

BAB II

KERJA SAMA LAOS-TIONGKOK DENGAN PINJAMAN UTANG TIONGKOK

Dalam bab ini penulis membahas mengenai kerjasama antara Laos-Tiongkok dengan pinjaman utang Tiongkok yang selanjutnya dijabarkan menjadi beberapa sub bab. Dalam bab ini penulis menjelaskan mengenai pinjaman yang dikeluarkan Tiongkok untuk Laos dalam proyek kereta api cepat, mengenai kondisi konektivitas di negara Laos, selanjutnya mengenai urgensi proyek kereta api cepat Tiongkok-Laos dibangun, serta Tiongkok sebagai investor dalam pembangunan infrastruktur lain di Laos.

2.1 Pinjaman Utang Tiongkok terhadap Laos dalam Proyek Kereta Cepat Tiongkok-Laos

Tiongkok mendanai banyak proyek pembangunan di Laos seperti bendungan pembangkit listrik tenaga air seperti bendungan Xayaburipada tahun 2010, serta proyek kereta cepat Tiongkok-Laos pada 2016 yang telah menghabiskan dana yang besar. Utang luar negeri meningkat, dan ditambah kerentanan yang diperburuk dengan terjadinya pandemi yang mengakibatkan kenaikan harga bahan bakar dan pangan global.²¹ Proyek kereta cepat Tiongkok-Laos menghabiskan dana sekitar \$6 miliar. Untuk membiayai perkeretaapian, terdapat 3 perusahaan Tiongkok dan 1 perusahaan milik negara Laos mendirikan usaha patungan dengan tanggung jawab terbatas *Laos-China Railway Company*

²¹Shibani Mahtani and Ore Huiying, *China's promise of prosperity brought Laos debt — and distress* diakses dalam <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2023/laos-debt-china-belt-road/>(30/12/2023, 08.15 WIB)

(LCRC), pada tahun 2016. Ketiga perusahaan Tiongkok tersebut memegang 70 persen saham perusahaan patungan tersebut.²² Bank Ekspor-Import (Exim) Tiongkok meminjamkan \$3,54 miliar kepada LCRC untuk pembangunan jalur kereta cepat.²³

Eximbank Tiongkok dan Pemerintah Laos menandatangani perjanjian pinjaman senilai \$480 juta pada 8 September 2016.²⁴ Yang mana pemerintah Laos serta Pemerintah Tiongkok bersama-sama menyumbang masing-masing \$730 juta dan \$1,63 miliar pembiayaan ekuitas untuk proyek tersebut. Dimana dana sebesar \$730 juta pada proyek ini yang seharusnya ditanggung oleh pemerintah Laos, tetapi mendapatkan pinjaman \$480 juta dari Eximbank Tiongkok dan Laos menyediakan \$250 juta pendanaannya sendiri.²⁵

Sejak 2016, Tiongkok telah menjadi investor terbesar bagi pembangunan bagi Laos.²⁶ Tiongkok sendiri dapat menawarkan keunggulannya kepada dunia, khususnya jalur kereta berkecepatan tinggi Laos-Tiongkok yang dengan kemampuan teknisnya mengubah perjalanan dua hari melintasi negara itu menjadi lebih singkat yaitu hanya tiga jam.

²²Anjali Bhatt, *Laos Is Not in a Chinese 'Debt Trap' – But It Is in Trouble*, diakses dalam <https://thediplomat.com/2023/04/laos-is-not-in-a-chinese-debt-trap-but-it-is-in-trouble/> (13/01/2024, 12.12 WIB)

²³*Ibid.*

²⁴China Aid Data, *China Eximbank provides \$3.54 billion of debt financing for China-Laos Railway Project*, diakses dalam <https://china.aiddata.org/projects/85304/#:~:text=In%20order%20to%20make%20its%20%24730%20million%20equity,million%20of%20its%20own%20funding%20%28in%20annual%20installments%29>. (4/01/2024, 12.56 WIB)

²⁵*Ibid.*

²⁶Chonno Lapuekou, *China Remains Top Investor in Laos, Minister Reveals*, diakses dalam <https://laotiantimes.com/2023/11/14/china-remains-top-investor-in-laos-minister-reveals/> (15/01/2024, 12.46 WIB)

Tahun 2020-2023 pemerintah Laos berupaya beradaptasi terhadap perubahan situasi perekonomian, sementara pertumbuhan masih bergantung pada sektor pertambangan dan pembangkit listrik tenaga air, yang hanya mempekerjakan 1% angkatan kerja. Menurut World Bank, Laos tetap mempertahankan pertumbuhan ekonominya.²⁷ Hanya sekitar 30% dari pendapatan ekspor mereka dalam negeri.²⁸ Perdana menteri Laos telah menekankan perlunya menstabilkan perekonomian, terutama dengan mengendalikan inflasi, dan membayar utang yang dikumpulkan oleh proyek-proyek pembangunan yang didanai negara dan perusahaan-perusahaan negara.

