

Laos-China Cooperation in the Construction of High Speed Railway: A Perspective of Foreign Policy

JISPO
Jurnal Ilmu Sosial dan
Ilmu Politik
2022, Vol. 12, No. 2: 153-173
<https://journal.uinsgd.ac.id/index.php/jispo/index>
© The Author(s) 2022

Emil Dariskiyah*

Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia

Haryo Prasodjo

Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia

Hafid Adim Pradana

Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia

Abstract

This article addresses Laos' motivations for working with China on their proposed high-speed train and railway projects. Due to its lack of access to land channels, Laos chooses to conduct its commercial and tourism cooperation with China through the BRI initiative, which is China's foreign strategy in establishing relations with ASEAN nations. We use the theory of foreign policy (FPA) to address several justifications for Laos' participation in China's high-speed rail and fast train projects. We found five reasons why Laos should join China: First, China's location allows for communication with landlocked Laos through the construction of the Laos High Speed Railway; second, China's demographics can help Laos become more prosperous; third, Laos relies on China's natural resources to match the Lao population's consumption level; fourth, China's political system has improved bilateral ties with Laos giving Laos hope that long-term collaboration may be created with China through the construction of transportation infrastructure in the form of the China-Laos High-Speed Railway; and fifth, Laos's economic prowess can assist with commerce and provide funding for growth between Laos and China.

Key Words

Laos, China, fast train, High Speed Railway, cooperation, foreign policy

*Penulis untuk korespondensi:

Emil Dariskiyah
Universitas Muhammadiyah Malang,
Indonesia
Email: emildarizqiyah@gmail.com

Pendahuluan

Proyek *High Speed Railway* (HSR) atau Kereta Api Cepat telah menjadi salah satu isu penting dalam hubungan internasional, terutama tentang bagaimana Cina menjadikan HSR sebagai alat diplomasi untuk kepentingan luar negerinya. HSR menjadi produk unggulan dan strategi Cina untuk menarik negara-negara ASEAN agar bergabung dalam skema besar *Belt Road Initiative* (BRI). Menjadi negara *locked land* yang tertutup daratan menyebabkan Laos memiliki akses minim dan sulit untuk melakukan lompatan dalam pertumbuhan ekonomi. Proyek HSR dalam BRI yang ditawarkan Cina menjadi angin segar bagi Laos untuk dapat melakukan peningkatan ekonomi domestiknya (CRI 2022).

Pada 2010, Laos dan Cina menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) tentang pengembangan daerah sekitar stasiun kereta api di ibu kota dan provinsi Oudomxay, Vientiane dan Luang Prabang dengan tujuan mendorong perkembangan industry dan logistik Laos. HSR merupakan pembangunan yang saat ini banyak diminati oleh negara-negara berkembang untuk meningkatkan konektivitas serta mobilitas barang, jasa, dan penumpang. Waktu tempuh yang lebih singkat dan tingkat keamanan yang tinggi menjadikan proyek HSR sangat menjanjikan konektivitas yang baik bagi Laos dan Cina. Bergabungnya Laos dalam proyek HSR Cina menandakan ambisi yang sangat besar dari Laos dalam memperbaiki kondisi dalam negerinya melalui konektivitas. Pemerintah Laos berharap, melalui HSR dapat meningkatkan ekonomi Laos dan kegiatan ekspor-impor (Rowedder 2020). Pembangunan jalur HSR Laos-Cina mulai direncanakan pada tahun 2016 dan diharapkan selesai pada tahun 2021. Jalur rel sepanjang 414 km dibangun untuk memfasilitasi perjalanan kereta penumpang dengan kecepatan 160 km/jam, dan kereta barang dengan kecepatan 120 km/jam. Proyek HSR Laos-Cina terdiri dari 72 terowongan dan melintasi 170 jembatan (Yoshida 2022).

Menggunakan teori kebijakan luar negeri, artikel ini menjadi penting untuk menjawab alasan Laos melakukan kerjasama proyek HSR dengan Cina. Ini juga menjadi penting untuk melihat kepentingan Laos sebagai negara ASEAN, yang memiliki ambisi besar dalam pembangunan HSR meski kondisi domestiknya tergolong tidak memenuhi syarat secara kemampuan ekonomi. Kajian ini merupakan kajian eksplanatif yang menjelaskan alasan Laos melakukan kerjasama proyek pembangunan HSR dengan Cina. Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis adalah penggunaan data primer dan sekunder sebagai data yang diperoleh secara langsung melalui *library research* sebagai sumber yang valid yang

dapat dipertanggungjawabkan seperti publikasi jurnal, skripsi, tesis, buku dan artikel ilmiah yang memiliki relevansi dengan topik penelitian (Salmaa 2021).

Menurut Valarie M. Hudson dalam bukunya berjudul *Foreign Policy Analysis Classic and Contemporary Theory*, analisis kebijakan luar negeri dapat dipenuhi dengan adanya *national attributes* (atribut nasional), yang mana hal ini termasuk unsur dasar dan cara utama dalam mewujudkan keinginan negara. Unsur-unsur dalam *national attributes* meliputi beberapa kekuatan negara seperti adanya sumber daya alam, georafis, karakteristik populasi dalam negara, ukuran, ekonomi kapabilitas, kapabilitas militer dan politik. *National attributes* dapat mempengaruhi arah politik luar negeri dalam mengambil suatu keputusan yang mana hal ini menyertai elemen dari apa yang akan dipertimbangkan menjadi kekuatan suatu negara (Hudson and Day 2020). Sebelum menyepakati pembangunan HSR yang menghubungkan Provinsi Kunming di Cina ke Vientiane di Laos, kedua negara ini memiliki hubungan politik, kerjasama ekonomi, dan *agreement* lain seperti dalam bidang ekspor-impor, pariwisata, dan perdagangan. Mulai dari produksi pertanian, tekstil, hingga elektronik, keduanya sudah memiliki kesepakatan yang erat dan saling menguntungkan. Selain itu, Laos sangat mempercayai Cina dalam pembangunan infrastruktur HSR yang menjadi salah satu jalan bagi Laos untuk membantu negaranya dalam menstabiliskan perkembangan ekonomi melalui kerjasama perdagangan dengan Cina yang sering mengunjungi Laos untuk kepentingan negaranya yang dapat memberikan *feedback* baik bagi Laos seperti peningkatan pendapatan pariwisata Laos setiap tahunnya. Secara geografis, Cina dan Laos terhubung dengan sungai Mekong yang merupakan salah satu potensi sumber daya alam Laos yang selama ini membantu perekonomian mereka. Adanya imigran Cina yang menjadi diaspora dapat memberikan kontribusi pada Laos untuk menopang ekonomi pembangunan di daerah sungai Mekong bagian Laos sehingga para imigran tersebut menjadi penduduk tetap yang saling bekerjasama dan hidup berdampingan dengan penduduk Laos di sekitar wilayah sungai Mekong (Walsh 2009).

