

**KERJA SAMA LAOS-TIONGKOK MELALUI BANTUAN LUAR
NEGERI TIONGKOK DALAM PEMBANGUNAN LAOS-CHINA
RAILWAY 2015-2025**

SKRIPSI



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Oleh:

SALSABILAH OKTARIANI UZAINIRISA

21323171

PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL BUDAYA

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

2025

**KERJA SAMA LAOS-TIONGKOK MELALUI BANTUAN LUAR
NEGERI DALAM PEMBANGUNAN LAOS-CHINA RAILWAY 2015-2025**

SKRIPSI

Diajukan kepada Program Studi Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial Budaya
Universitas Islam Indonesia
Untuk memenuhi sebagian dari syarat guna memperoleh

Derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



Oleh:

SALSABILAH OKTARIANI UZAINIRISA

21323171

PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL BUDAYA

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

2025

HALAMAN PENGESAHAN

KERJA SAMA LAOS-TIONGKOK MELALUI BANTUAN LUAR NEGERI TIONGKOK DALAM PEMBANGUNAN LAOS-CHINA RAILWAY 2015-2025

Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia

Untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat dalam memperoleh derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



- Dewan Penguji
- 1 Ayu Heryati Naqsabandiyah, S.IP., M.A.
 - 2 Hasbi Aswar, S.IP., M.A., Ph.D.
 - 3 Masitoh Nur Rohma, S.Hub.Int., M.A.

Tanda Tangan

PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya ilmiah independen saya sendiri, dan bahwa semua materi dari karya orang lain (dalam buku, artikel, esai, disertasi, dan di internet) telah dinyatakan, serta kutipan dan parafrase diindikasikan dengan jelas.

Tidak ada materi selain yang digunakan selain yang termuat. Saya telah membaca dan memahami peraturan dan prosedur universitas terkait plagiarisme.

Memberikan pernyataan yang tidak benar dianggap sebagai pelanggaran integritas akademik.

Yogyakarta, 24 November 2025



Salsabilah Oktariani Uzainirisa

DAFTAR ISI

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| SKRIPSI..... | i |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iii |
| PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK..... | iv |
| DAFTAR ISI..... | v |
| DAFTAR GAMBAR..... | vii |
| DAFTAR SINGKATAN..... | viii |
| ABSTRAK..... | ix |
| BAB 1 PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 6 |
| 1.3 Tujuan Penelitian | 7 |
| 1.4 Cakupan penelitian | 7 |
| 1.5 Tinjauan Pustaka | 8 |
| 1.6 Kerangka Pemikiran | 13 |
| 1.7 Argumen Sementara | 18 |
| 1.8 Metode Penelitian | 20 |
| 1.8.1 <i>Jenis Penelitian</i> | 20 |
| 1.8.2 <i>Subjek dan Objek Penelitian</i> | 20 |
| 1.8.3 <i>Metode Pengumpulan Data</i> | 20 |
| 1.8.4 <i>Proses Penelitian</i> | 20 |
| 1.9 Sistematika Pembahasan | 20 |
| BAB 2 | 22 |
| 2.1. Awal Mula Kerja sama Laos dan Tiongkok Dalam Pembangunan Laos China Railway | 22 |
| 2.3. Proses Pembangunan Laos China Railway | 26 |
| 2.3 Dampak Pembangunan Laos China Railway di Laos | 30 |
| BAB 3 | 33 |
| 3.1 Defining Foreign Aid | 33 |
| 3.2 Aid Purposes | 39 |
| 3.2.1 <i>Diplomatic Purposes</i> | 39 |
| 3.2.2 <i>Development as a purpose</i> | 45 |
| 3.2.3 <i>Commercial purposes</i> | 51 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| 3.3.4 <i>Cultural Purposes</i> | 57 |
| BAB 4 | 60 |
| 4.1 Kesimpulan | 60 |
| 4.2 Rekomendasi | 63 |
| DAFTAR PUSTAKA | 65 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| Gambar 1. 1 Official development finance to Laos, by partner..... | 1 |
| Gambar 2. 1 Rute Laos China <i>Railway</i> | 29 |
| Gambar 3. 1 Struktur Pembiayaan Proyek Laos China <i>Railway</i> | 35 |

DAFTAR SINGKATAN

| | |
|-------|------------------------------------------------------------|
| ASEAN | : Association of Southeast Asian Nations |
| BRI | : Belt and Road Initiative |
| BOT | : Build Operate Transfer |
| CCP | : Chinese Communist Party |
| CIPEC | : Tiongkok-IndoTiongkok Peninsula Economic Corridor |
| CRCC | : Tiongkok <i>Railway</i> Construction Corporation Limited |
| DAC | : Development Assistance Committee |
| FDI | : Foreign Direct Investment |
| HSR | : High Speed Railway |
| ICT | : Information and Communication Technology |
| LCR | : Laos China Railway |
| LCRC | : Laos China Railway Company |
| LPRP | : Lao People's Revolutionary Party |
| MOU | : Memorandum of Understanding |
| OBOR | : One Belt One Road |
| ODF | : Official development finance |
| OECD | : Organisation for Economic Co-operation and Development |
| PARN | : The Pan Asian Railway Network |
| PDB | : Produk Domestik Bruto |
| TPP | : Trans-Pacific Partnership |

ABSTRAK

Penelitian ini akan menganalisis kerja sama Laos-Tiongkok melalui bantuan luar negeri Tiongkok dalam pembangunan Laos China Railway 2015-2025. Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yaitu bagaimana tujuan Tiongkok dalam pembangunan Laos China Railway ini. Kerangka pemikiran untuk menganalisis penelitian tersebut, dengan menggunakan *Development Foreign Aid Theory* oleh Carol Lancaster. Kerja sama dengan Laos akan memungkinkan Tiongkok untuk meningkatkan pengaruh dan hubungan regionalnya. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pada *foreign aid* yang diberikan Tiongkok melalui pembiayaan Laos China Railway dikategorikan hibah dengan pinjaman lunak. *Diplomatic purposes* Tiongkok mencapai tujuannya dalam memperkuat pengaruh politiknya baik di tingkat regional maupun global melalui pembangunan Laos China Railway. *Development as a purpose* Tiongkok memperoleh keuntungannya dengan terbukanya akses konektivitas darat yang lebih luas sehingga berhasil meningkatkan arus perdagangan, investasi, serta pariwisata antarnegara melalui Laos China Railway. *Commercial purposes* mencapai tujuannya dalam mempercepat serta mengurangi biaya pengiriman, dan menghubungkan wilayah selatan dan barat daya Tiongkok dengan pasar-pasar di Asia Tenggara melalui Laos China Railway. *Cultural Purposes* digunakan untuk menyebarluaskan nilai budaya, bahasa, atau ideologi Tiongkok melalui bentuk kerja sama kebudayaan.

Kata kunci: Asia Tenggara, Tiongkok, *Development Foreign Aid Theory*, Laos, Laos China Railway.

ABSTRACT

This research will analyze the cooperation between Laos and China through foreign aid Tiongkok in the development of the Laos–China Railway during the period 2015–2025. The research investigates China’s underlying motives in initiating and financing the project, employing Carol Lancaster’s Development Foreign Aid Theory as the analytical framework. Cooperation with Laos offers China strategic opportunities to expand its regional influence and strengthen bilateral relations. The findings reveal that China’s foreign aid for the Laos–China Railway consists of grants and concessional loans. In terms of diplomatic purposes, China has successfully reinforced its political influence at the regional and global levels through this infrastructure initiative. With respect to development purposes, the Railway enhances China’s overland connectivity, contributing to increased cross-border trade, investment, and tourism. In relation to commercial purposes, the project enables faster and more cost-efficient transportation while linking China’s southern and southwestern regions to Southeast Asian markets. Lastly, cultural purposes are reflected in China’s efforts to promote its cultural values, language, and ideological narratives through associated cultural cooperation programs.

Keywords: Tiongkok, *Development Foreign Aid Theory*, Laos, Laos China Railway, Southeast Asia

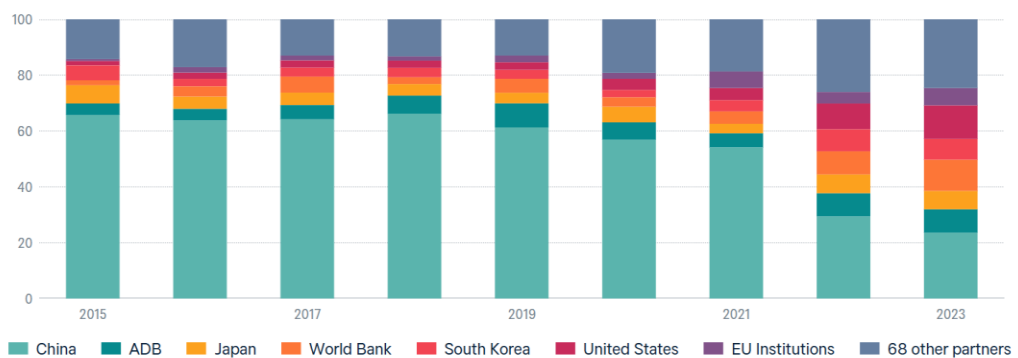
BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tiongkok dan Laos telah menjalin hubungan persahabatan yang berlangsung dalam jangka waktu yang panjang. Kedua negara hidup berdampingan secara damai dan harmonis, dengan keterkaitan geografis yang ditandai oleh keberadaan pegunungan dan perairan yang menghubungkan wilayah keduanya. Sejak tahun 1961, Tiongkok dan Laos memperluas kerja sama bilateral dengan tujuan menciptakan manfaat timbal balik bagi masing-masing pihak. Meskipun hubungan kedua negara sempat mengalami ketegangan pada dekade 1970-an hingga pertengahan 1980-an, situasi tersebut mulai membaik pada tahun 1989 yang menandai proses normalisasi hubungan antara Tiongkok dan Laos (Kusuma and Bachtiar 2020).

Gambar 1. 1 *Official development finance to Laos, by partner*



Sumber: (Dayant et al. 2025).

Tiongkok merupakan mitra utama dalam bantuan pembangunan bagi Laos, menyumbang sekitar 58% dari total aliran *Official development finance* (ODF) yang diterima negara tersebut sejak 2015. Pada 2015, kontribusi Tiongkok mencapai 66% atau sekitar US\$1,4 miliar, disusul pada 2016 sebesar 64% (US\$1,2 miliar), 2017 sebesar 64% (US\$1,4 miliar), 2018 sebesar 66% (US\$1,7 miliar), dan 2019 sebesar 61% (US\$1,5 miliar). Pada 2020 terjadi penurunan menjadi 57% (US\$1,1 miliar), kemudian 54% pada 2021 (US\$963 juta), 29% pada 2022 (US\$301 juta), dan kembali turun menjadi 24% pada 2023 (US\$223 juta). Nilai pada 2023 menjadi yang terendah sejak sebelum 2015, menunjukkan penurunan tajam yang berkaitan dengan dampak pandemi COVID-19 yang masih terasa hingga tahun tersebut. Sebagian besar bantuan Tiongkok dialokasikan untuk sektor energi, terutama pembangunan bendungan pembangkit listrik tenaga air, serta proyek Laos China *Railway* (LCR), dan mayoritas disalurkan dalam bentuk pinjaman (Dayant et al. 2025).

Keterlibatan Tiongkok dalam pembangunan nasional Laos tercermin dari posisinya sebagai pemberi bantuan luar negeri, investor utama, sekaligus sumber referensi dalam perumusan strategi pembangunan Laos. *Belt and Road Initiative* (BRI) yang diluncurkan oleh Tiongkok pada tahun 2013 menunjukkan keselarasan yang signifikan dengan arah kebijakan pembangunan nasional Laos (Wang 2024). Berdasarkan inisiatif *Belt and Road Initiative* (BRI), Tiongkok tidak hanya memperoleh keuntungan strategis, tetapi juga berkontribusi terhadap pembangunan Laos, salah satunya melalui proyek Laos China *Railway* (LCR) yang menjadi salah satu infrastruktur terbesar BRI di kawasan Asia Tenggara (Hong 2021).

Bantuan Tiongkok difokuskan terutama pada pengembangan infrastruktur, yang dianggap sebagai fondasi utama bagi pertumbuhan ekonomi dan sosial Laos. Dukungan ini memiliki peran penting dalam pembangunan sosial dan ekonomi negara tersebut, tidak hanya memberikan manfaat langsung, tetapi juga memperkuat kapasitas nasional untuk mencapai pembangunan yang berkelanjutan di masa depan (Hu Dekun 2019). Bantuan Tiongkok di sektor infrastruktur juga berfungsi sebagai kebutuhan vital masyarakat serta memiliki dampak signifikan pada aspek ekonomi dan sosial (Denata 2024).

Pembangunan infrastruktur menjadi fondasi utama bagi kemajuan sosial dan ekonomi, dan bantuan ekonomi Tiongkok pada tahap ini difokuskan terutama untuk mendukung Laos dalam membangun infrastruktur yang dapat membantu mengatasi tantangan pembangunan pada periode awal berdirinya Republik Rakyat Tiongkok. Bantuan ekonomi Tiongkok diarahkan secara langsung untuk memenuhi kebutuhan Laos dalam upaya pengentasan kemiskinan, sehingga selaras dengan prioritas mendesak negara tersebut. Bantuan ekonomi Tiongkok kepada Laos terus disesuaikan dengan dinamika situasi internasional serta perkembangan hubungan bilateral kedua negara. Pelaksanaan LCR telah menghadirkan dukungan tambahan bagi Laos, mencakup bantuan pembangunan, peningkatan investasi finansial, serta peningkatan besaran bantuan yang diberikan (Hu Dekun 2019).

Proyek Laos China *Railway* (LCR) merupakan jaringan kereta api berkecepatan tinggi, dirancang untuk menurunkan biaya transportasi sekaligus memperkuat hubungan kerja sama bilateral antara Laos dan Tiongkok. Pembangunan infrastruktur tersebut tidak hanya berfungsi sebagai penghubung

antara kedua negara, tetapi juga memperluas konektivitas dengan negara-negara lain di kawasan, sehingga memberikan dampak signifikan terhadap peningkatan mobilitas masyarakat serta efisiensi kegiatan ekonomi (Bosoni 2021). Proyek LCR dibiayai oleh pendanaan dari Tiongkok Eximbank, lembaga keuangan milik pemerintah Tiongkok yang berperan menyalurkan pembiayaan luar negeri. Bank ini berfungsi sebagai instrumen utama Tiongkok dalam menyediakan bantuan finansial bagi negara-negara berkembang, termasuk untuk pembangunan infrastruktur transportasi (Council 2011). Sekitar 60% dari total pembiayaan atau senilai sekitar US\$ 3,5 miliar Tiongkok Eximbank pada Juni 2019 (AidData, n.d.).

Secara lebih luas, jalur kereta api ini berperan dalam mengintegrasikan jaringan perdagangan yang membentang dari Kunming, Tiongkok, hingga Singapura melalui Laos, Thailand, dan Malaysia. Proyek LCR juga menjadi komponen penting dari Koridor Ekonomi Semenanjung Indo-Tiongkok, yang diharapkan dapat memperkuat konektivitas, meningkatkan efisiensi sektor ekonomi regional, serta mendorong terbentuknya kawasan ekonomi yang lebih terintegrasi (World Bank 2020).

Selanjutnya, pembangunan HSR yang menghubungkan Laos dan Tiongkok bertujuan untuk memfasilitasi proses pengolahan komoditas serta memperkuat aktivitas perdagangan bilateral, sehingga memberikan keuntungan ekonomi bagi kedua negara. Keterlibatan Tiongkok dalam proyek ini memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pengembangan infrastruktur transportasi sekaligus perekonomian Laos. Infrastruktur tersebut diharapkan mampu mendukung keberlanjutan perdagangan jangka panjang antara Laos dan Tiongkok. Pada saat yang sama, strategi pembangunan nasional Laos menunjukkan keselarasan dengan

inisiatif *Belt and Road Initiative* (BRI) yang diusung oleh Tiongkok (Kusuma and Bachtiar 2020).

Kelemahan sektor industri dan konstruksi domestik membuat Laos tidak mampu memenuhi kebutuhan pembangunannya secara mandiri. Kondisi ini memang menjadi hambatan bagi perkembangan nasional, namun sekaligus membuka peluang bagi Laos untuk menjalin kerja sama internasional dan memperoleh bantuan luar negeri sebagai upaya mengatasi keterbatasan tersebut (Wang 2024). Bantuan luar negeri dari Tiongkok berperan sebagai sarana penting bagi Laos untuk mempercepat pembangunan ekonomi dan modernisasi infrastruktur sesuatu yang sulit dicapai secara mandiri oleh negara tersebut.

