

BAB II

Tinjauan Umum Laos dan Kerja Sama Laos–Tiongkok dalam Kerangka Belt and Road Initiative

Bab ini menguraikan kondisi umum Laos serta dinamika kerja sama antara Laos dan Tiongkok dalam kerangka Belt and Road Initiative (BRI). Laos dikenal sebagai negara tanpa akses laut (landlocked country), sehingga aktivitas ekonominya sangat bergantung pada konektivitas darat dan hubungan dengan negara tetangga. Keterbatasan akses terhadap pelabuhan internasional serta infrastruktur transportasi yang belum optimal menjadi tantangan utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan integrasi pasar. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur dan kerja sama internasional menjadi kebutuhan strategis bagi Laos dalam memperkuat posisi ekonominya di kawasan (Asian Development Bank, 2022; World Bank, 2023).

Dalam konteks tersebut, kerja sama antara Laos dan Tiongkok berkembang sebagai bagian dari upaya bersama untuk mengatasi keterbatasan tersebut. Melalui kerangka BRI yang diperkenalkan pada tahun 2013, Tiongkok berperan sebagai mitra utama dalam penyediaan investasi dan pembangunan infrastruktur di Laos. Sementara itu, Laos memanfaatkan peluang ini untuk mempercepat pembangunan nasional dan meningkatkan konektivitas wilayahnya. Hubungan ini didasarkan pada prinsip saling menguntungkan (mutual benefit), di mana kedua negara memiliki kepentingan ekonomi yang saling melengkapi (Keohane, 1984; World Bank, 2022).

Salah satu bentuk konkret dari kerja sama tersebut adalah pembangunan China–Laos Railway, yang menjadi proyek strategis dalam meningkatkan konektivitas antara kedua negara. Jalur kereta ini menghubungkan Kunming di Tiongkok dengan Vientiane di Laos dan mulai beroperasi pada tahun 2021 setelah proses pembangunan yang dimulai pada tahun 2016. Kehadiran infrastruktur ini diharapkan mampu mempercepat distribusi barang, menurunkan biaya logistik, serta meningkatkan mobilitas manusia lintas wilayah. Dengan demikian, proyek ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai penghubung utama dalam integrasi ekonomi regional (Asian Development Bank, 2021; OECD, 2018).

Peningkatan konektivitas yang dihasilkan dari pembangunan infrastruktur tersebut memiliki implikasi penting terhadap pertumbuhan ekonomi Laos. Akses yang lebih mudah terhadap pasar regional dapat mendorong peningkatan perdagangan, memperluas sektor pariwisata, serta membuka peluang investasi baru. Dalam hal ini, konektivitas berperan sebagai faktor kunci yang menghubungkan pembangunan infrastruktur dengan dinamika pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, pembahasan dalam bab ini menjadi landasan penting untuk memahami bagaimana kerja sama Laos–Tiongkok dalam kerangka BRI dapat berkontribusi terhadap transformasi ekonomi Laos pada bab selanjutnya (Bensassi et al., 2015; World Bank, 2023).

2.1 Profil Negara Laos

Laos merupakan negara tanpa akses laut (*landlocked country*) yang terletak di kawasan Asia Tenggara dan berbatasan dengan Myanmar, Republik Rakyat Tiongkok, Vietnam, Kamboja, serta Thailand. Kondisi geografis ini menyebabkan Laos tidak memiliki pelabuhan laut, sehingga seluruh aktivitas perdagangan internasional harus melalui negara tetangga. Menurut World Bank, negara-negara *landlocked* umumnya menghadapi biaya perdagangan yang lebih tinggi hingga 50% dibandingkan negara pesisir karena ketergantungan pada infrastruktur dan kebijakan negara transit (World Bank, 2020).