Laos menganggap bahwa pembangunan HSR yang ditawarkan oleh Cina dapat membantu Laos untuk membuka pasar bebas melalui lintas negara dan regional. Dalam kajian ini, temuan kami tentang alasan Laos melakukan Kerjasama proyek pembangunan HSR dengan Cina adalah, pertama, HSR membuka akses konektivitas Laos yang secara geografis merupakan daratan terkunci; kedua, demografi Cina yang dapat menguntungkan Laos dalam segi perdagangan dan masuknya para

wisatawan asing; ketiga, sumber daya alam Cina yang sudah menjadi ketergantungan Laos dalam memenuhi tingkat konsumsi masyarakat Laos; keempat, *political system* Cina melalui hubungan bilateral yang semakin kuat dengan Laos sehingga Laos percaya dengan adanya pembangunan infrastruktur transportasi berupa HSR Tiongkok-Laos bisa terjalin kerjasama dalam jangka waktu yang lama; dan kelima, kapabilitas ekonomi yang membantu Laos dalam hal perdagangan, penyediaan modal pembangunan antara Laos dan Cina.

Letak Geografis Cina Sebagai Keterbukaan Akses Konektivitas Laos

Letak geografis Cina menjadi salah satu pertimbangan Laos menerima kerjasama dengan Cina dalam melakukan pembangunan HSR. Kedekatan geografis ini memberikan inisiatif kepada Laos melakukan pembangunan HSR yang menghubungkan Ibu kota Kunming, Cina ke Ibu kota Vientien, Laos. HSR adalah program kereta cepat Cina yang akan menjadi salah satu strategi mereka untuk menghubungkan wilayah negara yang terpisah karena kurangnya akses daratan dan lautan. Letak geografis Laos mendapatkan sinyal baik untuk bergabung dalam proyek pembangunan kereta cepat tersebut. Ketertarikan Laos dalam melakukan kerjasama pembangunan rute rel kereta cepat ini memberikan kesempatan yang bagus bagi Laos untuk mengembangkan stabilitas ekonomi negara. Laos merupakan negara yang letak geografisnya dekat dengan Cina. Hal inilah yang terpikirkan oleh pemerintah Laos untuk bergabung dalam pembangunan HSR. Akses transportasi baru berupa HSR akan memudahkan Laos dalam melakukan pengembangan potensi di setiap daerah Laos yang dibangun stasiun tersebut seperti pertumbuhan industri, logistik, perdagangan, dan ekonomi lokal. Lokasi yang menjadi sasaran Cina dalam pembangunan HSR akan dimulai dari stasiun Vientiane, ibu kota Laos, stasiun di distrik Vangvieng, provinsi Vientiane, stasiun di distrik Xay, provinsi Oudomxay dan stasiun di provinsi Luang Prabang dan akan terhubung dengan wilayah Kunming di Cina. Jalur kereta api ini akan menguntungkan bagi Laos secara geografis. Selain itu, ia akan menjadi jalan satu-satunya dalam mengembangkan dan meningkatkan ekonomi negara. Pemerintah Laos yakin dengan adanya proyek pembangunan kereta cepat ini akan memicu pembangunan sosial-ekonomi dan memungkinkan Laos untuk membuat kemajuan yang lebih besar (Pantusah 2022).

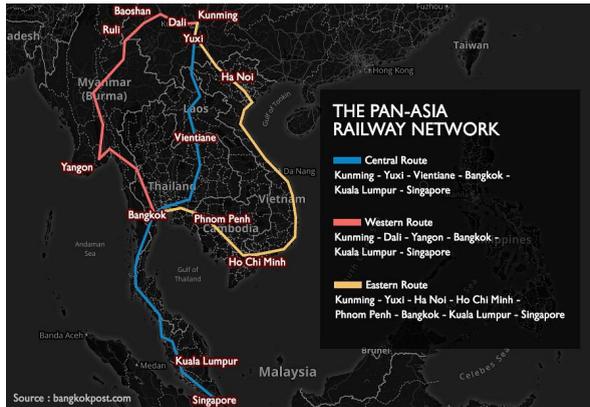
Letak Laos yang berada di tengah-tengah negara Thailand merupakan potensi besar bagi Cina dalam melakukan pembangunan jalur kereta cepat

ini karena mereka juga saling bergantung satu sama lain. Banyak kerjasama yang dilakukan oleh Laos dan Cina dan cukup terjalin kerjasama yang lama. Mereka memiliki relasi yang dapat menguntungkan satu sama lain sehingga ketergantungan tersebut dapat terjalin lanjut dengan membangun jalur kereta cepat dengan mempermudah segala kegiatan kerjasama antara Laos dan Cina. Selain itu, bagi Cina pembangunan kereta cepat menghubungkan kota perbatasan utara Laos, Boten, ke ibu kota Vientiane melalui jalur pengukuran secara standar yang mencapai panjang 414 km yang termasuk dalam rencana Cina tentang kereta api Pan-Asia. Adanya kerjasama antara kedua negara yang didorong dengan letak geografis Cina menjadikan Laos semakin berkomitmen karena memberikan keuntungan bagi Laos dari segi moda transportasi dan aksesibilitas yang ditunjukkan dengan adanya proyek pembangunan HSR (Chen and Dicarlo 2021). Laos memiliki penduduk yang muda dengan jumlah populasinya mencapai 60% di bawah 25 tahun sehingga adanya kerjasama proyek pembangunan kereta cepat ini dapat memberikan angkatan kerja yang maksimal dan dapat mengubah Laos menjadi negara lebih maju dan berkembang. Hambatan geografis serta kurangnya infrastruktur konvensional membuat Laos sulit untuk bersaing dengan produk pasar internasional sehingga pemerintah Laos dengan adanya Infrastruktur pembangunan kereta cepat ini berharap dapat memberikan peluang besar bagi negara Laos dalam mengembang perekonomiannya. Hal ini menjadi salah satu faktor Laos untuk melakukan pembangunan proyek jalur kereta cepat dengan Cina. Laos merupakan negara yang cukup padat penduduknya, penuh keanekaragaman yang luas dan daerah yang kaya akan sumber daya alamnya. Pemerintah Laos mencari cara agar sumber daya alam mereka yang melimpah dapat dikembangkan menjadi kegiatan perdagangan. Selain itu, Laos juga mendapatkan *output* yang menguntungkan seperti adanya edukasi pada tenaga kerja Laos, mengurangi angka pengangguran, memberikan keuntungan dalam perdagangan dan mempermudah dalam kegiatan ekspor-impor Laos-Cina.