Sebagian besar pendanaan jalur kereta api ini berasal dari pinjaman dan bantuan Tiongkok, dengan tujuan mengubah Laos dari negara yang terkurung daratan menjadi negara yang terhubung secara regional. Proyek ini dirancang untuk mendorong peningkatan perdagangan lintas batas serta memperkuat konektivitas antara Tiongkok dan Asia Tenggara (Wang 2024). Sekitar 60% dari total pembiayaan atau senilai sekitar US\$ 3,5 miliar, berasal dari bantuan lunak yang diberikan oleh Tiongkok Eximbank pada Juni 2019. Selain itu Tiongkok Eximbank memberikan pinjaman \$480 juta untuk proyek LCR (AidData, n.d.). Kedekatan geografis serta posisi strategis Laos dalam jaringan konektivitas *Belt and Road Initiative* (BRI) di Asia Tenggara menjadikan negara ini koridor darat yang penting bagi hubungan China dengan Thailand, Malaysia, dan Singapura. Di samping itu, China memandang Laos memiliki potensi besar karena kekayaan sumber daya alamnya, terutama dalam pengembangan energi hidro, sehingga Laos kerap dijuluki sebagai “baterai Asia Tenggara” (Vörös and Somsack 2020).

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu faktor penting yang dapat mendorong stabilitas dan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Bagi negara berkembang seperti Laos, proses pembangunan tersebut memerlukan dukungan eksternal, terutama berupa pinjaman dan bantuan dari negara lain. Kerja sama antara Tiongkok dan Laos dalam berbagai proyek infrastruktur menunjukkan bahwa Laos sangat bergantung pada bantuan luar negeri, khususnya dari Tiongkok, untuk mewujudkan pembangunan yang tidak dapat dicapai secara mandiri (Salsabila 2024). Laos masih berada pada tahap awal proses industrialisasi sehingga membutuhkan dukungan eksternal berupa bantuan pembangunan, transfer teknologi, dan keahlian teknis dari Tiongkok (Barrow 2016).

Menimbang kondisi perekonomian Laos sebagai negara *landlocked* dan tingginya keterlibatan Tiongkok sebagai mitra pembangunan Laos khususnya pada pembangunan Laos-China *Railway*, penelitian ini bermaksud mengkaji bagaimana Tiongkok memberikan bantuan luar negeri kepada Laos melalui pembangunan LCR serta bagaimana kedua negara memanfaatkan bantuan luar negeri tersebut. Isu ini penting untuk dikaji karena bantuan dan kehadiran yang diberikan oleh Tiongkok dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap pembangunan LCR serta perekonomian Laos (Kusuma and Bachtiar 2020). Selain itu dukungan dari Tiongkok turut menjamin keberlanjutan pengembangan Laos di masa depan dan Laos menempati posisi strategis dalam jaringan BRI di kawasan Asia Tenggara.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana bentuk dan tujuan bantuan luar negeri Tiongkok untuk Laos melalui pembangunan Laos-China *Railway*?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis dampak bantuan luar negeri Tiongkok ke Laos melalui LCR.
2. Untuk menganalisis bentuk dan tujuan bantuan luar negeri Tiongkok untuk Laos melalui LCR.

1.4 Cakupan penelitian

Cakupan penelitian yaitu kerja sama Laos-Tiongkok melalui bantuan luar negeri Tiongkok dalam pembangunan Laos China *Railway* 2015-2025, dengan fokus pada analisis alokasi bantuan yang disalurkan dari Tiongkok ke Laos melalui kepada Laos China *Railway* tersebut. Dalam upaya mewujudkan *Belt and Road Initiative* (BRI) di wilayah Asia Tenggara, Tiongkok memerlukan hubungan yang lebih luas yang berperan sebagai penghubung antarwilayah. Secara konseptual, BRI merupakan strategi pembangunan global yang diinisiasi oleh Tiongkok dengan tujuan memperluas pembangunan infrastruktur dan investasi di lebih dari 152 negara, entitas, serta organisasi internasional yang mencakup kawasan Asia, Eropa, Afrika, Timur Tengah, hingga Amerika Serikat (Agustian et al. 2021).

Laos China *Railway* (LCR), yang merupakan salah satu dari enam koridor ekonomi internasional dalam kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI), dikategorikan sebagai proyek dengan kepentingan strategis, mengingat perannya dalam meningkatkan integrasi dan konektivitas antara Tiongkok dan Asia Tenggara. Kedekatan geografis, khususnya melalui perbatasan darat antara Laos dan Tiongkok, turut mempermudah proses distribusi produk Tiongkok ke wilayah tersebut. Dalam rangka memperkuat sektor industri dan logistik, kedua negara

menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) pada tahun 2010. Melalui kerja sama ini, Tiongkok memperoleh sejumlah keuntungan, seperti kemudahan akses terhadap sumber daya alam Laos, dukungan diplomatik dari Laos di tingkat regional maupun global, serta peluang untuk mempererat hubungan ekonomi dengan negara-negara anggota ASEAN (Rizqiyah et al. 2023).

Alasan penulis menetapkan cakupan penelitian ini didasarkan pada fakta bahwa kerja sama pembangunan LCR dimulai dengan penandatanganan perjanjian kerangka kerja antar pemerintah pada 13 November 2015, yang menandai awal pelaksanaan proyek. Pembangunan resmi dimulai pada 25 Desember 2016, dan pada Oktober 2020 progres konstruksi telah mencapai hampir 90 persen. Proyek tersebut diselesaikan pada tahun 2021 dan diresmikan untuk beroperasi pada 2 Desember 2021, bertepatan dengan peringatan hari jadi ke-46 Republik Demokratik Rakyat Laos (Asia 2015). Meskipun proyek LCR telah resmi diselesaikan pada tahun 2021, dampaknya tetap berlanjut hingga tahun 2025. Hal ini disebabkan oleh sifat proyek yang merupakan bagian dari pembangunan jangka panjang yang terus berkembang serta fakta bahwa operasi penuh dari LCR baru dimulai pada akhir 2021, sehingga dampak yang ditimbulkannya masih terus muncul hingga saat ini.

1.5 Tinjauan Pustaka

Tulisan pertama yang berjudul ‘Implementasi Kerjasama Tiongkok-Laos *Railway* 2015-2021’ yang ditulis oleh Sri Mulyani. Penulis ini menjelaskan bahwa implementasi kerja sama dalam proyek Laos China *Railway* (LCR) bertujuan untuk mewujudkan kepentingan strategis, di mana Tiongkok berupaya memperkuat

keterhubungan daratan melalui pembangunan infrastruktur transportasi. Jurnal ini menggunakan kerangka teori kerja sama fungsional yang berakar pada studi hubungan internasional, yaitu teori yang menekankan pentingnya kolaborasi antarnegara dalam bidang tertentu untuk mencapai keuntungan bersama. Penelitian ini memiliki fokus analisis yang berbeda, mengingat studi sebelumnya lebih berorientasi pada pelaksanaan kerja sama infrastruktur dari sudut pandang ekonomi dan pembangunan fisik, sedangkan penelitian ini menggunakan kerangka *Development Foreign Aid Theory* sebagai dasar analisis kerja sama Laos-Tiongkok melalui bantuan luar negeri dalam pembangunan Laos China *Railway* 2015-2025. Jurnal ini menyoroti keunggulan proyek Laos China *Railway* (LCR) yang memberikan Laos akses langsung ke jaringan transportasi global, sehingga membuka peluang baru dalam sektor perdagangan dan investasi. Namun demikian, penelitian tersebut juga menyoroti sejumlah tantangan, seperti potensi relokasi penduduk, kerusakan lingkungan, dan konflik penggunaan lahan yang sering kali muncul dalam proyek infrastruktur berskala besar. Berdasarkan perspektif kerja sama fungsional, implementasi proyek LCR dipahami melalui penyediaan dukungan keuangan, bantuan teknis maupun nonteknis, serta pengembangan kapasitas sumber daya manusia. Dalam konteks ini, Tiongkok berperan sebagai penyedia teknologi dan komponen material, sementara Laos berfungsi sebagai negara penerima yang memfasilitasi pelaksanaan kerja sama tersebut (Mulyani 2022).

Tulisan kedua yang berjudul ‘Kepentingan Strategis Tiongkok Dalam Pembangunan Jalur Kereta Cepat Tiongkok-Laos (Laos-Tiongkok *Railway*)’ yang ditulis oleh Ahmad Mubarak, Munir, Muhammad Aldi Ramdhani, dan Yogi

Febrianto Saputra. Penulis menjelaskan bahwa pada tahun 2013, Xi Jinping memperkenalkan *Belt and Road Initiative* (BRI) sebagai kebijakan ekonomi berskala global yang dirancang untuk memperkuat peran Tiongkok di dunia, khususnya di kawasan Asia Tenggara. Penelitian tersebut menerapkan kerangka teori geopolitik dan geoekonomi untuk menganalisis pengaruh faktor geografis terhadap dinamika politik dan hubungan internasional. Salah satu bentuk penerapan strategi geopolitik Tiongkok tercermin dalam pembangunan proyek Laos China *Railway* (LCR), di mana Laos diposisikan sebagai titik akses utama bagi ekspansi pengaruh Tiongkok di kawasan Asia Tenggara. Perbedaan utama dengan penelitian ini memiliki fokus pembahasan yang berbeda yang dimana penelitian terdahulu lebih menekankan terhadap analisis motivasi strategis Tiongkok dalam pembangunan jalur kereta api berkecepatan tinggi dengan biaya yang setara hampir sepertiga *Produk Domestik Bruto* (PDB) Laos, sedangkan penelitian ini berfokus pada dalam menganalisis dampak bantuan luar negeri Tiongkok ke Laos melalui LCR. Dari segi kontribusi, penelitian tersebut memiliki keunggulan dalam penerapan teori geopolitik dan geoekonomi untuk menunjukkan bahwa kepentingan politik dan ekonomi regional memberikan keuntungan yang lebih besar bagi Tiongkok. Namun, kelemahan utamanya terletak pada kurangnya perhatian terhadap dinamika domestik Laos, termasuk dampak sosial, politik, dan ekonomi yang muncul sebagai konsekuensi dari pelaksanaan proyek infrastruktur tersebut (Munir et al. 2022).

Tulisan ketiga yang berjudul *'The Fox and The Dragon: Proyek Kereta Cepat (HSR) Laos Sebagai Strategi "Bandwagoning for Profit"'* yang ditulis oleh Faishal Ammar. Jurnal ini secara khusus mengkaji secara khusus strategi

bandwagoning for profit yang dipraktikkan oleh Laos untuk memperoleh keuntungan ekonomi melalui kemitraannya dengan Tiongkok dalam proyek HSR. Konsep *bandwagoning for profit* selaras dengan kerangka teori realisme neoklasik, yang menegaskan bahwa negara-negara dengan kekuatan relatif lebih lemah cenderung membentuk aliansi dengan negara yang lebih dominan untuk memperoleh keuntungan, baik dalam aspek keamanan maupun ekonomi. Perbedaan utama antara penelitian tersebut dan penelitian ini memiliki fokus pembahasan yang berbeda yang dimana penelitian terdahulu lebih menitikberatkan pada reinterpretasi strategi *bandwagoning for profit* sebagai kerangka analisis hubungan Laos Tiongkok dalam konteks kontemporer. Sementara itu, penelitian ini berorientasi pada analisis bentuk dan tujuan bantuan luar negeri Tiongkok untuk Laos melalui LCR sebagai bagian dari strategi untuk memperluas pengaruhnya di tingkat internasional. Keunggulan penelitian dalam jurnal tersebut terletak pada penggunaan konsep *bandwagoning for profit* untuk menjelaskan posisi Laos dalam relasinya dengan Tiongkok. Namun demikian, kelemahannya adalah tidak adanya kategorisasi yang jelas mengenai sikap Laos terhadap konsep *bandwagoning for profit* sebagaimana dijelaskan oleh Randall L. Schweller. Meskipun demikian, penelitian tersebut memberikan kontribusi dalam memahami posisi serta implikasi yang dialami Laos dalam proyek kereta api berkecepatan tinggi dan hubungannya dengan Tiongkok (Ammar and Rosyidin 2019).

Penulis akan melakukan penelitian tentang kerja sama Laos-Tiongkok melalui bantuan luar negeri Tiongkok dalam pembangunan Laos China *Railway* 2015-2025. Dari ketiga jurnal yang sudah dijelaskan bahwa pada tinjauan pustaka tersebut memiliki fokus pada berbagai topik dan pengaplikasian teori yang berbeda,

maka dari itu peneliti memilih yang dikembangkan teori *Development Foreign Aid* dari Carol Lancaster dalam bukunya yang berjudul “*Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics*” sebagai teori yang diterapkan dalam penelitian ini menjelaskan bahwa ketergantungan terhadap bantuan luar negeri masih menjadi karakteristik sejumlah negara, termasuk Laos, dalam memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Peneliti akan menggunakan indikator *foreign aid* dan *aid purposes* dengan tiga indikatornya *diplomatic purposes*, *development as a purposes*, *commercial purposes* dan *cultural purposes*. Dalam konteks penelitian ini, Tiongkok sebagai negara donor menyalurkan bantuannya kepada Laos melalui kerja sama pembangunan LCR dengan tujuan mencapai kepentingan bersama di tingkat regional maupun global. Pemberian bantuan tersebut didorong oleh kebutuhan Tiongkok terhadap posisi geografis strategis Laos yang dianggap penting untuk mendukung penyelesaian proyek BRI lainnya. Tinjauan pustaka yang ada belum memasukkan teori ini sebagai landasan dalam menganalisis bentuk kerja sama antara dua negara. Oleh karena itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan perspektif baru dalam memahami analisis topik yang dibahas mengenai hubungan kerja sama Laos–Tiongkok dengan memanfaatkan kerangka teori yang belum pernah digunakan sebelumnya. Dengan demikian, penelitian ini memiliki perbedaan signifikan dibandingkan studi terdahulu serta berpotensi memberikan analisis yang lebih komprehensif terkait kerja sama dalam pengembangan proyek LCR.

1.6 Kerangka Pemikiran

Penelitian ini menganalisis studi kasus "kerja sama Laos-Tiongkok melalui bantuan luar negeri Tiongkok dalam pembangunan Laos China *Railway* 2015-2025". Peneliti menggunakan *Development Foreign Aid Theory* yang dikembangkan oleh Carol Lancaster di dalam bukunya yang berjudul "*Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics*". Menurut Carol Lancaster *Development Foreign Aid* bantuan luar negeri tidak hanya dimaksudkan sebagai dukungan terhadap pembangunan, tetapi juga berfokus pada kemajuan ekonomi dan sosial negara-negara berkembang, yang didorong oleh pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan pada akhirnya bertujuan untuk mengentaskan kemiskinan. Lancaster juga mengemukakan bahwa bantuan luar negeri tidak hanya berfungsi sebagai instrumen pembangunan, tetapi juga memiliki dimensi strategis, antara lain sebagai bentuk pengakuan diplomatik, sarana untuk memperluas pengaruh politik dan budaya di negara penerima, serta sebagai mekanisme apresiasi terhadap negara yang menunjukkan kesesuaian kebijakan dengan kepentingan negara donor. Selain itu, bantuan tersebut dapat dimanfaatkan sebagai upaya untuk memperoleh akses ekonomi di wilayah penerima (Lancaster 2008).

Bantuan tersebut dapat disalurkan dalam berbagai bentuk, seperti hibah atau pinjaman lunak, bantuan dalam bentuk barang seperti pangan, maupun keringanan hutang. *Transfer* bantuan ini membiayai berbagai kegiatan, termasuk dukungan terhadap anggaran dan neraca pembayaran, proyek investasi dan penelitian, program reformasi ekonomi dan politik, pelatihan serta pendampingan teknis, hingga bantuan kemanusiaan (Lancaster 2008). Carol Lancaster mengemukakan

konsep *Development Foreign Aid* yang dibagi menjadi dua bagian utama, yaitu *Foreign Aid* dan *Aid Purposes*.

