



## Strategi Geoekonomi Tiongkok dalam Implementasi *Belt and Road Initiative*: Proyek Kereta Api Laos-Tiongkok 2019-2024

Irene Natasha Nelwan<sup>1\*</sup>, Triesanto Romulo Simanjuntak<sup>2</sup>, Novriest Umbu Walangara Nau<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Universitas Kristen Satya Wacana, Salatiga, Indonesia, [372021070@student.uksw.edu](mailto:372021070@student.uksw.edu)

<sup>2</sup>Universitas Kristen Satya Wacana, Salatiga, Indonesia, [triesanto.simanjuntak@uksw.edu](mailto:triesanto.simanjuntak@uksw.edu)

<sup>3</sup>Universitas Kristen Satya Wacana, Salatiga, Indonesia, [novriest.umbu@uksw.edu](mailto:novriest.umbu@uksw.edu)

\*Corresponding Author: [372021070@student.uksw.edu](mailto:372021070@student.uksw.edu)<sup>1</sup>

**Abstract:** *This research is titled "China's Geoeconomic Strategy in the Implementation of the Belt and Road Initiative: The 2019-2024 Laos-China Railway Project. The background of this research is the implementation of geoeconomic strategies, taking into account the importance of Laos' bargaining position as China's link to the Southeast Asian region, through this project. The research objective is to explore China's geoeconomic strategy in implementing the Belt and Road Initiative towards Laos through the Laos-China railway project. This research employs a qualitative method with a literature study approach, where the unit of analysis is China's geoeconomic strategy, and the unit of observation is the Laos-China railway project. The results of the study show that China's geoeconomic strategy aligns with its significant interests and aspirations through the utilisation of economic instruments, including investment, infrastructure, and cooperation, to exert regional political-economic influence. The project is proven to improve connectivity. In conclusion, the Laos-China railway project is a reflection of China's geoeconomic strategy that not only benefits both parties but also attempts economic dominance within the framework of cooperation.*

**Keywords:** *Geoeconomic strategy, China, Belt and Road Initiative, Laos-China Railway.*

**Abstrak:** Penelitian ini berjudul "Strategi Geoekonomi Tiongkok dalam Implementasi *Belt and Road Initiative*: Proyek Kereta Api Laos-Tiongkok 2019-2024. Latar belakang penelitian adalah penerapan strategi geoekonomi dengan memperhatikan pentingnya posisi tawar Laos sebagai penghubung Tiongkok ke kawasan Asia Tenggara melalui proyek ini. Tujuan penelitian adalah untuk mengeksplorasi strategi geoekonomi Tiongkok dalam implementasi *Belt and Road Initiative* terhadap Laos melalui proyek kereta Api Laos-Tiongkok. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi literature dimana unit analisisnya adalah strategi geoekonomi Tiongkok serta unit amatannya proyek kereta Api Laos-Tiongkok. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa strategi geoekonomi Tiongkok memiliki korelasi dengan kepentingan maupun impian besarnya melalui pemanfaatan

instrumen ekonomi seperti investasi, infrastruktur, dan kerja sama dalam pengaruh ekonomi-politik kawasan. Proyek ini terbukti meningkatkan konektivitas, Kesimpulannya, proyek kereta api Laos-Tiongkok sebagai cerminan strategi geoekonomi Tiongkok yang tidak hanya menguntungkan kedua pihak, tetapi upaya dominasi ekonomi dalam kerangka kerja sama.

**Kata Kunci:** Strategi geoekonomi, Tiongkok, *Belt and Road Initiative*, Kereta Api Laos-Tiongkok.

---

## PENDAHULUAN

Dewasa ini, dinamika hubungan internasional kontemporer, negara-negara menjalin kerja sama guna memenuhi kepentingan masing-masing, dengan ekonomi menjadi instrumen strategis yang semakin dominan. Selain sebagai sarana keterhubungan global, ekonomi juga dapat berfungsi sebagai alat persaingan yang mengandung tujuan politik. Salah satu prakarsa ekonomi yang naik daun dalam dua dekade terakhir adalah *Belt and Road Initiative* (BRI) yang diinisiasi oleh Tiongkok sebagai kekuatan ekonomi di Asia.

*Belt and Road Initiative* (BRI) diluncurkan oleh Presiden Xi Jinping tahun 2013 dan telah menjadi bagian penting kebijakan luar negeri Tiongkok melalui program infrastruktur dan investasi terbesar dalam satu dekade terakhir. Menurut *Belt and Road Initiative Plan* (2015), inisiatif ini bertujuan meningkatkan konektivitas Asia, Eropa dan Afrika; memperkuat kemitraan antarnegara; serta membangun jaringan konektivitas multidimensional dan berkelanjutan. Lima prioritas kerjasama BRI mencakup koordinasi kebijakan, konektivitas fasilitas, perdagangan tanpa hambatan, integrasi finansial dan relasi *people-to-people* (State Council of the People's Republic of China, 2015). Salah satu dari lima prioritas yang menjadi sorotan adalah konektivitas infrastruktur yang dapat membuat Tiongkok terkoneksi dengan negara mitra. BRI terdiri dari *Silk Road Economic Belt* berfokus pada jalur darat melalui Asia Tengah menuju Eropa dan *21st Century Maritime Silk Road* yaitu jalur laut yang mencakup Asia Tenggara, Afrika Timur dan Eropa Selatan.

Kawasan yang menjadi salah satu mitra strategis adalah Asia Tenggara, yang secara geografis dekat dengan Tiongkok dan terkoneksi daratan. Hal ini dapat dilihat dari pidato Presiden Xi Jinping di *National University of Singapore* yang menekankan bahwa Tiongkok dan Asia Tenggara dihubungkan oleh gunung dan sungai serta terikat oleh darah. Tiongkok dan Asia Tenggara hidup berdampingan, saling belajar, saling mendukung dalam proses kemerdekaan dan pembebasan nasional negara masing-masing melalui upaya pembangunan ekonomi dan sosial serta menawarkan bantuan satu sama lain dalam menghadapi krisis dan tantangan di zaman modern (Ministry of Foreign Affairs The People's Republic of China, 2015). Proyek konektivitas infrastruktur di Asia Tenggara meliputi pembangunan kereta api maupun kereta cepat, pelabuhan dan jalan tol menjadi unggulan karena dapat menghubungkan Asia Tenggara dengan Tiongkok.

Laos menjadi salah satu negara mitra Tiongkok dalam proyek dari *Belt and Road Initiative*, khususnya pembangunan jalur kereta api Laos-Tiongkok. Secara geografis, Laos memiliki posisi strategis karena berbatasan barat dengan Tiongkok di utara, Kota Boten berjarak 3 km dari Mohan, wilayah perbatasan Tiongkok yang terhubung ke Kunming melalui jalur kereta. Proyek ini membentuk rute langsung Kunming-Vientiane dan Laos sebagai bagian penting konektivitas melalui jalur tengah BRI menuju Asia Tenggara. Jalur ini mencakup 32 stasiun; 10 stasiun penumpang dan 22 luntuk logistik, serta menjadi proyek kereta pertama yang rampung pada 2021 (Munir et al., 2022). Keberhasilan ini mendorong perluasan konektivitas ke Thailand yang sedang dalam proses pengembangan jalur kereta cepat menuju Tiongkok melewati Vientiane (CNN Indonesia, 2025). Kemudian Kamboja dalam tahap perencanaan pembangunan kereta dari Phnom Penh, lewati Laos dan menuju

Tiongkok, serta perencanaan perluasan proyek kereta *East Coast Rail Link* yang terkoneksi ke Laos dan Thailand (Reuters, 2024). Dengan demikian, Laos menjadi jalur penting dan proyek ini sebagai katalisator transformasi struktural ekonomi Laos dari ekonomi pertanian menjadi pusat perdagangan regional bagi Laos (Perdana Menteri Laos, Sonexay Siphandone dalam *Vientiane Times*, 2024).

Pasca-operasional kereta api Laos Tiongkok memberikan dampak bagi makro ekonomi Laos. Dilansir dari *China Railway*, hingga Januari tahun 2025, LCR (*Laos-China Railway*) telah mengangkut kargo total 50,5 juta ton, termasuk 11,64 juta ton kargo lintas batas. Jenis barang yang diangkut juga meluas hingga 3.000 jenis barang (*China Railway*, 2025). Ekspor-impor produk yang akan menggunakan transportasi kereta api akan memotong biaya melalui Laos dengan jumlah 30% hingga 40% dibandingkan melalui jalan darat (Dariskiyah, Prasodjo & Pradana, 2022). Dengan demikian, pembangunan kereta di Laos-Tiongkok adalah keputusan yang tepat bagi Tiongkok maupun Laos karena memberikan manfaat pada kegiatan perekonomian dan politik kedua negara.