Situasi makroekonomi Laos menjadi semakin menantang selama tahun 2020-2023. Kerentanan struktural yang sudah berlangsung lama diperburuk oleh dampak pandemi COVID-19, melonjaknya utang publik, dan terujinya kondisi makroekonomi global. Akibatnya, mata uang nasional melemah dan inflasi melonjak. Situasi ini berdampak paling serius pada masyarakat miskin. Pertumbuhan yang konsisten selama dua dekade sebelumnya sebagian besar didorong oleh investasi skala besar di sektor padat modal, khususnya pertambangan dan pembangkit listrik tenaga air. Pada September tahun 2022 Laos menyerahkan kendali mayoritas jaringan listrik nasionalnya kepada perusahaan milik negara Tiongkok. Dalam teori ketergantungan, negara berkembang hanya memperoleh sedikitnya manfaat yang diterima dibandingkan dengan negara

²⁷The World Bank, *The World Bankin Lao PDR*, diakses dalam <https://www.worldbank.org/en/country/lao/overview> (8/10/2023, 07.48 WIB)

²⁸ The World Bank, Loc. Cit

maju.²⁹ Yang mana pembangkit listrik di Laos awalnya dibangun untuk kesejahteraan Laos namun pada akhirnya dikuasai oleh Tiongkok. Bahkan, situasi utang semakin memburuk pada tahun berikutnya. Pemerintah sangat membutuhkan \$1,8 miliar (1,5 triliun rupiah) untuk mengatasi proyeksi defisit fiskal dan membayar kembali pinjaman dalam dan luar negeri.³⁰

Investasi pemerintah di sektor ketenagalistrikan sebagian besar dibiayai oleh utang luar negeri, seringkali dalam bentuk komersial, sehingga secara bertahap membahayakan stabilitas makroekonomi. Dampak kumulatif dari kemunduran ini berarti negara ini menghadapi ketidakstabilan makroekonomi, peningkatan risiko keuangan, dan inflasi harga pangan. Ketika kewajiban pembayaran utang pemerintah meningkat dan pendapatan menurun, belanja untuk layanan sosial penting seperti pendidikan, layanan kesehatan, dan perlindungan sosial menurun.

Dengan melakukan kerjasama dengan Laos, salah satunya dengan meminjamkan dana kepada Laos dapat memberikan manfaat untuk Tiongkok. Selain itu, dari sisi Laos pun membutuhkan Tiongkok sebagai investor dan mitra kerjasamanya terutama di bidang pembangunan infrastruktur. Seperti proyek

²⁹ Ella Adriana Chirinos, *Honduras: Lack of Economic Freedom or Victim of the Global Economic System? Bridging the Gap between Dependency Theory and Neoliberal Economic Theory in Developing Countries*, diakses dalam [https://journals.library.mun.ca/index.php/MP/article/view/1779\(2/03/2024, 09.05 WIB\)](https://journals.library.mun.ca/index.php/MP/article/view/1779(2/03/2024, 09.05 WIB))

³⁰ Sebastian Strangio, *Laos-China Railway Inaugurated Amid Mounting Debt Concerns*, diakses dalam <https://thediplomat.com/2021/12/laos-china-railway-inaugurated-amid-mounting-debt-concerns/> (3/10/2023, 08.01 WIB)

kereta cepat Tiongkok-Laos yang dibutuhkan Laos dalam meningkatkan infrastruktur Laos.

2.2 Kondisi Konektivitas Laos Sebelum Proyek Kereta Cepat Tiongkok-Laos

Seluruh wilayah di Laos terkurung darat yang terletak di lembah yang dikelilingi pegunungan. Negara ini cukup berbukit, dan banyak jalan dibangun di sekitar lereng gunung. Yang mana jalanan berangin dan kecepatan kendaraan terbatas, sehingga memerlukan waktu lebih lama dalam mobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya dibanding yang diperkirakan. Kondisi konektivitas di Laos kurang baik dikarenakan fasilitas yang kurang memadai. Berikut ini adalah peta konektivitas wilayah di Laos-Tiongkok.

Gambar 2. 1 Peta Konektivitas Laos-Tiongkok



Sumber : Koran Jakarta

Dengan adanya kereta cepat Tiongkok-Laos membuat konektivitas antar wilayah di Laos semakin baik juga konektivitas Laos dengan Tiongkok yang meningkat. Kereta cepat tersebut menghubungkan kota-kota besar di Laos, sebagian besar di wilayah utara. Sebelum kereta cepat mulai beroperasi, jalan raya memainkan peran paling penting dalam mengangkut barang dan orang di negara Laos.

