



***The Fox and The Dragon : Proyek Kereta Cepat (HSR) Laos Sebagai Strategi
“Bandwagoning for Profit”***

Faishal Ammar

Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website:<http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

In 2013, China announces a mega project called Belt and Road Initiatives (BRI). This mega project contain an investment up to US\$ 1,6 trillion, in a bid to increase connectivity between Asia, Europe, and Africa. This research aims to review one of BRI projects in Laos, which is HSR (High Speed Rail). The HSR run between Kunming and Vientiane, with investment up to US\$ 6 billion. Many views that this project is nothing but a waste and unnecessary. The burden of debt that Laos had from this project alarmed several entities, such as the World Bank, and Asian Development Bank. For this project, Laos must contribute in a staggering amount of US\$715 million, many were acquired with loans from China. It is not mentioned if Laos can't repay the debt. Nowadays, China is Laos's biggest trading partner. In the presence of a rail connection, it is possible that Laos fall into economic dependency with China. This research aims to prove Laos using bandwagoning as a strategy to gain economic benefits. This is a qualitative research, with congruent method. The hyphotesis of this research is Laos doing bandwagoning for economic gain. Laos is considered as Jackals in Schweller's category. Laos take such big risk to increase what it achieved, a big economic growth. The result of this research is the hyphotesis is not fully true, as Laos considered as Fox, not Jackals.

Keywords : *Laos, HSR, economic gain, Jackals, wave of the future*

PENDAHULUAN

Proyek infrastruktur Laos yang termasuk dalam proyek besar BRI adalah *high speed rail* (HSR) atau kereta cepat di Laos. Proyek ini mencakup 409 kilometer jalan rel yang akan dibangun dari perbatasan Laos-Tiongkok hingga Vientiane, ibukota Laos (Global Security, n.d). Proyek ini berakar dari inisiatif SKRL (Singapore Kunming Rail Lines) yang muncul pada era 1900an dan dihidupkan kembali pada 1995. Proyek ini adalah mahakarya konstruksi yang memerlukan dana hingga US\$ 6 milyar. Besarnya dana yang dibutuhkan diakibatkan karena kondisi geografis Laos yang membuat banyak terowongan dan jembatan harus dibangun. Proyek ini juga membutuhkan pekerja dalam jumlah besar. Konstruksi seharusnya dimulai pada 25 April 2011, namun tertunda akibat skandal korupsi di Kementerian Kereta Api Tiongkok serta penundaan pinjaman dari Exim Bank of China. Proyek ini baru dimulai pada 25 Desember 2016, dan diharapkan selesai pada Desember 2021. Proyek ini nantinya diharapkan dapat meningkatkan kondisi ekonomi Laos dan mempermudah ekspor. Proyek ini terhubung dengan jaringan kereta api di Tiongkok, yang berarti, saat proyek ini selesai, Laos dapat terhubung ke Eropa melalui rel yang melintasi Tiongkok dan Rusia. Selain itu, proyek ini juga diharapkan mampu meningkatkan jumlah wisatawan asing yang berkunjung ke Laos.

Namun demikian, proyek ini adalah sebuah proyek yang memiliki resiko besar. Laos diharuskan menanggung 30% biaya konstruksi. Biaya ini didapatkan Laos melalui hutang kepada Tiongkok. Besaran hutang ini membuat banyak pihak khawatir. Jumlah hutang yang ditanggung Laos dianggap berbahaya. Keadaan ekonomi Laos membuat banyak pihak khawatir. Laos ditakutkan akan terjebak dalam *debt trap* atau jebakan hutang. Menurut Bank Dunia, per 2015 silam Tiongkok memegang sekitar 44% hutang luar negeri Laos (Litner, 2018). Kehadiran proyek ini tentu akan meningkatkan rasio ini. IMF berpendapat jika proyek ini akan menaikkan rasio hutang luar negeri Laos terhadap PDB. Rasio hutang akan naik menjadi 125%, dan akan bertahan diatas 100% hingga satu dekade (Penna, 2017). Apabila Laos tidak mampu membayar hutangnya, bukan tidak mungkin Laos akan jatuh ke dalam *debt trap*. Selain itu, sebagian warga Laos juga mengkhawatirkan kedatangan warga Tiongkok setelah proyek ini selesai dibangun, seperti pernyataan yang dilontarkan oleh Tou Fang, seorang warga kota Oudomxai: “*Of course Lao people are worried about the impact of the railway and the number of Chinese coming here, but the reality is that we can’t stop the Chinese. They are everywhere already and there are so many of them. If they want to come to Laos, they will,*” (Eimer, 2014).