Ketergantungan tersebut berdampak langsung pada tingginya biaya logistik dan lamanya waktu pengiriman barang. Laos harus mengandalkan koridor transportasi lintas negara, terutama melalui Thailand dan Tiongkok, untuk mengakses pelabuhan internasional. Asian Development Bank menyatakan bahwa keterbatasan konektivitas dan infrastruktur transportasi di Laos menjadi salah satu hambatan utama dalam peningkatan daya saing ekspor dan integrasi dalam rantai pasok global (ADB, 2021).

Struktur ekonomi Laos masih didominasi oleh sektor pertanian yang menyerap sekitar 60% tenaga kerja, meskipun kontribusinya terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) terus menurun. Selain itu, sektor energi khususnya tenaga air (*hydropower*) menjadi sumber utama ekspor, dengan Laos dikenal sebagai “*battery of Southeast Asia*” karena mengekspor listrik ke negara

tetangga seperti Thailand dan Vietnam. Menurut data World Bank, sektor energi dan sumber daya alam memiliki kontribusi signifikan terhadap pendapatan ekspor negara (World Bank, 2022). Di sisi lain, sektor pariwisata juga berkembang pesat sebelum pandemi, dengan mayoritas wisatawan berasal dari Tiongkok dan negara Asia lainnya.

Namun demikian, sektor industri manufaktur di Laos masih relatif terbatas, baik dari sisi teknologi, kapasitas produksi, maupun konektivitas logistik. United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States menegaskan bahwa negara *landlocked developing countries* (LLDCs) seperti Laos menghadapi tantangan struktural berupa keterbatasan akses pasar, biaya transportasi tinggi, dan ketergantungan pada negara transit yang menghambat industrialisasi (UN-OHRLLS, 2021).

Untuk mengatasi kendala tersebut, pemerintah Laos mengembangkan strategi transformasi dari *landlocked* menjadi *land-linked country*, yaitu dengan meningkatkan konektivitas regional melalui pembangunan infrastruktur transportasi dan koridor ekonomi lintas batas. Salah satu inisiatif utama adalah kerja sama dengan Tiongkok melalui program Belt and Road Initiative (BRI). Proyek strategis seperti jalur kereta api Laos–Tiongkok menjadi simbol transformasi ini, yang bertujuan untuk mempercepat arus barang dan menurunkan biaya logistik.

Menurut laporan Asian Development Bank, peningkatan konektivitas melalui infrastruktur transportasi berpotensi menurunkan biaya perdagangan hingga 10–20% serta meningkatkan volume ekspor secara signifikan di negara-negara berkembang (ADB, 2021). Dengan adanya integrasi jaringan transportasi regional, Laos diharapkan dapat meningkatkan daya saing ekonominya, menarik investasi asing langsung (*foreign direct investment*), serta memperluas akses pasar internasional.

Dengan demikian, meskipun Laos memiliki keterbatasan geografis sebagai negara tanpa akses laut, upaya strategis melalui pembangunan infrastruktur dan kerja sama internasional memberikan peluang besar untuk meningkatkan konektivitas, efisiensi logistik, dan integrasi ekonomi regional maupun global.

2.2 Kerjasama Internasional (Laos - China)

Kerja sama antara Laos dan Tiongkok dalam kerangka Belt and Road Initiative (BRI) merupakan bentuk kolaborasi strategis yang berfokus pada pembangunan infrastruktur dan peningkatan konektivitas ekonomi lintas kawasan. Sejak diluncurkan pada tahun 2013, Laos secara aktif memanfaatkan inisiatif ini untuk mempercepat pembangunan nasional, khususnya dalam mengatasi keterbatasan geografis sebagai negara tanpa akses laut (*landlocked country*). Integrasi Laos dalam BRI ditandai dengan masuknya berbagai proyek infrastruktur ke dalam agenda pembangunan

nasional, terutama di sektor transportasi, energi, dan logistik (World Bank, 2019).