Barang komoditas seperti batu bara dan karet dari Laos menjadi barang ekspor ke Cina secara informal, artinya pengiriman barang tidak dikenai bea cukai yang dibayarkan pada negara. Sedangkan di bagian Laos utara, banyak perusahaan Cina yang sudah berdiri dan sedang beroperasi seperti pabrik gula, singkong, jagung, dan kayu yang mana semua ini merupakan barang komoditi melintasi batas negara. Investasi Cina cukup besar di tiga negara yakni Kamboja, Laos, dan Vietnam, yang meliputi bantuan asing seperti perdagangan yang ada kaitannya dengan sektor agribisnis, tenang

air, dan pertambangan.

Gambar 1 Peta The Pan-Asia Railway Network



Sumber: Bangkokpost.com

Pada Gambar 1, posisi Laos yang strategis dengan letak geografis Cina memberikan ketertarikan bagi Laos tentang HSR. Hal ini dibuktikan dengan penjelasan akan konsep The Pan-Asia Railway yang direncanakan oleh Cina di mana keuntungan yang akan didapat Laos pada proyek pembangunan ini adalah memberikan keefektifitasan Laos dalam meningkatkan lajur ekonomi dan perkembangan sosial. Proyek HSR memberikan berbagai keuntungan bagi Laos. Laos memandang Cina sebagai negara yang berhasil menyatukan konektifitas fisik di negara-negara ASEAN seperti Thailand, Kamboja, Malaysia dan Singapura. Tidak hanya itu, Cina dianggap mampu memberikan pengaruh besar bagi Laos seperti meningkatkan infrastruktur melalui kereta cepat dan mempermudah perdagangan ekonomi dengan adanya aksesibilitas darat. Karena itu, upaya yang dilakukan oleh Cina di ASEAN dalam hal aksesibilitas menjadikan Laos berpandangan bahwa akan adanya kemajuan ketika Laos dan Cina menjalin kerjasama (Somsack 2020).

Pembangunan jalur kereta cepat yang saat ini dilakukan oleh pemerintah Laos membuka jalur untuk mengolah barang komoditi dari Laos untuk Cina and mempermudah kegiatan perdagangan antara kedua negara yang akan sama-sama menguntungkan dan memberikan kesempatan bagi Laos untuk memperkuat dan meningkatkan ekonomi negaranya sehingga kehadiran Cina bagi Laos memberikan keuntungan yang sangat besar ke depannya dengan adanya pembangunan jalur kereta

cepat tersebut (Investments et al. 2008). Cina sangat bergantung pada bahan komoditi seperti barang-barang pertanian dan bahan baku dari negara Asia Tenggara seperti Malaysia, Filipina, dan Thailand. Sedangkan sebagian besar barang Cina juga pasokan ke Laos, Kamboja, dan Vietnam seperti teknologi, mesin dan barang konsumsi yang berasal dari Cina. Adanya pembangunan jalur kereta cepat ini dapat memberikan dukungan perdagangan kepada Laos dan Cina yang berkelanjutan. Cina menjadi salah satu negara mitra dagang Laos yang terbesar setelah Thailand.

Laos memiliki sungai Mekong dan anak sungainya yang dimanfaatkan oleh masyarakat Laos di daerah pedesaan dan menjadi sumber mata kehidupan mereka. Terdapat petani yang setiap tahunnya dapat memproduksi 47% dari PDB negara dan 27% terletak pada pangsa industri. Sektor pertanian ini didominasi oleh petani kecil yang dikelola secara individu. Masyarakat Laos juga memanfaatkan hasil hutan mereka seperti kayu dan jamur sebagai pangan setiap harinya. Laos menjadi salah satu negara di kawasan Asia Tenggara yang paling berhutan dengan keanekaragaman yang kaya, namun kurang akses lautan (Uitto 2011). Karena itu, Laos berharap mendapatkan keuntungan dan manfaat dari adanya HSR. Jalur kereta cepat ini akan menurunkan biaya transportasi dan memungkinkan terjadi perdagangan di sepanjang koridor yang akan menguntungkan Laos dari pemindahan angkutan barang antara Cina dan ASEAN.

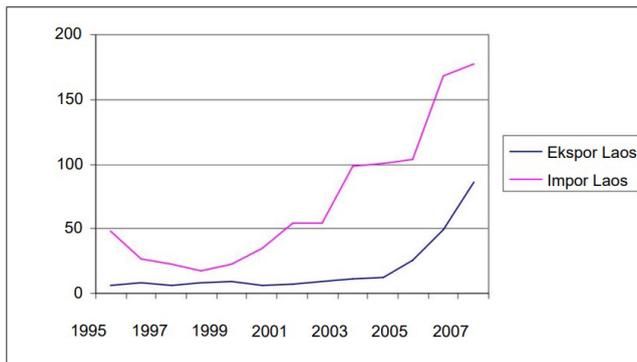
Potensi Sumber Daya Alam Cina bagi Perkembangan Laos

Secara mitra dagang dan struktur perdagangan, Laos memiliki relevansi dengan beberapa negara di Asia. Secara politik, Laos bergantung pada Vietnam sejak tahun 1975. Pada saat itu, tidak ada keraguan Laos bergantung pada Vietnam yang kemudian berhubungan baik secara ekonomi dengan Thailand. Hubungan ketiga negara ini sangat erat dan saling melengkapi satu sama lain dengan memberikan kepercayaan lebih dari masing-masing mereka. Secara geografis, Laos, Thailand, dan Vietnam memiliki letak yang tidak berjauhan, saling berdampingan, hingga tidak heran jika mereka memiliki ketergantungan yang saling membutuhkan satu sama lain. Terlebih lagi ketiga negara ini memiliki kesamaan dalam budaya dan bahasa. Adanya perjanjian bilateral antara keduanya di tahun 2005 menjadikan ekspor-impor semakin meningkat yang awalnya \$324,88 juta pada tahun 2000 menjadi \$1,69 miliar pada tahun 2011. Di dalam hal ekspor Cina menuju Laos, ini mengalami peningkatan dalam pertanian. Dalam kerjasama yang ada, Cina telah

melakukan pengurangan tarif menjadi nol berdasarkan ACFTA dan akan menghapus tarif impor untuk berbagai produk yang dimulai pada tahun 2010 hingga 2015 (Vanhnalat et al. 2015).

