



ANALISIS ALASAN TIONGKOK MELAKUKAN KERJASAMA DENGAN THAILAND DALAM PROYEK KERETA CEPAT BANGKOK-NAKHONRACHASIMA

Adisorn Pantusah, Haryo Prasodjo, Hafid Adim Pradana, Ruli Inayah Ramadhon

Prodi Hubungan International, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,

Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia

Abstrak

Menggunakan foreign policy analysis theory dan metode eksplanatif, tulisan ini menjelaskan mengenai alasan Tiongkok melakukan kerjasama dengan Thailand, dalam proyek kereta cepat rute Bangkok-Nakhonrachasima sebagai fase I dari keseluruhan rute Thailand-Laos dalam proyek besar Belt and Road Initiative. Terdapat empat faktor utama Tiongkok melakukan kerjasama, pertama, posisi geografi Thailand sebagai titik temu dari skema rute kereta Pan Asia Railway. Kedua, jumlah dan potensi populasi kelas menengah atas di Thailand di kedua kota, sebagai konsumen kereta cepat dan tingkat kunjungan sektor pariwisata. Ketiga, kapasitas dan proyeksi ekonomi Thailand yang terus meningkat setiap tahunnya. Keempat, stabilitas politik dan keamanan dalam negeri Thailand, bagi potensi serta jaminan investasi jangka panjang di Thailand. Proyek kereta cepat Tiongkok direncanakan akan menghubungkan, provinsi Kuning di Tiongkok, Laos, Thailand, Malaysia, hingga Singapura.

Kata Kunci: Foreign Policy Analysis, High Speed Railway, Thailand, Tiongkok

PENDAHULUAN

Kereta cepat, menjadi salah satu isu penting dalam hubungan internasional saat ini, dimana seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan teknologi, Dengan menawarkan produk kereta cepat yang dimilikinya ke luar negeri, Tiongkok menjadikan kereta cepat bukan hanya sebagai alat transportasi, namun juga sebagai alat politik, dengan tujuan perluasan ekonomi juga pengaruh internasional. Pada 22 September 2015, sebagai peringatan hubungan bilateral 40 tahun, dan bagian dari proyek besar *Belt and Road Initiative*, Tiongkok dan Thailand sepakat untuk membangun kereta cepat rute Bangkok hingga wilayah Nongkhai yang berbatasan dengan Laos, sepanjang 867 km. Dimana proyek akan dibangun dalam dua fase, yaitu fase I Bangkok-Nakhonrachasima, dan fase II Nakhonrachasima-Nongkhai.(Amonrat,2015)

Pada tahun 2016, pemerintah Thailand melakukan tindak lanjut proyek dengan pemerintahan Tiongkok, dengan hasil penandatanganan *Memorandum of Understanding (MOU)* secara resmi antara kedua pihak. Proyek tersebut melibatkan tiga aktor utama yaitu, *State Railway of Thailand (SRT)* sebagai perwakilan pemerintahan Thailand, *China Railway International Co., LTD.* dan *China Railway Design cooperation* sebagai perwakilan pemerintah Tiongkok. (Cristiyanningsih, 2020). Proyek kereta cepat di Thailand, diperkirakan akan menghabiskan dana sebesar 5.683.000.000 USD, dimana dana tersebut berasal dari pemerintah Thailand, dan menjadi proyek lanjutan dari kereta cepat di Laos. Jalur Bangkok-Nakhonratchasima sejauh 253 km, akan melewati 6 Stasiun yaitu, Stasiun Bangsue, Stasiun Donmueng, stasiun Ayuthaya, Stasiun Saraburi, Stasiun Pakchong dan Stasiun Nakhonratchasima, dengan durasi perjalanan 1 jam 30 menit. Adapun jenis

kereta cepat yang digunakan adalah *Electric Multiple Unit (EMU)* dengan kecepatan 250 km/jam. Proyek dimulai di tahun 2017, dan target beroperasi di tahun 2025. Proyek ini akan menghubungkan secara langsung dua provinsi terbesar di Thailand Barat dan Timur. Kereta cepat akan meningkatkan konektivitas dan mobilitas masyarakat, dalam melakukan perjalanan, dengan waktu yang singkat, serta mengurangi beban jalan raya. Pemerintah Thailand sangat berharap, dengan adanya proyek kereta cepat, dapat meningkatkan perekonomian di kawasan Thailand Timur, menjadi semakin berkembang. (Hongpha dan Jintawat, 2020).