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab anomali pada kasus Laos, dan membuka jalan menuju reinterpretasi konsep *bandwagoning for profit* agar sesuai dengan kondisi hubungan internasional kontemporer. Penulis mengajukan anomali *Fox* untuk menjelaskan kapabilitas terbatas, namun memiliki ambisi yang cukup besar. Dengan argumen tersebut, penulis dapat menjelaskan posisi Laos dalam proyek HRS dan hubungannya terhadap Tiongkok.

PEMBAHASAN

Bandwagoning for Profit

Penelitian ini menggunakan konsep *bandwagoning for profit* yang diusung oleh Randall L. Schweller. Schweller membagi negara-negara menjadi *lions*, *lambs*, *jackals*, dan *wolves*. *Lions* adalah negara yang rela membayar lebih untuk mempertahankan apa yang dimiliki, dan membayar sedikit untuk menambah nilai yang sudah diraih. Singa adalah raja hutan, jadi yang dimaksud Schweller adalah negara *great powers* yang merasa cukup dengan status quo. *Lambs* adalah negara yang hanya membayar sedikit untuk mempertahankan atau menambah apa yang telah diraih. *Lambs* adalah negara-negara yang memiliki kapabilitas yang lemah, atau negara-negara yang relasi antara negara-masyarakatnya lemah. *Jackals* adalah negara yang mau membayar lebih untuk mempertahankan apa yang sudah diraihnya dan untuk menambah nilai yang sudah diraihnya. *Jackals* adalah negara yang tidak puas, namun masih menghargai apa yang sudah diraihnya. *Jackals* adalah negara yang oportunistik. *Jackals* dapat mengikuti *Lions*, atau mengikuti *Wolves*. *Wolves* adalah negara yang lebih menghargai sesuatu yang diinginkannya dibandingkan apa yang telah dimilikinya. *Wolves* rela mengambil risiko tinggi untuk memperbaiki keadannya (Schweller 1994).

Schweller membagi jenis *bandwagoning* yang dilakukan negara menjadi empat, yaitu *jackal bandwagoning*, *piling on*, *wave of the future*, dan *contagion/domino effect*. Pembagian ini didasarkan pada alasan negara melakukan *bandwagoning*. *Jackal bandwagoning* dilakukan oleh negara revisionis dengan ambisi kecil (*jackals*) yang mengharapkan keuntungan dari negara revisionis yang memiliki ambisi besar (*wolves*). Biasanya, yang diharapkan oleh negara *jackals* adalah wilayah.

Piling on adalah tindakan *bandwagoning* yang dilakukan saat hasil sebuah perang sudah nampak jelas. *Bandwagoning* jenis ini dapat dikatakan sebagai *jackal bandwagoning* yang dilakukan saat perang berakhir. *Bandwagoning* jenis ini dilakukan oleh sebuah negara yang mengharapkan pampasan perang, dengan bergabung ke negara pemenang perang. Selain itu, negara juga dapat melakukan *piling on* untuk menghindari hukuman dari negara

pemenang perang karena tidak aktif terlibat dalam upaya mengalahkan negara yang kalah perang.

Contagion/domino effect adalah *bandwagoning* yang diakibatkan akibat faktor eksternal, yang didukung dengan efek domino, mempercepat laju *bandwagon*. Selain *contagion* dan *domino effect*, metafor *spreading disease* juga digunakan oleh AS pada masa Perang Dingin. Salah satu faktor eksternal yang dapat memicu terjadinya efek domino adalah revolusi. Revolusi dapat menyebar seperti rumput kering yang terbakar. Selain revolusi, perang juga dapat memicu terjadinya efek domino. *Contagion/domino effect* dapat memberi dampak positif maupun negatif kepada kestabilan sistem internasional.