Saat ini, Cina menjadi investor asing terbesar di Laos dilihat dari FDI Cina tahun 2006 di Laos dengan tujuan agar Cina dapat mengamankan akses bahan mentah yang berfokus pada barang komoditas seperti air mineral, bahan baku pertanian, karet, dan hasil hutan utama lainnya. Perdagangan bilateral yang tercatat secara resmi antara Laos dan Cina relatif kecil. Cina menyumbang kurang dari 1 persen dari ekspor Laos sebelum tahun 2005, tetapi industri telah menderita karena berakhirnya MFA dan telekomunikasi meningkat pesat sejak saat itu: pada tahun 2007, pangsa Cina melebihi 5 % untuk pertama kalinya karena jaringan telah ditempatkan. Pada saat yang sama, peningkatan terjadi pada pertambangan dan pembangkit listrik sejak dimulainya reformasi ekonomi. Porsi impor resmi Cina adalah lebih tinggi selama sebagian besar periode ini, dan melebihi 10 persen pada tahun 2006. Karena itu, pertanian Laos menjadi lebih penting. Secara bersama-sama, ketiga industri ini telah mencatat defisit penting dalam hubungan perdagangannya dengan Cina (Andersson et al. 2009). Seperti yang ditunjukkan pada Grafik 1, import menyumbang 75 % dari FDI masuk yang disetujui 2002-2007. Tidak ada catatan tentang defisit yang mulai tumbuh pesat di akhir 1990-an, dan rata-rata hampir USD 100 juta per tahun sejak tahun 2003.

Grafik 1 Ekspor Laos ke dan Impor dari Cina (juta USD)



Sumber: Comtrade (berdasarkan data ekspor dan impor Cina)

Barang produksi Cina sangat mudah ditemukan di Laos karena kurva impor Laos dari Cina lebih tinggi dari pada ekspor Laos ke Cina. Sangat mudah mengamati barang konsumsi Cina dan barang modal di Laos. Cina tidak hanya sebagai tetangga negara saja, tetapi juga menjadi negara pengeksport barang-barang manufaktur dengan biaya rendah terkemuka di dunia. Oleh karena itu, Cina berharap dapat memegang pangsa pasar yang besar di Laos. Pasokan barang Cina murah melimpah yang tidak diragukan lagi manfaatnya bagi kesejahteraan konsumen Laos.

Tabel 1 Ekspor Pertanian Muang Sing, Laos

Produk Ekspor	Tujuan	Tahun	
		2001	2002
Beras Jagung		3870	3000
Bawang putih		3750	13000
Tebu Ternak		240	150
Kayu bakar	Cina	1120	2844
Kapulaga Bark		16	173
Grass Capsicum		1280	-
Total		9,124	19,167

Sumber: Department of Export and Import, Ministry of Commerce and Industry Lao PDR

Namun, Cina juga menjadi tujuan ekspor Laos yang penting. Misalnya, seperti pada Tabel 1, terdapat beberapa produk pertanian asal Muang Sing tahun 2001-2002 dalam kegiatan perdagangan Laos dan Cina. Muang Sing adalah sebuah kabupaten yang terdapat di Laos. Keduanya, antara Cina dengan Muang Sing, menjadi target utama dalam melakukan ekspor untuk pembangunan ekonomi. Perkembangan perdagangan yang pesat ini terjadi ditahun 2001-2002 sehingga menjadi kepentingan yang *relative* antara keduanya. Beras, jagung, bawang putih, dan kayu bakar merupakan hasil produksi pertanian dari Muang Sing yang banyak permintaan dari Cina. Bahan mentah ini memberikan penghasilan yang sangat menguntungkan bagi Laos terutama pada para petani Laos. Fakta bahwa Cina adalah yang utama sangat dipengaruhi oleh proyek infrastruktur baru-baru ini yang telah membuka pasar baru ekspor dan bahwa komoditas pertanian menyumbang pangsa ekspor yang tinggi. Adanya permintaan Cina akan bahan komoditas kepada Laos memberikan keuntungan kepada Laos dan meningkatkan hasil produksi petani.

Tabel 2 Ekspor Pertanian Provinsi Luang Namtha, Laos

Produk Ekspor	Tujuan	Tahun
Luang Namtha		2006
Kayu dan kayu olahan		99.618
Hasil hutan		72.942
Produk pertanian		2.474.525
Kerbau	Cina	26.250
Emas		513.855
Rubi		1.363.403
Total		4.550.593

Sumber: Department of Export and Import, Ministry of Commerce and Industry Lao PDR

Tabel 3 Ekspor Pertanian Provinsi Oudomxay, Laos

Produk Ekspor Oudomxay	Tujuan	Tahun
		2006
Produk pertanian		3.453.986
Produk kayu		171.918
Kayu olahan	Cina	1.071.070
Lainnya		50.655
Total		4.747.629

Sumber: Department of Export and Import, Ministry of Commerce and Industry Lao PDR

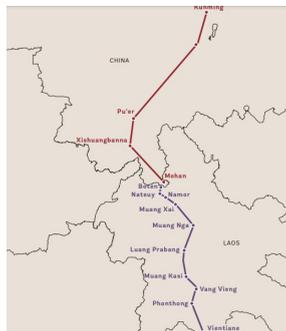
Table 2 dan 3 menunjukkan hasil produk petani Laos dari Provinsi Laung Namtha dan Provinsi Oudomxay. Pada Tabel 2, total ekspor ke Cina mencapai 4.550.593 dari Provinsi Laung Namtha berupa kopi, batu kapur, beras jagung, kapulaga bark, dan emas. Pada Tabel 3, jumlah ekspor produk petani Laos mencapai jumlah rata-rata 4.747.629 dari provinsi Oudomxay pada tahun 2006. Kayu olahan menjadi bahan komoditas permintaan yang paling tinggi kedua setelah produk pertanian. Barang ekspor berupa produk pertanian dan kayu olahan menjadi permintaan yang sering dikeluarkan oleh Laos untuk membantu para petani Cina. Bagi Laos, permintaan Cina terhadap mereka memberikan peluang besar untuk perkembangan ekonomi negara Laos sehingga transaksi perdagangan mereka juga membutuhkan sebuah infrastruktur berupa jalur transportasi agar bisa mempermudah

perdagangan mereka. Pertumbuhan ekonomi Laos menjadi berkembang sejak permintaan ekspor produk petani Laos ke Cina. Perdagangan kedua negara ini semakin membaik dan saling percaya satu sama lain. Fokus utama Cina dalam perdagangan dengan Laos adalah negara Laos sebelah utara. Selain secara geografis mereka lebih dekat, daerah ini juga lebih berpotensi secara sumber daya alam. Komoditas pertanian, kayu, pertambangan dan tenaga air lebih terkonsentrasi di Laos utara. Selain itu, biaya oprasional secara transportasi tidak terlalu besar, artinya Laos tidak mengeluarkan biaya banyak dalam transaksi perdagangan dengan Cina (Lazarus et al. 2006).