1. *Foreign Aid*, Lancaster didefinisikan sebagai transfer sukarela sumber daya publik dari satu pemerintah kepada pemerintah independen lainnya, organisasi non-pemerintah, atau lembaga internasional seperti Bank Dunia atau Program Pembangunan PBB dengan syarat minimal 25% dari nilai bantuan tersebut berbentuk hibah. Lancaster juga menjelaskan bahwa negara donor dapat menyalurkan bantuan luar negeri dalam berbagai bentuk, baik berupa hibah maupun pinjaman lunak, termasuk dalam bentuk bantuan pangan atau penghapusan utang. Bantuan luar negeri tidak hanya berfungsi sebagai sarana pendanaan atau kerja sama, tetapi juga sebagai alat kebijakan luar negeri yang memungkinkan suatu negara donor untuk mempengaruhi kebijakan negara penerima (Lancaster 2008).

Definisi bantuan luar negeri ini sejalan dengan pengertian yang digunakan oleh *Development Assistance Committee* (DAC) dari *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD). DAC menekankan istilah bantuan pembangunan sebagai upaya untuk meningkatkan kondisi kehidupan manusia, mencakup berbagai kegiatan seperti pemberian bantuan kemanusiaan, dukungan terhadap kemajuan ekonomi dan sosial, promosi demokratisasi, penanganan isu global, serta pengelolaan transisi pascakonflik. Bantuan yang dimaksud oleh DAC ditujukan khusus untuk negara-negara berpenghasilan rendah (Lancaster 2008).

2. *Aid Purposes*, Lancaster menjelaskan bahwa tujuan pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor tidak hanya tercermin dari pernyataan resmi mereka, tetapi juga dari keputusan strategis terkait jumlah bantuan, distribusi antar negara, dan bentuk penggunaannya. Pola alokasi bantuan menjadi indikator tingkat keterlibatan politik dan ekonomi donor, serta menunjukkan tingkat kepentingan diplomatik negara penerima bagi pemerintah donor. Kenaikan jumlah bantuan umumnya mencerminkan penguatan hubungan bilateral, sedangkan penurunan bantuan dapat mengindikasikan ketegangan diplomatik atau penurunan kedekatan politik (Lancaster 2008). Lancaster kemudian menguraikan tujuh tujuan utama dari pemberian bantuan luar negeri, yaitu:

A. *Diplomatic Purposes* (tujuan diplomatik), bantuan digunakan oleh hampir semua negara donor untuk memperoleh akses tingkat tinggi terhadap pemerintah penerima. Peningkatan jumlah bantuan seringkali menjadi simbol keberhasilan diplomatik, misalnya hasil dari kunjungan kenegaraan atau pertemuan internasional. Bantuan diplomatik mencakup berbagai bentuk hubungan antarnegara, termasuk kerja sama pembangunan, bantuan kemanusiaan, kerja sama udara, dan pertukaran budaya. Dalam konteks ini, diplomasi tidak hanya dipahami sebagai tujuan, tetapi juga sebagai serangkaian teknik dan strategi dalam pengelolaan hubungan internasional yang mencakup keamanan global, kepentingan politik, dan tata kelola antar pemerintah (Lancaster 2008).

- B. *Development as a Purposes* (tujuan pembangunan), menjelaskan bantuan berperan dalam menstabilkan perekonomian, mendorong pertumbuhan ekonomi, serta pada akhirnya mengurangi tingkat kemiskinan. Sebagian besar bantuan pembangunan dialokasikan untuk mendukung berbagai kegiatan yang bertujuan memenuhi kebutuhan dasar manusia, seperti pembiayaan bantuan teknis dan program pelatihan, pembangunan infrastruktur dasar, serta pengembangan layanan publik di sektor pendidikan dan kesehatan (Lancaster 2008).
- C. *Humanitarian Relief* (bantuan kemanusiaan), bantuan kemanusiaan difokuskan pada penanganan pengungsi dan korban krisis kemanusiaan. Negara-negara berpenghasilan rendah seringkali kekurangan sumber daya untuk memenuhi kebutuhan tersebut, sehingga bantuan biasanya disalurkan melalui organisasi non-pemerintah (LSM) yang bergerak di bidang bantuan dan rehabilitasi, dengan dukungan dana dari pemerintah donor (Lancaster 2008).
- D. *Commercial Purposes* (tujuan komersial), negara donor juga memberikan bantuan luar negeri untuk mendorong kerja sama ekonomi dan memperluas pasar internasional, termasuk peningkatan ekspor dan jaminan akses terhadap bahan baku penting di negara penerima. Dengan demikian, bantuan ekonomi berfungsi sebagai alat strategis untuk memperkuat posisi perdagangan global negara donor (Lancaster 2008).

- E. *Cultural Purposes* (tujuan budaya), bantuan dapat diarahkan untuk mempromosikan bahasa dan budaya negara donor di luar negeri, misalnya melalui pendanaan kegiatan pendidikan atau kerja sama kebudayaan. Selain itu, bantuan juga dapat digunakan untuk memperkuat komunitas keagamaan melalui dukungan terhadap organisasi berbasis agama (Lancaster 2008).
- F. *Aid for Addressing Global Issues* (bantuan untuk menangani isu global), bantuan jenis ini berfokus pada penanganan isu-isu global seperti perubahan iklim, kerusakan lingkungan, polusi udara dan air, serta perlindungan keanekaragaman hayati. Selain itu, bantuan ini juga diarahkan untuk penelitian, pencegahan, dan pengendalian penyakit menular internasional seperti cacar, campak, polio, HIV/AIDS, malaria, dan tuberkulosis (Lancaster 2008).
- G. *Aid for Mitigating Conflicts and Managing Post-Conflict Transitions* (untuk mengurangi konflik dan mengelola transisi pasca konflik), tujuan ini mencakup bantuan untuk membantu negara-negara pasca konflik atau perang, melalui kegiatan seperti pembersihan ranjau darat, demobilisasi dan reintegrasi mantan kombatan, rekonstruksi infrastruktur, mediasi konflik, serta pembangunan kembali lembaga politik dan hubungan sosial antar masyarakat (Lancaster 2008).

1.7 Argumen Sementara

Tujuan Tiongkok memberikan *foreign aid* ke Laos melalui pembangunan Laos China Railway dapat dijelaskan melalui *Development Foreign Aid Theory*. Teori ini menjelaskan bahwa bantuan luar negeri tidak hanya berfungsi sebagai instrumen pembangunan, tetapi juga memiliki dimensi strategis, antara lain sebagai bentuk pengakuan diplomatik, sarana untuk memperluas pengaruh politik dan budaya di negara penerima, serta sebagai mekanisme apresiasi terhadap negara yang menunjukkan kesesuaian kebijakan dengan kepentingan negara donor. Selain itu, bantuan tersebut dapat dimanfaatkan sebagai upaya untuk memperoleh akses ekonomi di wilayah penerima (Lancaster 2008).

Analisis untuk penelitian ini akan menggunakan *foreign aid* dan empat indikator dari *aid purposes* yaitu *diplomatic purposes*, *development as a purposes*, *commercial purposes* dan *cultural purposes*. Pertama *Foreign aid* kerjasama Tiongkok dalam proyek Laos China Railway merepresentasikan bentuk bantuan luar negeri yang berfungsi sebagai instrumen kebijakan untuk menegaskan posisinya dalam memberikan investasi sebagai kekuatan ekonomi global sekaligus mendorong pembangunan nasional negara mitra. Kedua *diplomatic purposes* Tiongkok bertujuan mempererat hubungan diplomatik, memperluas jangkauan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara, serta memperkuat posisinya sebagai kekuatan dominan di kawasan tersebut. Ketiga *development as a purposes* Tiongkok bertujuan mendorong pertumbuhan ekonomi negara mitra sekaligus menegaskan perannya sebagai negara dalam pembangunan infrastruktur di bawah *Belt and Road Initiative* (BRI) dan Keempat *commercial purposes* Tiongkok dapat meningkatkan kelancaran arus perdagangan ekspor-impor, memastikan keamanan

jalur logistik darat menuju negara-negara ASEAN, serta memperluas kerja sama ekonomi antarwilayah. *Cultural Purposes* digunakan untuk menyebarkan nilai budaya, bahasa, atau ideologi Tiongkok melalui pembangunan LCR.

Sementara itu, indikator *humanitarian relief* tidak digunakan untuk menganalisis isu ini karena tidak relevan dalam konteks proyek LCR karena kerja sama antara Tiongkok dan Laos berfokus pada kepentingan strategis dan ekonomi, bukan pada misi kemanusiaan seperti penanganan bencana alam atau korban krisis kemanusiaan. Indikator selanjutnya yaitu *aid for addressing global issues* tidak digunakan karena proyek tersebut tidak memiliki keterkaitan langsung dengan isu-isu global seperti perubahan iklim, maupun penanggulangan penyakit lintas negara. Indikator selanjutnya yang tidak digunakan untuk menjawab rumusan masalah *aid for mitigating conflicts and managing post-conflict transitions* tidak diterapkan karena proyek LCR tidak berkaitan dengan upaya rekonstruksi pasca perang, proses rekonsiliasi politik, maupun pemulihan keamanan suatu negara.

Kerja sama antara Tiongkok dan Laos berlandaskan pada posisi strategis Laos sebagai pintu gerbang yang menghubungkan Tiongkok dengan kawasan Asia Tenggara, yang memberikan peluang bagi Tiongkok untuk memperluas pengaruh regionalnya sekaligus memperkuat hubungan ekonomi dan politik kawasan. Dalam kapasitasnya sebagai negara donor, Tiongkok memainkan peran sentral melalui pendanaan dalam proyek Laos China *Railway* (LCR). Proyek ini tidak hanya meningkatkan konektivitas fisik dan ekonomi antarwilayah, tetapi juga menjadi simbol kedekatan politik dan hubungan strategis antara kedua negara.

1.8 Metode Penelitian

1.8.1 Jenis Penelitian

Penelitian dilakukan dengan menerapkan metode kualitatif dan mengumpulkan data sekunder dari buku, artikel, dan publikasi jurnal dari organisasi resmi atau website pemerintah terkait dengan topik yang akan dibahas.

1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah Tiongkok, dan objek penelitiannya adalah tujuan Tiongkok kerjasama dalam Laos China *Railway*.

1.8.3 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini data yang didapat berbentuk data sekunder. Penulis menerapkan metode ini untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan melalui buku, karya ilmiah, berita, jurnal, berita ahli dan opini. Melalui pendekatan ini, penulis berharap hasil penelitian yang diperoleh dapat menjadi data yang baik untuk analisis kerjasama ini

1.8.4 Proses Penelitian

Proses penelitian diawali dengan penulis mengumpulkan data kemudian mengolah dan menganalisis data tersebut. Selanjutnya penulis akan merapikan secara runtut data-data yang didapatkan agar hasil laporan penelitian mudah dipahami dan menjawab rumusan pertanyaan dalam penelitian ini.

1.9 Sistematika Pembahasan

Bab pertama memuat latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, cakupan penelitian, tinjauan pustaka, argumentasi sementara, metode

penelitian dan sistematika pembahasan. Bagian bab kedua, awal mula kerja sama Laos dan Tiongkok dalam pembangunan Laos China *Railway*, proses pembangunan Laos China *Railway* dan dampak pembangunan Laos China *Railway* di Laos.. Bagian bab ketiga, memuat analisis *Development Foreign Aid Theory* dalam tujuan Tiongkok melakukan pembangunan melalui *Laos China Railway*. Bagian bab keempat, memuat kesimpulan dari hasil penelitian dan rekomendasi dan saran jika ada.

BAB 2

KERJA SAMA TIONGKOK-LAOS DALAM PEMBANGUNAN LAOS

CHINA RAILWAY

Melalui kerangka BRI, bantuan pembangunan yang diberikan China menyediakan solusi bagi negara-negara berkembang dalam mengatasi kekurangan infrastruktur, yang selama ini menjadi hambatan utama bagi pembangunan ekonomi jangka panjang di Asia Tenggara. Namun demikian, dukungan China terhadap berbagai proyek infrastruktur di kawasan tidak dapat dilepaskan dari tujuan politik yang menyertai strategi tersebut (Wahyuni and Amin 2023). Penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana bantuan luar negeri yang diberikan Tiongkok berperan dalam mendorong pembangunan infrastruktur dan transformasi ekonomi di Laos. Bab ini menguraikan terlebih dahulu latar belakang serta proses terbentuknya kerja sama strategis antara Laos dan Tiongkok dalam proyek Laos China Railway (LCR), di mana keterlibatan Tiongkok memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pembangunan jalur kereta api berkecepatan tinggi dan penguatan perekonomian Laos. Selanjutnya, pembahasan berfokus pada proses pelaksanaan pembangunan LCR, mulai dari perencanaan hingga penyelesaian proyek. Bab ini juga mengevaluasi dampak yang muncul setelah beroperasinya LCR, mencakup implikasi positif maupun negatif terhadap kondisi domestik Laos.

2.1. Awal Mula Kerja sama Laos dan Tiongkok Dalam Pembangunan Laos China Railway

Sejak tahun 2001, pemerintah Laos secara ambisius mendorong visi pembangunan nasional melalui slogan transformasi dari *land-locked country*

(negara yang terkurung daratan) menjadi *land-linked country* (negara yang terhubung dengan daratan). Istilah *land-locked country* merujuk pada negara yang tidak memiliki garis pantai maupun akses langsung ke laut. Untuk merealisasikan visi tersebut, Laos memerlukan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang memadai guna memperkuat konektivitas dengan negara-negara di sekitarnya. Dalam konteks tersebut, pembangunan Laos China *Railway* (LCR) menjadi proyek infrastruktur terbesar dalam sejarah pembangunan nasional Laos (Nouansavanh 2010).

Tiongkok menyalurkan bantuan luar negeri sesuai dengan kapasitas dan kondisi nasionalnya sendiri. Bantuan tersebut ditujukan terutama kepada negara-negara yang masih kurang berkembang, dengan penekanan pada dampak ekonomi serta manfaat jangka panjang dari setiap proyek yang didukung. Pola bantuan yang diberikan juga lebih beragam dan fleksibel. Dengan memaksimalkan keunggulan kompetitif yang dimilikinya, Tiongkok berupaya menyesuaikan bentuk bantuan agar sesuai dengan kebutuhan nyata negara penerima. Pembangunan infrastruktur ekonomi menjadi salah satu fokus utama dalam program bantuan luar negeri Tiongkok. Melalui pemanfaatan teknologi yang telah matang dan biaya tenaga kerja yang relatif lebih rendah, Tiongkok membantu negara-negara berkembang membangun berbagai proyek infrastruktur, khususnya di sektor transportasi (Council 2011).

LCR memperoleh pembiayaan sekitar 60% dari total bantuan melalui pinjaman yang diberikan oleh China Eximbank (AidData, n.d.). Skema pembiayaan tersebut dikategorikan sebagai pinjaman lunak, karena penyalurannya mengikuti ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah Tiongkok. Dalam kerangka bantuan

luar negeri, dukungan finansial Tiongkok umumnya terdiri atas tiga bentuk utama, yaitu hibah, pinjaman tanpa bunga, dan pinjaman lunak. Secara khusus, pinjaman lunak ditujukan untuk mendukung negara penerima dalam melaksanakan proyek-proyek produktif yang memberikan manfaat ekonomi dan sosial, termasuk pembangunan proyek infrastruktur berskala besar maupun menengah (Council 2011).

Kondisi geografis yang dekat dengan Tiongkok menjadi pertimbangan penting bagi pemerintah Laos untuk menerima pembangunan infrastruktur yang ditawarkan Tiongkok. Melihat pesatnya pertumbuhan ekonomi Tiongkok serta kedekatan lokasi kedua negara, Laos beranggapan bahwa kerja sama tersebut dapat mempercepat peningkatan ekonomi nasional. Selain itu, kekayaan sumber daya alam Laos yang sangat dibutuhkan oleh Tiongkok juga menjadi faktor signifikan yang membuka peluang besar bagi pembangunan ekonomi Laos sendiri (Denata 2024).

Secara historis, Asia Tenggara merupakan kawasan prioritas dalam kebijakan luar negeri Tiongkok. Laos menilai bahwa orientasi kebijakan Tiongkok tersebut dapat mendukung pembangunan nasionalnya. Kekaguman Laos terhadap kemajuan ekonomi Tiongkok yang pesat dan stabil mendorong keyakinan bahwa kemitraan dengan Beijing dapat membantu mengatasi keterbatasan geografis, terutama melalui proyek konektivitas seperti BRI yang sejalan dengan visi pembangunan Laos. Dalam konteks ini, proyek Laos China *Railway* (LCR) memberikan manfaat besar bagi pembangunan Laos, meskipun berbagai program bantuan dan pendanaan dari Tiongkok juga berkontribusi pada meningkatnya beban utang luar negeri negara tersebut (Yoshida 2022).