Penelitian ini menjadi penting, karena Thailand merupakan salah satu negara tujuan Tiongkok dalam *Belt and Road Initiative (BRI)*, melalui proyek kereta cepat di Asia Tenggara. Selain itu, penelitian ini memberikan informasi lebih lanjut, dari proyek kereta cepat di kawasan Asia Tenggara setelah Laos dan Indonesia.

Menurut Valarie M. Hudson dalam buku *Foreign Policy Analysis Classic and Contemporary Theory*, analisis kebijakan luar negeri dapat dilakukan melalui *National Attributes* yang merupakan elemen dasar dan kekuatan utama dalam suatu negara. Menurut Valerie, terdapat empat elemen natioal atributes yang dapat digunakan untuk menganalisis kebijakan luar negeri. **Pertama**, letak geografi suatu negara, yang akan menjadikan wilayah tersebut sebagai kawasan strategis baik dalam konteks keamanan juga ekonomi. **Kedua**, Kondisi demografi, berupa karekteristik populasi, distribusi kesejahteraan masyarakat dalam sebuah negara. **Ketiga**, Sistem politik, kondisi dan tipe sistem politik akan menentukan bagaimana potensi dan situasi politik dalam negara, disebut naik atau turun di level regional atau global. **Keempat**, adalah kapabilitas ekonomi, kondisi ekonomi sebagai elemen utama, dengan

tujuan untuk meningkatkan perekonomian nasional melalui kerjasama internasional (Hudson dan Benjamin, 2020)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian eksplanatif yang bertujuan untuk menjelaskan alasan Tiongkok bekerjasama dengan Thailand dalam proyek kereta cepat Bangkok-Nakhonratchasima. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah *Library reserch*, dengan data primer maupun skunder yang diperoleh dari media cetak, maupun online, baik dalam bentuk jurnal, skripsi, tesis, disertasi, dan artikel publikasi ilmiah dan sumber informasi berupa berita lainnya. Dimana data tersebut akan digunakan sebagai data pendukung yang relevan dengan tema dan judul penelitian.

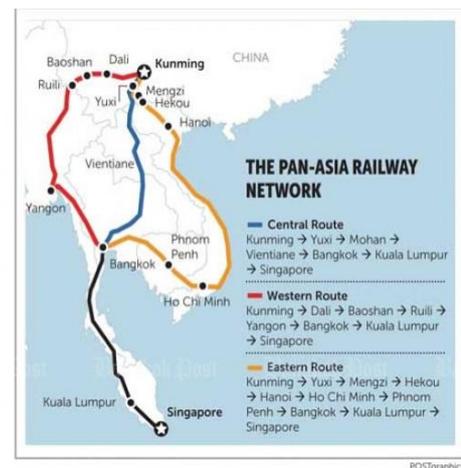
HASIL DAN PEMBAHASAN

Letak geografis Thailand dalam kebijakan luar negeri Tiongkok *One Belt One Road*

Letak geografis Thailand menjadi salah satu hal yang mendorong Tiongkok dalam melakukan kerja sama dengan Thailand untuk membangun kereta cepat rute Bangkok-Nakhonratchasima. Hal tersebut berkaitan erat dengan kebijakan luar negeri Tiongkok dalam *Belt and Road Initiative* (BRI) melalui *The Pan Asia Railway Network* (PARN). PARN sendiri merupakan proyek infrastruktur kereta cepat oleh Tiongkok, dengan tujuan menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara Asia Tenggara. (Andi, 2021)

Proyek PARN dibangun melalui tiga jalur, pertama dari Kunming menuju ke Vietnam, Kamboja, Thailand, Malaysia dan Singapura dengan jarak 5.000 km. kedua, mulai dari Kunming menuju ke Laos, Thailand, Malaysia dan Singapura dengan jumlah jarak 4.000 km. ketiga, mulai dari Kunming menuju Myanmar,