Salah satu proyek unggulan adalah pembangunan jalur kereta api Laos–Tiongkok sepanjang ± 414 km yang menghubungkan ibu kota Vientiane dengan wilayah perbatasan Boten dan terintegrasi langsung dengan jaringan kereta api Tiongkok menuju Kunming. Infrastruktur ini secara signifikan mengubah pola distribusi barang di Laos, yang sebelumnya bergantung pada transportasi darat konvensional melalui negara tetangga. Dengan adanya jalur kereta api ini, waktu tempuh logistik menjadi lebih singkat dan biaya transportasi dapat ditekan secara substansial. Menurut World Bank, peningkatan konektivitas transportasi dalam kerangka BRI mampu menurunkan biaya perdagangan dan meningkatkan efisiensi rantai pasok, sehingga memperkuat daya saing ekspor negara berkembang seperti Laos (World Bank, 2020).

Dampak positif dari peningkatan konektivitas ini terlihat pada sektor perdagangan dan distribusi barang, di mana Laos kini memiliki akses yang lebih langsung ke pasar Tiongkok sebagai salah satu pasar terbesar di dunia. Hal ini membuka peluang ekspor yang lebih luas bagi komoditas unggulan Laos seperti produk pertanian, hasil hutan, dan energi. Selain itu, peningkatan konektivitas juga mendorong pertumbuhan kawasan ekonomi baru di sepanjang jalur transportasi, termasuk pusat logistik, kawasan industri, dan

wilayah perdagangan lintas batas yang berkontribusi terhadap peningkatan aktivitas ekonomi domestik.

Di sektor energi, kerja sama Laos–Tiongkok dalam BRI turut memperkuat kapasitas produksi listrik melalui pembangunan pembangkit listrik tenaga air (*hydropower*). Laos memanfaatkan potensi sumber daya airnya untuk menjadi eksportir energi di kawasan Asia Tenggara, terutama ke Thailand dan Vietnam. Dukungan investasi dan teknologi dari Tiongkok memungkinkan peningkatan kapasitas produksi dan efisiensi distribusi energi. Asian Development Bank menyatakan bahwa sektor energi menjadi salah satu pendorong utama pertumbuhan ekonomi Laos serta berperan penting dalam meningkatkan pendapatan negara melalui ekspor listrik (ADB, 2021).

Selain itu, peningkatan infrastruktur transportasi juga memberikan dampak positif terhadap sektor pariwisata dan investasi asing langsung (*foreign direct investment*). Aksesibilitas yang lebih baik, terutama melalui jalur kereta api internasional, mempermudah mobilitas wisatawan dari Tiongkok dan negara lainnya ke Laos. Hal ini berkontribusi pada peningkatan jumlah kunjungan wisatawan, pertumbuhan sektor jasa, serta penciptaan lapangan kerja baru di sektor pariwisata dan perdagangan. Di sisi lain, infrastruktur yang lebih modern dan terintegrasi juga meningkatkan daya tarik Laos sebagai tujuan investasi, khususnya di sektor industri dan logistik.

Secara keseluruhan, kerja sama Laos dan Tiongkok dalam kerangka BRI berperan sebagai katalis utama dalam transformasi ekonomi Laos.

Pembangunan infrastruktur yang terintegrasi tidak hanya meningkatkan konektivitas dan efisiensi logistik, tetapi juga memperluas akses pasar, mendorong pertumbuhan sektor unggulan, serta memperkuat posisi Laos sebagai negara penghubung (*land-linked country*) di kawasan Asia Tenggara. Dengan demikian, BRI menjadi instrumen penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi Laos yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