Dalam konteks geoekonomi Tiongkok, Laos memiliki posisi strategis yang semakin penting bagi Tiongkok. Menurut Mark Beeson (2018), *Belt and Road Initiative* sebagai alternatif yang ditawarkan oleh Tiongkok dengan nilai-nilainya dan berfokus pada penciptaan infrastruktur, memungkinkan memainkan peran sentral dalam tata kelola global dengan karakteristik yang unik dalam kerangka geoekonomi. Tiongkok sebagai raksasa ekonomi Asia memanfaatkan geografis Laos untuk melakukan aktivitas kerja sama dalam bidang ekonomi yang secara tidak langsung beririsan dengan kepentingan politiknya. Relasi Tiongkok-Laos saling membutuhkan satu sama lain dengan menggunakan ekonomi sebagai alat penting. Dengan demikian, geoekonomi Tiongkok dengan implementasi *Belt and Road Initiative* melalui proyek kereta api 2019-2024 masih relevan.

Penelitian ini menyajikan kebaruan melalui penggunaan data yang mencakup periode sebelum dan sesudah operasional proyek, dengan fokus pada dinamika pasca-operasional dalam kerangka strategi geoekonomi Tiongkok. Urgensi penelitian akan menganalisis strategi geoekonomi Tiongkok melalui narasi kerja sama bilateral dalam pembangunan infrastruktur. Melihat manfaat yang diberikan dari proyek ini bagi Laos sebelum dan pasca operasional. Oleh karena itu, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana strategi geoekonomi Tiongkok implementasi *Belt and Road Initiative* dengan proyek kereta Laos-Tiongkok tahun 2019-2024?. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi terkait strategi geoekonomi Tiongkok dalam implementasi *Belt and Road Initiative* terhadap Laos melalui proyek kereta api Laos-Tiongkok.

Untuk mendukung penelitian ini, digunakan teori liberalisme serta konsep geoekonomi dan kepentingan nasional. Teori liberalisme dalam penelitian ini karena memandang kerja sama antarnegara terjadi secara damai melalui interdependensi ekonomi, perdagangan bebas dan sistem politik demokrasi (Jacson & Sørensen, 2012). John Loce menekankan pada pentingnya hak individu sebagai dasar ekonomi stabil (Batubara, Siregar & Siregar, 2021). Sementara, Adam Smith melalui *invisible hand* menekankan efisiensi ekonomi dan pentingnya keunggulan komparatif tanpa menghilangkan peran negara (Blaug, 1996). Strategi geoekonomi Tiongkok mencerminkan hal ini melalui kerja sama bilateral dengan Laos, yang memberikan akses pasar yang lebih luas (Dollar, 2020).

Konsep geoekonomi mendukung penelitian ini sebagai pendekatan yang nampak pasca Perang Dingin, ketika kekuatan militer tidak menjadi satu-satunya penentu keseimbangan antar negara. Luttwak (1990) mendefinisikan geoekonomi sebagai perbandingan antara logika konflik dan metode perdagangan, dimana persaingan ekonomi menggantikan dominasi geopolitik. Blackwill & Haris (2016) menegaskan bahwa geoekonomi sebagai penggunaan instrumen ekonomi untuk mencapai tujuan geopolitik dan melindungi kepentingan nasional. Dalam kerangka ini, penelitian ini menganalisis strategi geoekonomi Tiongkok melalui

proyek kereta api Laos-Tiongkok dan dampaknya terhadap Laos, termasuk perdagangan dan investasi digunakan untuk membangun ketergantungan asimetris yang memengaruhi kebijakan negara mitra.

Tulisan ini menggunakan konsep kepentingan nasional dari Donald Nuechterlein dalam bukunya yang berjudul *National Interest and President Leadership: The Setting of Priorities* mencoba mendefinisikan bahwa “*the national interest is the perceived needs and desires of one sovereign state in relation to the sovereign states comprising its external environment.*” Spesifik menggunakan dua dari empat kepentingan dasar sebuah negara yakni *economics interest* dan *world order interest*. *Economics interest*: peningkatan kesejahteraan ekonomi negara bangsa dalam hubungan dengan negara lain. *World order interest*: pemeliharaan sistem politik dan ekonomi antar nasional di mana negara-bangsa dapat merasa aman dan di mana warga negara dan perdagangannya dapat beroperasi secara damai di luar perbatasannya. Dalam konteks tulisan ini, kepentingan nasional sebagai landasan dalam tindakan negara seperti strategi geoekonomi yang dilakukan oleh Tiongkok.

## **METODE**

Tulisan ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi literatur untuk melihat strategi geoekonomi Tiongkok melalui proyek kereta api Laos-Tiongkok. Sumber data menggunakan data sekunder yang diperoleh dari publikasi di internet terpercaya, jurnal-jurnal, buku maupun sumber sekunder lainnya yang relevan. Unit analisis adalah strategi geoekonomi Tiongkok dalam implementasi *Belt and Road Initiative*, sedangkan unit amatnya adalah proyek kereta api Laos-Tiongkok.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kerja Sama Bilateral Laos dan Tiongkok**

Hubungan diplomatik antara Republik Rakyat Tiongkok dan Republik Demokratik Laos telah terjalin semenjak tahun 1961. Jalur perdagangan Tiongkok dan Laos dimulai sejak abad ke-14, masih terbatas pada aspek lokal dalam hubungan diplomatik (Wu, 2019). Pada tahun 1990, Laos menandatangani Perjanjian Kerja Sama Perdagangan dengan Tiongkok yang bertujuan untuk meningkatkan volume perdagangan dan memperkuat kerja sama ekonomi kedua negara (*Department of Foreign Trade Policy*, n.d). Lebih lanjut, Tiongkok dan Laos menandatangani Perjanjian Investasi Bilateral tahun 1993. Hal ini bertujuan untuk mendorong dan melindungi investasi secara timbal balik dengan perlakuan yang adil, perlindungan terhadap ekspropriasi, kebebasan transfer modal dan hasil investasi, serta mekanisme penyelesaian sengketa baik antar negara maupun antar investor dan negara melalui arbitrase internasional (UNCTAD, 1993).

Kerja sama ini semakin erat dengan proses normalisasi hubungan bilateral Tiongkok dan Laos bergabung dalam penandatanganan *ASEAN-China Free Trade Agreement* serta Tiongkok yang menjadi mitra dagang bagi Laos (Bharti & Kumari, 2024 p.2). Selain itu, Laos adalah salah satu negara yang menyetujui dan bekerja sama dalam program prakarsa Tiongkok yaitu *Belt and Road Initiative*. Salah satu mega proyek BRI adalah Kereta Api Laos-Tiongkok yang menghubungkan Vientiane, Laos dan Kunming, Tiongkok. Proyek infrastruktur lainnya adalah Bendungan Nam Ou, di mana Powerchina Resources Ltd. dan Kementerian Keuangan Laos menandatangani Perjanjian Waralaba dan Perjanjian Pembelian Listrik untuk Proyek Pembangkit Listrik Tenaga Air Fase 2 (China Aid Data, n.d). Dalam kunjungan ini, kedua negara berjanji untuk memperkaya kemitraan dan mengembangkan kerja sama strategis, mencerminkan penguatan kerja sama kedua negara (Xinhua News, 2017).

Dalam masa pembangunan proyek jalur kereta api Laos-Tiongkok, Bank Rakyat Tiongkok dan Bank Sentral Laos menandatangani perjanjian kerja sama moneter. Hal ini

bertujuan untuk memfasilitasi penggunaan mata uang lokal yaitu Kip Laos dan Yuan Tiongkok dalam transaksi neraca berjalan dan dibawah pos modal. Laos dan Tiongkok telah berkolaborasi dalam sejumlah proyek yang didanai Tiongkok, sekitar 70 juta USD. Pasca operasional proyek kereta api Laos-Tiongkok, kedua negara meningkatkan hubungan bilateral melalui *Lao-China Partnership for a Shared Future (2024-2028) Master Plan*. Hal ini bertujuan untuk memperluas kolaborasi lintas batas dan mendorong pembangunan diberbagai sektor kedua negara (Laotian Times, 2025).