Thailand, Malaysia dan Singapura. Dari tiga jalur ini terdapat bahwa Thailand merupakan negara yang dapat menghubungkan dari ketiga jalur tersebut. Dengan itu, dapat dikatakan bahwa Thailand menjadi negara titik pusat bagi proyek kereta cepat Tiongkok di Asia Tenggara. (Golden, 2017)



Gambar 1. Peta *The Pan Asia Railway Network*

Sumber Gambar : Bangkok Post

Peta tersebut dapat menjelaskan bahwa dalam konsep *The Pan Asia Railway Network*, Thailand akan menjadi pusat utama, dari pertemuan ketiga jalur koridor Utara, Selatan, dan Tengah. Tanpa mengikutsertakan Thailand dalam proyek kereta cepat, maka jalur rel tidak akan dapat terhubung hingga Malaysia dan Singapura. Thailand menjadi kunci utama, bagi keberlanjutan proyek kereta cepat Tiongkok. Hal ini, menjadi salah satu faktor terbesar yang mendorong Tiongkok dalam melakukan kerja sama dengan Thailand untuk membangun kereta cepat jalur Bangkok - Nakhonratchasima di Thailand.

Potensi Demografi Thailand dalam Proyek Kereta Cepat Bangkok-Nakhonratchasima

Thailand terdiri dari 4 wilayah besar yaitu selatan, utara, tengah dan timur. Masing-masing bagian ini memiliki jumlah populasi yang berbeda-beda. Proyek kereta cepat jalur Bangkok-

Nakhonrachasima akan meningkatkan konektivitas antara Thailand bagian Timur dengan Thailand bagian tengah. Dengan menghubungkan kedua ibu kota, dari masing-masing bagian, yaitu provinsi Bangkok dan provinsi Nakhonrachasima, kedua wilayah tersebut merupakan, dua wilayah dengan jumlah populasi terbanyak di Thailand (Taweesak, 2015). Menurut lembaga survei National Statistical Office, jumlah populasi masyarakat Thailand dari 4 wilayah yang dihitung setiap 5 tahun, didapatkan data, jika Thailand bagian tengah, Bangkok sebagai ibu kota utama berada pada urutan pertama. Selanjutnya adalah, Thailand wilayah Timur, dengan Nakhonrachasima sebagai ibu kota provinsi.

Tabel 1. Jumlah penduduk berdasarkan wilayah di Thailand

| Wilayah | Jumlah Penduduk |
|-----------------|------------------|
| Wilayah Tengah | 22.842.228 Orang |
| Wilayah Timur | 21.826.920 Orang |
| Wilayah Utara | 12.010.024 Orang |
| Wilayah Selatan | 9.492.267 Orang |
| Total | 66.171.439 Orang |

Sumber Tabel : National Statistical Office

Tabel di atas menunjukkan bahwa populasi penduduk Thailand terbesar berada di wilayah Tengah dan wilayah Timur, yang menjadi wilayah proyek kereta cepat Bangkok-Nakhonrachasima. Besarnya populasi kedua wilayah, menjadi alasan kedua negara, dalam memilih trase Bangkok-Nakhonrachasima, dibanding Nakhonrachasima-Nong Khai. Tingkat populasi merupakan potensi sebagai konsumen kereta cepat, serta sesuai dengan kebutuhan dan kepentingan dari masing-masing pihak.



Gambar 2. Peta Konektivitas Antara Thailand Wilayah Tengah dan Timur Melalui Proyek Kereta Cepat Bangkok-Nakhonrachasima

Sumber Gambar : China-Thailand railway project: The route and key events.

Dari data jumlah perjalanan kereta api reguler di wilayah Thailand Tengah dan Timur, juga mendominasi dengan jumlah perjalanan penumpang terbesar dibanding dengan wilayah lainnya. Bahkan, untuk jumlah perjalanan penumpang dengan kereta api di wilayah Thailand Utara, hanya setengah dari jumlah perjalanan yang ada di Thailand Timur. Data tersebut, dapat dilihat pada tabel jumlah penumpang kereta api reguler dari tahun 2016 hingga 2019, berikut.