LCR merupakan bagian dari PARN yang berfungsi menghubungkan wilayah selatan Tiongkok dengan kawasan Asia Tenggara melalui Laos. Proyek ini ditetapkan sebagai salah satu program utama dalam kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI) dan diposisikan oleh Tiongkok sebagai bagian dari enam koridor ekonomi internasional yang memiliki peran strategis dalam membuka akses menuju pasar Asia Tenggara. Secara geografis, Laos menempati posisi strategis dalam jaringan interkoneksi BRI di kawasan Asia Tenggara, menjadikannya jalur penghubung daratan antara Tiongkok dengan Thailand, Malaysia, dan Singapura. Pembangunan LCR menggunakan standar teknis dan peralatan dari Tiongkok, yang tidak hanya mencerminkan bentuk kerja sama bilateral antara pemerintah Laos dan Tiongkok, tetapi juga merepresentasikan proyek interkoneksi infrastruktur yang melibatkan Tiongkok dengan negara-negara anggota ASEAN (Vörös and Somsack 2020).

Keterbelakangan sektor transportasi di Laos telah berdampak signifikan terhadap mobilitas domestik maupun kegiatan ekspor. Tiongkok telah berperan aktif dalam memperbaiki kondisi transportasi tersebut melalui berbagai bentuk bantuan. Dukungan teknologi dari Tiongkok turut menjamin keberlanjutan pengembangan Laos di masa depan. Secara keseluruhan, kerja sama ekonomi dan finansial antara Tiongkok dan Laos kini tergolong matang dan telah memberikan manfaat ekonomi yang signifikan bagi kedua negara (Hu Dekun 2019).

Proyek ini dilaksanakan dengan menggunakan skema *Build-Operate-Transfer* (BOT). Berdasarkan kesepakatan, proyek tersebut memiliki total masa konsesi selama 75 tahun, yang terdiri atas lima tahun masa konstruksi, 50 tahun masa operasional, serta opsi perpanjangan hingga 20 tahun (Chen and DiCarlo

2021). Melalui sistem BOT, seluruh tanggung jawab terkait pembangunan infrastruktur LCR berada pada perusahaan pelaksana, mencakup tahap perancangan, pembangunan, pemeliharaan, hingga pengoperasian jalur kereta api, sebelum akhirnya dialihkan kepada pihak yang berwenang sesuai dengan ketentuan perjanjian (World Bank 2020).

2.3. Proses Pembangunan Laos China Railway

Pada tahun 2010, Laos dan Tiongkok menandatangani Nota Kesepahaman (MoU) mengenai pengembangan kawasan di sekitar stasiun kereta api yang berlokasi di Vientiane, Oudomxay, dan Luang Prabang. Kesepakatan tersebut bertujuan untuk mendorong perkembangan sektor industri dan logistik di Laos (Rizqiyah et al. 2023). Namun demikian, implementasi proyek kereta api tersebut mengalami penundaan pada 25 April 2011 akibat kasus korupsi yang melibatkan Menteri Perkeretaapian Tiongkok serta tertundanya pencairan dana pinjaman dari Exim Bank of Tiongkok (Asia 2015). Dengan pembiayaan LCR sebesar US\$3,54 miliar disediakan dari Tiongkok Eximbank. Tiongkok Eximbank dan Pemerintah Laos menandatangani perjanjian bantuan pada 8 September 2016. Pinjaman tersebut memiliki ketentuan pinjaman sebagai berikut suku bunga 2,3%, masa jatuh tempo 25 tahun, dan masa tenggang 5 tahun dengan karakteristik khas pinjaman lunak yang secara internasional dikategorikan sebagai *foreign aid* (AidData, n.d.). Karena pendanaan berasal dari Tiongkok Eximbank, lembaga keuangan milik pemerintah Tiongkok yang berperan menyalurkan pembiayaan luar negeri (Council 2011).

Perkembangan signifikan terjadi pada April 2014 ketika Perdana Menteri Laos, Thongsing Thammavong, melakukan kunjungan resmi ke Tiongkok dan mengadakan pertemuan dengan Presiden Xi Jinping serta Perdana Menteri Li Keqiang untuk membahas kelanjutan proyek pembangunan jalur kereta api (Zhao Lei 2015). Selanjutnya, pada 13 November 2015, kedua negara menandatangani perjanjian kerja sama pembangunan jalur kereta api sebagai bagian dari upaya memperkuat hubungan ekonomi dan mendorong pertumbuhan kawasan. Setelah melalui tahap restrukturisasi proyek dan penyusunan rincian teknis, pembangunan LCR secara resmi dimulai pada 25 Desember 2016 dan pada 3 Desember 2021 diresmikan untuk umum dengan masa konstruksi selama kurang lebih lima tahun (Asia 2015). LCR dikembangkan melalui skema *joint venture*, dengan kepemilikan 70% oleh perusahaan Tiongkok dan 30% oleh pihak Laos. Sebagian besar pembiayaan berasal dari pinjaman yang disalurkan oleh bank Tiongkok, khususnya Eximbank Tiongkok, dengan tingkat bunga yang rendah serta periode tenggang pembayaran yang panjang (News 2024). Oleh sebab itu, struktur pendanaan LCR menemukannya dalam ranah bantuan luar negeri, karena proyek ini memanfaatkan pinjaman dengan kondisi lunak dari lembaga finansial milik pemerintah Tiongkok yang secara khusus ditugaskan menyalurkan bantuan bagi pembangunan di negara berkembang.

Sebelum tahap konstruksi dimulai, pemerintah Laos dan Tiongkok melakukan renegotiasi terhadap ketentuan pembiayaan proyek. Salah satu hasil dari proses tersebut adalah penurunan suku bunga pinjaman dari 3% menjadi 2,3% pada tahun 2015, yang memberikan keringanan fiskal bagi Laos dalam pelaksanaan proyek tersebut. Berdasarkan kondisi geografis Laos yang didominasi oleh wilayah

pegunungan sekitar 80% dari total luas negara dan kepadatan penduduk yang relatif rendah, para ahli perkeretaapian Tiongkok merekomendasikan penyesuaian terhadap kecepatan operasional. Kecepatan maksimum untuk kereta penumpang ditetapkan menjadi 160 km/jam dari semula 200 km/jam, sedangkan untuk kereta barang dibatasi hingga 120 km/jam (Yoshikawa 2024).

Keterlibatan kontraktor dalam pembangunan LCR didominasi oleh perusahaan-perusahaan Tiongkok, antara lain *Sinohydro Corporation*, *TionggokRailway Group Ltd*, *TionggokRailway No. 5 Engineering Group*, *TionggokRailway No. 8 Engineering Group*, serta *TionggokRailway No. 2 Engineering Group*. Selain itu, proyek ini juga melibatkan perusahaan patungan antara Tiongkok dan Laos, yaitu *Laos China Railway Company Ltd* yang berpusat di Vientiane (Barrow 2016). Dalam proses konstruksi, proyek ini melibatkan tenaga kerja sebanyak 17.115 orang. Dari jumlah tersebut, sebanyak 4.032 merupakan pekerja lokal Laos, sementara mayoritas tenaga kerja berasal dari Tiongkok (Jarabejo 2019).

Gambar 2. 1 Rute Laos China Railway



Sumber: (BBC 2021).

Rute LCR membentang dari Kunming, ibukota provinsi Yunnan Tiongkok, hingga Vientiane, ibu kota Laos, dengan total panjang sekitar 414 kilometer. Jalur ini dirancang untuk melayani transportasi penumpang dengan kecepatan maksimum 160 km/jam dan angkutan barang dengan kecepatan hingga 120 km/jam. Sepanjang perjalanannya, kereta berhenti di sepuluh stasiun yang tersebar di berbagai kota sebelum mencapai tujuan akhir di Vientiane (Yoshida 2022).

Proyek LCR melintasi 167 desa yang tersebar di 13 distrik dan 5 provinsi di Laos. Pembangunan infrastruktur jalur ini mencakup 170 jembatan dan 72 terowongan (Yoshida 2022). Secara keseluruhan, LCR memiliki 32 stasiun yang terdiri atas 10 stasiun penumpang, 22 stasiun persilangan, serta fasilitas logistik dan kargo (Munir et al. 2022).

Selain itu, LCR juga dikenal dengan nama *Lane Xang*, yang berasal dari sebutan kekaisaran kuno Laos yang berarti “Negeri Sejuta Gajah”. Penamaan

tersebut memiliki makna simbolik karena istilah *Lane Xang* juga berkaitan dengan *Lancang*, yakni wilayah hulu Sungai Mekong yang terletak di Tiongkok. Dengan demikian, nama ini mencerminkan kedekatan historis dan hubungan strategis antara Tiongkok dan Laos sebagai negara bertetangga sekaligus mitra kerja sama (Bianji 2021).

Pada tahun 2016, *Laos China Railway Company (LCRC)* secara resmi dibentuk sebagai perusahaan patungan yang bertugas membiayai dan mengelola pembangunan proyek kereta api tersebut. Struktur kepemilikan LCRC menunjukkan bahwa 70% saham dimiliki oleh pihak Tiongkok, sementara 30% sisanya dimiliki oleh pihak Laos (Salsabila 2024). Perusahaan LCRC ini memegang tanggung jawab penuh terhadap seluruh aspek pelaksanaan proyek, meliputi pengadaan sarana perkeretaapian, pengembangan sistem transmisi listrik, pembangunan terowongan dan jembatan, pemasangan rel, hingga pengelolaan sistem *Information and Communication Technology (ICT)* (Mulyani 2022).

2.3 Dampak Pembangunan Laos China Railway di Laos

Sebelum hadirnya LCR, tingkat konektivitas di Laos sangat terbatas karena mobilitas masyarakat sepenuhnya bergantung pada transportasi darat, seperti kendaraan bermotor, yang membutuhkan waktu perjalanan relatif panjang. Kehadiran LCR sebagai bagian dari BRI kemudian memperkuat dan memfasilitasi keterhubungan geopolitik serta ambisi ekonomi kedua negara. Namun, proyek ini juga berpotensi mereproduksi bahkan memperdalam kesenjangan sosial ekonomi yang sudah ada (Salsabila 2024).

Pemerintah daerah di wilayah pedesaan Laos dinilai memiliki kapasitas yang sangat terbatas dalam mengelola dan mengembangkan infrastruktur, termasuk akses transportasi bagi masyarakatnya. Kondisi ini membuat masyarakat pedesaan sulit berkembang, karena hasil pertanian hanya dapat dikonsumsi sendiri atau dipasarkan dalam lingkup yang sangat terbatas. Pembangunan LCR kemudian memberikan dampak tidak langsung dalam membantu mengurangi kerawanan pangan di Laos. Jalur kereta ini melewati wilayah pedesaan dan daerah yang sebelumnya sulit dijangkau, seperti Provinsi Luang Namtha yang didominasi kawasan pegunungan. Dengan hadirnya LCR, masyarakat pedesaan memperoleh akses pasar yang lebih luas, sehingga mereka dapat menjual dan membeli hasil pertanian dengan lebih mudah. Distribusi pangan pun menjadi lebih efisien, tidak lagi membutuhkan waktu lama maupun biaya transportasi yang tinggi (Denata 2024).

Dengan selesainya pembangunan kereta api, perjalanan penumpang antara kedua negara menjadi lebih nyaman dan aman, sementara transportasi barang menjadi lebih cepat dan efisien. Hal ini tidak hanya mendukung pembangunan sosial dan ekonomi Laos, tetapi juga mendorong kerja sama praktis antara kedua negara di sektor pertanian, industri, pariwisata, perdagangan, dan investasi (Hu Dekun 2019). Salah satunya peningkatan, nilai ekspor Laos ke Tiongkok mencapai US\$4,56 miliar, atau naik 21,4 persen pada tahun 2024 dibandingkan tahun sebelumnya. ragam barang yang diangkut pun berkembang pesat — dari semula sekitar 500 jenis produk menjadi lebih dari 3.000 jenis saat ini. Sektor pertanian menjadi kontributor penting, dengan pertumbuhan ekspor sebesar 20 persen pada tahun 2023. Selain itu, sektor pariwisata juga mengalami peningkatan signifikan,

tercermin dari lebih dari 48,6 juta perjalanan penumpang yang tercatat pada awal tahun 2025 (Medina 2025).

Selama tahap konstruksi, berbagai persoalan seperti polusi air, udara, serta kebisingan, perubahan tata guna lahan, isu keselamatan, dan pergeseran mata pencaharian menjadi sumber utama kekhawatiran masyarakat lokal. Kondisi ini memicu konflik terkait akses terhadap air, karena warga desa harus menempuh jarak lebih jauh dari permukiman dan sumber air awal mereka untuk memperoleh air bersih. Penduduk juga mengungkapkan kekhawatiran bahwa sumbatan yang belum teratasi tersebut, terutama saat musim hujan, berpotensi menimbulkan banjir. Walaupun dampak lingkungan jangka panjang seperti gangguan terhadap keanekaragaman hayati, habitat satwa liar, serta peningkatan polusi—belum sepenuhnya terlihat, kemungkinan terjadinya dampak negatif tersebut tetap tinggi. Berbagai implikasi lingkungan dan sosial dari proyek infrastruktur berskala besar seperti ini turut menimbulkan perdebatan mengenai tata kelola global serta menyoroti tantangan jangka panjang terkait perlindungan sosial dan lingkungan (Chen and DiCarlo 2021).

BAB 3
***DEVELOPMENT FOREIGN AID THEORY* DALAM TUJUAN TIONGKOK**
MELAKUKAN PEMBANGUNAN MELALUI LAOS CHINA *RAILWAY*

Carol Lancaster menjelaskan bahwa bantuan luar negeri berfungsi sebagai salah satu instrumen kebijakan yang digunakan oleh negara donor dalam menjalankan kepentingan politik dan ekonominya. Selain itu, bantuan luar negeri juga memiliki berbagai tujuan strategis lainnya, seperti menjadi simbol legitimasi diplomatik, memperluas pengaruh dan kekuasaan negara donor di negara penerima, serta memperkuat penetrasi budaya sebagai bentuk apresiasi terhadap negara penerima yang sejalan dengan kepentingan donor. Lebih lanjut, bantuan luar negeri juga dimanfaatkan sebagai sarana untuk memperoleh akses terhadap sumber daya dan peluang ekonomi di negara penerima (Lancaster 2008).

3.1 Defining Foreign Aid

Foreign aid didefinisikan sebagai transfer sukarela sumber daya publik dari satu pemerintah kepada pemerintah independen lainnya, organisasi non-pemerintah, atau lembaga internasional seperti Bank Dunia atau Program Pembangunan PBB, dengan syarat minimal 25% dari nilai bantuan tersebut berbentuk hibah. Lancaster juga menjelaskan bahwa negara donor dapat menyalurkan bantuan luar negeri dalam berbagai bentuk, baik berupa hibah maupun pinjaman lunak, termasuk dalam bentuk bantuan pangan atau penghapusan utang. Bantuan luar negeri tidak hanya berfungsi sebagai sarana pendanaan atau kerja sama, tetapi juga sebagai alat kebijakan luar negeri yang memungkinkan suatu negara donor untuk mempengaruhi kebijakan negara penerima (Lancaster 2008).