2.3 Manifestasi Kerjasama Laos China

Proyek utama kerja sama antara Laos dan Tiongkok dalam kerangka Belt and Road Initiative adalah pembangunan jalur kereta api lintas-batas China–Laos Railway yang menghubungkan Kunming (Provinsi Yunnan) dengan Vientiane. Jalur sepanjang ±414 km di wilayah Laos ini dirancang dengan standar rel kereta api modern (*standard gauge*) dan kecepatan operasional hingga ±160 km/jam untuk penumpang, serta didominasi konstruksi berat berupa terowongan dan jembatan karena melintasi kawasan pegunungan; lebih dari separuh lintasan berada pada struktur terowongan/jembatan guna menjaga kemiringan dan keselamatan operasi (Kementerian Luar Negeri RI, 2020; World Bank, 2019). Secara strategis, koridor ini menjadi bagian dari jaringan yang lebih luas yang menghubungkan Laos ke pusat logistik Tiongkok di Kunming dan selanjutnya ke pasar regional, sehingga memperkuat integrasi Laos dalam rantai pasok Asia.

Dari sisi waktu pelaksanaan, proyek ini mulai dibangun pada tahun 2016 setelah penandatanganan perjanjian bilateral dalam kerangka BRI dan mencapai *commercial operation date* pada Desember 2021. Operasionalisasi ini menandai hadirnya konektivitas rel langsung pertama antara Laos dan jaringan kereta Tiongkok, yang secara institusional mempercepat arus barang lintas-batas melalui skema layanan angkutan penumpang dan kargo terjadwal (World Bank, 2019; Maulana, 2023). Sejak beroperasi, layanan kereta penumpang dan logistik dijalankan secara reguler, termasuk pengangkutan komoditas pertanian, produk manufaktur ringan, dan bahan baku industri.

Dari aspek kelembagaan dan pembiayaan, proyek ini dikelola melalui perusahaan patungan (*joint venture*) Lao–China Railway Company Ltd. dengan komposisi kepemilikan sekitar 70% oleh konsorsium Tiongkok dan 30% oleh pihak Laos. Total nilai investasi proyek diperkirakan sekitar USD 5,9 miliar, dengan pembiayaan yang didukung oleh pinjaman dari lembaga keuangan Tiongkok dan penyertaan modal kedua pihak (World Bank, 2019; Asian Development Bank, 2021). Dalam pembagian peran, pihak Tiongkok bertindak sebagai investor utama sekaligus penyedia teknologi, desain, dan keahlian konstruksi serta sistem operasi kereta, sementara pemerintah Laos berperan dalam regulasi, penyediaan lahan, fasilitasi perizinan, serta integrasi proyek dengan rencana pembangunan nasional dan tata ruang wilayah (Asian Development Bank, 2021). Skema ini memungkinkan transfer pengetahuan teknis dan percepatan pembangunan infrastruktur berskala besar yang sebelumnya terbatas oleh kapasitas pembiayaan domestik.

Secara operasional, dampak awal proyek terlihat pada peningkatan efisiensi waktu dan biaya logistik. Waktu tempuh perjalanan antara Kunming–Vientiane yang sebelumnya dapat memakan waktu lebih dari 24 jam melalui jalur darat kini dapat dipersingkat menjadi sekitar 10 jam untuk layanan penumpang lintas-batas, sementara layanan kargo menjadi lebih cepat dan terjadwal (World Bank, 2020). Efisiensi ini berkontribusi pada penurunan biaya transportasi, peningkatan keandalan pengiriman, serta perluasan akses pasar bagi komoditas Laos. Selain itu, peningkatan konektivitas mendorong pertumbuhan arus wisatawan dan mobilitas tenaga kerja, serta memicu perkembangan pusat logistik, kawasan industri, dan aktivitas perdagangan di sepanjang koridor rel. Secara keseluruhan, keberadaan China–Laos Railway memperkuat posisi Laos sebagai *land-linked country*, meningkatkan integrasi ekonomi regional, dan membuka peluang pertumbuhan ekonomi melalui ekspansi perdagangan, pariwisata, serta investasi (Asian Development Bank, 2021; World Bank, 2020).