Tabel 2. Jumlah penumpang kereta reguler Thailand di setiap wilayah tahun 2015 - 2019

| Wilayah | Tahun | | | |
|---------|------------|------------|------------|------------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Tengah | 19.648.419 | 21.867.524 | 23.999.573 | 23.882.620 |
| Timur | 5.807.041 | 5.569.954 | 5.023.129 | 5.090.390 |
| Utara | 2.547.351 | 2.547.263 | 2.683.946 | 2.744.818 |
| Selatan | 5.568.040 | 4.961.833 | 5.189.344 | 5.510.865 |

Sumber Tabel : National Statistical Office

Jumlah perjalanan penumpang dengan kereta api di wilayah Tengah dan Timur, jauh lebih besar dibandingkan dengan wilayah lainnya di Thailand. Bahkan jika dibandingkan dengan perjalanan penumpang di wilayah Thailand Utara yang berdekatan langsung dengan Laos, memiliki jumlah

perjalanan lebih sedikit dibandingkan dengan ketiga wilayah lainnya. Jumlah perjalanan penumpang dengan kereta api reguler ini, menjadi salah satu pertimbangan, mengapa Tiongkok dan Thailand lebih memilih rute Bangkok-Nakhonrachasima, yang dinilai lebih layak untuk dibangun kereta cepat dibanding dari Nakhonrachasima hingga Nong Khai yang berbatasan langsung dengan Laos.

Kondisi Perekonomian Thailand dalam Perspektif Tiongkok

Dalam konteks perekonomian Thailand, Tiongkok melihat potensi dan kapasitas perekonomian Thailand yang terus berkembang. Kondisi perekonomian Thailand akan menentukan kelayakan Thailand dalam melakukan kerja sama dengan Tiongkok dalam proyek infrastruktur kereta cepat. Thailand mengalami peningkatan ekonomi setiap tahunnya, bahkan di tahun 2015 hingga 2016 mencapai 3,1% dan menjadi 4,2% di tahun 2017 dan 2018. Tiongkok menilai pertumbuhan ekonomi Thailand cukup stabil, dan berpotensi untuk dapat terus berkembang dan tumbuh. Dalam besaran tujuan Investasi Tiongkok di Asia Tenggara, menurut data dari China Global Investment Tracker di tahun 2021, Thailand berada pada posisi kedelapan dibawah Indonesia, Singapura, Malaysia, Vietnam, Kamboja, dan Filipina, dengan total investasi Rp 164.392.231.940.124.

Sedangkan dalam investasi di Thailand, sendiri, Tiongkok merupakan negara yang berada pada urutan ke-4 di tahun 2015 dengan total investasi sebesar Rp 5.325.218.739.055, dan menduduki urutan ke-3 di tahun 2016 hingga 2018 dengan total investasi Rp 5.325.218.739.055, dan menduduki urutan pertama sebagai investor terbesar di Thailand di tahun 2019 dengan total investasi Rp 111.876.189.718.502 (Thailand Board of Investment). Sedangkan untuk

pertumbuhan ekonomi Thailand, adalah sebagai berikut 0,9% di tahun 2014, 3,1% di tahun 2015, 3,4% di tahun 2016, 4,2% di tahun 2017, dan 4,2% di tahun 2018. (Bank of Thailand).

Instrumen ekonomi lainnya, juga dapat dilihat dari total nilai impor Thailand dari Tiongkok yang terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dimana pada tahun 2015, total impor dari Tiongkok sebesar Rp 98.018.891.967.489, tahun 2016 sebesar Rp 100.209.296.906.321, tahun 2017 sebesar Rp 647.067.838.111.846, pada tahun 2018 dengan jumlah sebesar Rp 692.691.790.331.476, dan tahun 2019 sebesar Rp 674.746.051.021.288. (Ministry of Commerce of Thailand). Tingkat pertumbuhan ekonomi Thailand, serta meningkatnya jumlah impor barang dari Tiongkok juga sejalan dengan peningkatan dalam gross domestik produk Thailand dari tahun 2015 hingga 2019, sebagai berikut: 2015 sebesar Rp 5.875.799.529.535, 2016 sebesar Rp 6.237.834.458.164, 2017 sebesar Rp 6.621.930.088.632, 2018 sebesar Rp 6.998.159.112.242, dan 2019 sebesar Rp 7.224.495.072.582. (Bank of Thailand). Dari data diatas, dapat ditarik kesimpulan, jika perekonomian Thailand adalah stabil dan terus mengalami peningkatan. Oleh karena itu, Tiongkok menilai, Thailand merupakan mitra potensial, bagi keberlanjutan proyek BRI di Asia Tenggara, melalui pembangunan infrastruktur kereta cepat hingga Malaysia dan Singapura.