Wave of the future adalah tindakan *bandwagoning* yang dilakukan oleh negara secara sukarela, karena negara tersebut menganggap jika negara yang lebih kuat merepresentasikan *wave of the future*, atau sesuatu yang akan mendominasi di masa depan. *Wave of the future bandwagoning* didukung dengan adanya pemimpin yang kharismatik dan ideologi yang dinamis. Selain itu, didukung juga dengan propaganda yang masif dan unjuk kehebatan di “medan pertempuran”. Dalam bentuk yang sangat jarang terjadi, *wave of the future* dilakukan karena elit politik dan masyarakat memiliki perasaan “*going with the winner*”, sekalipun mereka tidak mengetahui kualitas substansi *winner* tersebut. Hal ini dapat menghasilkan sebuah keputusan yang nantinya akan merugikan negara yang melakukan *bandwagoning* karena mereka tidak memperhitungkan kapabilitas maupun ancaman dari *winner*.

Proyek Kereta Cepat Laos Sebagai Strategi Bandwagoning for Profit

HSR dianggap sebagai proyek yang dapat memberikan keuntungan kepada Laos di masa depan. Laos menempatkan proyek HSR sebagai proyek kunci dalam visi *land-linked*. HSR dipandang sebagai sebuah solusi untuk mengatasi buruknya infrastruktur transportasi, sehingga dapat merangsang pertumbuhan ekonomi. Keyakinan ini diwujudkan dengan menjadikan HSR sebagai proyek nomor satu di Laos, dan proyek kunci dalam visi *land-linked*. Pada tahun 2011, pembangunan HSR Laos terhambat akibat korupsi pada Kementerian Perkeretaapian Tiongkok yang menyeret Menteri Perkeretaapian Liu Zhijun (Radio Free Asia, 2011). Pada akhirnya, kasus tersebut menghambat dimulainya konstruksi, dan membuat kontraktor Tiongkok mundur. Laos tidak membatalkan proyek ini, namun menanggung seluruh biaya proyek. Proyek kembali terhambat saat Exim Bank of China menunda pemberian pinjaman pada 2014. Pemerintah Laos tetap mempertahankan HRS, dan mulai melobi pemerintah Tiongkok agar kembali berpartisipasi dalam proyek ini. Pemerintah Tiongkok akhirnya menyatakan kembali berpartisipasi dalam pembangunan HSR Boten-Vientianne (Radio Free Asia, 2014). Perdana Menteri Sisoulith sendiri tidak terlalu mengkhawatirkan efek akibat hutang untuk proyek ini (Tani 2018). Hal ini juga menunjukkan optimisme terhadap proyek ini.

Selain proyek ini, Laos juga memiliki proyek jalan rel lain. Proyek pertama adalah pembangunan kelanjutan jalan rel dari Thanaleng di Thailand menuju Vientianne sepanjang 7,5 km. Proyek ini memakan dana sebesar 10 Juta Euro, dengan sumber dana dari Agence Française de Développement (AFD) (Railway Technology, n.d). Proyek kedua adalah jalan rel Viantianne-Vung Ang yang membentang sepanjang 550 km dari Vientianne menuju pelabuhan Vung Ang di Vietnam. Vietnam dan Laos menyetujui proyek ini pada Mei 2017. Studi kelayakan yang dilakukan pada Desember 2017 menyatakan jika proyek ini layak, dengan estimasi anggaran US\$ 5 Milyar (Clark, 2018). Proyek ketiga adalah jalan rel Savannakhet-Lao Bao. Proyek ini membentang sepanjang 220 km dari perbatasan Thailand menuju perbatasan Vietnam. Proyek ini menggunakan lebar rel 1435 mm, dengan ongkos US\$ 4 Milyar. Proyek ini dikerjakan oleh Giant Rail Company Limited, anak dari perusahaan Malaysia Giant Consolidated Limited, dengan target selesai pada 2020 (CSIS, n.d). Bahkan baru-baru ini, Laos juga bekerja sama dengan Indonesia melalui PT Industri Kereta Api

(INKA) untuk membangun jalan rel sepanjang 195 km (INKA, 2019). Proyek-proyek ini, selain HSR Boten-Vientiane, menunjukkan antusiasme Laos terhadap jalan rel. Jalan rel diharapkan mampu menurunkan biaya transportasi sekaligus memenuhi ambisi Laos untuk menjadi *hub* di GMS.