2.4 Konsep Konektivitas

Proyek utama dalam kerja sama antara Laos dan Tiongkok dalam kerangka Belt and Road Initiative adalah pembangunan jalur kereta api lintas-batas China–Laos Railway, yang menghubungkan Kunming di Provinsi Yunnan dengan ibu kota Vientiane serta dirancang sebagai bagian dari jaringan transportasi yang lebih luas menuju kawasan Asia Tenggara. Jalur ini memiliki panjang sekitar 414 kilometer di wilayah Laos dengan karakteristik geografis yang kompleks, karena sebagian besar lintasannya berada di

kawasan pegunungan dan dataran tinggi. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur ini melibatkan konstruksi teknik berskala besar seperti terowongan dan jembatan dalam jumlah signifikan untuk menjamin stabilitas jalur dan kelancaran transportasi antarnegara (Kementerian Luar Negeri RI, 2020). Kehadiran jalur ini menjadi langkah strategis dalam meningkatkan konektivitas Laos yang sebelumnya terbatas akibat kondisi geografis sebagai negara *landlocked*.

Dari aspek temporal, pembangunan proyek China–Laos Railway secara resmi dimulai pada tahun 2016 setelah adanya kesepakatan kerja sama bilateral antara Laos dan Tiongkok dalam kerangka BRI. Proyek ini kemudian berhasil diselesaikan dan mulai beroperasi secara komersial pada bulan Desember 2021, menandai salah satu pencapaian penting dalam pembangunan infrastruktur lintas-batas di kawasan Asia Tenggara. Pengoperasian jalur kereta ini menunjukkan keberhasilan implementasi kerja sama internasional dalam pembangunan infrastruktur modern yang terintegrasi langsung dengan jaringan transportasi Tiongkok (Maulana, 2023).

Dari sisi mekanisme pelaksanaan, proyek ini dijalankan melalui skema *joint venture* antara kedua negara, yaitu pembentukan perusahaan patungan yang bertanggung jawab atas pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaan jalur kereta api. Pembiayaan utama proyek berasal dari Tiongkok melalui kombinasi pinjaman dan investasi dari lembaga keuangan serta perusahaan milik negara, sementara pemerintah Laos berperan sebagai

regulator dan koordinator kebijakan nasional serta penerima manfaat utama dari infrastruktur tersebut. Dalam aspek teknis, Tiongkok menyediakan teknologi, desain, serta tenaga ahli untuk pembangunan dan operasional sistem kereta api, sedangkan Laos berfokus pada aspek administratif seperti perizinan, penyediaan lahan, dan integrasi proyek dengan rencana pembangunan nasional (Green Publication, 2022).

Sejak mulai beroperasi, China–Laos Railway memberikan dampak awal yang signifikan terhadap peningkatan konektivitas dan efisiensi transportasi di kawasan. Waktu tempuh perjalanan antara Kunming dan Vientiane yang sebelumnya dapat memakan waktu lebih dari satu hari melalui jalur darat kini dapat dipersingkat menjadi hanya beberapa jam, sehingga meningkatkan mobilitas orang dan barang secara signifikan. Efisiensi ini turut berkontribusi pada penurunan biaya logistik karena transportasi kereta api dinilai lebih stabil dan efisien dibandingkan transportasi jalan raya. Selain itu, peningkatan konektivitas juga mendorong pertumbuhan arus perdagangan lintas-batas, peningkatan kunjungan wisata, serta distribusi komoditas unggulan Laos seperti produk pertanian dan energi. Dengan demikian, proyek ini berperan penting dalam memperkuat konektivitas ekonomi regional serta membuka peluang pertumbuhan ekonomi yang lebih luas bagi Laos dan kawasan sekitarnya (International Journal of Indonesian Research, 2023).