Proyeksi Ekonomian Thailand dan Kerjasama Kereta Cepat

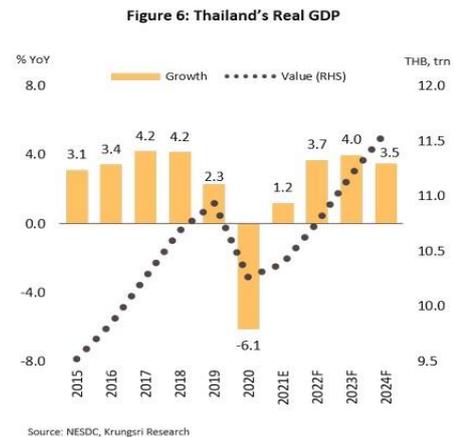
Kerja sama Thailand dan Tiongkok dalam membangun kereta cepat jalur Bangkok-Nakhonrachasima ini akan menggunakan dana total sebesar 5.683.000 USD atau setara dengan Rp 81.621.235.872. Dalam proyek ini, Thailand akan mengeluarkan dana secara penuh 100% dalam membangunnya. Dana sebesar 5.6 M

tersebut pemerintahan Thailand akan meminjam dana dari Bank of Thailand yang menjadi lembaga keuangan terbesar di Thailand. Peminjaman tersebut dilakukan pada 28 Oktober 2019 dengan ditandatangani oleh Prayut Chanocha sebagai perdana menteri Thailand di Gedung Government House. Acara tersebut juga dihadiri oleh perwakilan dari China Railway International CO., LTD dan China Railway Design Cooperation. Alasan utama bagi pemerintahan Thailand meminjam dana dari lembaga keuangan Thailand sendiri dalam proyek kereta cepat ini karena bunga pinjaman dari Bank of Thailand lebih kecil jika dibandingkan dengan lembaga keuangan Asing, serta mata uang bath memiliki nilai yang lebih kecil dari mata uang Dollar. Dan jika terdapat kendala atau permasalahan dalam pinjaman tidak perlu melibatkan aktor asing dalam menyelesaikan permasalahan dan cukup diselesaikan oleh pemerintahan dan Bank of Thailand. (Bangkokbiznes, 2020)

Skema kerja sama dalam proyek kereta cepat ini adalah antara pemerintahan Thailand dan pemerintahan Tiongkok. Proyek membangun kereta cepat ini diawali dengan kunjungan dari pemerintahan Tiongkok pada tanggal 18 Desember 2014 ke Thailand. Kemudian masing-masing pihak menandatangani dalam *Memorandum of Understanding between the Government of the Kingdom of Thailand and Government of the People's Republic of China Cooperation on the Thailand' railways infrastructure development on the strategic framework for development of Thailand's Transportation infrastructure 2015-2022*. MOU tersebut ditandatangani oleh Marshal Prajin sebagai Chairman of national Development and Reforn Commission dan bertugas menjadi perwakilan dari pemerintahan China dengan Prajin Juntong sebagai

Ministry of Transport di Thailand sebagai perwakilan dari pemerintahan Thailand dalam menandatangani MOU membangun kereta cepat di Thailand antara pemerintahan Thailand dan pemerintahan Tiongkok.

Gambar 3. Proyeksi perekonomian Thailand tahun 2022-2024.