Pengaruh Demografi Cina terhadap Pembangunan *High Speed Railway* di Laos

Demografi Cina menjadi faktor yang berpengaruh bagi terlaksananya pembangunan HSR di Laos. Demografi Laos sebelum ditetapkan MoU dengan Cina berjumlah 5.7 juta jiwa pada 2005 dan 6.1 juta jiwa pada 2009. Meskipun adanya peningkatan jumlah populasi di Laos, ini tidak berbanding lurus dengan sumber daya manusianya yang tidak ikut meningkat. Ini menjadikan Laos masih bergantung kepada Cina sebab Laos belum bisa melakukan pembangunan yang baik di negaranya sendiri. Banyaknya ketergantungan Laos pada Cina dalam pembangunan jalur kereta cepat karena kedua negara ini mempunyai sistem ideologi pemerintahan yang sama, yakni komunisme. Selain itu, di sepanjang jalur pembangunan kereta cepat ini terdapat beberapa daerah Laos yang memiliki tempat bagus yang dapat menarik para turis dari mancanegara untuk tempat persinggahan. Gambar 3 menunjukkan daerah yang akan dilintasi oleh jalur pembangunan kereta cepat (Tongzon 2005).

Gambar 3 Peta Konektivitas Laos-Cina untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Kunming-Vientiane



Sumber: World Bank

Laos memiliki provinsi yang cukup berpotensi sebagai pusat kunjungan turis yang sangat membantu perkembangan ekonomi Laos, yaitu Ibu Kota Vientiane dan Luang Prabang. Kedua provinsi ini menjadi salah satu kota yang banyak aktivitas masyarakat. Desain tempat yang terdapat di kedua kota ini memberikan peluang besar bagi Laos sendiri. Adanya perkeretapiannya yang akan dibangun akan lebih menguntungkan bagi Laos. Terdapat perhotelan dan restoran di sepanjang kota jalur pembangunan kereta cepat Laos yang akan menjadi daya tarik bagi para turis mancanegara untuk menikmati keindahan alam yang dimiliki oleh Laos.

Tabel 4 Turis di Laos

Tahun	Turis Internasional	Turis Lokal	Total
2011	2.911.103	831.743	3.742.846
2012	2.994.277	831.743	3.826.020
2013	3.493.323	831.743	4.325.066
2014	3.285.388	831.743	4.117.131
2015	3.119.039	831.743	3.950.782

Sumber: Statistical Report on Tourism in Laos

Berdasarkan Table 4, sektor pariwisata memiliki kontribusi yang sangat penting bagi Laos karena sektor tersebut meningkatkan ekonomi negara dengan adanya turis mancanegara dan local (Manivong 2014). Karena itu, adanya pembangunan proyek jalur kereta cepat Laos-Cina juga merupakan strategi pemerintah Laos dalam meningkatkan kunjungan turis. Perkeretaapian ini akan menjadi fasilitas yang akan menghubungkan kota-kota Laos dengan Cina yang tentunya akan menarik para pengunjung dari mancanegara untuk berlibur ke Laos. Keuntungan Laos dengan pembangunan jalur kereta cepat ini tidak hanya di bidang perdagangan saja melainkan juga pada sektor-sektor yang lain khususnya di bidang pariwisata. Konektivitas Laos dengan Cina melalui jalur pembangunan kereta cepat akan memberikan hubungan bilateral yang baik dan memberikan akses mudah bagi kedua masyarakat negara tersebut. Akan banyak sektor yang terjalin antara Laos dan Cina seperti terjalinnya edukasi, pertukaran budaya, ketergantungan relasi yang kuat, dan kepercayaan dalam mengembangkan stabilitas negara. Sungai Mekong

merupakan salah satu sungai yang menghubungkan Cina dengan Laos, di mana keduanya juga bergantung pada sungai Mekong ini. Terdapat sumber daya alam yang banyak yang bisa dimanfaatkan oleh kedua negara ini. Dengan demikian, adanya jalur pembangunan kereta cepat ini akan memberikan impact yang sama dalam pengembangan sumber daya alam dan dapat membantu masyarakat Laos dalam memproduksi sumber daya alam yang baik. Di sisi lain, Laos akan diuntungkan dengan infrastruktur transportasi jalur kereta cepat ini terutama di daerah-daerah yang akan menjadi lintasan kereta cepat jalur Laos-Cina (Kyophilavong 2008).

Political System Cina dalam Kerjasama High Speed Railway dengan Laos

Kesepakatan pembangunan kereta cepat Laos dan Cina sejak Tahun 2010 bukan hanya melibatkan proses teknik, tetapi juga proses politik. Adapun yang menjabat sebagai presiden Cina Tahun 2010 adalah Hu Jintao (2003-2013) dan yang menjabat sebagai presiden Laos adalah Choumaly Sayasone (2006-2016). Dalam masa kepemimpinannya, Hu Jintao memiliki prinsip kebijakan luar negeri berupa *peacefull development* (Nisa and Yuliantoro 2014). Laos adalah negara dengan sistem *authoritatarian single party state*, tetapi pada tahun 2010, Laos telah meninggalkan kepemimpinan satu partai dan lebih memperdalam hubungan dengan Cina (Ku 2016).

Pembahasan ini tentu saja untuk mengetahui apakah hubungan kedua negara semakin erat, stabil serta membangun kepercayaan satu sama lain atau tidak. Hal ini dikarenakan adanya sejarah diplomatik serta langkah pembangunan kerjasama itu sendiri. Cina dan Laos merupakan dua negara bersahabat dengan baik, di mana mereka juga terhubung dengan pegunungan dan perairan serta orang-orang dari kedua negara tersebut telah hidup berdampingan dalam damai dan harmonis sejak zaman kun. Pada 1961, Cina dan Laos mulai membuka hubungan diplomatik dan telah memelihara hubungan tetangga dan persahabatan sejak saat itu. Pada 1970-an hingga pertengahan 1980-an, hubungan kedua negara ini mengalami lika-liku. Namun, pada saat tahun 1989 hubungan Cina-Laos mulai kembali normal. Pada sepuluh tahun terakhir ini, hubungan kedua negara mengalami pemulihan dan pengembangan komprehensif dan pertukaran kunjungan antara pemimpin kedua negara menjadi semakin erat dan sering. Hal ini dibuktikan dengan adanya kunjungan Presiden Jiang Zemin, Perdana Menteri Li Peng dan Ketua Komite Tetap NPC Qiao Shi mengunjungi Laos. Presiden Laos Kayson Phonvihane dan Nouhak