Pada tahun 2024, *Joint Statement* antara Tiongkok dan Laos sepakat untuk memperkuat kerangka kerja sama antara *Belt and Road Initiative* dan strategi Laos untuk mengubah *landlocked country* menjadi *landlinked country* serta untuk melaksanakan garis besar rencana kerja sama guna membangun Sabuk dan Jalan bersama antara kedua negara (The State Council the People's Republic of China, 2024). Kedua negara kembali mengadakan pertemuan dalam rangka memperingati hubungan diplomatik Laos-Tiongkok ke-64 pada 13 Maret 2025. Pertemuan ini bertujuan untuk menegaskan kembali sifat hubungan diplomatik Tiongkok-Laos yang telah lama terjalin dan strategis. Secara konsisten kedua negara saling mendukung dengan kemitraan kerja sama strategis dan komprehensif yang semakin intens, baik aspek ekonomi maupun politik. Kembali ditegaskan bahwa kedua pihak telah berkomitmen untuk memperkuat pertukaran di semua tingkatan dan memajukan proyek-proyek utama seperti Koridor Ekonomi Tiongkok-Laos dan Jalur Kereta Api Tiongkok-Laos (China Briefing, 2025). Hal ini membuktikan komitmen kedua negara dalam kerja sama bilateral jangka panjang, meskipun proyek kereta api Laos-Tiongkok telah beroperasi.

Secara keseluruhan, kerja sama bilateral kedua negara telah terjalin dan terjaga sejak lama. Komitmen kemitraan dan kerja sama semakin terasa nyata dan memberikan dampak pada kedua belah pihak. Dalam konteks ekonomi dan perdagangan, kedua negara membutuhkan satu sama lain. Hubungan bilateral pun semakin menguat dengan adanya program *Belt and Road Initiative* Tiongkok yang disambut hangat oleh Laos. Dalam konteks ini, hubungan negara didasari pada kebutuhan dan kepentingan nasional negara, terutama Tiongkok dalam prakarsa dan kerja sama, mengingat bahwa Tiongkok menjadi investor utama bagi berbagai proyek di Laos.

### **Kebijakan *Belt and Road Initiative* dalam Perspektif Kepentingan Nasional Tiongkok**

Kepentingan nasional sebagai dasar kebijakan luar negeri Tiongkok yang dinamis. Pada masa Mao Zedong, Tiongkok berfokus pada kedaulatan nasional, kemerdekaan politik dan integrasi, serta mempertahankan blok ideologis sosialis (Liu, 2013). Pergeseran ke arah kepentingan geopolitik yang lebih strategis terjadi pasca insiden Pulau Zhenbao 1969. Di era Deng Xiaoping, berfokus pada pembangunan domestik dan lingkungan internasional yang damai. Sedangkan, fokus kebijakan luar negeri pada promosi perdagangan bebas dan keterbukaan ekonomi, tanpa memandang rezim, serta mengacu pada prinsip-prinsip internasional sebagai pendekatan dan stabilitas regional (Nugroho, 2024, p.801). Era Deng membuka jalan bagi integrasi Tiongkok dalam sistem ekonomi global.

Pada masa Hu Jintao, kepentingan nasional Tiongkok difokuskan pada pembangunan ekonomi yang stabil melalui kebijakan "*Peacefull Development*" untuk memperkuat kekuatan nasional, menegaskan kedaulatan dan kepentingannya serta peningkatan posisi di internasional (Pradana, 2022 p. 7-9). Tiongkok berusaha membangun citra positif ditengah konflik Laut Cina Selatan, sehingga tidak merugikan Tiongkok. Selanjutnya, PKT dipimpin oleh Xi Jinping dengan kepentingan nasional Tiongkok yang menekankan pada pencapaian *The Chinese Dream*. Meliputi pembangunan ekonomi, geopolitik, militer yang menjadi poncasi utama untuk meningkatkan posisi Tiongkok secara domestik. Tiongkok sebagai *raising power* secara signifikan mengembangkan program maupun kebijakan Belt and Road Initiative atau *One Belt One Road*.

Sebagai program, BRI dirancang untuk menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara Asia, Eropa, dan Afrika melalui pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, pelabuhan dan jalur kereta api. Sedangkan, dalam konteks kebijakan, BRI sebagai kerangka strategis untuk membangun komunitas yang bernasib sama dan memperluas pengaruh politik-ekonomi Tiongkok secara global (Rolland, 2019). Sebagai kebijakan, BRI bersifat normatif, strategis dan ideologi dalam mewujudkan visi komunitas global masa depan yang diusulkan oleh Tiongkok dengan berkomitmen mengejar kepentingan bersama, menjunjung prinsip-prinsip ketulusan serta mengembangkan hubungan negara-negara berkembang. Kebijakan ini juga dipandang sebagai strategi nasional jangka panjang bagi Tiongkok yang dapat meningkatkan kekuatan Tiongkok secara domestik maupun global bertujuan untuk memajukan kepentingan nasional Tiongkok di bidang ekonomi, politik dan keamanan.

Dalam perspektif ekonomi, *Belt and Road Initiative* digunakan Tiongkok untuk mengatasi kelebihan kapasitas industri dan mendorong pertumbuhan ekonomi domestik. Investasi pada infrastruktur yang tumbuh 15-18% per tahun akan menyumbang pertumbuhan ekonomi hingga 8%, sehingga mengurangi biaya produksi barang dan jasa serta memperlancar siklus bisnis (Lindley, 2022; Palabi 2023, p.6). Pembangunan proyek seperti pelabuhan, jalur kereta dan jalan raya di Asia Tenggara menjadi saran ekspor baja dan peralatan berat, sekaligus memperluas akses pasar ke Samudera Hindia. Hal ini akan bermanfaat bagi provinsi yang terkurung daratan seperti Xinjiang dan Yunnan yang berbatasan langsung dengan Laos, Myanmar dan Vietnam.

Dalam kepentingan politik, kebijakan ini sebagai pilihan rasional pemerintah Tiongkok untuk memfasilitasi aktivitas ekonomi dalam negeri. Provinsi-provinsi akan memiliki hubungan perekonomian dengan negara lain, sehingga Tiongkok dapat mengimbangkan perekonomian dalam kebijakan ini (Palabi, 2023 p. 7). Melalui proyek-proyek besar ini dapat memperluas pengaruh geopolitik dengan kerja sama multilateral dan lembaga keuangan internasional baru seperti AIIB (*Asian Infrastructure Investment Bank*). Bank ini menawarkan pembiayaan alternatif dengan syarat politik yang lebih longgar, sehingga menarik bagi negara di Asia, Afrika dan Amerika Latin (Chin, 2016). Kebijakan ini dapat memberikan Tiongkok *leverage* politik dalam hubungan bilateral, sederhananya Tiongkok mendapatkan dukungan politik dari negara penerima bantuan ekonomi untuk mendukung kepentingan politik Tiongkok dalam isu-isu kontroversial.

Jika dianalisis lebih jauh, *Belt and Road Initiative* merepresentasikan *economics interest* dan *world order interest* yang telah dikemukakan oleh Nuechterlein, baik kepentingan ekonomi dan politiknya. Dalam *economics interest*, proyek BRI sebagai strategi Tiongkok untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi negaranya dan memperluas jaringan perdagangan lintas kawasan dengan membuka pasar baru bagi ekspor produk dalam negeri serta mendukung investasi infrastruktur oleh perusahaan-perusahaan. Selain itu, dapat mendistribusikan kelebihan kapasitas produksi, sehingga perputaran ekonomi tidak terhambat. Contohnya, proyek-proyek seperti Kereta Api Laos-Tiongkok dapat meningkatkan konektivitas darat antara Tiongkok dan Asia Tenggara melalui kereta penumpang dan barang. Dalam *world order interest*, BRI sebagai alternatif yang lebih inklusif dengan memberikan bantuan yang konkret pada negara-negara berkembang melalui kerja sama bilateral maupun multilateral. Tiongkok dapat dikatakan membuat sistem politik dan ekonominya melalui BRI ini, sehingga dapat membangun citra dan perannya secara global. Dengan menawarkan narasi kerja sama *win-win cooperation*, model pembangunan non-interventif, sehingga perdagangan melalui jaringan konektivitas dapat berjalan aman di luar perbatasannya.

Secara keseluruhan, kebijakan *Belt and Road Initiative* dalam perspektif kepentingan nasional, sebagai strategi yang menggambarkan kepentingan ekonomi melalui perluasan jaringan dan politik melalui tatanan alternatifnya Tiongkok dalam analisis Nuechterlein. Kepentingan nasional Tiongkok dinamis dengan mengedepankan kepentingan atau kebutuhan

dalam negeri. Kebijakan *Belt and Road Initiative* membuktikan bahwa Tiongkok dengan aktif mengkonsolidasikan kepentingan domestik dan internasional dalam suatu kebijakan luar negeri yang komprehensif. Melalui narasi memberikan bantuan terhadap negara-negara berkembang menarik minat negara-negara di berbagai kawasan seperti Asia Tenggara. Sejak resmi diumumkan inisiasi ini, negara-negara di kawasan tersebut telah menandatangani kesepakatan untuk bergabung dengan BRI. Setelah lebih dari satu dekade ini, proyek-proyek seperti kereta cepat, pelabuhan dan jalan raya telah dibangun dan mulai beroperasi.