Sumber Gambar : Bank of Krungsri

Tiongkok melihat proyek kereta cepat Thailand sebagai bagian dari satu kesatuan proyek kereta Pan Asian, dimana tidak hanya Laos dan Thailand, namun juga dapat dikembangkan hingga Malaysia dan Singapura. Dalam proyek ini nantinya, Tiongkok tidak hanya mendapatkan keuntungan dari Thailand, namun juga keuntungan dari Malaysia dan Singapura. Kereta cepat Thailand dapat menjadi konektivitas dan menjembatani kepentingan ekonomi Tiongkok untuk Malaysia dan Singapura. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah investasi Tiongkok di Thailand, Malaysia, dan Singapura.

Tabel 3. Jumlah Investasi Tiongkok di Thailand, Malaysia dan Singapore tahun 2015-2019 (Billion Rupiah)

| Tahun | Thailand | Malaysia | Singapura |
|-------|--------------|---------------|---------------|
| 2015 | Rp20.543,6 B | Rp112.056,2 B | Rp65.797,1 B |
| 2016 | Rp16.377,4 B | Rp63.498,5 B | Rp61.918,2 B |
| 2017 | Rp8.476,0 B | Rp57.033,7 B | Rp208.022,3 B |
| 2018 | Rp21.118,2 B | Rp89.788,6 B | Rp44.678,8 B |
| 2019 | Rp10.199,9 B | Rp26.146,4 B | Rp94.816,8 B |

Sumber Tabel : *China Global Investment Tracker*

Kondisi Keamanan dan Stabilitas Politik di Thailand

Kestabilan keamanan di Thailand menjadi salah satu hal yang dapat mempengaruhi terhadap pembuatan kebijakan luar negeri Tiongkok dalam melakukan kerja sama dengan Thailand. Dalam membicarakan terkait dengan keamanan di Thailand tidak akan terlepas dari konflik yang terjadi di kawasan Thailand selatan antara pemerintahan dan kelompok bersenjata di Thailand selatan yang sering terjadi. Namun, semakin lama konflik antara kedua pihak tersebut menjadi semakin berkurang sehingga membuat sistem politik di Thailand juga menjadi semakin stabil. Menurut Pusat administrasi Thailand selatan sebagai pemerintahan daerah yang memiliki tanggung jawab dengan wilayah Thailand selatan menjelaskan bahwa salah satu faktor yang dapat mempengaruhi kestabilan sistem politik di Thailand tidak terlepas dari konflik di wilayah Thailand selatan yang semakin berkurang. Dengan itu, penulis akan menjelaskan angka berkurangnya konflik yang terjadi di Thailand. Konflik pada tahun 2015 terjadi 3.04%, 2016 terjadi 3.44%, 2017 terjadi 1.74%, 2018 terjadi 1.53%, dan 2019 terjadi 1.20% (Southern Border Provinces Administrative Centre). Kesetabilan sistem politik menentukan stabilitas dan keamanan sosial di Thailand, dan keamanan serta stabilitas politik dan sosial merupakan salah satu instrumen

penarik datangnya investasi asing di Thailand.

Potensi keamanan di Thailand menjadi faktor penting yang mendorong investasi asing melakukan kegiatan bisnis di Thailand, baik melalui kerja sama pihak swasta atau pemerintah. Menurut Thailand Board of Investment, jumlah investasi asing yang melakukan proyek pembangunan dengan perusahaan di Thailand menjadi semakin bertambah. Pada tahun 2015 terdapat 559 proyek, 2016 terdapat 879 proyek, tahun 2017 terdapat 888 proyek, 2018 terdapat 972 proyek, dan 2019 terdapat 991 proyek. (Thailand board of investment). Tidak hanya dalam hal proyek, stabilitas politik dan keamanan di Thailand juga berdampak pada peningkatan kunjungan wisatawan asing pada sektor wisata di Thailand. Hal tersebut dapat dilihat pada data berikut, pada tahun 2015 terdapat 29.923.186 pengunjung, tahun 2016 terdapat 32.529.588 pengunjung, tahun 2017 terdapat 35.591.978 pengunjung, tahun 2018 terdapat 38.277.300 pengunjung, dan tahun 2019 terdapat 39.916.251 pengunjung. (Ministry of Tourism and Sports). Sedangkan untuk wisatawan dari Tiongkok yang datang ke Thailand adalah sebagai berikut: 2015 sebanyak 7.936.795 pengunjung, 2016 sebanyak 8.757.646 pengunjung, 2017 sebanyak 9.806.260 pengunjung, 2018 sebanyak 10.535.955 pengunjung, dan 2019 sebanyak 11.690.120 pengunjung. (Ministry of Tourism and Sports). Meningkatnya jumlah wisatawan asing di Thailand, merupakan bukti kuat, tingginya tingkat kepercayaan masyarakat internasional, terhadap kondisi politik dan keamanan yang ada di Thailand. Bahkan, jika dilihat dalam perspektif Tiongkok, dengan adanya kereta cepat, dapat menjadi alternatif transportasi warganya yang ingin berpegian menuju Thailand. Dengan demikian, terdapat peningkatan konektivitas, dan pemerataan