Dalam Indeks Kinerja Logistik 2018 oleh World Bank, Laos menduduki peringkat 82 di antara 160 negara untuk kinerjanya di bidang logistik.³¹ Di ASEAN, peringkat ini merupakan posisi terendah ketiga, diikuti oleh Kamboja dan Myanmar. Kereta Api Laos-Tiongkok dapat membantu Laos mengatasi tantangan infrastruktur logistiknya, terutama karena jalur kereta api dan infrastruktur baru telah mengurangi waktu dan biaya transportasi secara signifikan. Misalnya, jalur kereta api telah mengurangi waktu perjalanan antara Vientiane dan Luang Prabang sebuah Situs Warisan Dunia UNESCO dari enam jam perjalanan darat menjadi dua jam dengan kereta cepat.

Pada tahun 2019, sebelum pandemi COVID-19 mengurangi transportasi secara drastis di Laos, jalan raya, jalan tol, dan jalan raya secara umum menyumbang sekitar 90 persen lalu lintas barang dan 63 persen lalu lintas

³¹ World Bank, *Logistics Performance Index 2018*, diakses dalam [https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2018/07/24/logistics-performance-index-2018\(28/11/2023, 08.00 WIB\)](https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2018/07/24/logistics-performance-index-2018(28/11/2023, 08.00 WIB))

penumpang, sedangkan sisanya dilakukan melalui jalur air dan jalur udara.³² Namun, kualitas jalan yang buruk telah menjadi tantangan jangka panjang bagi Laos. Pada tahun 2019, pemerintah Tiongkok mengirimkan kerangka kerja sama kepada pemerintah pusat Laos, dengan mengusulkan LCEC (*Laos China Economic Cooperation*) akan memperdalam kerja sama di berbagai sektor, mulai dari energi dan pertanian hingga pertambangan dan pariwisata.³³ LCEC mengikuti Kereta cepat Tiongkok-Laos dan Jalan Tol melintasi Luang Provinsi Namtha, Oudomxay, Luang Prabang, dan Vientiane, dengan tujuan menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara dan pasar di Asia Tenggara. Sebagai koridor utama di Laos, LCEC melintasi pusat Laos utara, menempatkan zona pengembangan tidak hanya di daerah perbatasan namun juga di wilayah tengah negara tersebut.³⁴

Pada tahun 2020, hanya 23 persen jalan di Laos yang diaspal. Ditambah lagi, kawasan tersebut masih rentan terhadap penutupan musiman akibat banjir, tanah longsor, dan sistem drainase yang buruk. Sistem kereta api Laos juga melintasi perbatasan, menuju ke Tiongkok, namun biasanya digunakan untuk tujuan kargo setelah melintasi perbatasan.³⁵ Jalur ini tidak hanya mengangkut

³²Chanthevivanh Keobounphanh, Kouqing Li, Naoaki Inayoshi, *Railways Help Landlocked Laos Embark a Journey Beyond Borders*, diakses dalam [https://amro-asia.org/railways-help-landlocked-laos-embark-a-journey-beyond-borders/\(28/11/2023, 07.50 WIB\)](https://amro-asia.org/railways-help-landlocked-laos-embark-a-journey-beyond-borders/(28/11/2023, 07.50 WIB)

³³Sims, K. (2015). The Asian Development Bank and the production of poverty: Neoliberalism, tech- nocratic modernization and land dispossession in the Greater Mekong Subregion. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 36(1), DOI:112–126.10.1111/sjtg.12093.

³⁴Sims, K. *Op.Cit.*

³⁵ Sarah Carter, *Transportation in Laos – 2023 Guide to Getting Around Laos*, diakses dalam [https://asocialnomad.com/laos/transportation-in-laos/\(28/11/2023, 07.32 WIB\)](https://asocialnomad.com/laos/transportation-in-laos/(28/11/2023, 07.32 WIB)

perjalanan penumpang tetapi juga angkutan barang atau logistic kargo. Yang manamayoritas dari perjalanan barang atau kargo tadi berjalan satu arah, yaitu dengan barang-barang yang diekspor dari Tiongkok lalu masuk ke Laos dan kemudian menuju Thailand. Hanya sedikit perusahaan di Laos yang menggunakan jalur ini untuk melakukan ekspor barang menuju ke Tiongkok.