### **Implementasi *Belt and Road Initiative* di Asia Tenggara**

Tiongkok memanfaatkan kedekatan geografis dan sejarah Jalur Sutra Kuno untuk memperkuat hubungan dengan Asia Tenggara dalam implementasi BRI (Yu, 2024, p.8). proyek infrastruktu seperti jalan, pelabuhan dan kereta api bertujuan meningkatkan ekspor dan pengaruh politik Tiongkok (Rivai, 2022, p.189). Implementasi proyek BRI di Asia Tenggara sangat beragam, beberapa proyek ada yang dibatalkan ataupun dipangkas biayanya akibat pandemi. Menurut Yu (2024) , dari 385 proyek BRI 2013-2021, sebanyak 210 telah selesai. Mega proyek yang berhasil adalah Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan Kereta Api Laos-Tiongkok, serta proyek besar lainnya di Malaysia, Myanmar, Kamboja dan Thailand yang masih dalam tahap perencanaan ataupun pembangunan.

Berdasarkan laporan dari Lowy Institute, *Mind the Gap: Ambition versus delivery in China's BRI megaprojects in Southeast Asia* oleh Dayant & Stanhope (2024) mengungkapkan, 24 dari 34 mega proyek infrastruktur di Asia Tenggara bernilai lebih dari US\$1 miliar tersebut ada keterlibatan Tiongkok. Sementara, terjadi kesenjangan besar antara janji pendanaan dan realisasi proyek senilai US\$50 miliar untuk pembiayaan proyek belum terpenuhi. Kekurangan ini untuk proyek-proyek yang dibatalkan, diperkecil atau memungkinkan tidak dilanjutkan. Dalam laporan tersebut juga mencatat, terdapat 8 proyek dari 24 mega proyek senilai sekitar US\$ 16 miliar yang telah selesai, termasuk kereta api di Indonesia dan Laos. Di sisi lain, 8 proyek lainnya senilai \$35 miliar dalam proses dan 2 diantara telah dikurangi, 5 proyek senilai \$21 miliar dibatalkan, serta 3 proyek \$5 miliar tampak tidak memungkinkan untuk dilanjutkan seperti mega proyek pelabuhan di Malaysia dan pembangkit batu bara yang dibatalkan atau diperkecil.

Terdapat beberapa faktor seperti fokus Tiongkok yang lebih memperhatikan pembiayaan mega proyek ambisius, meskipun rentan terhadap masalah dan penundaan. Perubahan politik domestik negara mitra seperti kudeta Myanmar dan konflik Laut Cina Selatan dengan Filipina. Kemudian, konsultasi pemangku kepentingan yang lemah dan transisi energi global menyebabkan pengurangan atau penghentian proyek bahan bakar fosil. Dalam laporan tersebut juga menyatakan bahwa, tanda Tiongkok belajar dari pengalaman dan beralih dari mega proyek ke proyek-proyek skala kecil, serta meningkatkan fokusnya pada manajemen risiko, integritas, kepatuhan, keselamatan pekerja, persiapan proyek, uji keuangan dan standar lingkungan sosial yang lebih tinggi (Dayant & Stanhope, 2024).

Beberapa proyek terbukti meningkatkan volume perdagangan dan mobilitas penduduk, seperti jalur Kereta Tiongkok-Laos yang telah mengangkut lebih dari 20 juta ton barang senilai 17,7 miliar Yuan dalam kurun waktu lima bulan pertama operasional (Busbarat et al., 2025). Kereta Cepat Jakarta-Bandung telah mengangkut 5,74 juta penumpang pada tahun pertama beroperasi yang mendorong ekonomi lokal (The State Council the People's Republic of China, 2024). Namun, tidak semua proyek menghasilkan pembangunan ekonomi jangka panjang, seperti di Filipina ataupun proyek pembangkit listrik batu bara yang bertentangan dengan kebijakan lingkungan. Dengan demikian, implementasi BRI di Asia Tenggara sangat bervariasi bagi beberapa negara, disesuaikan dengan kepentingan politik-ekonomi ataupun posisi strategis negara mitra bagi Tiongkok.

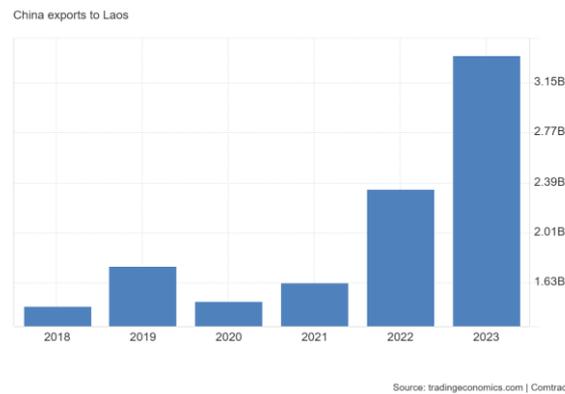
## Posisis Laos dalam Kepentingan Ekonomi dan Politik Tiongkok

Tiongkok memandang posisi tawar Laos strategis karena letak geografisnya, meskipun kapasitas ekonomi dan politik Laos terbatas. Letak Laos yang berbatasan darat dengan Tiongkok, dianggap sebagai *interconnector* fisik. Hal ini memungkinkan integrasi darat Tiongkok dan Asia Tenggara dengan memanfaatkan Laos sebagai jalur transit logistik menuju Thailand, Malaysia dan Singapura. Menurut Vörös & Somsack (2020) posisi tawar Laos ini relatif lemah karena negosiasi yang tidak seimbang antara Laos dan Tiongkok. Hal ini bisa dipahami dengan melihat perbedaan kekuatan ekonomi antara kedua negara, disertai tingginya ketergantungan Laos terhadap investasi dan infrastruktur, menjelaskan dominasi Tiongkok dalam hubungan bilateral ini. Namun, hubungan diplomatik yang sudah terjalin dan kerja sama jangka panjang memperkuat legitimasi dan pengaruh strategis Tiongkok di Laos. Oleh karena itu, kedekatan geografis membuat posisi tawar Laos penting dalam kepentingan ekonomi-politik Tiongkok.

Berdasarkan kepentingan politik, posisi strategis Laos berkontribusi dalam membangun stabilitas kawasan, memperluas pengaruh Tiongkok serta memperkuat diplomasi regional berbasis konektivitas. Hubungan Laos-Tiongkok diperkuat oleh kedekatan ideologi sebagai negara sosialis yang dipimpin satu partai. Secara domestik, kerja sama ini mendukung stabilitas internal Tiongkok, khususnya ketimpangan pembangunan di wilayah perbatasan seperti Yunnan. Secara regional, proyek ini memperluas pengaruh politik Tiongkok di Asia Tenggara (Munir et al., 2022). Laos sering menunjukkan sikap pro-Tiongkok dalam forum internasional termasuk isu Laut Cina Selatan, sehingga dianggap mampu mendorong agenda politik Tiongkok dalam ASEAN melalui *Belt and Road Initiative*. Signifikansi politik dalam proyek ini terlihat dari kontrol atas jalur utama serta keterlibatan dalam pembangunan ekonomi Laos melalui investasi strategis.

Faktanya, Laos melakukan penyesuaian kebijakan untuk menarik investasi asing melalui Undang-Undang Promosi Investor 2016, yang menawarkan intensif seperti pengecualian pajak, bea cukai dan sewa lahan, serta melegalkan kepemilikan penuh oleh investor asing (U.S Department of State, n.d). selain itu, Dekrit Persetujuan Daftar Usaha Terkendali dan Kegiatan Konsesi 2019 memperkuat peran pemerintah daerah dalam menyediakan lahan dan hak terkait kepada investor (Tilleke & Gibbins, 2025). Laos juga menerapkan kebijakan bebas visa bagi wisatawan Tiongkok daratan, Hongkong, Taiwan, dan Makau selama 1 Juli-31 Desember 2024 sebagai kampanye "*Visit Laos Year 2024*", untuk mendorong pariwisata dan memperkuat hubungan dengan Tiongkok (Beijing Municipal Government, 2024: Laotian Times, 2024). Kebijakan tersebut mencerminkan pengaruh proyek kerja sama dengan Tiongkok terhadap kebijakan domestik Laos.