Phoumsavanh, Perdana Menteri Khamtay Siphandone, dan Bounngang Vornchith, Presiden Majelis Nasional Samane Vignaket dan Ketua Pusat Front Pembangunan Bangsa Sisavath Keobounphan mengunjungi Cina berkali-kali. Kedua negara telah menyaksikan tumbuhnya kontak dan kerja sama yang bersahabat di bidang politik, ekonomi, militer, budaya dan kesehatan, serta memelihara koordinasi dan kerja sama yang erat dalam urusan internasional dan regional. Pada 2000, Presiden Jiang Zemin melakukan kunjungan kenegaraan ke Laos. Karena ini adalah kunjungan pertama Presiden Cina ke Laos, kunjungan ini menjadi tonggak sejarah hubungan bilateral. Selama kunjungan ini, Pernyataan bersama tentang kerja sama bilateral ditandatangani dan dikeluarkan, yang menegaskan pengembangan kerja sama komprehensif antara kedua negara berdasarkan stabilitas jangka panjang, bertetangga dan persahabatan dan saling percaya (Fmprc.gov 2010).

Seiring dengan perkembangan yang sangat panjang, hubungan antara Cina dan Laos menjadi semakin membaik dan harmonis baik dari segi hubungan ekonomi dan perdagangan. Kerjasama dalam perdagangan, perlindungan investasi, pariwisata dan transportasi menjadi komite kerjasama ekonomi, perdagangan dan teknologi bilateral yang dibentuk oleh kedua belah pihak. Hal ini dibuktikan adanya volume perdagangan Cina-Laos pada 2000 mencapai US\$ 40,84 juta, naik 28,8% dari tahun sebelumnya, dan pada tahun 2001 naik menjadi US\$ 61,87 juta, naik 51,4% dari tahun 2000. Dari adanya perdagangan ini, Laos menjadi diuntungkan dalam segi ekonomi dan sektor lainnya. Beberapa bantuan yang dibangun oleh Cina untuk Laos adalah stasiun bumi untuk menerima program TV satelit, stasiun pembangkit listrik tenaga air oleh proyek transmisi listrik Sungai Namgao dan Istana Budaya Laos. Proyek yang sedang dibangun saat ini adalah Pabrik Semen Vangvieng dan Rumah Sakit Langprabang tahap kedua dan proyek lainnya akan menyusul. Hingga pada tahun 2009, volume perdagangan antara Cina dan Laos mencapai US\$744 juta, melonjak 79 persen dibandingkan dengan tahun 2008. Hal ini membuktikan bahwa relasi yang dimiliki Cina dan Laos tidak diragukan lagi; kedua negara ini menjadi semakin dekat dalam hubungan bilateral dan semakin kompak untuk mendukung satu sama lain (Mfa.gov.cn, 2011).

Hubungan Laos-Cina tumbuh lebih kuat pada tahun 2010 dengan Xi Jinping yang dianggap akan menjadi pengganti Hu Jintao. Pada kunjungannya ke Viangchan, Laos mendapatkan beberapa bentuk kerjasama dan kesepakatan dengan Cina yang di antaranya adalah konstruksi bendungan, perkebunan hingga pembiayaan perlintasan

jembatan Mekong, beasiswa untuk mahasiswa Laos dan pelatihan kepada sipil maupun militer Laos oleh Cina. Oleh karena itu, kesepakatan antara kedua negara tidak terbatas pada pembangunan kereta cepat saja, melainkan juga pada pembangunan-pembangunan lainnya.

Pada tahun 2012, Laos meminjam dari Cina untuk membiayai proyek pembangunan kereta api yang sepanjang 260 mil dengan nilai \$7 miliar yang akan menghubungkan ibu kota Laos, Vientiane, dan perbatasan Cina. Proyek pembangunan jalur rel kereta api ini merupakan proyek yang cukup besar dari kerjasama yang sebelumnya (Parameswaran 2013). Pembangunan jalur rel kereta cepat Laos-Cina direncanakan pembangunan mulai dari Desember tahun 2016 hingga tahun 2021 dengan waktu pembangunan kurang lebih lima tahun. Pada bulan Desember 2013, Laos memulai proyek kereta api berkecepatan tinggi lainnya untuk menghubungkan perbatasan barat negara itu dengan Thailand ke Vietnam.

Wakil Presiden Laos, Valy Vetsaphong, mengatakan bahwa kereta api akan menghasilkan pertumbuhan yang besar bagi Laos seperti industri pariwisata, perdagangan, investasi yang baru, terutama di industri pengolahan, dan itu akan banyak membantu pemulihan pasca-pandemi Laos. Kereta api ini akan menjadi bagian penting dari pada infrastruktur yang lain. Ini akan meningkatkan konektivitas transportasi negara yang akan terhubung dengan kawasan lainnya. Operator bisnis akan beralih pada kegiatan perdagangan seperti kegiatan ekspor-impor produk yang akan menggunakan transportasi kereta api dan akan memotong biaya melalui Laos dengan jumlah 30% hingga 40% dibandingkan melalui jalan darat. Laos yang terkurung daratan mengharapkan proyek kereta api baru dapat menurunkan biaya ekspor dan barang-barang konsumsi sambil meningkatkan investasi di negara miskin berpenduduk 7 juta orang itu (Asia 2015).

Kapabilitas Ekonomi Cina dalam Melakukan Pembangunan *High Speed Railway* di Laos

Secara geografis, Laos terbagi menjadi dua bagian, Laos utara dan Laos selatan. Laos bagian utara merupakan wilayah yang berdekatan dengan Cina yang sering melakukan kegiatan perdagangan seperti ekspor. Laos bagian utara secara geografis sangat berdekatan dengan Cina yang mana kegiatan perdagangan antara Laos dan Cina dapat membangun pertumbuhan ekonomi Laos. Fitur khusus dari pasar Laos memberikan pandangan adanya dua jenis hubungan perdagangan dengan Cina, yaitu bagian utara negara Laos memiliki banyak peluang untuk terlibat dalam

perdagangan perbatasan dalam berbagai macam produk, namun biaya transportasi dan transaksi yang dikeluarkan oleh Laos untuk perdagangan yang melintasi perbatasan antara Cina dan Laos ini relatif rendah (Leebouapao and Sayasenh 2017). Sedangkan Laos bagian Selatan memiliki biaya yang lebih tinggi dalam perdagangan dengan Cina karena membatasi jangkauan produk yang dapat diekspor dan diimpor karena jarak antara laut selatan dengan Cina cukup jauh sehingga membutuhkan biaya yang lebih tinggi. Pertumbuhan ekonomi Laos di bagian utara menjadi kekuatan pendorong utama dalam pembangunan ekonomi yang didominasi oleh permintaan Cina yang kuat untuk mengeksport bahan baku. Pertumbuhan perdagangan baik formal maupun informal ini telah difasilitasi oleh liberalisasi perdagangan dan infrastruktur perkembangan karena koridor ekonomi Laos bagian utara sangat penting bagi mengurangi biaya transaksi dalam perdagangan antara Laos dan Cina.