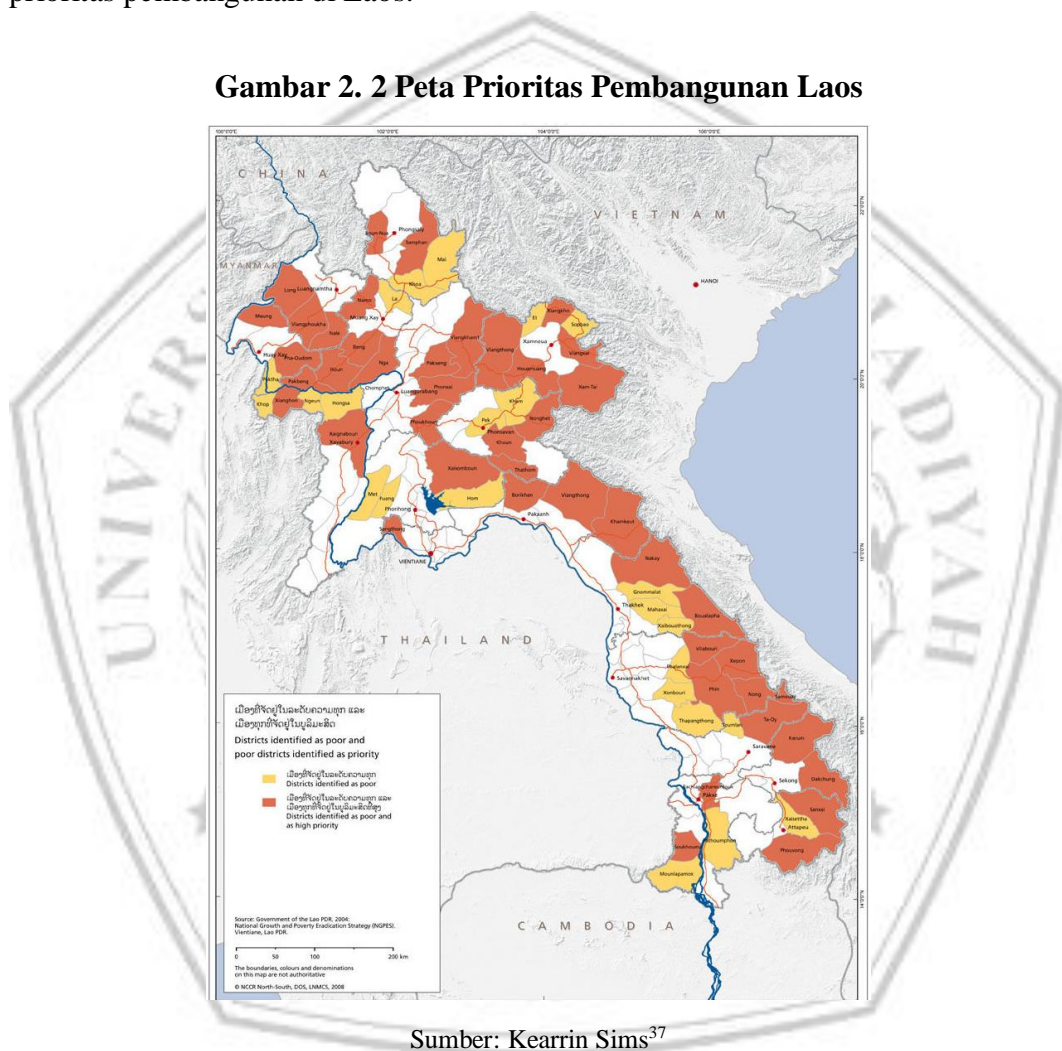
Transportasi yang umum digunakan di Laos adalah dengan bus dan minivan. Negara ini juga memiliki hubungan baik dengan Kamboja, Vietnam, dan Thailand, yang mana untuk mobilitas melintasi perbatasan dapat diakses menggunakan motor. Perjalanan dengan perahu juga umum dilakukan di Laos, terutama di kawasan yang dilalui Delta Mekong. Dengan sistem transportasi Laos kebanyakan orang memasuki Laos melalui perbatasan darat atau melalui penerbangan yang menghubungkan ibu kota negara tetangga seperti Bangkok dan Hanoi. Penerbangan antarbenua yang langsung menuju Laos jumlahnya terbatas dan sebagian besar penerbangan yang masuk ke Laos berasal dari negara tetangganya.³⁶

Dengan kondisi pedesaan di Laos, perkembangan kota-kota besar terkonsentrasi di beberapa provinsi yang terletak di sepanjang tepian Sungai Mekong. Selama lima tahun terakhir, Vientiane Capital di tengah, Luangprabang di utara, serta Savannakhet dan Champasack di selatan telah menunjukkan perkembangan wilayah kota yang paling pesat. Provinsi-provinsi tersebut merupakan pusat pembangunan baik secara formal melalui kebijakan pemerintah maupun secara informal melalui kebijakan pemerintah penyebaran pembangunan

³⁶Sarah Carter, *Loc. Cit*

yang sebenarnya. Berikut ini merupakan peta prioritas pembangunan di Laos, dengan daerah berwarna oranye sebagai daerah yang paling dirioritaskan dalam pembangunan, daerah berwarna kuning menjadi daerah yang tidak terlalu menjadi prioritas, dan daerah berwarna putih menjadi daerah yang tidak mendapatkan prioritas pembangunan di Laos.