Berdasarkan kepentingan ekonomi, Laos sebagai titik masuk penghubung jalur perdagangan darat ke kawasan Asia Tenggara melalui proyek ini. Tiongkok dapat mempercepat distribusi produk dan komoditas ke Asia Tenggara, serta membuka ruang ekspansi bisnis bagi perusahaan-perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) Tiongkok dalam bidang infrastruktur, energi dan logistik regional (Munir et al., 2022). Dengan demikian, distribusi kelebihan produksi dalam negeri akan tersalurkan, sehingga meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta ketergantungan pada jalur maritim.



Sumber: <https://tradingeconomics.com/china/exports/laos>

**Gambar 1. Data ekspor Tiongkok ke Laos 2018-2023**

Gambar tersebut menunjukkan bahwa ekspor Tiongkok ke Laos meningkat, setelah beroperasinya kereta api Laos-Tiongkok, mencerminkan keberhasilan distribusi produk domestik Tiongkok. Sementara Laos bergantung pada Tiongkok karena mitra dagang utama, sedangkan bagi Tiongkok, Laos hanya salah satu dari banyak mitra dagangnya, sehingga menciptakan ketimpakan. Pada 2023, 42% ekspor Laos senilai USD 6,04 miliar diserap Tiongkok, terutama pada komoditas mentah seperti bijih, logam, pupuk dan hasil pertanian (Trading Economics, n.d). Laos mengalami defisit karena impornya berupa produk jadi seperti mesin dan peralatan yang melebihi ekspor (Trading Economics, n.d). Secara tidak langsung, ketimpangan ini menunjukkan bahwa Tiongkok mengolah bahan mentah dari Laos menjadi produk bernilai tinggi, memperkuat posisinya dalam rantai nilai global, termasuk posisi Laos strategis Laos yang semakin penting bagi Tiongkok.

Secara keseluruhan, posisi Laos strategis bagi kepentingan politik-ekonomi Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* di kawasan Asia Tenggara. Kepentingan Tiongkok dalam posisi Laos ini, mencerminkan adanya strategi geoekonomi seperti dukungan politik Laos terhadap Tiongkok, meningkatnya ekspor Tiongkok ke Laos dan lain sebagainya. Dengan demikian, posisi Laos penting bagi Tiongkok, meskipun Laos tidak memiliki jalur maritim, tetapi jalur darat dapat menghubungkan kedua negara dalam kepentingan politik-ekonomi Tiongkok.

### **Strategi Geoekonomi Tiongkok dalam Pembangunan Proyek Kereta Api Laos Tiongkok 2019-2024**

Strategi geoekonomi Tiongkok, tidak terlepas dari visi besar yang dibawa oleh Xi Jinping dalam masa pemerintahannya yaitu *The Chinese Dream*. Dalam pidatonya pada tahun 2012 mengenai *The Road to Rejuvenation*, Xi menyampaikan bahwa mencapai kebangkitan besar (*the great rejuvenation*) adalah mimpi besar rakyat Tiongkok sejak zaman modern (The Party Literature Research Office of the Central Committee of the Communist Party of China, 2014 p. 4). Menurutnya, masa depan rakyat Tiongkok berkaitan dengan negara, sehingga Tiongkok ingin membawa kemakmuran bagi rakyatnya (*Common Prosperity*) menjadi bangsa dengan dan negara sosialis modern dengan karakteristik Tiongkok. Artinya, karakteristik sosialis modern yang maju dalam material, budaya dan etika secara beriringan. Hal ini mencakup kuat secara ekonomi, berdaulat dalam politik, dihormati secara global, membangun kekuatan maritim serta menjelajahi luar angkasa, sehingga visi ini menjadi landasan pada kebijakan strategis termasuk strategi geoekonomi.

Strategi geoekonomi dimanfaatkan Tiongkok sebagai sarana mencapai kepentingan nasional sekaligus mengekspresikan nilai-nilai dan karakteristik Tiongkok. Pendekatan ini menawarkan alternatif stabil dan inklusif ditengah tatanan dunia multipolar dalam membawa kemakmuran. Dalam pidatonya tahun 2017, Xi Jinping menegaskan bahwa kemakmuran

bersama adalah persyaratan penting sosialisme dan fitur kunci dari modernisasi gaya Tiongkok untuk semua orang, bukan untuk sebagian orang saja (Caixing Global, 2017). Strategi ini mendukung pembangunan kawasan tertinggal dan integrasi nasional, serta sejalan dengan visi *Chinese Dream*. Pada kongres Nasional ke-19, Xi menekankan kemakmuran bersama dapat menjadi jalan bagi negara berkembang untuk modernisasi tanpa kehilangan kedaulatan (China Daily, 2017). Hal ini mencerminkan kontribusi Tiongkok dalam pembangunan global, sekaligus menjadi misi ideologis yang besar dalam menunjang kesetaraan domestik dan luar negeri.

Selain itu, meningkatnya rivalitas ekonomi antara Tiongkok dan Amerika Serikat, sehingga strategi geoekonomi digunakan Tiongkok. Tiongkok-AS bersaing dalam menguasai berbagai sektor strategis seperti teknologi, manufaktur, sumber daya seperti logam tanah. Dalam prakteknya, kedua negara bersaing dalam merebut posisi dominasi rantai pasok global dalam bidang semikonduktor, *Artificial Intelligence* dan jaringan 5G. Hal ini terlihat dari adanya penghapusan aplikasi TikTok karena ditakutkan aplikasi tersebut mengambil data dan diberikan kepada Tiongkok (Antara News, 2025). Selain itu, pembatasan ekspor terhadap perusahaan teknologi Tiongkok seperti Huawei dan ZTE sejak 2019 oleh Amerika Serikat sebagai wujud perlindungan keunggulan teknologinya di tengah kekhawatiran keamanan (Setiawan, Yuniarti & Tendy, 2019). Tiongkok telah mempersiapkan dirinya dengan ancaman AS dengan meluncurkan rencana *Made in China 2025* yang diluncurkan pada tahun 2015 oleh Dewan Negara Tiongkok untuk meningkatkan manufakturnya (Kennedy, 2020). Oleh karena itu, strategi geoekonomi dipakai Tiongkok sebagai penyeimbang kekuatan dari Barat dan cara untuk mendukung rantai pasok dengan konektivitas ekonomi lintas wilayah yang mendukung akses pasar baru serta memperkuat kapasitas produksi dalam negeri.

*Belt and Road Initiative* sebagai salah satu bagian dari strategi geoekonomi Tiongkok, dimana menggunakan ekonomi sebagai instrumen memperluas pengaruh Tiongkok. Tiongkok menawarkan prinsip *win-win cooperation* yang berarti bahwa dalam kerjasama global, Tiongkok maupun negara mitra dapat mendapatkan keuntungan. Dalam hal ini, pembangunan kawasan tidak berbasis dominasi negara donor tetapi kerjasama setara. Narasi ini dapat menunjukkan manfaat seperti pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, dan integrasi pasar. Pembangunan Kereta Api Laos-Tiongkok menjadi perwujudan nyata strategi geoekonomi Tiongkok melalui implementasi *Belt and Road Initiative*. Menurut Bharti dan Kumari (2024) dalam *ASEAN Political Economy Review* mengemukakan bahwa proyek dapat memberikan signifikansi waktu perjalanan dari Kunming ke Vientiane dari 15 jam menjadi 4 jam, sehingga memperlancar perdagangan antara kedua negara. Secara konseptual, peningkatan arus barang dan orang dapat merangsang sektor transportasi, pariwisata dan perdagangan.

Oleh karena itu, proyek ini berfungsi sebagai penyaluran kelebihan produksi industri dalam negeri Tiongkok sambil membuka jalur distribusi menuju Asia Tenggara. Realita yang terjadi pasca proyek ini berjalan adalah semakin meningkatnya laju pertukaran barang dan jasa yang berdampak pada volume perdagangan antara kedua negara pasca operasional Kereta Api Laos-Tiongkok. Pada tahun 2023 nilai total perdagangan kedua negara USD 7.09 miliar. Volume perdagangan ini mengalami peningkatan pada tahun 2024 dengan nilai total USD 8,23 miliar, naik sebanyak 15,9 % dari tahun 2023 (Laotian Times, 2025). Volume perdagangan kedua negara ini meningkat dibanding tahun-tahun sebelum Kereta Api Laos-Tiongkok beroperasi.

Pendanaan proyek kereta api Laos-Tiongkok melalui kerja sama antara China Railway Group (70% saham) dan Perusahaan Kereta Api Nasional Laos (30% saham). Sebagian besar dana berasal dari pinjaman Export-Import Bank of China. Total biaya sebesar USD 1,79 miliar ditanggung oleh Laos, USD 730 juta merupakan ekuitas dan 1,06 miliar sisa berupa utang. Laos meminjam USD 480 juta pada Exim Bank of China untuk menutupi dua pertiga

ekuitasnya, sebagai bagian dari komitmen awal sebelum pencairan proyek. Skema *build-operate-transfer* digunakan dalam proyek ini dengan masa konsesi selama 75 tahun (Chen & Dicarlo, 2021).