2.5 Pertumbuhan Ekonomi Laos

Sejak mulai beroperasi, China–Laos Railway memberikan dampak nyata terhadap peningkatan aktivitas ekonomi di Laos melalui beberapa mekanisme utama, yaitu perdagangan, pariwisata, investasi, serta efek lanjutan terhadap pengembangan wilayah. Dari sisi perdagangan, keberadaan jalur kereta api lintas-batas ini memungkinkan distribusi barang menjadi lebih cepat, terjadwal, dan berbiaya lebih efisien dibandingkan transportasi darat konvensional yang sebelumnya menjadi andalan utama Laos. Efisiensi tersebut tidak hanya menurunkan biaya logistik, tetapi juga meningkatkan keandalan pengiriman, sehingga mendorong peningkatan volume ekspor Laos, khususnya komoditas unggulan seperti produk pertanian, hasil hutan, serta energi ke pasar Tiongkok. Selain itu, konektivitas langsung dengan jaringan logistik regional memperluas akses pasar dan memperkuat posisi Laos dalam rantai pasok global, di mana kecepatan dan stabilitas distribusi menjadi faktor penting dalam daya saing ekspor. Menurut World Bank, peningkatan konektivitas transportasi dapat menurunkan biaya perdagangan secara signifikan dan meningkatkan efisiensi distribusi barang, yang pada akhirnya berkontribusi pada peningkatan aktivitas ekonomi dan pertumbuhan PDB (World Bank, 2020; World Bank, 2019).

Pada sektor pariwisata, peningkatan konektivitas melalui jalur kereta api internasional memberikan kemudahan mobilitas bagi wisatawan lintas negara, terutama dari Tiongkok sebagai salah satu pasar wisata terbesar di kawasan Asia. Kemudahan akses ini berkontribusi pada peningkatan jumlah kunjungan wisatawan, yang kemudian mendorong pertumbuhan sektor jasa seperti

perhotelan, transportasi lokal, restoran, serta usaha mikro kecil menengah (UMKM). Dampak lanjutan dari peningkatan aktivitas pariwisata adalah terciptanya lapangan kerja baru serta peningkatan pendapatan masyarakat lokal di berbagai wilayah yang dilalui jalur kereta api. United Nations World Tourism Organization menegaskan bahwa konektivitas transportasi merupakan faktor kunci dalam meningkatkan daya tarik destinasi wisata dan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi berbasis jasa (UNWTO, 2022).

Keberadaan infrastruktur transportasi yang modern dan terintegrasi juga meningkatkan daya tarik Laos sebagai tujuan investasi asing langsung (*foreign direct investment*). Infrastruktur yang efisien memberikan kepastian waktu distribusi, menurunkan biaya operasional, serta meningkatkan aksesibilitas ke pasar regional, sehingga meningkatkan kepercayaan investor untuk menanamkan modal di berbagai sektor strategis seperti logistik, industri pengolahan, energi, dan kawasan industri. United Nations Conference on Trade and Development menyatakan bahwa kualitas infrastruktur merupakan salah satu determinan utama dalam menarik investasi asing karena berpengaruh langsung terhadap produktivitas dan efisiensi kegiatan ekonomi (UNCTAD, 2020).

Dampak konektivitas ini juga mendorong terbentuknya pusat-pusat ekonomi baru di sepanjang koridor jalur kereta api, seperti kawasan logistik, pusat distribusi, dan kawasan industri, yang menciptakan efek aglomerasi ekonomi. Efek ini ditandai dengan meningkatnya aktivitas produksi, perdagangan lokal, serta penyerapan tenaga kerja di wilayah yang sebelumnya

kurang berkembang. Integrasi antarwilayah yang semakin kuat juga memungkinkan terjadinya pemerataan pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat secara lebih luas. Dengan demikian, melalui peningkatan perdagangan, pariwisata, serta pengembangan wilayah, China–Laos Railway berperan sebagai katalis utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Laos yang lebih terintegrasi, kompetitif, dan berkelanjutan di tingkat regional maupun global (Asian Development Bank [ADB], 2021; World Bank, 2020)