Gambar 2. 2 Peta Prioritas Pembangunan Laos



Sumber: Kearnin Sims³⁷

³⁷ Kearnin Sims, *Consolidating Post-Conflict Development: Unexploded Ordnance and the Legacy of Conflict in Laos*, diakses dalam <https://www.researchgate.net/publication/312088496> Consolidating Post-Conflict Development Unexploded Ordnance and the Legacy of Conflict in Laos(15/01/2024, 13.35 WIB)

Laos memiliki strategi pembangunan utama wilayah utara dengan Luangprabang sebagai pusat pembangunan ekonomi di utara, dan Oudomsay, Xiengkouang dan Vientiane sebagai pusat pengembangan industri. Provinsi Savannakhet dan Khammuane dianggap sebagai pusat wilayah tengah Laos, yang dikembangkan melalui integrasi dengan wilayah perbatasan timur laut Thailand. Vientiane Capital, Savannakhet dan Champasack mencerminkan gelombang perkembangan kota yang terkonsentrasi di wilayah tengah dan selatan Laos.³⁸ Kereta cepat Laos-Tiongkok telah meningkatkan pilihan wisatawan dan agen perjalanan untuk menjelajahi Laos, menjadikannya tujuan wisata utama di Asia Tenggara. Selain itu, karena jalur kereta cepat Laos terhubung dengan jaringan kereta di Tiongkok, jumlah wisatawan kemungkinan akan semakin meningkat karena Tiongkok telah membuka kembali perbatasannya setelah hampir tiga tahun.³⁹

Sebelum adanya kereta cepat Tiongkok-Laos terlihat bahwa kondisi konektivitas Laos terbatas dikarenakan mobilitas hanya bergantung pada transportasi darat seperti mobil yang mana untuk menuju suatu tempat memerlukan waktu yang relatif lama. Adanya kereta cepat Tiongkok-Laos di bawah BRI ini semakin memfasilitasi dan mengkonsolidasikan keterikatan geopolitik dan ambisi ekonomi, yang mereproduksi, dan mungkin mengintensifkan, sosio-ekonomi kesenjangan. Konektivitas anatar wilayah di Laos

³⁸Nolintha. Vanthana. *"Cities, SEZs and Connectivity in Major Provinces of Laos."* Diakses dalam https://www.ide.go.jp/library/English/Publish/Reports/Brc/pdf/06_chapter4.pdf (19/11/2023, 09.30 WIB)

³⁹Chanthevivanh Keobounphanh, Kouqing Li, Naoaki Inayoshi, *Loc. Cit*

bahkan ke luar negeri menjadi lebih efisien baik berupa mobilitas manusia dan terutama logistik barang.

2.3 Urgensi Kereta Cepat Tiongkok-Laos Bagi Perekonomian Laos

Ekspansi kereta Tiongkok melewati batas negara ke negara lain salah satunya Laos. Jalur ini, yang merupakan jaringan kereta internasional pertama Tiongkok, yang merupakan proyek terbaru dari *Belt and Road Initiative* (BRI). Strategi ambisius Tiongkok tersebut berupaya menghubungkan sejumlah negara Asia dan Afrika melalui kekuatan ekonomi Tiongkok. Kereta cepat Tiongkok-Laos diharapkan membantu mengubah Laos yang terkurung daratan menjadi negara yang terhubung dengan daratan.