Penyebab strategi geoekonomi melalui proyek ini berhasil karena adanya perjanjian antar negara dalam bidang transportasi tentang proyek kerja sama kereta api untuk Kereta Api Laos-Tiongkok sebelum operasional kereta api ini. Perjanjian ini sebagai kerangka hukum pergerakan lintas batas orang dan barang di perbatasan (Global Times, 2021). Jika dianalisis lebih jauh, perjanjian ini sebagai bentuk preventif terhadap inkonsistensi pengelolaan jalur lintas batas, sehingga pelaksanaan tetap sesuai aturan. Dengan demikian, jelas bahwa proyek ini menjadi strategi geoekonomi Tiongkok yang nyata dalam penawaran Tiongkok yakni *win-win cooperation*, tetapi perlu diingat bahwa dalam konteks ini, kekuatan ekonomi Tiongkok berbeda dengan Laos, meskipun terdapat manfaat akan tetapi tidak setara. Meskipun demikian, proyek ini membawa manfaat pada makro ekonomi Laos seperti yang dipaparkan dalam tabel dibawah ini.

**Tabel 1. Makro Ekonomi Laos Sebelum dan Sesudah Operasional Kereta Api Laos-Tiongkok (2019-2024)**

Laos (2019-2024)	GDP (Annual Growth Rate) %	GDP by Transport (LAK Billion)	FDI (Foreign Direct Investment) USD Million
<b>2019</b>	5.5 (stabil)	1.94K (kontribusi rendah pada GDP)	Q1: 230.69, Q2: 183.37, Q3: 166.61, Q4:174.86 (penurunan sepanjang tahun)
<b>2020</b>	3,3 (menurun akibat Covid-19)	1.89K (stagnan)	Q1: 368.85, Q2:171.22, Q3:181.12, Q4:246.52 (fluktuatif, naik secara bertahap setelah kuartal 1)
<b>2021</b>	3,5 (naik 0,2% memasuki masa pemulihan)	1,9K (stagnan)	Q1: 368.14, Q2: 202.54 Q3: 293.15, Q4:208.09 (peningkatan yang relatif stabil)
<b>2022</b>	4,4 (lonjakan setelah satu tahun operasional Kereta Api Laos-Tiongkok)	2.44K (lonjakan setelah satu tahun operasional Kereta Api Laos-Tiongkok dan aktivitas pasca Covid-19)	Q1: 160.32, Q2:141.59 Q3:127.25, Q4:206.65 (stagnan)
<b>2023</b>	4,2 (turun 0.2%, tetapi masih stabil)	2.88K (meningkat)	Q1:206.69, Q2:350.99 Q3:829.34, Q4: 349.15 (pencapaian tertinggi dalam 5 tahun terakhir)
<b>2024</b>	4,3(naik 0,1%, stabil)	Tidak ada data spesifik, transportasi dalam sektor jasa naik sebanyak 0,8%	Q1: 361.03, Q2:318.22 Q3:176.07, Q4: 133.15 (penurunan)

Sumber: Diolah oleh penulis berdasarkan data sekunder dari Trading Economics dan Laporan Hasil Perkiraan PBD Laos Q4 2024 dan Q1 2025

Realita makro ekonomi Laos sesudah Kereta Api Laos-Tiongkok, mendorong pertumbuhan ekonomi, meskipun terdapat situasi fluktuasi ataupun stagnan, tetapi Laos mendapatkan manfaat dari kerja sama ini serta mendorong integrasi ekonomi. Sebagaimana yang telah diuraikan dalam bagian ini, pembangunan Kereta Api Laos Tiongkok mencerminkan strategi geoekonomi dalam penggunaan instrumen ekonomi dengan

menggunakan proyek konektivitas infrastruktur untuk perluasan kepentingan ekonomi dan politik dalam regional. Proyek ini memperkuat interdependensi ekonomi dengan Laos yang strategis secara geografis, tetapi dalam ekonomi terbatas dengan memanfaatkan kekuatan ekonomi yang dimiliki oleh Tiongkok.

Oleh karena itu, proyek lebih dari sekedar kerja sama bilateral antara kedua negara dalam pembangunan, tetapi strategi geoekonomi Tiongkok terimplementasi dalam proyek ini yang tidak hanya menguntungkan bagi Tiongkok, tetapi menguntungkan bagi Laos. Melalui adanya proyek ini, dapat menunjukkan praktek nyata dari visi *Chinese Dream* dengan menunjukkan kekuatan ekonominya dalam ranah global. Konektivitas dan pengaruh proyek ini pada kedua negara menunjukkan adanya kemakmuran bersama yang ingin dicapai oleh Tiongkok dan Laos dalam 6 tahun terakhir. Tiongkok tidak hanya memberikan kemakmuran untuk negara nya dengan akses pasar serta interaksi lintas batas di Provinsi Yunan, tetapi juga memberikan kemakmuran bagi Laos yang sebelumnya tertutup daratan menjadi terbuka dan terkoneksi dengan Tiongkok.

### Analisis Teori

Teori liberalisme didasarkan pada keyakinan bahwa hubungan antar negara bersifat kooperatif, daripada konfliktual. Negara membangun hubungan kerja sama seperti perdagangan, investasi dan integrasi pasar sebagai mekanisme rasional dalam membangun hubungan jangka panjang. Dalam konteks Tiongkok-Laos, hubungan bilateral kedua negara melalui proyek LCR, mencerminkan hubungan kooperatif daripada konfliktual. Strategi Tiongkok menawarkan pembangunan infrastruktur yang menghubungkan jalur daratan kedua negara memberikan keuntungan bagi Tiongkok dan Laos. Tiongkok dapat terkoneksi dengan Asia Tenggara lewat jalur darat serta distribusi kelebihan produksi melalui posisi tawar Laos sebagai jalur penghubung ke Asia Tenggara. Laos sendiri juga mendapatkan keuntungan dari adanya kerja sama ini yang berdampak pada konektivitas dan pertumbuhan ekonomi.

Dalam pandangan Adam Smith terkait dengan prinsip *invisible hand* yang mendorong efisiensi produksi dan pertumbuhan melalui interaksi pasar. Hal ini merujuk pada dampak yang dirasakan oleh Laos dan Tiongkok melalui respon pasar dan peningkatan aktivitas ekonomi yang nampak pasca operasional jalur tersebut. Berdasarkan data yang ditunjukkan pada bahasan sebelumnya, LCR meningkatkan FDI Laos, titik tertinggi pada tahun kuartal III tahun 2023, peningkatan kontribusi sektor transportasi terhadap GDP serta peningkatan GDP (*Annual Growth Rate*). Ekspor Laos ke Tiongkok dan volume perdagangan kedua negara meningkat, mencerminkan adanya integrasi pasar. Ini menandakan adanya respon positif terhadap pembangunan kereta api Laos-Tiongkok, sebagai hasil mekanisme pasar dalam kerja sama bilateral untuk mewujudkan integrasi ekonomi tanpa paksaan.

Penyesuaian kebijakan oleh pemerintah Laos sebagai respon terhadap dinamika kerja sama bilateral, seperti UU Promosi Investor (2016), serta Dekrit Daftar Usaha Terkendali dan Konsesi dan kebijakan bebas visa bagi wisatawan Tiongkok tahun 2024. Hal ini mencerminkan kerja sama yang bersifat transformasional, tidak hanya transaksional. Pembentukan *Joint Venture* yaitu *Lao-China Railway Co., Ltd* menunjukkan bahwa kedua negara secara sukarela membentuk kerja sama dalam memperkuat stabilitas ekonomi liberal. Dalam aspek moneter adanya perjanjian penggunaan mata uang lokal atau *Local Currency Settlement*. Tidak hanya itu, pengembangan Rencana Kemitraan Strategis 2024-2028, menunjukkan adanya komitmen kerja sama jangka panjang yang berkelanjutan oleh Laos-Tiongkok, sesuai dengan asumsi liberalisme. Dengan demikian, hal tersebut memperkuat posisi Laos sebagai mitra strategis Tiongkok di Asia Tenggara, tidak hanya mengejar keuntungan ekonomi, tetapi pengaruh politik melalui kemitraan yang saling menguntungkan dalam kerangka strategi geoekonomi.