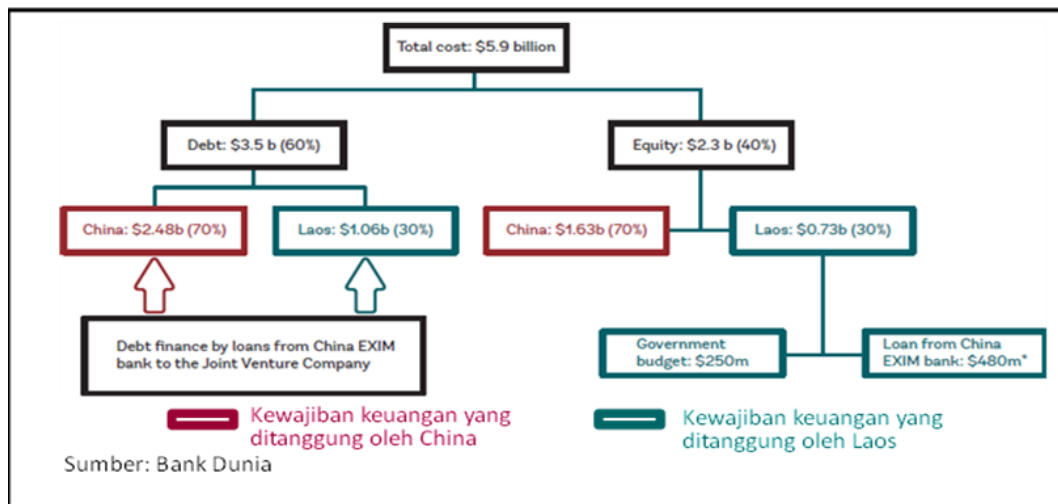
Definisi bantuan luar negeri ini sejalan dengan pengertian yang digunakan oleh *Development Assistance Committee (DAC)* dari *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)*. DAC menekankan istilah pembangunan sebagai upaya untuk meningkatkan kondisi kehidupan manusia, mencakup berbagai kegiatan seperti pemberian bantuan kemanusiaan, dukungan terhadap kemajuan ekonomi dan sosial, promosi demokratisasi, penanganan isu global, serta pengelolaan transisi pascakonflik. Bantuan yang dimaksud oleh DAC ditujukan khusus untuk negara-negara berpenghasilan rendah (Lancaster 2008).

Tiongkok memiliki tujuan strategis untuk memperluas pengaruhnya sebagai aktor utama dalam agenda pembangunan ekonomi negara-negara di Asia Tenggara. Melalui perannya sebagai penyedia modal dan teknologi bagi berbagai proyek infrastruktur, Tiongkok secara tidak langsung memperoleh manfaat ekonomi yang signifikan. Langkah tersebut juga mencerminkan upaya Tiongkok dalam menegaskan posisinya sebagai kekuatan ekonomi global melalui keterlibatan aktif dalam proyek. Fokus Tiongkok terhadap pendanaan infrastruktur di Asia Tenggara pada akhirnya bertujuan untuk memperdalam pengaruh politik dan ekonomi negara tersebut di tingkat regional (Wahyuni and Amin 2023).

Proyek ini tidak hanya memperkuat dukungan regional dan internasional terhadap posisi Tiongkok di kancah global, tetapi juga berfungsi sebagai pintu gerbang, jembatan, sekaligus zona penyangga yang membuka peluang bagi Tiongkok untuk memperkuat serta mempertahankan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara (Vörös and Somsack 2020). Lebih jauh, melalui bantuan pada proyek LCR, ketergantungan Laos terhadap Tiongkok semakin meningkat, sehingga memberikan ruang bagi Tiongkok untuk memperoleh keuntungan tambahan, baik

dalam konteks arus perdagangan global maupun dalam penguasaan sektor-sektor strategis seperti agribisnis, pertambangan, dan infrastruktur di Laos (Yoshida 2022).

Gambar 3. 1 Struktur Pembiayaan Proyek Laos China Railway



Sumber: (World Bank 2020).

Total pembiayaan dalam pembangunan proyek LCR mencapai sekitar US\$5,9 miliar. Dari total tersebut, 60% pembiayaan diperoleh melalui pinjaman dari Exim Bank of Tiongkok, sedangkan 40% sisanya berasal dari investasi ekuitas bersama antara pihak Laos dan Tiongkok. Sepertiga dari 40 persen atas ekuitas sebesar US\$730 juta disediakan oleh Pemerintah Laos, di mana US\$480 juta akan dibiayai dengan pinjaman dari *Export-Import Bank of Tiongkok*, US\$250 juta dari anggaran pemerintah Laos dan kewajiban utang senilai US\$1,06 miliar. Secara total, untuk pembangunan kereta api, utang yang dikeluarkan sebesar US\$1,79 miliar dijamin oleh pemerintah Laos (Chen and DiCarlo 2021).

Dalam proyek LCR pihak Laos diwakili oleh *Laos National Railway State Enterprise*, sedangkan pihak Tiongkok diwakili oleh tiga perusahaan utama, yaitu

Boten Vientiane Railway Company Limited, Beijing Yukun Investment Corporation, dan Yunnan Investment Holdings Group Co. Ltd. Dengan proporsi kepemilikan modal yang lebih besar, Tiongkok memegang peran dominan dalam pengendalian dan pelaksanaan konstruksi proyek tersebut (Yoshikawa 2024).

Berdasarkan data AidData, sekitar 60% dari total pembiayaan, atau senilai sekitar US\$ 3,5 miliar, berasal dari pinjaman lunak yang diberikan oleh Tiongkok Eximbank pada Juni 2019. Selain itu, Pemerintah Laos memperoleh pinjaman tambahan sebesar US\$ 480 juta dari lembaga yang sama untuk menutupi porsi ekuitasnya dalam proyek tersebut, dengan perjanjian pinjaman ditandatangani pada 8 September 2016. Dengan demikian, total pinjaman bersifat lunak yang diberikan oleh Tiongkok Eximbank dalam proyek ini mencapai sekitar US\$ 4,02 miliar. Pinjaman tersebut memiliki ketentuan yang menguntungkan, yaitu tingkat bunga 2,3%, jangka waktu pelunasan selama 25 tahun, serta masa tenggang 5 tahun (AidData, n.d.). Pemerintah Laos tidak mengeluarkan jaminan negara untuk mendukung pinjaman tersebut. Sebagai gantinya, pendapatan yang dihasilkan dari tambang bauksit serta tiga tambang kalium di Laos dijadikan sebagai agunan guna menjamin keamanan pinjaman tersebut (AidData, n.d.).

Dalam kerangka metodologi *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)*, *grant element* digunakan untuk menilai tingkat konsesi suatu bantuan luar negeri dengan memperhitungkan faktor-faktor seperti suku bunga, jangka waktu pinjaman, masa tenggang pembayaran, serta tingkat diskonto yang ditetapkan oleh OECD. Semakin rendah suku bunga dan semakin panjang jangka waktu pinjaman, semakin tinggi pula nilai *grant element*-nya. Selain itu, metodologi elemen hibah juga digunakan untuk menetapkan ketentuan

dalam kredit ekspor, membantu menilai tingkat keberlanjutan utang negara-negara berkembang, serta menghitung besaran keringanan utang yang diberikan (Scott 2017). Oleh karena itu, proyek Laos China *Railway* mencerminkan bahwa sekitar setengah dari nilai total pembiayaannya dapat dikategorikan sebagai bentuk bantuan yang bersifat hibah, mengingat persyaratan pinjaman sangat lunak dengan unsur hibah yang mengandung separuh nilai yang secara ekonomi setara dengan bantuan hibah.

Dalam upaya membangun fasilitas publik dan infrastruktur nasional, Laos membutuhkan dukungan eksternal, khususnya dari Tiongkok. Ketergantungan Laos terhadap pinjaman Tiongkok semakin terlihat dalam proyek Kereta Cepat Tiongkok–Laos yang membutuhkan pendanaan sangat besar. Kondisi ini menegaskan bahwa negara berkembang seperti Laos bergantung pada negara yang lebih maju seperti Tiongkok untuk memenuhi kebutuhan pembangunan (Salsabila 2024).

Kerjasama tersebut, termasuk penerimaan pinjaman dalam proyek kereta api, membawa berbagai konsekuensi bagi Laos. Negara ini dapat memperoleh keuntungan apabila mampu memanfaatkan peluang yang muncul dari proyek tersebut. Namun, sebaliknya Laos juga berisiko mengalami kerugian atau bahkan memperdalam ketergantungan apabila tidak mampu mengelola peluang tersebut dengan tepat (Salsabila 2024).

Tiongkok mampu menjalankan pembangunan secara mandiri, sedangkan Laos memerlukan bantuan Tiongkok. Situasi ini mencerminkan adanya hubungan ketergantungan antara dua perekonomian atau lebih, di mana negara dominan

seperti Tiongkok dapat terus berkembang dan mempertahankan pengaruhnya, sementara negara yang bergantung seperti Laos dapat melakukan ekspansi hanya melalui kerja sama atau bantuan dari negara yang lebih kuat (Salsabila 2024).

Pembangunan infrastruktur menjadi fondasi utama bagi kemajuan sosial dan ekonomi, dan bantuan ekonomi Tiongkok pada tahap ini difokuskan terutama untuk mendukung Laos dalam membangun infrastruktur yang dapat membantu mengatasi tantangan pembangunan pada periode awal berdirinya Republik Rakyat Tiongkok. Bantuan ekonomi Tiongkok diarahkan secara langsung untuk memenuhi kebutuhan Laos dalam upaya pengentasan kemiskinan, sehingga selaras dengan prioritas mendesak negara tersebut. Bantuan ekonomi Tiongkok kepada Laos terus disesuaikan dengan dinamika situasi internasional serta perkembangan hubungan bilateral kedua negara. Pelaksanaan LCR telah menghadirkan dukungan tambahan bagi Laos, mencakup bantuan pembangunan, peningkatan investasi finansial, serta peningkatan besaran bantuan yang diberikan (Hu Dekun 2019).

Dengan demikian, bantuan pembangunan yang disalurkan melalui BRI China telah menjadi salah satu sumber utama dalam perkembangan infrastruktur di kawasan Asia Tenggara. Kondisi ini menempatkan Tiongkok pada posisi dengan kekuatan struktural, sebab Tiongkok berhasil membangun dan memimpin sistem keuangan yang dirancangnya sendiri, dan negara-negara Asia Tenggara kini menjadi bagian dari sistem tersebut melalui keterlibatan dalam proyek-proyek BRI. Melalui kerangka BRI, Tiongkok mampu memastikan bahwa dukungan terhadap agenda pembangunan infrastruktur negara-negara mitra akan

memberikan dampak langsung terhadap percepatan dan peningkatan efisiensi ekspansi komoditas dan kepentingan ekonominya di kawasan (Wahyuni and Amin 2023).

3.2 *Aid Purposes*

Aid Purposes menjelaskan bahwa tujuan utama pemberian bantuan luar negeri oleh negara donor tidak hanya dapat dilihat dari pernyataan formal mengenai maksud bantuan tersebut, tetapi juga tercermin melalui berbagai keputusan strategis, seperti besaran dana yang disalurkan, pemilihan negara penerima, serta bentuk dan arah penggunaannya. Distribusi bantuan antarnegara memberikan indikasi mengenai tingkat keterlibatan politik dan ekonomi negara donor, serta mencerminkan kepentingan diplomatik yang relatif terhadap negara penerima. Peningkatan volume bantuan umumnya menandakan adanya penguatan hubungan bilateral dan kedekatan politik antara donor dan penerima, sedangkan penurunan tingkat bantuan sering kali diartikan sebagai indikasi menurunnya hubungan diplomatik atau munculnya ketidaksepahaman antara kedua pihak (Lancaster 2008). Penelitian ini akan menggunakan tiga dari indikator *Aid Purposes* yaitu *Diplomatic purposes*, *Development as a purpose*, *Commercial purposes* yang akan menganalisis tujuan Tiongkok memberikan foreign aid ke Laos melalui pembangunan Laos China *Railway*.

3.2.1 *Diplomatic Purposes*

Diplomatic Purposes menjelaskan bahwa bantuan luar negeri telah dimanfaatkan oleh hampir seluruh pemerintah negara donor sebagai sarana untuk

memperoleh akses tingkat tinggi terhadap pemerintah negara penerima. Peningkatan jumlah bantuan sering kali dijadikan simbol keberhasilan diplomatik, misalnya sebagai hasil dari kunjungan kenegaraan atau pertemuan internasional, yang mencerminkan tercapainya tujuan politik luar negeri tertentu. Secara umum, bantuan tersebut mencakup berbagai bentuk hubungan antarnegara, termasuk kerja sama pembangunan, bantuan dan intervensi kemanusiaan, serta kolaborasi di bidang udara, kebudayaan, dan lainnya. Istilah diplomatik dalam konteks ini tidak hanya merujuk pada tujuan tertentu, tetapi juga pada seperangkat teknik dan strategi yang digunakan dalam menjalin hubungan internasional. Adapun tujuan diplomatik mencakup upaya untuk menjaga keamanan internasional, mencapai kepentingan politik global, serta mengelola hubungan antar pemerintah secara efektif (Lancaster 2008).

Tiongkok berupaya memperkuat hubungannya dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Banyak di antara negara-negara tersebut, termasuk Laos, memiliki kesamaan dengan Tiongkok dalam sistem pemerintahan yang cenderung otoriter. Bagi Tiongkok, menjaga pengaruh di kawasan menjadi penting untuk menghindari potensi kehilangan posisi strategis apabila rezim otoriter di negara-negara tersebut mengalami perubahan. Dengan membangun infrastruktur di Laos, Tiongkok berharap dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang stabil dan berkelanjutan di negara-negara tersebut, sehingga dapat meminimalkan risiko ketidakstabilan politik. Proyek LCR yang melintasi negara-negara dengan sistem pemerintahan otoriter dan kurang demokratis, menjadi salah satu instrumen bagi Tiongkok untuk memperluas pengaruh politiknya di Asia Tenggara serta

memperkuat posisinya sebagai kekuatan dominan di kawasan tersebut (Radityo et al. 2019).

Pembangunan LCR dibentuk oleh kebijakan strategis dari pimpinan tertinggi kedua negara, khususnya para pemimpin partai masing-masing (Times 2022). Kedua negara menganut sistem politik komunis dengan pemerintahan satu partai, sehingga partai yang berkuasa memiliki kontrol penuh dalam menentukan arah pembangunan nasional (Ho 2019). Tiongkok memanfaatkan instrumen diplomasi keuangan untuk mempengaruhi kondisi pembangunan di Laos. Laos sangat tergantung pada studi kelayakan, standar teknis, serta teknologi dan peralatan yang disediakan Tiongkok, sehingga perusahaan-perusahaan Tiongkok memiliki fleksibilitas lebih dalam mengatur kecepatan proyek. Kapasitas besar Tiongkok juga memungkinkan mereka memperoleh pengaruh signifikan dalam pelaksanaan dan pengoperasian proyek, termasuk standar, manajemen, dan aspek keselamatan sistem transportasi yang terkait dengan LCR (Daud and Yuniasih 2021).

Dari sudut pandang Tiongkok, Laos merupakan negara kunci dalam implementasi BRI, yang menempati posisi strategis penting dalam kebijakan luar negeri Tiongkok. Tiongkok memperkuat kerja sama dengan Laos guna membangun dan meningkatkan kepercayaan strategis antara kedua negara. Menjaga hubungan persahabatan yang stabil dengan Laos memberikan keuntungan diplomatik bagi Tiongkok dengan memperluas pengaruhnya di kawasan ASEAN. Selain itu, posisi Laos sebagai negara tanpa akses laut menjadikannya simpul penting yang menghubungkan Jalur Sutra Darat dan Jalur Sutra Maritim dalam jaringan konektivitas regional. Dalam berbagai forum dan isu internasional, Laos secara

konsisten menunjukkan dukungan terhadap posisi Tiongkok dan menyelaraskan diri dengan peran serta kepentingan strategis Tiongkok (Wang 2024).

Proyek LCR dapat dipahami sebagai tanggapan strategis terhadap kebijakan Amerika Serikat “*Pivot to Asia-Pacific*”, yang dicanangkan Presiden Barack Obama dan dikenal pula sebagai kebijakan *rebalance toward Asia*. Kebijakan ini mencakup dimensi keamanan dan ekonomi, termasuk penempatan kembali sekitar 60% kekuatan militer udara dan laut Amerika Serikat ke kawasan Asia pada tahun 2020, upaya menekan ruang gerak strategis Tiongkok, serta perundingan *Trans-Pacific Partnership* (TPP) bersama negara sekutu tanpa melibatkan Tiongkok. Kebijakan yang berorientasi pada *containment* ini bertujuan membatasi perluasan pengaruh Tiongkok di kawasan Asia Timur dan Asia Selatan. Merespons kondisi tersebut, Tiongkok meningkatkan bantuan pembangunan ke negara-negara di wilayah pinggiran salah satu contoh yaitu Laos sebagai strategi untuk menahan pengaruh Amerika Serikat. Selain itu, Tiongkok juga berupaya menyaingi Jepang melalui penyediaan skema pembiayaan dan pembangunan infrastruktur alternatif. Berdasarkan data DBS, sepanjang 2011–2016, Jepang telah menanamkan investasi sekitar 20 miliar dolar Amerika di enam negara Asia Tenggara, yaitu Singapura, Thailand, Myanmar, Indonesia, Filipina, dan Vietnam (Munir et al. 2022).