Laos berharap jalur ini akan membantu mengubah negaranya dari negara yang tidak memiliki daratan menjadi terhubung dengan daratan, sehingga menarik lebih banyak wisatawan asing dan investor untuk datang. Selain itu, diharapkan Laos mengirimkan lebih banyak barang dagangannya ke luar negeri atau kegiatan ekspor impor nya meningkat. Meskipun Asia Tenggara adalah tujuan populer bagi banyak wisatawan Tiongkok, Laos tidak termasuk dalam daftar teratas negara tujuan wisatawan. Namun, kemudahan akses saat ini dapat mengubah hal tersebut.⁴⁰ Wisatawan dari Laos dan Tiongkok memerlukan visa untuk mengunjungi negara lain. Lebih dari 155 juta wisatawan Tiongkok melakukan perjalanan internasional pada tahun 2019. Sejak bulan Januari hingga September

⁴⁰Lilit Marcus and Shawn Deng, *New 620-mile railway connects China and Laos*, diakses dalam <https://edition.cnn.com/travel/article/china-laos-train-intl-hnk/index.html> (28/11/2023, 07.15 WIB)

tahun 2019, sekitar 760.000 wisatawan Tiongkok mengunjungi Laos, demikian yang dilaporkan Konsulat Jenderal RRT di Luang Prabang, Laos.⁴¹

Perdagangan antara Tiongkok dan Laos memiliki potensi tinggi mengingat kedua negara berbatasan langsung. Namun kondisi Laos yang merupakan negara yang terkurung daratan membuat perdagangan antar kedua negara menjadi terhambat, sehingga dalam hal tersebut Tiongkok berpotensi membantu Laos dalam pembangunan infrastrukturnya.⁴² Laos berupaya meningkatkan pembangunan sosio-ekonomi melalui perdagangan, manufaktur, pariwisata, dan penjualan listrik yang dihasilkan dengan membendung Sungai Mekong dan sungai-sungai besar lainnya. Jalur kereta cepat Laos-Tiongkok adalah bagian penting dari upaya tersebut.⁴³

Bagi Tiongkok, jalur sepanjang 417 km yang melintasi wilayah terjal di Laos adalah langkah pertama menuju jalur kereta api berkecepatan tinggi yang ambisius yang menghubungkan Sungai Mekong dan akhirnya Semenanjung Malaya ke dalam orbit rencana Beijing *Belt and Road Initiative*.⁴⁴ Keterkaitan dengan saluran logistik lain seperti jaringan jalan raya, pelabuhan kering dan

⁴¹Lilit Marcus and Shawn Deng, *Loc. Cit*

⁴²Zsombor Peter, *China Launches High-Speed Rail Through Laos in First Leg of SE Asia Corridor*, diakses dalam [https://www.voanews.com/a/china-launches-high-speed-rail-through-laos-in-first-leg-of-southeast-asia-corridor/6336517.html#:~:text=Pon%20said%20the%20completion%20of%20the%20high-speed%20railway,decade.%20%E2%80%9CIt%20was%20an%20unlikely%20project%2C%E2%80%9D%20she%20said\(28/11/2023, 08.15\)](https://www.voanews.com/a/china-launches-high-speed-rail-through-laos-in-first-leg-of-southeast-asia-corridor/6336517.html#:~:text=Pon%20said%20the%20completion%20of%20the%20high-speed%20railway,decade.%20%E2%80%9CIt%20was%20an%20unlikely%20project%2C%E2%80%9D%20she%20said(28/11/2023, 08.15))

⁴³Radio Free Asia, *China's Fast Track To Influence: Building A Railway In Laos*, diakses dalam <https://www.rfa.org/english/news/special/laoschinarailway/> (28/11/2023, 08.31 WIB)

⁴⁴Aidan Jones, *Laos' Fast Train to China Brings Connection at a Cost, With Big Promises but Uneven Progress, 2022*, diakses dalam <https://rainforestjournalismfund.org/stories/laos-fast-train-china-brings-connection-cost-big-promises-uneven-progress> (3/11/2023, 11.26 WIB)

bandara dapat diperkuat. Optimalisasi dan sinergi jalur-jalur tersebut dapat menciptakan sistem transportasi yang lebih nyaman, cepat, modern, efisien, dan hemat biaya. Dengan dibukanya Kereta cepat Laos-Tiongkok, Laos telah memulai perjalanan yang akan membawa negara dan wilayah tersebut melampaui perbatasannya.

Tiongkok dapat melakukan pembangunan dan perkembangan dengan mandiri, namun Laos memerlukan bantuan Tiongkok. Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat ketergantungan antara dua perekonomian atau lebih, dan antara negara-negara tersebut negara dominan seperti Tiongkok dapat berkembang dan mampu mempertahankan eksistensinya, sementara negara-negara lain (negara yang bergantung) seperti Laos dapat melakukan ekspansi dengan kerja sama atau bantuan negara dominan.⁴⁵

Bagi Laos yang merupakan negara yang dikelilingi daratan tentu saja memerlukan fasilitas sebagai peningkatan konektivitas antar wilayah di Laos maupun negara lain. Kereta cepat Tiongkok-Laos termasuk salah satu teknologi yang diperlukan oleh Laos. Dengan adanya kereta cepat Tiongkok-Laos memudahkan mobilitas masyarakat serta pengangkutan barang atau logistic di Laos meningkat dan semakin mudah. Dengan memilih Tiongkok sebagai mitra pembangunan proyek kereta cepat Tiongkok-Laos menjadikan Laos membutuhkan Tiongkok.