Laos telah melalui proses liberalisasi perdagangan dengan Cina yang telah memberikan kontribusi pada negaranya melalui peningkatan substansial dalam kegiatan ekspor dan impor. Ada tiga faktor utama pertumbuhan ekonomi Laos yang dilakukan dalam kerjasama ekonomi: Pertama, meningkatnya permintaan ekspor komoditas primer pada pasar Cina; kedua, meningkatnya arus masuk barang-barang manufaktur Cina yang bersaing dengan produksi domestik Laos; dan ketiga, adanya efek perbatasan di Laos Utara yang mana biaya transaksi yang rendah telah memungkinkan rumah tangga termiskin untuk berpartisipasi dalam ekspor ke Cina sehingga dapat memberikan efek yang baik pada proses pertumbuhan ekonomi Laos (Andersson et al. 2009).

Inisiatif pemerintah Laos melakukan proyek pembangunan jalur kereta cepat dengan Cina untuk mempermudah transportasi perdagangan dengan negara lain dan Cina sendiri. Kerjasama internasional dan sub regional menyediakan sebuah platform yang luas untuk pembangunan ekonomi dan perdagangan bilateral Cina dan Laos. Hubungan politik yang stabil dan baik mempererat mereka untuk menjalin sebuah hubungan bilateral yang berkelanjutan sehingga Laos juga mempercayai Cina sebagai rekan kerjasama internasional dalam bidang ekonominya. Pada tahun 2013, volume perdagangan bilateral Cina-Laos mencapai US\$ 2,74 miliar dan naik menjadi 58,6% menurut Kementerian Perdagangan Cina. Perdagangan ini dilihat dari ekspor Cina ke Laos yang mencapai US\$1,72 miliar yang meningkat menjadi 83,6%, kemudian kegiatan impor Cina dari Laos mencapai US\$ 41,02 miliar yang meningkat menjadi 29%. Cina mengimpor tembaga, kayu, produk pertanian dan mengeksport mobil,

sepeda motor, tekstil, baja, kawat, kabel, peralatan komunikasi, produk listrik dan elektronik. (World Bank 2010).

Kapabilitas ekonomi Laos juga didukung oleh sektor pariwisata. Pariwisata menjadi sektor yang meningkatkan kapabilitas ekonomi dengan memanfaatkan potensi lokal Laos. Hal ini dibuktikan dengan adanya para wisatawan dari Cina yang berasal dari beberapa provinsinya. Wisatawan Cina berkunjung ke Laos dengan macam wisatanya dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5 Destinasi Wisata Cina ke Laos

No	Type of Tourism	Tourism					
		Huayxai	Luang Nam Tha	Xishuang Banna	Kunming	Chiang Saen	Chiang Khong
1.	<i>Ecotourism/Natural/Adventure Tourism</i>	√	√	√	√	√	√
2.	<i>Community Based Tourism</i>	-	-	-	-	√	√
3.	<i>Cultural Heritage Tourism</i>	√	√	√	√	√	√
4.	<i>Food Tourism</i>	√	√	√	√	√	√
5.	<i>Budhism Tourism</i>	√	√	√	√	√	√
6.	<i>Expirential Tourism</i>	√	√	√	√	√	√

Sumber: (Sitikarn & Kankaew 2021)

Laos sangat diuntungkan dengan hadirnya parawisatawan Cina ini yang membantu meningkatkan ekonomi Laos. Berdasarkan Tabel 5, banyak masyarakat Cina yang melakukan kunjungan ke Laos dengan tujuan melakukan ekowisata dan menikmati tempat-tempat wisata yang ada di Laos. Berdasarkan Tabel 6, pada 2009-2015, kunjungan turis Cina terus-menerus meningkat ke Laos. Kunjungan turis Cina ke Laos ini membaut hubungan kedua negara ini semakin kuat dalam menjalin hubungan bilateral.

Tabel 6 Wisata Cina ke Laos

Tahun	Angka (persen)
2009	128,266 %
2010	161,854%
2011	150,791%
2012	199,857%
2013	245,033%
2014	422,44%
2015	511,436%

Sumber: Statistical Report on Tourism in Laos 2015

Kesimpulan

Artikel ini telah menjelaskan bahwa kerjasama bilateral memberikan pemasukan yang tinggi bagi Laos dalam bidang ekonomi sebagaimana terlihat dalam kerja sama dengan Cina di proyek pembangunan kereta cepat yang akan menghubungkan Laos dengan Cina dengan rute Kunming-Vientiane. Dengan membuka proyek pembangunan kereta cepat ini, pemerintah Laos berharap dapat membuka jalan perdagangan, meningkatkan investasi asing, memberikan peluang untuk bekerja sama dengan negara ASEAN lainnya, dan membantu stabilkan ekonomi negara. Laos banyak tergantung pada Cina seperti pada pariwisata yang saat ini menjadi salah satu faktor utama yang membantu Laos meningkatkan dan mengembangkan ekonominya. Diaspora Cina membantu penduduk Laos di daerah sungai Mekong dengan membantu membangun ekonomi mereka. Kesamaan keduanya sebagai negara komunis membuat Laos dan Cina semakin erat dalam hubungan persaudaraan dan kerjasama terutama dalam pembangunan ekonomi negara Laos. Laos dapat lebih berkembang dalam segi ekonomi dan sektor industri lainnya melalui pembangunan kereta cepat dengan Cina. Secara tidak langsung, Laos sudah mendapatkan interaksi secara internasional nantinya jika ada pembukaan jalur kereta cepat dari Cina ke Laos. Banyak keuntungan diterima oleh Laos dari proyek pembangunan kereta cepat ini, yaitu Laos mendapatkan akses daratan dan lautan dengan terhubungnya Laos dengan Cina dan dapat

memperkuat kerjasamanya dengan Cina melalui perdagangan internasional seperti adanya ekspor dan impor barang yang banyak dilakukan di daerah Laos utara.