Tiongkok juga menunjukkan dukungan tegas terhadap Laos dalam melaksanakan jalur pembangunan sosialis yang disesuaikan dengan kondisi domestiknya. Hubungan bilateral dengan Laos menempati posisi strategis dan signifikan dalam politik luar negeri Tiongkok, yang berkomitmen untuk terus memperkuat kerja sama di bawah arahan strategis para pemimpin tertinggi kedua partai dan negara. Lebih lanjut, *Chinese Communist Party* bersama *Lao People's*

Revolutionary Party terus mempererat koordinasi politik dan kerja sama pemerintahan. Dalam konteks ini, proyek LCR dipandang sebagai wujud nyata dari hubungan strategis kedua negara, yang pelaksanaannya sangat bergantung pada panduan dan kebijakan yang ditetapkan oleh pimpinan tertinggi masing-masing partai dan pemerintahan (Times 2022).

Selanjutnya, Tiongkok bekerja sama dengan Laos untuk memanfaatkan proyek LCR sebagai instrumen untuk menjaga stabilitas politik domestik, khususnya dalam menghadapi ketidakmerataan pembangunan di wilayah perbatasan seperti Yunnan di Tiongkok bagian barat. Ketimpangan pembangunan di kawasan tersebut mendorong perlunya strategi percepatan akses bagi masyarakat perbatasan. Melalui keberadaan LCR, diharapkan mampu memberikan kondisi yang kondusif bagi masyarakat di wilayah tersebut memperoleh jalur yang lebih dekat untuk melakukan aktivitas lintas negara dibandingkan harus menuju pusat Tiongkok. Dengan demikian, percepatan pembangunan diharapkan tidak hanya meredam potensi ketidakpuasan masyarakat perbatasan, tetapi juga menciptakan pemerataan akses dan kesempatan bagi seluruh warga negara (Munir et al. 2022).

Tiongkok memiliki kepentingan strategis jangka panjang untuk memperkokoh posisinya baik secara domestik maupun internasional. Pembangunan infrastruktur dipandang sebagai instrumen utama untuk mencapai tujuan tersebut, khususnya melalui peningkatan konektivitas darat yang dimulai dari kerja sama dengan Laos hingga menuju Singapura, sejalan dengan rencana kemitraan strategis kedua negara. Strategi jangka panjang ini sejalan dengan inisiatif BRI yang digagas Tiongkok dalam rangka mewujudkan visi komunitas

global masa depan, dengan menekankan prinsip kepentingan bersama, ketulusan, serta solidaritas di antara negara-negara berkembang (Nelwan 2025).

Situasi keamanan antara China dan Laos pada saat ini berada dalam kondisi yang relatif stabil. Setelah kedua negara menyelesaikan proses penetapan batas wilayah pasca-normalisasi hubungan bilateral, tidak terdapat sengketa teritorial maupun ancaman keamanan yang signifikan. China dan Laos menjalin hubungan kemitraan yang kuat dalam bidang politik, ekonomi, serta kerja sama militer, ditandai dengan peningkatan dukungan timbal balik dan koordinasi strategis di antara keduanya. Walaupun masih terdapat tantangan berupa aktivitas kriminal dan praktik ilegal lintas batas, hubungan persahabatan dan kerja sama keamanan kedua negara semakin diperkuat dari waktu ke waktu (Wang 2024).

Laos selalu menjaga kedaulatannya dengan menolak menandatangani perjanjian militer yang dapat mengancam keamanan nasional Tiongkok. Secara geografis, Laos bukanlah wilayah di mana Amerika Serikat dapat segera menimbulkan ancaman di kawasan Pasifik. Dalam konteks ini, kondisi tersebut tidak menimbulkan risiko signifikan terhadap keamanan nasional Tiongkok dalam jangka panjang. Selain itu, kerja sama kedua negara di bidang keamanan turut berperan dalam menjaga perdamaian dan stabilitas regional, yang menjadi aspek penting bagi negara berkembang maupun kawasan secara keseluruhan (Wang 2024).

Dalam konteks pembangunan infrastruktur transportasi, dapat dikemukakan bahwa Tiongkok, dalam tingkat tertentu, telah membentuk pengaruh strategis terhadap Laos melalui kendali dan arahan terhadap kebijakan transportasi nasional. Selain itu, kapasitas ekonomi dan politik Tiongkok yang besar memungkinkan

negara tersebut memberikan pengaruh signifikan sehingga Laos cenderung menyerahkan tanggung jawab pelaksanaan, pengoperasian, serta standar manajemen dan keselamatan terkait proyek dan sistem transportasi LCR kepada Tiongkok (Daud and Yuniasih 2021).

3.2.2 Development as a purpose

Development as a purpose menjelaskan bantuan luar negeri dipandang sebagai instrumen strategis untuk mengurangi tekanan keuangan yang dihadapi oleh negara-negara berpendapatan rendah. Melalui mekanisme tersebut, bantuan berperan dalam menstabilkan perekonomian, mendorong pertumbuhan ekonomi, serta pada akhirnya mengurangi tingkat kemiskinan. Sebagian besar bantuan pembangunan dialokasikan untuk mendukung berbagai kegiatan yang bertujuan memenuhi kebutuhan dasar manusia, seperti pembiayaan bantuan teknis dan program pelatihan, pembangunan infrastruktur dasar, serta pengembangan layanan publik di sektor pendidikan dan kesehatan (Lancaster 2008).

Laos merupakan salah satu mitra utama Tiongkok dalam proyek BRI khususnya melalui pembangunan jalur kereta api Laos–Tiongkok. Secara geografis, Laos memiliki posisi yang sangat strategis karena berbatasan langsung dengan Tiongkok di mana Kota Boten hanya berjarak sekitar 3 km dari wilayah perbatasan Mohan yang terhubung dengan Kunming melalui jalur kereta. Proyek ini menciptakan rute langsung Kunming–Vientiane, menjadikan Laos sebagai elemen penting dalam jalur tengah BRI yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara. Keberhasilan proyek ini juga membuka peluang bagi perluasan jaringan konektivitas ke Thailand, yang tengah mengembangkan jalur kereta cepat menuju

Tiongkok melalui Vientiane dan diperkirakan akan selesai di tahun 2030. Selain itu, Kamboja juga berencana membangun jalur kereta dari Phnom Penh yang akan melewati Laos menuju Tiongkok. Dengan demikian, Laos berperan sebagai jalur strategis dan penghubung utama bagi Tiongkok dalam memperluas konektivitas regional di kawasan Asia Tenggara (Nelwan 2025).

Pembangunan kereta cepat sebagai infrastruktur baru di Laos berpotensi menciptakan lapangan pekerjaan serta meningkatkan kualitas sumber daya manusia. Selain itu, proyek ini mendorong pengembangan fasilitas publik lainnya, seperti jaringan jalan dan transportasi umum. Pemerintah Laos meyakini bahwa perkeretaapian ini akan mempercepat pembangunan ekonomi, meningkatkan fasilitas publik, dan membantu negara meningkatkan daya saingnya (Salsabila 2024). Peningkatan infrastruktur juga dilakukan secara intensif oleh pemerintah Laos, mencakup pembangunan dan modernisasi bandara, jalan tol, pelabuhan, transportasi publik, serta jaringan jalan pedesaan. Upaya ini didorong oleh lonjakan mobilitas dan aktivitas ekonomi sebagai akibat dari pembangunan LCR yang secara signifikan meningkatkan arus kunjungan masyarakat dari luar negeri ke Laos melalui akses transportasi kereta cepat tersebut (Purwanto et al. 2024).

Selain itu, dominasi penggunaan tenaga kerja asal Tiongkok dalam proyek LCR mencerminkan adanya kepentingan implisit untuk memaksimalkan keuntungan ekonomi dan strategis bagi pihak Tiongkok. Dalam konteks tersebut, Laos berperan terutama sebagai jalur transit yang mendukung kepentingan geopolitik dan geoekonomi Tiongkok yang lebih luas di kawasan Asia Tenggara, sejalan dengan prioritas nasionalnya. Kondisi ini menegaskan adanya perbedaan antara identitas normatif BRI yang dikedepankan sebagai simbol kerja sama yang

saling menguntungkan dengan realitas implementatif di lapangan. Identitas yang dikonstruksi melalui proyek ini dapat dipahami sebagai strategi Tiongkok untuk memperkuat posisi hegemoniknya di kawasan, di mana keberhasilan menguasai jalur konektivitas darat Asia Tenggara melalui Laos akan menciptakan lingkungan yang mendukung pertumbuhan ekonomi sekaligus memperluas pengaruh politiknya (Munir et al. 2022).

Selain mengirimkan tenaga ahli, Laos dan Tiongkok juga sepakat untuk melaksanakan program pelatihan dan pendidikan bagi para pekerja serta pejabat Laos yang akan bertanggung jawab dalam pengelolaan LCR. Melalui kegiatan ini, Tiongkok memberikan *transfer* pengetahuan terkait konstruksi perkeretaapian, mencakup aspek dasar teknis, keterampilan pemasangan, serta standar keselamatan kerja di lapangan. Pengalokasian bantuan dalam bentuk pengembangan sumber daya manusia ini tidak hanya mendukung pencapaian tujuan bersama kedua negara, tetapi juga memberikan manfaat bagi Tiongkok (Mulyani 2022).

Selain itu, BRI mencakup sejumlah koridor ekonomi jalur darat, salah satunya diwujudkan melalui proyek kerja sama LCR. Proyek ini merupakan bagian dari *Tiongkok–IndoTiongkok Peninsula Economic Corridor* (CIPEC), yang menjadi salah satu koridor utama dalam kerangka BRI. Pada jalur CIPEC direncanakan pengembangan *Pan Asia Railway Network* yang terdiri atas tiga rute utama dari Thailand, yaitu jalur timur, jalur barat, dan jalur tengah. LCR termasuk dalam jalur tengah jaringan tersebut, sehingga dapat dikategorikan sebagai komponen integral dari proyek BRI, khususnya dalam konteks pengembangan koridor CIPEC (Mulyani 2022). Tiga rute tersebut yakni jalur tengah Tiongkok, Laos, dan Bangkok. Selanjutnya jalur barat yang melintasi Myanmar dan Thailand,

serta yang terakhir jalur timur yang melalui Vietnam, Kamboja dan Thailand (Medina 2025).

Dari sudut pandang geografis, LCR berperan menghubungkan wilayah barat daya Tiongkok dengan pasar-pasar di Asia Tenggara daratan. Posisi geografisnya yang strategis menjadikannya titik sentral yang menyatukan bagian timur dan barat benua Asia dalam kerangka BRI. Sebagai gerbang menuju Tiongkok barat daya, Provinsi Yunnan memiliki kekayaan sumber daya alam dan keunggulan lokasi yang signifikan. Pembangunan LCR tidak hanya mengintegrasikan potensi sumber daya tersebut dengan pasar, tetapi juga mendorong distribusi sumber daya yang lebih efisien serta memperkuat keterkaitan ekonomi antar wilayah, sehingga berkontribusi pada pertumbuhan dan kemakmuran ekonomi regional secara keseluruhan (Ye et al. 2025).

Di sektor bisnis, LCR memberikan dampak positif dengan memperbaiki iklim usaha, menarik investasi, dan membuka peluang penciptaan lapangan kerja. Infrastruktur ini juga meningkatkan aksesibilitas dan memodernisasi layanan bisnis. Sektor-sektor pendukung lainnya pun ikut diuntungkan, terutama yang memiliki produktivitas tinggi dan keunggulan komparatif bagi Laos, seperti produk pertanian bernilai tambah tinggi serta pariwisata berbasis alam (Salsabila 2024).

Laos memiliki beberapa provinsi yang memiliki potensi tinggi sebagai destinasi wisata, yang berkontribusi signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional, terutama Ibu Kota Vientiane dan Luang Prabang. Kedua kota ini menjadi pusat aktivitas masyarakat dan menawarkan infrastruktur kota yang mendukung perkembangan pariwisata. Pembangunan jalur kereta cepat di kawasan ini diperkirakan akan memberikan keuntungan tambahan bagi Laos, karena

mempermudah akses ke berbagai fasilitas perhotelan dan restoran di sepanjang rute kereta. Keberadaan fasilitas tersebut juga berpotensi meningkatkan daya tarik wisata bagi turis mancanegara untuk menikmati keindahan alam dan budaya yang dimiliki Laos (Rizqiyah et al. 2023).

LCR telah memperluas pilihan bagi wisatawan dan agen perjalanan dalam menjelajahi Laos, sehingga meningkatkan status negara ini sebagai destinasi wisata utama di Asia Tenggara. Wisatawan dari Thailand, Kamboja, dan Myanmar tertarik mengunjungi Luang Prabang dan Vang Vieng, sebagian karena pengalaman menggunakan kereta cepat tersebut. Beroperasinya penuh Kereta Api Tiongkok–Laos, keindahan alam Vang Vieng, Situs Warisan Dunia di Luang Prabang, serta nilai tukar kip yang relatif rendah, menjadi faktor utama yang menarik pengunjung dari negara-negara tetangga (Salsabila 2024).

Kebijakan bebas visa yang diperluas oleh pemerintah Tiongkok, dikombinasikan dengan kemudahan akses melalui LCR turut mempercepat perkembangan pariwisata di sepanjang rute tersebut. Jalur ini, yang menghubungkan kota-kota wisata utama seperti Kunming dan Xishuangbanna di Tiongkok dengan Luang Prabang dan Vientiane di Laos, kini dikenal sebagai “jalur emas” yang mengintegrasikan Tiongkok dengan Asia Tenggara. Efisiensi transportasi, kekayaan budaya etnis, serta keindahan alam dan kuliner yang khas menjadikan rute ini magnet bagi wisatawan domestik maupun internasional (Times 2025).

LCR merepresentasikan visi keberhasilan Tiongkok sebagai mitra utama dalam pelaksanaan proyek infrastruktur berskala besar. Proyek ini dipandang sebagai simbol kemitraan BRI yang berkualitas tinggi antara Tiongkok dan negara-

negara ASEAN. Lebih lanjut, keberadaan LCR menjadi model acuan bagi negara-negara ASEAN lainnya dalam membangun kolaborasi strategis dengan Tiongkok. Hal ini tercermin dari meningkatnya perhatian dan apresiasi dari otoritas pemerintahan tingkat tinggi di berbagai negara ASEAN terhadap capaian proyek tersebut (Times 2022).

Sebagai negara berkembang, Laos memiliki tingkat perekonomian yang relatif rendah, meskipun pertumbuhan dan potensi ekonominya cukup menjanjikan. Ketergantungan negara ini pada perdagangan internasional cukup tinggi, sehingga pembangunan ekonominya sangat dipengaruhi oleh bantuan dan kerja sama luar negeri. Bantuan dari Tiongkok memegang peranan penting dalam mendukung pembangunan ekonomi dan sosial Laos. Dukungan tersebut tidak hanya bersifat praktis, tetapi juga meningkatkan kapasitas Laos untuk mencapai pembangunan berkelanjutan di masa depan, yang telah mendapat penilaian positif dari pemerintah maupun masyarakat Laos (Hu Dekun 2019).

Peran penting Tiongkok dalam pembangunan nasional Laos tercermin dari posisinya sebagai pemberi bantuan, sekaligus menjadi rujukan utama bagi Laos dalam pengalaman pembangunan. Pertumbuhan ekonomi Laos sangat bergantung pada peningkatan infrastruktur, yang menjadi kunci untuk mengatasi keterbatasan geografis dan mentransformasikan Laos dari negara yang terisolasi tanpa akses laut menjadi negara yang terhubung melalui jalur darat. Inisiatif BRI yang diluncurkan Tiongkok pada tahun 2013 memiliki kesesuaian yang kuat dengan prioritas pembangunan nasional Laos (Hung 2022).

Pembangunan jalur kereta api, termasuk China–Laos, menunjukkan bahwa Tiongkok berupaya memperkuat keterlibatannya dengan negara-negara Asia Tenggara melalui partisipasi aktif dalam proyek infrastruktur. Skema ini tidak hanya mendekatkan Tiongkok dengan negara-negara ASEAN, tetapi juga menghadirkan peluang sekaligus tantangan bagi negara-negara tersebut, termasuk Laos. Di satu sisi, sejumlah warga Laos khawatir bahwa kereta api akan meningkatkan kedatangan wisatawan dan investor Tiongkok, yang berpotensi membeli tanah atau properti lain, sehingga Laos semakin berada dalam pengaruh ekonomi Tiongkok. Kekhawatiran lain muncul terkait kemungkinan pasar lokal tergeser oleh produk murah yang diimpor dari kawasan (Vörös and Somsack 2020).