⁴⁵ Dos Santos, *Loc. Cit*

2.4 Tiongkok Sebagai Investor Dalam Pembangunan Infrastruktur di Laos

Laos dan Tiongkok menjalin hubungan yang baik, mengingat kedua negara tersebut terletak berdekatan dan kerap melakukan kerja sama. Tak jarang, pembangunan dalam negeri Laos pun memerlukan bantuan dan kerjasama dengan Tiongkok. Keterlibatan pihak-pihak pemerintah dan swasta dengan negara-negara berpendapatan rendah memerlukan terobosan baru melihat hubungan antara kedaulatan nasional dan modernisasi.⁴⁶ Investasi Tiongkok di Laos sebagian besar berada di sektor yang berhubungan dengan sumber daya, seperti pertambangan dan pembangkit listrik tenaga air, yang mencakup lebih dari 70 persen total sektor tersebut investasi Tiongkok.

Selain Proyek tadi ada pula *North Economic Corridor*(NEC) adalah proyek jalan raya dua jalur yang dibangun antara tahun 2003 dan 2008, menghubungkan prefektur Xishuangbanna di Yunnan dengan provinsi Chiang Rai di Thailand melalui dataran tinggi pegunungan di barat laut Laos.⁴⁷ NEC merupakan contoh dari infrastruktur transportasi transnasional, mengikuti jalur perdagangan bersejarah, yang dibiayai bersama oleh pemerintah Tiongkok. Diluncurkan pada tahun-tahun booming di tahun 2000an, dan secara surut diberi label sebagai bagian dari BRI. Dari tahun 2005 hingga 2018, Tiongkok memiliki

⁴⁶Nyíri, P, *Enclaves of Improvement: Sovereignty and Developmentalism in the Special Zones of the China-Lao Borderlands*. . (2012) *Comparative Studies in Society and History*, 54(3), 533-562. [doi:10.1017/S0010417512000229](https://doi.org/10.1017/S0010417512000229)

⁴⁷*Ibid.*

lebih dari 840 proyek di Laos, dengan total investasi lebih dari 11 miliar dolar AS⁴⁸.

Pada tahun 2006 Tiongkok telah membangun pembangkit listrik tenaga air senilai US\$142 juta di Laos.⁴⁹ Pembangkit listrik tersebut, dengan kapasitas pembangkit terpasang sebesar 100 MW. Sejak 2006 hingga 2023 Tiongkok telah meningkatkan bantuannya ke Laos, membangun rumah sakit, jembatan dan jalan, mengamati sumber daya mineral dan kayu di negara tersebut serta akses yang diberikan kepada Thailand untuk provinsi-provinsi yang tidak memiliki daratan di Tiongkok barat daya.

Laos melakukan kerja sama dengan Tiongkok untuk mendapatkan dukungan dalam mengembangkan visinya, yaitu melakukan ekspansi di bidang kelistrikan terutama listrik yang diperoleh dari pembangkit listrik tenaga air. Pembangunan bendungan dan infrastruktur pendukung. Di Laos dengan Perusahaan Tiongkok sebagai pihak yang terlibat. Perusahaan-perusahaan Tiongkok lainnya juga melakukan investasi yang tidak sedikit dan terutama di bidang teknologi, komunikasi, pertambangan, dan pertanian. Pada tahun 2013, Tiongkok menjadi negara sebagai investor asing yang terbesar di Laos dengan

48 Phommouy, P. 2019. The Impact of China's Foreign Direct Investment on Economic Growth of Lao PDR <https://doi.org/10.5281/zenodo.3543924> diakses dalam <https://zenodo.org/record/3543924> (8/10/2023, 08.10 WIB)

49 Hydro Review, China to build 100-MW hydropower plant in Laos, diakses dalam <https://www.hydroreview.com/world-regions/asiaoceania/china-to-build-100-mw-hydropower-plant-in-laos/#:~:text=China%20will%20build%20a%20US%24142%20million%20hydropower%20plant,during%20President%20Hu%20Jintao%E2%80%99s%20visit%20to%20the%20country> (04/01/2024, 13.56 WIB)

total investasi mencapai \$5 miliar dan lebih dari 745 proyek yang dibangun atas investasi tersebut, bahkan melebihi Thailand.⁵⁰ Kereta cepat Tiongkok-Laos yang membentang dari ibu kota Laos, Vientiane, ke kota perbatasan Tiongkok-Laos yaitu Boten laluselanjutnya ke provinsi Yunnan yang berada di Tiongkok menjadi proyek andalan dalam kerja sama baru ini.