pembangunan ekonomi di sepanjang wilayah yang dilewati oleh kereta cepat Tiongkok.

SIMPULAN

Analisis kebijakan luar negeri menjadi hal penting untuk melihat langkah sebuah negara dalam mengambil keputusan. Dalam proyek kereta cepat di Thailand, Tiongkok mempertimbangkan beberapa aspek penting yang ada di Thailand, untuk melihat keuntungan proyek kereta cepat bagi kedua pihak. Visi kereta cepat di Thailand merupakan bagian dari kebijakan BRI dan PARN Tiongkok secara jangka panjang di kawasan Asia Tenggara. Keputusan investasi, pembiayaan dari Pemerintah Thailand, dan pengadaan kereta cepat oleh Tiongkok di Thailand menjadi sebuah kolaborasi yang seimbang diantara keduanya. Kehadiran proyek kereta cepat di Thailand, tidak hanya tentang konektivitas, namun juga sebagai instrumen transformasi ekonomi nasional dan regional di kawasan Asia Tenggara. Infrastruktur kereta cepat, menjadi investasi jangka panjang yang memberikan dampak secara finansial bagi kegiatan perekonomian dalam waktu yang lama bagi Tiongkok dan Thailand. Kereta cepat memiliki kerjasama berorientasi bisnis yang berimplikasi pada meningkatnya hubungan diplomatis diantara Thailand dan Tiongkok. Beberapa elemen penting yang ada di Thailand seperti instrumen ekonomi, kondisi demografi, stabilitas politik, menjadi faktor pendorong bagi Tiongkok untuk merealisasikan proyek kereta cepat di Thailand, dari Bangkok hingga Nakhonratchasima. Proyek kereta cepat akan memberikan multiplier effect, baik bagi kegiatan ekonomi, politik, dan sosial-budaya antara Tiongkok, Thailand, dan beberapa negara lainnya yang dilewati oleh jalur kereta cepat Tiongkok.

DAFTAR PUSTAKA

Andi, w. (2021), Analisis Motif Pembangunan Rel Kereta Api Kunming-Singapura (2015-2017), Indonesian Journal of International Relation, 5(1): 16.

Amornrat, M. (2015), Bangkok set to be China's rail hub : Thai-Sino railway deal just of an ambitious China plan which covers the region, Bangkok Post, diakses Diunduh di <https://www.bangkokpost.com/thailand/genera>

Bank of Krungsri, (2022), 2022-2024 Thailand industry outlook, Bangkok, Diunduh di <https://www.krungsri.com/en/research/industry/summary-outlook/outlook-2022-2024>

Bank of Thailand, (2022), Yearly Report on Economic and Monetary Conditions, Diunduh di <https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconomicConditions/AnnualReport/Pages/default.aspx>

Bangkokbiznews, 2020, Thai-Chinese Railway signed 50 billion contract today diunduh di <https://www.bangkokbiznews.com/business/904798> 28/10/2020

China Global Investment Tracker Diunduh di <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

CGTN, (2019), China-Thailand Railway Project: The Route and Key Event, Diunduh di <https://news.cgtn.com/news/2019-08-01/China-Thailand-Railway-13/8/2019>

Cristiyanningsih, (2020), China Membangun Kereta Cepat Thailand : China Bangun Rute Kereta Yang Lebih Panjang Daripada Proyek Kereta Jakarta-Bandung, Diunduh di <https://www.republika.co.id/berita/qj5mzf459/china-bangun-kereta-cepat-thailand> 02/11/2020

Fahrizal & Artha dan Rio, (2019), Implementasi Konsep Kebijakan One Belt One road (OBOR) China Dalam Kerangka Kerja Sama Pembangunan Infrastruktur di Indonesia, Journal of Diplomacy and international studies, 1(1): 7.