Selain itu pembangunan jalur kereta api tersebut mengharuskan sekitar 4.400 keluarga dari 167 desa di 13 distrik untuk direlokasi demi membuka ruang bagi proses konstruksi. Proyek ini juga berdampak pada lebih dari 3.830 hektar lahan serta 3.346 bangunan, termasuk area pertanian, pepohonan buah, pagar, dan kawasan kehutanan. Kondisi ini menimbulkan kekhawatiran di kalangan warga yang terdampak, karena banyak di antara mereka merasa bahwa besaran kompensasi yang ditawarkan pemerintah tidak sebanding dengan nilai riil properti yang mereka miliki (Vörös and Somsack 2020).

3.2.3 Commercial purposes

Commercial purposes menjelaskan sebuah negara umumnya menyalurkan bantuan luar negeri dengan tujuan untuk mendorong terbentuknya kerja sama ekonomi yang lebih erat dengan negara penerima. Salah satu bentuknya adalah melalui peningkatan perdagangan internasional, perluasan pasar ekspor, serta upaya

untuk mengamankan akses terhadap impor bahan baku yang diperlukan bagi kelangsungan industrinya. Dengan demikian, negara donor memiliki kepentingan strategis di balik pemberian bantuan tersebut, yaitu untuk memperluas jangkauan pasar global sekaligus menjamin ketersediaan sumber daya yang dibutuhkan dari negara penerima bantuan (Lancaster 2008).

Pada tahun 2016, sebelum keberadaan LCR aktivitas perdagangan antara Tiongkok dengan Laos, Thailand, Malaysia, dan Singapura masih sangat bergantung pada jalur laut karena infrastruktur transportasi darat yang belum memadai. Akibatnya, sebagian besar perdagangan dilakukan melalui jalur maritim. Pada tahun tersebut, volume perdagangan Tiongkok dengan Thailand, Malaysia, dan Singapura mencapai 40,4 juta ton, namun hanya sekitar 2 juta ton yang diangkut melalui jalur darat yang melintasi Laos. Untuk mengatasi keterbatasan tersebut, Tiongkok melakukan pembangunan dan perluasan jaringan kereta api di kawasan ini guna memperbaiki kualitas infrastruktur darat yang lemah serta mendorong perubahan perdagangan dari rute laut ke darat. Langkah ini bertujuan mempererat hubungan ekonomi tidak hanya antara Tiongkok dan Laos, tetapi juga di antara negara-negara yang terlibat dalam BRI dengan harapan dapat menurunkan biaya perdagangan, mempercepat pertumbuhan ekonomi, serta mendukung pengentasan kemiskinan di kawasan tersebut (World Bank 2020).

Setelah dioperasikannya LCR terdapat peningkatan signifikan dalam efisiensi perdagangan, yang berkontribusi pada pengurangan waktu dan biaya transfer produk. Waktu pengiriman dari Kunming, Tiongkok, ke Vientiane, Laos, kini hanya memakan waktu sekitar 10 jam, sementara biaya transportasi menurun antara 20% hingga 40%. Tarif kargo pada LCR ditetapkan sebesar 600 kip Laos per

kilometer atau setara dengan 0,50 yuan Tiongkok per kilometer. Sebelum adanya jalur ini, proses distribusi menggunakan truk yang melewati rute darat dengan kondisi geografis Laos yang berkelok dan berbukit, sehingga pengiriman dari Kunming ke Vientiane dapat memakan waktu lebih dari satu hari (Mulyani 2022).

Selain memfasilitasi pengiriman barang dengan Laos, kereta ini juga mampu menekan biaya logistik dengan memangkas waktu pengiriman dari Thailand. Kini, pengiriman dari pelabuhan pesisir Thailand ke Provinsi Yunnan dapat ditempuh hanya dalam satu hari, sedangkan sebelumnya memerlukan sekitar satu bulan. Kondisi ini tentunya mengurangi waktu dan biaya pengiriman barang Tiongkok ke negara lain seperti Singapura dan Malaysia melalui jalur darat Laos. Selain itu, kereta ini menawarkan alternatif jalur perdagangan darat bagi Tiongkok, mengingat jalur laut memiliki risiko lebih tinggi dan biaya operasional yang relatif lebih besar (Mulyani 2022).

Sebagai jalur penghubung utama antara Tiongkok barat daya dan Asia Tenggara, LCR berperan penting dalam mempercepat integrasi pasar regional, mendorong kelancaran arus barang, modal, dan manusia, serta mempercepat proses integrasi ekonomi kawasan. Selain itu, keberadaan jalur kereta ini turut memicu pengembangan industri di wilayah sekitarnya, menarik lebih banyak investasi modal dan teknologi, serta mendorong optimalisasi dan modernisasi struktur ekonomi setempat (Ye et al. 2025).

Dengan adanya jalur LCR, Laos berpotensi menjadi pusat logistik di Asia Tenggara, terutama dalam konteks perdagangan regional dengan Tiongkok. Kehadiran kereta cepat ini memperbaiki kondisi infrastruktur logistik yang sebelumnya lemah dan menyebabkan tingginya biaya logistik, sehingga biaya

tersebut menjadi lebih efisien. Laos pun melakukan reformasi dalam sistem logistik dan fasilitas perdagangan agar lebih saling terintegrasi. Selain itu, industri pariwisata Laos diperkirakan akan mendapatkan manfaat signifikan dari meningkatnya arus penumpang kereta, yang turut mendorong permintaan layanan wisata (Salsabila 2024).

Laos memanfaatkan layanan logistik modern melalui peningkatan ketepatan waktu pengiriman kargo sekaligus pengurangan biaya secara signifikan. Transportasi menggunakan kereta cepat terbukti lebih tepat waktu dan mampu mengurangi risiko kerusakan barang. Pembangunan jalur kereta cepat ini tidak hanya mendorong pertumbuhan ekonomi sepanjang rutenya, tetapi juga mempercepat pengembangan koridor ekonomi Tiongkok–Laos (Salsabila 2024).

Selain itu, pengiriman melalui Pelabuhan Kering Thanaleng di Laos kini dapat mencapai Chongqing di barat daya Tiongkok hanya dalam waktu sembilan hari, jauh lebih cepat dibandingkan jalur laut yang memerlukan 14 hingga 21 hari, dengan penghematan biaya sekitar 20%. Efisiensi ini meningkatkan daya saing rantai pasokan regional sekaligus menciptakan peluang perdagangan baru di sepanjang koridor ASEAN–Tiongkok (Medina 2025).

Selanjutnya kerja sama pembangunan LCR juga berkontribusi terhadap pengembangan wilayah Yunnan di Tiongkok, yang berpotensi menjadi jalur alternatif perdagangan sekaligus menjadikan proyek ini sebagai landasan bagi perluasan jaringan kereta cepat di kawasan Asia Tenggara. Hal ini signifikan mengingat LCR merupakan proyek pertama di kawasan tersebut yang berhasil direalisasikan. Melalui optimalisasi peran strategis Yunnan, Tiongkok berupaya

memperluas pengaruh ekonominya di tingkat regional serta menegaskan posisinya sebagai salah satu pusat ekonomi global baru (Mulyani 2022).

Selanjutnya pembangunan dan pengoperasian LCR telah berperan penting dalam mempermudah transportasi barang antara Tiongkok dan Laos, sekaligus memperkuat kerja sama ekonomi antara Tiongkok dan Laos dan negara-negara seperti Thailand, Malaysia, Singapura, serta mitra regional lainnya melalui mekanisme perdagangan transit. Sekitar 90% volume perdagangan lintas batas yang diangkut melalui jalur kereta api ini melewati wilayah Laos dan kemudian diteruskan ke arah selatan menuju Thailand, Malaysia, dan Singapura. Dalam jangka panjang, kapasitas perdagangan transit yang disediakan oleh kereta api China–Laos dapat menimbulkan tantangan bagi Laos dalam bersaing dengan negara-negara tetangganya. Namun, hal ini juga membuka peluang baru bagi Laos untuk mengembangkan diri sebagai pusat transit yang profesional, stabil, dan aman bagi perdagangan kargo darat antara Tiongkok dan negara-negara Asia Tenggara (Wang 2024).

Adanya LCR dalam segi *commercial* memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan kinerja ekspor Tiongkok. Perkembangan ekonomi Tiongkok memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap sektor ekspor, dengan negara-negara Asia Tenggara menjadi salah satu pasar utamanya. Apabila jaringan ekonomi yang lebih luas di kawasan Asia berhasil dikembangkan sesuai dengan visi Tiongkok, maka hal tersebut berpotensi menciptakan keterikatan ekonomi jangka panjang antara Tiongkok dan negara-negara mitranya, sekaligus memperkuat posisi Tiongkok dalam dinamika geopolitik global (Iskandar and Rachman 2023).

Kerjasama antara Tiongkok dan Laos memiliki peran strategis sebagai jalur penghubung langsung antara Tiongkok dan kawasan Asia Tenggara melalui perbatasan darat. Kedekatan geografis antara kedua negara memberikan keuntungan bagi Tiongkok dalam menyalurkan barang dan jasa ke wilayah Asia Tenggara, sehingga menempatkan Laos sebagai titik awal yang strategis dalam rantai konektivitas regional (Munir et al. 2022). Melalui kerjasama ini, Tiongkok juga memperoleh peluang untuk memperluas ekspornya, khususnya di sektor manufaktur dan teknologi perkeretaapian, dengan posisinya sebagai penyedia utama teknologi, peralatan, dan material konstruksi. Lebih lanjut, penyelesaian proyek tersebut memberikan Tiongkok akses baru terhadap jalur darat di Asia Tenggara, yang pada akhirnya memperkuat integrasi dan konektivitas ekonomi regional (Mulyani 2022).

Selain itu, Tiongkok berupaya memperkuat dominasinya terhadap pangsa pasar di Laos. Hal ini tercermin dari tingginya nilai impor Laos dari Tiongkok yang secara signifikan melampaui nilai ekspornya, menjadikan produk-produk asal Tiongkok mudah ditemui di pasar domestik Laos. Tiongkok tidak hanya berperan sebagai negara tetangga, tetapi juga sebagai pemasok utama barang manufaktur berbiaya rendah, yang ketersediaannya secara melimpah memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan kesejahteraan konsumen Laos (Rizqiyah et al. 2023). Produk-produk ekspor utama Tiongkok ke Laos mencakup kendaraan bermotor, tekstil, produk baja, kawat dan kabel listrik, peralatan komunikasi, serta peralatan listrik dan elektronik (Tuo and Hui and Zhongxia 2018).

Kegiatan ekspor juga memberikan manfaat signifikan bagi Laos. Salah satu komoditas utama yang diekspor adalah beras, khususnya jenis glutinous rice atau

beras ketan, yang memiliki permintaan tinggi di pasar internasional. Kehadiran kereta cepat diharapkan dapat mendorong peningkatan kegiatan ekspor negara ini. Upaya tersebut telah diwujudkan melalui pengiriman beras ke berbagai negara di seluruh dunia, memperluas jangkauan pasar Laos secara global (Salsabila 2024).

Meskipun pembangunan jalur kereta api telah secara signifikan meningkatkan impor dan konektivitas, arus perdagangan sepanjang koridor ekonomi ini sebagian besar masih bersifat satu arah, dengan dominasi barang-barang Tiongkok yang masuk ke Laos. Kapasitas ekspor Laos tetap terbatas akibat kendala produksi dan infrastruktur logistik yang belum memadai. Selain itu, meskipun jalur kereta api membuka akses potensial ke Thailand dan pasar ASEAN yang lebih luas, banyak perusahaan di Laos masih belum mampu beralih dari distribusi berbasis truk ke kereta api, mencerminkan kesenjangan dalam pengembangan industri domestik dan integrasi rantai pasokannya (Sgueglia 2025).

3.3.4 Cultural Purposes

Cultural purposes menjelaskan bantuan dapat diarahkan untuk mempromosikan bahasa dan budaya negara donor di luar negeri, misalnya melalui pendanaan kegiatan pendidikan atau kerja sama kebudayaan. Selain itu, bantuan juga dapat digunakan untuk memperkuat komunitas keagamaan melalui dukungan terhadap organisasi berbasis agama (Lancaster 2008).

Peningkatan layanan juga mencakup penyediaan dukungan multibahasa yakni Mandarin, Laos, dan Inggris melalui perangkat penerjemah di stasiun dan di dalam kereta, serta penambahan fasilitas kesehatan, termasuk alat pemantau tekanan darah portabel, sebagai bagian dari peningkatan kualitas layanan bagi penumpang internasional (Xinhua 2025). Selanjutnya penyediaan fasilitas

pembayaran dengan kartu bank asing, layanan penarikan tunai dalam yuan Tiongkok, peningkatan sistem tiket bagi penumpang internasional, serta perluasan layanan pemesanan dan pembayaran tiket secara daring (Times 2025).

Jalur kereta api listrik yang berfungsi untuk transportasi penumpang dan barang ini dibangun sepenuhnya dengan mengacu pada standar teknis serta sistem manajemen konstruksi yang diterapkan oleh Tiongkok. *China Railway Construction Corporation Limited* (CRCC) memanfaatkan pengalaman panjangnya dalam pembangunan infrastruktur perkeretaapian domestik dengan mengintegrasikan unsur arsitektur klasik Tiongkok dan motif bunga nasional Laos, Dok Champa, pada desain fasad stasiun. Integrasi tersebut bertujuan untuk merepresentasikan identitas budaya sekaligus nilai estetika kedua negara (Xinhua 2021).

Kemudahan mobilitas memungkinkan masyarakat Laos mengakses pendidikan berkualitas, baik di kota-kota besar di Laos maupun di Tiongkok. Sebagai bagian dari dukungan pendidikan, Kedutaan Besar Tiongkok di Laos, atas nama Pemerintah Tiongkok, telah memberikan 350 beasiswa kepada pelajar dan pegawai negeri sipil Laos untuk menempuh studi di Tiongkok. Kesempatan ini semakin dimudahkan oleh keberadaan kereta cepat yang menghubungkan kedua negara, sehingga mobilitas pelajar menjadi lebih lancar dan efisien (Salsabila 2024).

Selain itu pada musim dingin, Xishuangbanna di wilayah barat daya Tiongkok, dengan iklim yang sejuk dan nyaman, menjadi destinasi wisata populer, menarik arus penumpang yang stabil melalui Kereta Api Tiongkok-Laos. Semakin

banyak wisatawan dari negara-negara Asia Tenggara seperti Malaysia, Thailand, dan Laos memanfaatkan kereta ini untuk berkunjung ke Tiongkok, sehingga kereta api tersebut turut berperan sebagai sarana penghubung pertukaran budaya antara Tiongkok dan negara-negara tetangga (Portal 2024).

BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kerja sama Laos-Tiongkok melalui bantuan luar negeri dalam pembangunan Laos China *Railway* 2015-2025 berkaitan erat dengan upaya memperkuat konektivitas kawasan Asia Tenggara dalam kerangka *Belt and Road Initiative (BRI)*. Proyek LCR diposisikan sebagai infrastruktur strategis yang menghubungkan wilayah daratan Tiongkok dengan negara-negara ASEAN, di mana Laos berperan sebagai jalur penghubung penting menuju Thailand, Malaysia, dan Singapura. Bantuan luar negeri Tiongkok melalui LCR membawa dampak positif, termasuk peningkatan konektivitas, pergerakan barang dan orang yang lebih efisien, serta kesempatan untuk pertumbuhan ekonomi dan sektor pariwisata. Namun, Laos juga menghadapi dampak negatif yang cukup signifikan, terutama terkait relokasi masyarakat yang menimbulkan tantangan sosial dan ekonomi, serta potensi defisit neraca perdagangan akibat volume barang impor yang melebihi ekspor lokal.