Laos yakin bahwa adanya BRI dapat membantu Laos mengatasi permasalahan geografis melalui peningkatan konektivitas infrastruktur. Tiongkok dan kawasan Asia Tenggara dan akan memberi peluang dalam mempromosikan hubungan bilateral Laos-Tiongkok yang meliputi kerjasama pembangunan maupun perdagangan di sejumlah sektor yang lebih baik, terutama industri jasa, pengolahan, logistik, pertanian ekologis, katering dan industri ringan⁵¹

Meskipun adanya jaringan kereta Pan-Asia telah membuka wilayah barat laut Laos bagi investasi asing, hal ini merupakan proses yang sangat tidak seimbang dimana kekuasaan negara lebih banyak tercurah pada sisi pembatasan dibandingkan pada perlindungan sosial terhadap masyarakat yang rentan terkena dampak koridor tersebut. Kebijakan perdagangan bebas ASEAN telah menghalangi pemerintah Laos untuk melaksanakan rencana awalnya untuk memungut biaya perdagangan untuk menutup kerugian. Lebih dari USD 100 juta dipinjam dari Tiongkok, Thailand, dan *Asia Development Bank* (ADB) untuk

⁵⁰Shibani Mahtani and Ore Huiying, *Loc.Cit*

⁵¹Vörös Zoltán & Pongkhao Somsack, *Laos and the Belt and Road Initiative An Interconnector Helping the Chinese Needs?*, https://kki.hu/wp-content/uploads/2021/01/2_2020_FPR_beliv_online_voros_somsack_24-38-1.pdf

membangun proyek tersebut.⁵² Proyek tersebut lebih memberi manfaat bagi Tiongkok dan Thailand dibandingkan bagi Laos. Manfaat dan risiko yang terkait dengan proyek tersebut dikelola untuk menciptakan sebuah infrastruktur yang memenuhi keseimbangan dampak yang diantisipasi, baik positif maupun negatif, bagi banyak pemberi pinjaman serta satu-satunya peminjam (pemerintah Laos).

Pemerintah Laos mempromosikan penanaman modal asing langsung untuk mengurangnya ketergantungan pada bantuan dan mendorong pembangunan ekonomi⁵³. Sebagai negara yang tidak memiliki daratan, Laos bergantung pada pemeliharaan hubungan diplomatik, komersial, dan perdagangan yang kuat dengan tetangganya. Pengaruh Tiongkok di Laos telah berkembang dan menjadi hal yang paling penting investor asing terbesar di negara ini. Perdagangan antara Laos dan Tiongkok telah meningkat secara signifikan, dan pada tahun 2015 ekspor Tiongkok dari Laos melebihi US\$1,3 miliar, lebih dari US\$150 juta di antaranya perdagangan yang bersangkutan dengan produk pertanian.⁵⁴ Jaringan listrik Laos mulai tahun 2016, sebagian dikendalikan oleh Tiongkok yang merupakan trade-off sebagai pengganti pembayaran utang.⁵⁵

Sebagian besar investasi pertanian Tiongkok terkonsentrasi di provinsi utara yang berbatasan dengan Tiongkok, meskipun perusahaan Tiongkok juga

⁵² Michael B. Dwyer, "They will not automatically benefit": *The politics of infrastructure development in Laos's Northern Economic Corridor*, Science Direct, Vol.78 (2022) hal. 3 <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.102118>

⁵³ Mark Grimditch, *Chinese Agriculture in Southeast Asia: Investment, Aid and Trade in Cambodia, Laos and Myanmar*, 2017, diakses dalam https://data.laos.opendevlopmentmekong.net/dataset/c419277a-b260-45bc-93e4-420f9a630ecb/resource/ec82a148-3c27-4a27-89b1-21280c842bc6/download/hbs_agriculture_scoping.pdf (26/12/2023, 10.19 WIB)

⁵⁴ *Ibid.*, hal 6

⁵⁵ Zsombor Peter, *Loc. Cit*

aktif di tempat lain di Laos. Bantuan pembangunan Tiongkok telah mendukung pertanian, pembangunan pusat pelatihan dan percontohan, pengembangan sistem irigasi, serta pembangunan infrastruktur transportasi dan energi, yang dapat berkontribusi terhadap pembangunan sektor pertanian dan perdagangan komoditas pertanian. Tiongkok telah mengembangkan hubungan diplomatik yang kuat dengan Laos yang membuat Laos membutuhkan Tiongkok untuk melakukan kerja sama.