Golden, N. (2017), China Railway Project to Lay Tracks Across Asia Connecting China With Southeast Asia, Pakistan, Central Asia and Maritim Region, Diunduh di

https://greenworld.or.th/green_issue
(16/10/2017)

Hardi, A. (2021), Perspektif baru politik luar negeri China dalam konstelasi politik global, *Jurnal Indonesian Perspective*, 6(1),: 119.

Hongpha dan Jintawat, (2020), Thailand-China High Speed Railway Project : Prospects for Northeastern Thailand Development, *The Journal of The Thai Khadi Research Institute*, 17(2): 63-64.

Hudson dan Benjamin, S. (2020), *Foreign Policy Analysis Classic and Contemporary Theory*, United Kingdom : Rowman & Littlefield.

Klaus, S. (2019), *The Global Competitiveness Report 2019*, World Economic Forum.

Mark dan Amstutz, (1998), *International Conflict and Cooperation : an Introduction to World Politict*, McGraw Hill.

Ministry of Commerce of Thailand diunduh di <https://tradereport.moc.go.th/Report/Default.aspx?Report=HarmonizeYearly&Lang=Th&ImExType=2&Option=6>

Ministry of Tourism and Sports diunduh dalam https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=479

Mohtar, M. (1990), *Ilmu Hubungan International : Disiplin dan Metodologi*, Jakarta : PT LP3ES.

National Statistical Office, *Number of Population Form Registration by Sex, House, Region and Province 2021*, Diunduh di *Number of Population from Registration by Sex, House, Region and Province: 2021*

National Statistic Office, *Number of Railway Passenger and Passenger Revenue by Class of Category and Station Regionvince Fiscal Year 2011-2020*, Diunduh di *Number of Railway Passenger and Passenger Revenue by Class of Category and Station, Regionvince: Fiscal Year 2011 - 2020*

Nidia, M. (2018), *Pengaruh Politik Domestik Terhadap Kebijakan Luar Negeri : Kasus Kebijakan Moratorium Tenaga Kerja Indonesia Penata Laksana Rumah Tangga (TKI*

PLRT) ke 19 Negara di Kawasan Timur Tengah, Universitas Airlangga.

Safeta Sebriyani dan Sri Kusreni, *Determinan pertumbuhan ekonomi di 4 negara ASEAN*, *Jurnal Ilmu Ekonomi Terapan*, 2(1): 1.

Southern Border Provinces Administrative Centre, *Statistics of incidents and victims of unrest in the southern border provinces (Incident 3 certification department)*, Diunduh di <https://www.sbpac.go.th/?p=554045/5/2020>

State Railway of Thailand, *Executive duties of state railway of Thailand*.

Sugiyono, (2007), *Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Jakarta : PT Alfabeta.

Syamsidar, S. (2021), *Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Sumatra Utara*, Universitas Sumatra Utara.

Taweesak, K. (2015), *Region of Thailand, Phayao : Demonstration School*.

Thailand Board of Investment, *Foreign Direct Investment Statistics and Summary (Thai Only)*, Diunduh di https://www.boi.go.th/index.php?page=statistics_oversea_report_st&language=th

Wibi, H. (2017), *Kebijakan Luar Negeri Sebagai Manifestasi Eksistensi Negara*, *Jurnal Sentris*, 2(2): 50-51.

Yasril, Y. (2009), *Konflik Minoritas Melayu dan Militer Thailand Analisis Terhadap Krisis Politik di Selatan Thailand*, *Jurnal TOLERANSI*, 1(2): 1-4.