Penelitian ini menggunakan teori *Development Foreign Aid* yang dikemukakan oleh Carol Lancaster, dengan indikator *foreign aid* dan empat indikator utama dari *aid purposes*, yaitu tujuan diplomatik (*diplomatic purposes*), tujuan pembangunan (*development as a purpose*), tujuan komersial (*commercial purposes*) dan tujuan kebudayaan (*cultural purposes*). Dari aspek *foreign aid*, Tiongkok berhasil memposisikan diri sebagai aktor dominan dalam pembangunan

ekonomi Laos melalui penyediaan pembiayaan dan teknologi. Sekitar 60% dari total pendanaan proyek diperoleh melalui pinjaman lunak dari *Export-Import Bank of Tiongkok* dengan suku bunga rendah sebesar 2,3%, jangka waktu pelunasan 25 tahun, serta masa tenggang lima tahun. Sementara itu, sisanya merupakan investasi ekuitas gabungan antara pemerintah Laos dan perusahaan-perusahaan Tiongkok. Berdasarkan struktur pembiayaan tersebut, proyek Laos China *Railway* dapat dikategorikan sebagai bentuk bantuan luar negeri yang memiliki unsur hibah, mengingat karakteristik pinjamannya yang sangat lunak dan memberikan manfaat ekonomi setara dengan bantuan hibah bagi negara penerima. Melalui bantuan luar negeri, Tiongkok menegaskan perannya sebagai penyedia modal dan teknologi dalam pembangunan ekonomi serta infrastruktur di kawasan, dengan tujuan memperluas pengaruhnya di Laos maupun di wilayah Asia Tenggara secara keseluruhan

Kedua, dari segi tujuan diplomatik (*diplomatic purposes*), Tiongkok berhasil mencapai tujuannya untuk memperkuat serta memperdalam pengaruh politiknya di kawasan IndoTiongkok melalui pembangunan Laos China *Railway* (LCR). Proyek ini berperan penting dalam mengamankan dukungan politik Laos terhadap kebijakan luar negeri Tiongkok, baik di tingkat regional maupun global. LCR juga menjadi simbol keberhasilan diplomasi ekonomi Tiongkok karena mampu membangun citra positif sebagai mitra pembangunan yang kredibel bagi negara-negara berkembang, sekaligus mempererat hubungan ideologis dan solidaritas politik antara kedua negara yang menganut sistem partai tunggal.

Ketiga, dari segi tujuan pembangunan (*development as a purpose*), Proyek LCR bertujuan untuk meningkatkan konektivitas regional, pertumbuhan ekonomi,

dan pengembangan sumber daya manusia di Laos, sekaligus menegaskan posisi strategis negara tersebut sebagai jalur transit utama dalam kerangka BRI. Tiongkok juga memberikan bantuan teknis dan program pelatihan bagi tenaga kerja LCR untuk menunjukkan penguasaan teknologi dan keahlian teknisnya, sekaligus mendukung pembangunan infrastruktur dan memperluas pengaruh strategis di kawasan. Selain berfungsi sebagai sarana transportasi lintas negara, LCR juga berperan sebagai alat pemerataan pembangunan domestik di Tiongkok, terutama di provinsi perbatasan seperti Yunnan.

Keempat, dalam konteks tujuan komersial (*commercial purposes*), pembangunan LCR memberikan keuntungan strategis yang signifikan bagi Tiongkok. Jalur ini memperluas akses pasar, memperlancar rantai pasok logistik darat, mempercepat waktu pengiriman barang, menekan biaya transportasi, dan memperkuat jaringan ekonomi lintas kawasan yang menopang ekspor produk manufaktur Tiongkok ke negara-negara Asia Tenggara. Kelima *cultural purposes* adanya peningkatan layanan dan aspek desain dalam proyek LCR mencerminkan usaha untuk meningkatkan pengalaman penumpang internasional sekaligus meneguhkan ikatan budaya antara Laos dan Tiongkok. LCR juga berperan sebagai sarana untuk pertukaran budaya, pendidikan, dan diplomasi publik antara Laos dan Tiongkok. Dengan demikian, proyek LCR memberikan keuntungan strategis bagi Tiongkok sekaligus memperkuat posisinya sebagai salah satu pusat kekuatan ekonomi global, mengingat pertumbuhan ekonomi Tiongkok sangat bergantung pada aktivitas ekspor dan impor.

4.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis dan temuan penelitian yang telah dilakukan, studi ini memusatkan perhatian pada tujuan utama Tiongkok dalam memberikan *foreign aid* kepada Laos melalui pembangunan Laos China *Railway* (LCR) tahun 2015–2025. Penulis menyadari bahwa penelitian ini masih memiliki sejumlah keterbatasan, baik dalam aspek penulisan maupun kedalaman analisis, sehingga masih diperlukan penyempurnaan pada penelitian-penelitian berikutnya. Selain itu, keterbatasan juga muncul akibat terbatasnya akses terhadap sumber data dan literatur resmi dari pihak-pihak terkait yang berperan langsung dalam proyek tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini membuka ruang bagi peneliti selanjutnya untuk melakukan pengembangan studi yang lebih komprehensif serta mendalami aspek-aspek lain yang belum terjangkau dalam penelitian ini. Sebagai tindak lanjut, beberapa rekomendasi dapat diajukan untuk memperkaya kajian di masa mendatang.

1. Penulis merekomendasikan agar penelitian selanjutnya untuk meninjau dampak sosial dan lingkungan dari proyek tersebut terhadap masyarakat lokal, terutama berkaitan dengan mekanisme kompensasi lahan dan isu lingkungan di wilayah yang dilalui jalur kereta api pasca implementasi proyek. Penelitian ini penting untuk dilakukan mengingat persoalan kompensasi serta hubungan kekuasaan antara pemerintah Tiongkok dan Laos masih menjadi isu yang sensitif dan kompleks. Aspek sosial dan lingkungan seringkali kurang mendapat perhatian dalam studi sebelumnya, yang umumnya lebih menitikberatkan pada dimensi ekonomi dan politik. Oleh karena itu, penelitian di masa mendatang diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih menyeluruh dengan

mempertimbangkan dampak sosial dari pembangunan infrastruktur lintas negara tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustian, Muhammad Rizki, Yusnarida Eka Nizmi, and Tri Joko Waluyo. 2021. *Analisis Masuknya Belt and Road Initiative Tiongkok ke Asean dan Identitas yang Dipromosikan Tiongkok*. 5.
- AidData. n.d. "Project | China.Aiddata.Org." Accessed October 31, 2025. https://china.aiddata.org/projects/33726/?utm_source=chatgpt.com.
- Ammar, Faishal, and Mohamad Rosyidin. 2019. "The Fox and The Dragon: Proyek Kereta Cepat (HSR) Laos Sebagai Strategi 'Bandwagoning for Profit.'" *Journal of International Relations Universitas Diponegoro* 5 (4): 627–35.
- Asia, Radio Free. 2015. "Laos and China to Build Bridge to Thailand as Part of Railway Project." July 20. <https://www.rfa.org/english/news/laos/bridge-to-thailand-part-of-railway-project-07202015102910.html>.
- Barrow, Keith. 2016. "Contracts Awarded for China - Laos Railway." *International Railway Journal*, September 15. <https://www.railjournal.com/regions/asia/contracts-awarded-for-china-laos-railway/>.
- BBC. 2021. "Proyek kereta api China-Laos: Mengapa China berambisi bangun rel kereta cepat di Asia Tenggara?" *BBC News Indonesia*, July 26. <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-57845824>.
- Bianji, Liang Jun. 2021. "Bullet Train for China-Laos Railway Arrives in Vientiane (3) - People's Daily Online." <https://en.people.cn/n3/2021/1017/c90000-9908006-3.html>.
- Bosoni, Nicholas. 2021. "Laos Unlocked." *The Diplomat*, December 10. <https://thediplomat.com/2021/12/laos-unlocked/>.
- Chen, Wanjing (Kelly), and Jessica DiCarlo. 2021. "Laos–China Railway." *The People's Map of Global China*. <https://thepeoplesmap.net/project/laos-china-railway/>.
- Council, The State. 2011. "China's Foreign Aid (2011)." https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/content_281474986284620.htm.
- Daud, Gidion Martins, and Tulus Yuniasih. 2021. "Proyek Tiongkok-Laos Railway: Ancaman Debt-Trap Diplomacy Tiongkok Bagi Laos." *Balcony* 5 (2): 2.
- Dayant, Alexandre, Grace Stanhope, Roland Rajah, and Hannah Buckley. 2025. *2025 KEY FINDINGS REPORT*.
- Denata, Hesti Eka. 2024. "THE IMPACT OF THE LAOS-CHINA RAILWAY PROJECT ON LAOTIAN HUMAN SECURITY IN 2021-2023." *In Proceedings of Sunan Ampel International Conference of Political and Social Sciences* 2: 30–41.
- Ho, Selina. 2019. *Can the China–Laos Railway Keep on Track? | East Asia Forum* | *East Asia Forum*. China. July 12. <https://eastasiaforum.org/2019/07/12/can-the-china-laos-railway-keep-on-track/>.
- Hong, YU. 2021. *The China-Laos Railway: A "Game Changer" for Laos?*

- Hu Dekun, Peng Ban. 2019. “胡德坤 彭班：试析中国对老挝的经济援助_澎湃号·政务_澎湃新闻-The Paper.” https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_4272976.
- Hung, Chu Cong. 2022. “Lao PDR’s Perceptions and Strategies toward China’s Belt and Road Initiative.” *International Journal of Social Science and Human Research* 05 (05). <https://doi.org/10.47191/ijsshr/v5-i5-18>.
- Iskandar and Rachman, Fitra and Arpan. 2023. “Kereta Api Baru China Senilai US\$6 Miliar Di Laos: Jebakan Utang Besar Atau Kesuksesan Megaproyek?” <https://www.alinea.id/dunia/kereta-api-baru-china-senilai-us6-miliar-di-laos-jebakan-utang-besar-atau-kesuksesan-megaproyek-b2hX59O2s>.
- Jarabejo, Jacob. 2019. *Urbanization in Southeast Asia: Field Notes from Laos | Data-Driven EnviroLab*. August 9. <https://datadrivenlab.org/data/urbanization-in-southeast-asia-field-notes-from-laos/>.
- Kusuma, Sigit Candra Wiranata, and Jefferson Winata Bachtiar. 2020. “Lao People’s Democratic Republic’s Dependency on China’s Infrastructure Assistance.” *International Journal of East Asian Studies* 9 (1): 19–31. <https://doi.org/10.22452/IJEAS.vol9no1.2>.
- Lancaster, Carol. 2008. *Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics*. Repr. Univ. of Chicago Press.
- Medina, Ayman Falak. 2025. “Laos-China Railway: Trade Impact and Regional Opportunities.” *ASEAN Business News*, June 2. <https://www.aseanbriefing.com/news/leveraging-the-laos-china-railway-for-trade/>.
- Mulyani, Sri. 2022. *IMPLEMETASI KERJASAMA CHINA-LAOS RAILWAY 2015-202*. 9 (4).
- Munir, Ahmad Mubarak, Muhammad Aldi Ramdhani, and Yogi Febriantoni Saputra. 2022. “Kepentingan Strategis Cina Dalam Pembangunan Jalur Kereta Cepat Cina- Laos (Laos-China Railways).” *Indonesian Journal of Peace and Security Studies (IJPSS)* 4 (2): 46–58. <https://doi.org/10.29303/ijps.v4i2.110>.
- Nelwan, Irene Natasha. 2025. “Strategi Geoekonomi Tiongkok dalam Implementasi Belt and Road Initiative: Proyek Kereta Api Laos-Tiongkok 2019-2024.” *Jurnal Ilmu Multidisiplin* 4 (2).
- News, V. O. A. 2024. “China-Financed Laos Railway Expands Beijing’s Reach in Southeast Asia.” *Voice of America*, June 29. <https://www.voanews.com/a/china-financed-laos-railway-expands-beijing-s-reach-in-southeast-asia/7677853.html>.
- Nouansavanh, Khamlusa. 2010. “Lao PDR Perspectives and Policies towards GMS.” *Ritsumeikan International Affairs* 8: 17–30.
- Portal, Belt and Road. 2024. “Xinhua Headlines: China-Laos Railway Boosts Growth of Regional Trade, Tourism - BELT AND ROAD PORTAL.” https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0VQVLTBD.html?utm_source=chatgpt.com.
- Purwanto, Alloysius Joko, Citra Endah Nur Setyawati, and Ryan Wiratama Bhaskara. 2024. *Sustainable Transport Systems in Lao PDR and Implications for ASEAN*.

- Radityo, Fransiskus, Gabriella Rara, Indah Amelia, and Rifal Efrain. 2019. "GEOPOLITIK TIONGKOK DI KAWASAN ASIA TENGGARA: JALUR PERDAGANGAN (OBOR)." *Jurnal Asia Pacific Studies* 3 (1): 84–97. <https://doi.org/10.33541/japs.v3i1.1073>.
- Rizqiyah, Emilda, Haryo Prasodjo, and Hafid Adim Pradana. 2023. "Laos-China Cooperation in the Construction of High Speed Railway: A Perspective of Foreign Policy." *JISPO Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik* 12 (2): 153–73. <https://doi.org/10.15575/jispo.v12i2.20432>.
- Salsabila, Delia Hana. 2024. "PELUANG DAN TANTANGAN LAOS DALAM PROYEK KERETA CEPAT TIONGKOK-LAOS 2015-2023." Undergraduate, Universitas Muhammadiyah Malang. <https://eprints.umm.ac.id/id/eprint/4930/>.
- Scott, Simon. 2017. *The Grant Element Method of Measuring the Concessionality of Loans and Debt Relief*. OECD Development Centre Working Papers No. 339. Vol. 339. OECD Development Centre Working Papers. <https://doi.org/10.1787/19e4b706-en>.
- Sgueglia, Giorgia. 2025. "China-Laos Relations: Strategic Cooperation and Development Initiatives." *China Briefing News*, March 21. <https://www.china-briefing.com/news/strengthening-china-laos-relations-strategic-cooperation/>.
- Times, Global. 2025. *China-Laos Railway Carries over 59 Million Passenger Trips since Its Launch, Enhancing Regional Connectivity*. September 21. <https://www.globaltimes.cn/page/202509/1344092.shtml>.
- Times, Vientiane. 2022. "The Laos-China Railway-A New Horizon for Laos and the Region." https://www.vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent2022_ADVlcr241.php.
- Tuo and Hui and Zhongxia, Zhang and Yu and Rong. 2018. "Report on China-Laos Cooperation Opportunities under the Belt and Road Initiative in 2018." *China Economic Information ServiceXinhua Silk Road Department*.
- Vörös, Zoltán, and Pongkhao Somsack. 2020. "Laos and the Belt and Road Initiative : An Interconnector Helping the Chinese Needs?" *Foreign Policy Review* 13: 24–38. <https://doi.org/10.47706/KKIFPR.2020.13.24-38>.
- Wahyuni, Agus Sri, and Khoirul Amin. 2023. "One Belt One Road Dan Upaya Hegemoni Regional China Di Asia Tenggara." *Sospol* 9 (1): 114–28. <https://doi.org/10.22219/jurnalsospol.v9i1.25621>.
- Wang, Jiaxuan. 2024. "Analysis of China-Laos Relations—from the Perspective of U.S.-China Strategic Competition, ASEAN and Laos." In *Addressing Global Challenges - Exploring Socio-Cultural Dynamics and Sustainable Solutions in a Changing World*, 1st ed., by Parfait M. Eloundou-Enyegue. Routledge. <https://doi.org/10.1201/9781032676043-3>.
- World Bank. 2020. *From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity*.
- Xinhua. 2021. "All China-Laos Railway Stations in Laos Conclude Debut Shows." November 14. http://www.lmcchina.org/eng/2021-11/14/content_41790414.html.
- Xinhua. 2025. "China-Laos Railway Facilitates Cross-Border Travel." The State Council The People's Republic Of China, March 28.

https://english.www.gov.cn/news/202503/28/content_WS67e63f30c6d0868f4e8f1474.html.

- Ye, Rong, Muquan Zou, Yan Yang, and Haitao Duan. 2025. *Research on the Regional Economic Effects of China-Laos Railway from the Perspective of Multiple Communities Internal Logic, Operating Model and Social Impact*.
- Yoshida, Yeni Herliana. 2022. "KETERGANTUNGAN LAOS PADA TIONGKOK DALAM EKONOMI DAN PEMBANGUNAN SEBAGAI PENGHAMBAT TERLAKSANANYA PROGRAM REDUCE INEQUALITY." *Indonesian Journal of International Relations* 6 (1): 67–86. <https://doi.org/10.32787/ijir.v6i1.298>.
- Yoshikawa, Sumie. 2024. "The Construction and Challenges of the China-Laos Railway : China's High-Speed Rail Diplomacy in Southeast Asia." Preprint, 専修大学法学会, July 15. <https://doi.org/10.34360/0002000780>.
- Zhao Lei. 2015. "China, Laos Sign Railway Deal - Business - Chinadaily.Com.Cn." November 14. https://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/14/content_22456633.htm.