Lebih jauh lagi, teori liberalisme tidak bersifat *zero-sum* tetapi mengarah pada *positive-sum game* yang berarti bahwa semua pihak akan memperoleh manfaat dari adanya kerja sama tersebut atau yang disebut dengan *absolut gains*. Dalam konteks LCR, meskipun pemerintah Tiongkok mengemas dalam narasi *win-win cooperation*, tetapi realitas berdasarkan data dan bahasan sebelumnya merujuk pada *absolut gains*. Jika dianalisis lebih dalam, realitasnya Laos menerima manfaat seperti peningkatan konektivitas, ekspor-impor, investasi, akses pasar regional, serta makro ekonomi, tetapi asimetris. Sedangkan Tiongkok dampak memperoleh keuntungan strategis dan ekonomi-politik serta penguatan geoekonominya. Kepemilikan saham dalam perusahaan patungan dengan alokasi 70:30 dan keterlibatan Tiongkok melalui skema pembiayaan BOT, kontrol teknologi serta kepemilikan mayoritas aras infrastruktur strategis menunjukkan bentuk tidak simetris.

Selain itu, realitas yang terjadi bahwa Tiongkok menjadi mitra dagang utama, tetapi Laos hanya menjadi salah satu dari sekian banyak mitra minor Tiongkok. Hal ini menimbulkan interdependensi yang tidak simetris antara Laos dan Tiongkok. Tiongkok memanfaatkan Laos sebagai negara transit ke Asia Tenggara. Pada akhirnya relasi yang saling bergantung ini menciptakan kepentingan bersama dalam menjaga stabilitas politik dan keberlanjutan proyek. Di sisi lain, Liberalisme memandang adanya interdependensi tersebut sebagai kerja sama jangka panjang dan jalur perdamaian untuk menghindari konflik. Keberlanjutan telah dibahas sebelumnya menjadi bukti bahwa dalam sudut pandang Liberalisme, kerja sama ini berhasil. Oleh sebab itu, kerja sama antara negara maju dan negara berkembang ini, tidak sepenuhnya mencerminkan *win-win*, melainkan *absolute gains* karena kedua belah pihak mendapatkan manfaat, meskipun distribusi tidak merata.

Berdasarkan pola tersebut, Proyek Kereta Api Laos-Tiongkok, mencerminkan pertemuan kepentingan nasional kedua negara dan menjadi bagian dari strategi geoekonomi Tiongkok. Dalam kerangka liberalisme, kerja sama ini dipandang sebagai pilihan rasional yang memberikan manfaat lebih besar dibanding konflik. Bagi Tiongkok, proyek ini mendukung implemetasai BRI untuk memperluas konektivitas darat, menyalurkan kelebihan produksi, serta memperkuat pengaruh di kawasan. Sementara itu, bagi Laos proyek ini sejalan dengan agenda pembangunan nasional mengatasi keterbatasan geografis dan memperkuat konektivitas regional, terutama perdagangan bilateral. Dengan demikian, proyek ini sebagai wujud kepentingan bersama yang mendorong kolaborasi strategis kedua negara. Di sisi lain, visi besar dan kemakmuran bersama membawa Tiongkok pada ketebukaan kerja sama dengan negara lain.

## KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa strategi geoekonomi Tiongkok melalui implementasi BRI berperan penting dalam perluasan pengaruh ekonomi-politik di Asia Tenggara melalui proyek kereta api Laos-Tiongkok. Terdapat kepentingan nasional Tiongkok yaitu kepentingan ekonomi dan politiknya dalam kebijakan. BRI digunakan Tiongkok tidak hanya untuk kepentingan domestik, tetapi sebagai alat untuk menunjukkan peranan aktif dalam ekonomi-politik sebagai kekuatan alternatif dengan menawarkan bantuan pembangunan pada negara berkembang. Tiongkok menggunakan instrumen ekonomi seperti kerja sama melalui investasi dan perdagangan dalam infrastruktur. Spesifik, proyek infrastruktur sebagai strategi dalam kerangka geoekonomi untuk mencapai tujuan jangka panjang seperti memperkuat konektivitas darat melalui Laos yang akan menghubungkan hingga Singapura serta adanya rencana kemitraan strategis dengan Laos.

Posisi tawar Laos memainkan peran kunci dalam strategi ini melalui posisi geografisnya yang berbatasan langsung dengan Provinsi Yunnan, sehingga terhubung ke Asia Tenggara bagian selatan. Laos sebagai jalur transit mengintegrasikan Tiongkok melalui jalur tengah dalam Jalur Kereta Pan-Asia. Laos memperoleh sejumlah keuntungan seperti

konektivitas fisik dan ekonomi yang meningkat, pariwisata dan investasi, biaya logistik yang menurun, peningkatan pertumbuhan ekonomi, serta peningkatan ekspor-impor dan volume perdagangan dengan Tiongkok. Dalam perspektif liberalisme, kerja sama antara Laos-Tiongkok telah mencerminkan prinsip liberalisme mengenai *absolut gains* dan *invisible hand*. Liberalisme melihat geoekonomi sebagai bagian dari penggunaan ekonomi untuk saling bekerja sama serta mengurangi potensi konflik yang strategis. Interdependensi ekonomi yang terlihat dari hubungan kerja sama kedua negara dalam liberalisme dapat mengurangi potensi konflik.

Proyek kereta Api Laos-Tiongkok sebagai studi kasus nyata dari strategi geoekonomi Tiongkok melalui implementasi BRI. Dalam hal ini, adanya penyesuaian kebijakan dan perjanjian sebelum operasional kereta api, membuktikan bahwa strategi geoekonomi berhasil. Dalam konteks ini, Tiongkok dapat mempengaruhi struktur politik domestik Laos dengan adanya penyesuaian kebijakan investasi dan proyek Kereta Api Laos-Tiongkok sebagai perjanjian dan kerja sama jangka panjang. Tiongkok berhasil menggunakan instrumen ekonomi yang secara tidak langsung mempengaruhi politiknya dalam menjangkau kawasan strategis Asia Tenggara secara terstruktur yang dimulai dengan Laos. Kerja sama Tiongkok-Laos dalam mewujudkan proyek ini berhasil, mengingat bahwa setelah proyek ini beroperasi kedua negara tetap memperluas dan mempererat hubungan bilateralnya. Visi *Chinese Dream* tidak hanya membawa kemakmuran bagi Tiongkok, tetapi bagi negara lain, sehingga pengaruh dalam tatanan global pun meningkat. Dengan demikian, penelitian ini menegaskan bahwa proyek sebagai bagian dari strategi geoekonomi Tiongkok dengan kepentingan ekonomi-politiknya, serta memberikan dampak bagi negara mitra.

## REFERENSI

- AidData. (n.d.). *CDB contributes \$770 million to syndicated buyer's credit loan for Phase 2 of Nam Ou Hydropower Project (Project 67486)*. AidData China. Retrieved May 8, 2025, from <http://china.aiddata.org/projects/67486/>
- Antara News Agency. (2025, January 19). *TikTok resmi ditutup di AS setelah diberlakukannya larang*. Antara News. <http://www.antarane.ws.com/berita/4593786/tiktok-resmi-ditutup-di-as-setelah-diberlakukannya-larangan>
- Batubara, U. N., Siregar, R., & Siregar, N. (2021). Liberalisme John Locke dan pengaruhnya dalam tatanan kehidupan. *Jurnal Education and Development*, 9(4), 485–491.
- Beeson, M. (2018). Geoeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China's evolving grand strategy. *Economic and Political Studies*, 6(3), 240–256. <https://doi.org/10.1080/20954816.2018.1498988>
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by other means: Geoeconomics and statecraft*. Harvard University Press.
- Blaug, M. (1996). *Economic Theory in Retrospect*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Busbarat, P., Camba, A., Pratiwi, F. I., Po, S., Hoàng, Đ., Sengkhamkhoutlavong, B., Tham, S. Y., & Thuzar, M. (2023). *How has China's Belt and Road Initiative impacted Southeast Asian countries?* Carnegie Endowment for International Peace.
- Chin, G. T. (2016). *Asian Infrastructure Investment Bank: Governance innovation and prospects*. *Global Governance*, 22(1), 11–23
- China Briefing. (2025, March 21). *Strengthening China–Laos relations: Strategic cooperation and development initiatives*. China Briefing. Retrieved June 11, 2025, from <https://www.china-briefing.com/news/strengthening-china-laos-relations-strategic-cooperation/>
- China Railway. (n.d.). *Cargo volume on China-Laos Railway exceeds 50 million tons: People's Daily Page 2*. Retrieved from [http://www.china-railway.com.cn/english/InternationalCooperation/overseasProjects/202501/t20250108\\_140632.html](http://www.china-railway.com.cn/english/InternationalCooperation/overseasProjects/202501/t20250108_140632.html)