Referensi

- Andersson, Magnus, Andres Engvall and Ari Kokko. 2009. "In the Shadow of China: Trade and Growth in Lao PDR." Retrieved 1 October 2022 (https://www.researchgate.net/publication/46470137_In_The_Shadow_Of_China_Trade_And_Growth_In_Lao_Pdr/link/0fcfd509287b82f83b000000/download).
- Chen, Wanjing and Jessica Dicarlo. 2021. "Laos–China Railway on The People’s Map of Global China." *September*. Retrieved 2 October 2022 (https://www.researchgate.net/publication/354810579_Laos-China_Railway_on_The_People’s_Map_of_Global_China).
- China Radio International. 2022. "9 Tahun Diajukannya Gagasan ‘Pembentukan Hubungan Baik dan Mitra Baik dengan Negara Tetangga’: Cina di Mata Negara Tetangga." Retrieved 2 September 2022 (<https://indonesian.cri.cn/2022/04/20/ARTIQLZOAK6ELvjIXZ7t5C1z220420.shtml>).
- Hudson, Valerie. M and Benjamin S. Day. 2020. *Foreign Policy Analysis Classic and Contemporary Theory*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Ku, Samuel C. Y. 2016. "Laos in 2015: Deepening Ties with Neighboring Countries." *Asian Survey* 56(1):148–154. (<https://doi.org/10.1525/as.2016.56.1.148>).
- Kyophilavong, Phouphet. 2008. "SME Development in Lao PDR." *ERIA Research Project Report*, March:191–215. (http://www.eria.org/SMEs_Development_in_Lao_PDR.pdf).
- Lazarus, Kate, Pierre Dubeau, Channa Bambaradeniya, Richard Friend and Latsamay Sylavong. 2006. "An Uncertain Future: Biodiversity and Livelihoods along the Mekong River in Northern Lao PDR." Retrieved 3 September 2022 (<https://www.iucn.org/content/uncertain-future-biodiversity-and-livelihoods-along-mekong-river-northern-lao-pdr-0%5Cnhttps://portals.iucn.org/library/node/9021>).

- Leeber, Leebouapao and Amphaphone Sayasenh. 2017. "Country Reports: Lao PDR." *ASEAN and Member States: Transformation and Integration* 3:141–163. (https://www.eria.org/3.8.ASEAN_50_Vol_3_Country_Reports_Lao_PDR.pdf).
- Manivong, Thipphongphat. 2014. "Statistical Report on Tourism in Laos." *Southeast Asia Feel the Warmth* 53(9):1689–1699.
- Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China. 2010. "ASEAN-China Center." Retrieved 1 October 2022 (http://www.asean-china-center.org/english/2010-07/09/c_13392051.htm).
- Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China. 2011. *China, Laos Vow to Enhance Partnership*. Retrieved 3 September 2022 (<https://www.mfa.gov.cn/ce/cela/eng/zlgx/zyldrhf/t851531.htm>).
- Nisa, Fitra Hayatun, and Nur Rachmat Yuliantoro, M. 2014. "Modernisasi Pertahanan Nasional dan Politik Luar Negeri Cina di Era Hu Jintao: Multilateralisme di Asia Tengah." *Thesis*, Universitas Gadjah Mada. (<https://hi.fisipol.ugm.ac.id/katalog/modernisasi-pertahanan-nasional-dan-politik-luar-negeri-cina-di-era-hu-jintao-multilateralisme-di-asia-tengah/>).
- Pantusah, Adisorn, Haryo Prasodjo, Hafid Adim Pradana, Ruli Inayah Ramadhoan. 2022. "Analisis Alasan Cina Melakukan Kerjasama dengan Thailand dalam Proyek Kereta Cepat Bangkok-Nakhonrachasima." *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* 9(3):945–953.
- Parameswaran, Prashanth. 2013. "China and Laos: An Uneasy Embrace." Retrieved 4 October 2022 (<https://jamestown.org/program/china-and-Laos-an-uneasy-embrace/>).
- Radio Free Asia. 2015. "Laos and China Prepare to Sign Construction Contract for High-Speed Railway Project." Retrieved 4 September 2022 (<https://www.rfa.org/english/news/Laos/Laos-china-prepare-to-sign-railway-construction-contract-03132015135705.html>).
- Rowedder, Simon. 2020. "Railroading Land-linked Laos: China's Regional Profits, Laos' Domestic Costs?" *Eurasian Geography and Economics* 61(2):152–161. (<https://doi.org/10.1080/15387216.2019.1704813>).
- Salmaa. 2021. "Metode Penelitian Kualitatif: Pengertian Menurut Ahli, Jenis-Jenis, dan Karakteristiknya." Retrieved 4 October 2022 (<https://penerbitdeepublish.com/metode-penelitian-kualitatif/>).

- Sitikarn, Bussaba and Kannapat Kankaew. 2021. "Factors of Trans-Boundary Tourism Sustainable Development in Dynamics of South-East Asia Regionalization (The Case of Thailand- Laos-China Tourism Cluster)." *E3S Web of Conferences* 284: 10004. (<https://doi.org/10.1051/e3sconf/202128410004>).
- Somsack, Pongkhao. 2020. "Laos and the Belt and Road Initiative." *Semantic Scholar*. 13:24–38. (<https://doi.org/10.47706/KKIFPR.2020.13.24-38>)
- Stiftung, Heinrich Böll. 2008. "Rethinking Investments in Natural Resources: China's Emerging Role in the Mekong Region." Retrieved 4 October 2022 (https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/china_study_executive_summary.pdf)
- Tongzon, Jose L. 2005. "ASEAN-China Free Trade Area: A Bane or Boon for ASEAN Countries?" *World Economy*, 28(2):191–210. (<https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2005.00643.x>)
- Uitto, Juha I. 2011. "Sustainable Development of Natural Resources in Laos: Evaluating the Role of International Cooperation." *Asian Journal of Environment and Disaster Management (AJEDM)*. 03(04), 475. (<https://doi.org/10.3850/s1793924011001039>).
- Vanhnalat, Bounlert, Phouphet Kyophilavong, Alay Phonvisay, and Bouason Sengsourivong. 2015. "Assessment the Effect of Free Trade Agreements on Exports of Lao PDR." *International Journal of Economics and Financial Issues* 5(2):365–376.
- Walsh, Jhon. 2009. "The Rising Importance of Chinese Labour in the Greater Mekong Sub-Region." *The Asia-Pacific Journal* 12(2):1–11.
- World Bank. 2010. "Lao PDR Development Report 2010" Retrieved 4 October 2022 (<https://documents.worldbank.org/curated/en/235551468090867517/pdf/590050WP0Box3510LDR20101Full1Report.pdf>).
- Yoshida, Yeni Herliana. 2022. "Ketergantungan Laos pada Cina dalam Ekonomi dan Pembangunan Sebagai Penghambat." *Indonesian Journal of International Relations* 6(2), 67–86. (<https://doi.org/10.32787/ijir.v6i1.298>).

