal tersebut tentunya dapat menjadi hal yang akan menguntungkan Laos dimasa depan. Serta adanya membuka lapangan pekerjaan bagi warga lokal, dimana menurut Kementerian Tenaga Kerja dan Kesejahteraan Sosial Laos, Laos-China Railway Co., Ltd mempekerjakan warga lokal sebanyak 7.112 orang. Tentunya jauh berbeda dengan banyaknya pekerja Tiongkok, dimana dalam kerjasama ini tidak adanya indikasi pada komitmen apapun mengenai hal yang mengatur jumlah pasti pekerja Tiongkok maupun Laos (Morris, 2019).

Kesimpulan

Melalui perjanjian kerjasama pembangunan *China-Laos Railway* ini, dapat dilihat bahwa dalam kerjasama ini tentunya dilandasi oleh kepentingan kedua negara yang begitu besar dan juga dilandasi dengan adanya hubungan baik yang terjalin antara Tiongkok dan Laos. Bagi Laos, kerjasama ini dapat mewujudkan visi utamanya, yaitu “*land-locked to land-linked countries*”, yang apabila hal tersebut terwujud, tentunya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di berbagai sektor, dan juga dapat meningkatkan kualitas SDM di Laos. Sedangkan bagi Tiongkok, akan dapat memperkuat pengaruhnya untuk tujuan menjadi pusat ekonomi dunia baru, mendapat akses jalur darat dikawasan Indochina dan efisiensi perdagangan, yang juga dapat diartikan sebagai pengoptimalisasian BRI di kawasan tersebut, sekaligus dapat memicu pertumbuhan ekonomi wilayah perbatasannya.

Laos dan Tiongkok memiliki kemampuan tersendiri untuk saling melengkapi kekurangan masing-masing, sehingga dapat mencapai keberhasilan pada kerjasama *China-Laos Railway*. Kemudian dari kerjasama tersebut diimplementasi melalui beberapa kategori, yaitu (1) Pengalokasian Bantuan Dana, dengan pemberian pinjaman lunak yang dilakukan Tiongkok melalui EXIM Bank kepada Laos; (2) Pengalokasian Bantuan Teknis, dimana peralatan dan teknologi yang difasilitasi oleh perusahaan-perusahaan Tiongkok; (3) Pengalokasian Bantuan Non-Teknis, dimana kedua negara mempromosikan *China-Laos Railway* dengan pemberitaan positif melalui media milik kedua negara, serta pembuatan kebijakan yang mendukung kerjasama oleh pemerintah Laos; (4) Pengalokasian Sumber Daya Manusia, transfer tenaga ahli Tiongkok dan memberikan pelatihan bagi pejabat, teknisi, dan pekerja lokal *China-Laos Railway*.

Daftar Pustaka

- Budiono Kusumohamidjojo. 1987. *Hubungan Internasional Kerangka Studi Analitis*. Jakarta: Binacipta.
- BRI. 2018. *Aims of TheBelt and Road Initiative*. terdapat di <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>, 28 Mei 2021
- China Daily. 2015. *China, Laos Sign Railway Deal*, terdapat di http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2015-11/14/content_22455210.htm, 19 November2021

- Dougherty, James E. , dan Robert L Pfaltzgraff, Jr.. 2001. *Contending Theories of International Relation: A Comprehensive Survey*. New York: Addison Wesley Longman.
- Global Link. 2021. *All China-Laos Railway Station in Laos Conclude Debut Show*, terdapat di http://www.news.cn/english/2021-11/14/c_1310309536.htm, 2 Desember 2021
- Global Times. 2021. *Agreement Signed fo China-Laos Railway, Framework for Cross-Border Transport*, diakses dari <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1240317.shtm>, 6 Desember 2021
- Institute for Security & Development Policy of Laos. 2016. *The Belt & Road Initiative*. ISDP EU. Stokholm.
- Investment Promotion Department. 2019. *All Approved Investment Project by Country*. terdapat di http://investlaos.gov.la/images/Statistics/rpt_Invest_Summary_Country1A_1989-2019.pdf, 7 Mei 2021
- Iva Rahcmawati. 2012. *Memahami Perkembangan Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Aswaja Pressindo.
- Japan Research Institute. 1999. *The Three Reforms in China: Progress and Outlook*, terdapat di <https://www.jri.co.jp/english/periodical/rim/1999/RIMe199904threereforms/>, 28 Mei 2021
- Keohane, Robert O. 1984. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. New Jersey: Princeton University Press.
- Liu, Ning & Ye Baoming. 1997. *Construction of Pan-Asia Trunk Railway Network and Development*. Chinese Geographical Science.
- Morris, Scott. 2019. *The Kunming-Vientiane Railway: The Economic, Procurement, Labor, and Safeguards Dimensions of a Chinese Belt and Road Project*. Center for Global Development. Washington DC.
- National Assembly of Lao PDR. 1994. *Law on The Promotion and Management of Foreign Investment in Lao PDR*. Vientiane.
- Radio Free Asia. 2015. *High Speed Railway Delay*, terdapat di <https://www.rfa.org/english/news/laos/railway-04262011171130.html>, 19 Mei 2021
- Sjamsumar Dam dan Riswandi. 1995. *Kerjasama ASEAN, Latar Belakang, dan Masa Depan*. Jakarta: Pustaka Belajar.
- State of Council of China. 2015. *China-Laos to Start Railway Co-op*, terdapat di http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/11/14/content_281475234635896.htm, 12 Mei 2021
- The Laotian Times. 2021. *Government to Continue Compensating Residents Affected by Laos-China Railway*, terdapat di <https://laotiantimes.com/2021/07/27/government-to-continue-compensating-residents-affected-by-laos-china-railway/>, 14 Desember 2021
- Wanjing Chen dan Jessica Dicarlo. 2021. *Laos-China Railway*. The People's Map.
- Wilms, Tom. 2021. *Right on Track or Off The Rails? The Impact of Laos-China Railway on Lao PDR*. European Institute for Asian Studies. Brussel.
- Xinhua News. 2020. *China-Laos Railway All Holls 75 Tunnels*, terdapat di http://www.xinhuanet.com/english/2020-09/29/c_139406173_2.htm, 17 November 2021