- Chen, W., & DiCarlo, J. (2021, September). *Laos–China Railway*. *The People’s Map of Global China*. Retrieved from <https://thepeoplesmap.net/project/laos-china-railway/>
- Ciaxin Global. (2021, October 19). *Full text: Xi Jinping’s speech on boosting common prosperity*. <https://www.caixinglobal.com/2021-10-19/full-text-xi-jinpings-speech-on-boosting-common-prosperity-101788302.html>
- CNN Indonesia. (2025, 18 Februari). *Thailand bangun kereta cepat langsung ke China lewat Laos*. CNN Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20250218080429-269-1199434/thailand-bangun-kereta-cepat-langsung-ke-china-lewat-laos>
- Dariskiyah, E., Prasodjo, H., & Pradana, H. A. (2022). Laos–China cooperation in the construction of high speed railway: A perspective of foreign policy. *JISPO: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 12(2), 153–173. <https://doi.org/10.15575/jispo.v12i2.20432>
- Dayant, A., & Stanhope, G. (2024, Maret). *Mind the gap: Ambition versus delivery in China’s BRI megaprojects in Southeast Asia* [Data snapshot]. Lowy Institute. Retrieved from <https://interactives.lowyinstitute.org/features/mind-the-gap-chinas-bri-southeast-asia/>
- Dollar, D. (2020). "China’s Belt and Road Initiative: The Implications for Global Trade and Economic Growth." *Brookings Institution*.
- Global Times. (2021, November 30). *Agreement signed for China–Laos Railway, framework for cross-border movement of people and goods*. *Global Times*. Retrieved from <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1240317.shtml>
- Jackson, R., & Sørensen, G. (2012). *Introduction to international relations: Theories and approaches* (5th ed.). Oxford University Press.
- Kennedy, S. (2020). "China’s Strategic Emerging Industries: Policy, Implementation, Challenges." *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*
- Laotian Times. (2025, April 24). *Lao, China bilateral trade increases to USD 8.23 billion in 2024, marking significant growth*. *The Laotian Times*. Retrieved May 8, 2025, from [Lao, China Bilateral Trade Increases to USD 8.23 Billion in 2024, Marking Significant Growth - Laotian Times](https://www.laotiantimes.com/news/2025/04/24/lao-china-bilateral-trade-increases-to-usd-8-23-billion-in-2024-marking-significant-growth)
- Lindley, D. (2022, August 1). *Assessing China’s motives: How the Belt and Road Initiative threatens US interests*. *Journal of Indo-Pacific Affairs*, 5(2).
- Liu, X. (2013). *China’s National Interests and Strategic Intentions*. Strategic Studies Institute, U.S. Army War College.
- Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, (20), 17–23.
- Munir, A. M., Ramdhani, N. M. A., & Saputra, N. Y. F. (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/ijpss.v4i2.110>
- National Statistics Bureau. (2025). *Report on Quarterly GDP estimations: Q4 2024 and forecast Q1 2025*. Ministry of Planning and Investment, Lao PDR. Retrieved from <https://www.lsb.gov.la/>
- Nuechterlein, D. E. (2019). *National interests and presidential leadership: The setting of priorities*. Routledge.
- Nugroho, B. A. A. (2024). Kepentingan nasional China dalam kerja sama dengan Djibouti. *Diplomacy and Global Security Journal: Jurnal Mahasiswa Magister Hubungan Internasional*, 1(1), 792–815.
- Palabbi, S. D. (2023). Ideologi Dan Kepentingan Nasional Tiongkok Di Balik Inisiatif *One Belt And One Road* (OBOR). *GOVERNANCE*, 3(2).
- Pradana, M. E. (2022). Politik Luar Negeri Tiongkok Sejak Tahun 1978: Transisi, Rebalancing Dan Aktivisme. *Hasanuddin Journal of International Affairs*, 2(1), 1-14.

- Reuters. (2024, June 19). *China eyes plan to connect Southeast Asian rail links*. Reuters. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/malaysia-china-mark-50-years-ties-with-deals-development-durians-2024-06-19/>
- Rolland, N. (2019, April 11). *A concise guide to the Belt and Road Initiative*. National Bureau of Asian Research. Retrieved from <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>
- Setiawan, E., Yuniarti, & Tendy. (2023). Pelarangan penggunaan produk Huawei di Amerika Serikat berdasarkan National Defense Authorization Act (NDAA) 2019. *Interdependence: Journal of International Studies*, 4(1), 1–10.
- State Council, The People's Republic of China. (2024, October 18). *Jakarta-Bandung high-speed railway transports 5.79 million passengers in first year*. Retrieved from [http://english.www.gov.cn/news/202410/18/content\\_WS6711b732c6d0868f4e8ec021.html](http://english.www.gov.cn/news/202410/18/content_WS6711b732c6d0868f4e8ec021.html)
- The Party Literature Research Office of the CPC Central Committee (Ed.). (2014). *The Chinese dream of the great rejuvenation of the Chinese nation* (Speeches by Xi Jinping). Foreign Languages Press.
- The State Council, the People's Republic of China. (2024, October 12). *China, Laos to strengthen mutually beneficial cooperation of higher quality: joint statement*. Retrieved May 8, 2025, from [https://english.www.gov.cn/news/202410/12/content\\_WS670a6856c6d0868f4e8ebc35.html](https://english.www.gov.cn/news/202410/12/content_WS670a6856c6d0868f4e8ebc35.html)
- Tilleke & Gibbins. (2025, Januari 21). *Snapshot: Foreign investment law and policy in Laos*. Lexology. <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=fa723e39-19a5-4ec3-94f2-2cec44a028d4>
- Trading Economics. (n.d.). *China exports to Laos* [Data statistik]. Retrieved 13 May, 2025, from <https://tradingeconomics.com/china/exports/laos>
- Trading Economics. (n.d.-a). *Laos GDP annual growth rate*. TradingEconomics.com. Retrieved May 19, 2025, from <https://tradingeconomics.com/laos/gdp-growth-annual>
- Trading Economics. (n.d.-c). *Laos foreign direct investment*. TradingEconomics.com. Retrieved June 19, 2025, from <https://tradingeconomics.com/laos/foreign-direct-investment>
- Trading Economics. (n.d.). *Laos imports*. Retrieved from <https://id.tradingeconomics.com/laos/imports#:~:text=Laos%20terutama%20mengimpor%20minyak%2C%20mesin%20dan%20peralatan%2C,Mitra%20impor%20lainnya%20termasuk%20China%20dan%20Vietnam>
- U.S. Department of State. (2020). *2020 investment climate statements: Laos*. Retrieved May 20, 2025, from <https://www.state.gov/reports/2020-investment-climate-statements/laos/>
- UNCTAD. (1993, January 31). *Agreement Concerning the Encouragement and Reciprocal Protection of Investments: China–Lao People's Democratic Republic (Bilateral Investment Treaty)* [Treaty text]. UNCTAD Investment Policy Hub. Retrieved May 8, 2025, from <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/treaties/bit/927/china--lao-people-s-democratic-republic-bit-1993->
- Vientiane Times. (2024, April 11). *PM orders modernisation of logistics, greater use of railway to drive growth*. Vientiane Times. Retrieved from [https://www.vientianetimes.org.la/freefreeneews/freecontent\\_73\\_PM\\_y24.php](https://www.vientianetimes.org.la/freefreeneews/freecontent_73_PM_y24.php)
- Vörös, Z., & Somsack, P. (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>
- Wu, Y. (2019). "The China-Laos Economic Relationship: Opportunities and Challenges." *Asian Journal of Comparative Politics*, 15(2), 117-130

- Ministry of Foreign Affairs The People's Republic of China. (2015, November 7). *Deepen cooperative partnership and co-build beautiful homeland of Asia*. Kementerian Luar Negeri Republik Rakyat Tiongkok. Retrieved from [https://www.mfa.gov.cn/mfa\\_eng/zy/jj/2015zt/xjpdynxjpxgsfw/202406/t20240606\\_11381307.html](https://www.mfa.gov.cn/mfa_eng/zy/jj/2015zt/xjpdynxjpxgsfw/202406/t20240606_11381307.html)
- Xinhua News Agency. (2017, January 19). *Work together to build a community of shared future for mankind* [Speech by H.E. Xi Jinping]. Xinhuanet. [http://www.xinhuanet.com/english/2017-01/19/c\\_135994707.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-01/19/c_135994707.htm)
- Xinhua News Agency. (2017, November 14). *Xi wraps up state visit to Laos with strengthened partnership*. Xinhuanet. Retrieved May 8, 2025, from [https://www.xinhuanet.com/english/2017-11/14/c\\_136752151.htm](https://www.xinhuanet.com/english/2017-11/14/c_136752151.htm)
- Yu, H. (2024). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Singapore: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-981-99-9633-9>