Optimisme atas proyek ini juga didukung dengan berita-berita dari beberapa media, seperti Xinhua, yang terus memberitakan “hal baik” seputar proyek HSR ini. Chiang Rai Times menyebut para pengkritik proyek ini “tidak memikirkan masa depan rakyat Laos”, dengan menulis “*Defaming Laos-China Railway is Ignoring Lao People’s Future*” sebagai judul berita. Lebih lanjut, Chiang Rai Times (2018) menulis “*While more and more developing countries applaud the high efficiency and cooperative win-win of the Belt and Road initiatives, a few western medias are recently criticizing the project’s political and economic impact on Laos for illegally confiscating farmers’ land, slow compensation and relocation work, trying to negate the Laos-China railway completely. The insidious tricks reflect their ambivalence that they neither have willing to do themselves nor allow others succeed.*”. Secara gamblang Chiang Rai Times mengkritik media dan analis Barat yang kerap menerbitkan pemberitaan maupun opini “negatif” seputar proyek ini. Pemberitaan-pemberitaan dari Xinhua, Belt and Road Portal, maupun media lain yang mengarahkan opini publik agar tidak mengkritisi proyek ini dapat dilihat sebagai propaganda untuk membentuk opini positif terhadap HSR. Pemberitaan yang dimuat media Tiongkok hampir pasti bermuatan positif, seperti Belt and Road Portal yang menulis berita dengan judul “*Lao president hails China-Laos Railway construction*” (Belt and Road Portal, 2019).

Unjuk kehebatan Tiongkok pada bidang HSR dan perkeretaapian ke negara lain diwujudkan melalui penerapan “HSR Diplomacy”. Pengembangan HSR di dalam negeri Tiongkok sendiri merupakan salah yang tercepat di dunia. Tiongkok dengan cepat mengembangkan jaringan HSR beserta sarana yang digunakan. Sejak dimulai pada 2008, Tiongkok sudah memiliki 26.869 km jaringan HSR, dengan rencana ekspansi hingga mencapai target 38 ribu km pada 2025 (Barrow, 2018). Pengembangan yang sangat cepat yang tentunya menjadi sebuah “prestasi” yang dapat dijadikan sebagai sebuah acuan oleh negara lain. Di bawah Xi Jinping, ekspor teknologi perkeretaapian menjadi prioritas penting (Ker, 2017). Tiongkok menjadi “agresif” menawarkan proyek HSR ke beberapa negara termasuk ke AS. Asia Tenggara, Malaysia, Thailand, dan Indonesia menjadi “konsumen” HSR Tiongkok. Premier Li Keqiang dijuluki sebagai “*the salesman of Chinese HSR*” karena secara aktif mempromosikan HSR Tiongkok dalam berbagai kesempatan.

Laos Sebagai Fox

Tidak adanya kategori yang cocok bagi Laos mendorong penulis untuk mengajukan satu kategori baru, yaitu *Fox*. *Fox* termasuk ke dalam kategori *revisionist (insatiable) state*. *Fox* adalah negara yang memiliki kapabilitas terbatas, namun memiliki ambisi yang cukup besar. *Fox* rela membayar lebih untuk meningkatkan apa yang telah dimilikinya. *Fox* dilukiskan sebagai binatang yang cerdik dan oportunistik dalam berbagai macam fabel, walaupun terkadang cenderung licik. *Fox* dengan cerdik melakukan berbagai macam hal untuk memenuhi ambisinya. Sama seperti *Jackals*, *Fox* memiliki ambisi meskipun tidak sebesar *Wolves*. Namun, terbatasnya kapabilitas *Fox* membuatnya harus mencari cara untuk memenuhi ambisinya. *Fox* dapat melakukan kesalahan yang pada akhirnya merugikan dirinya sendiri.

Secara ekonomi, Laos memiliki kapabilitas yang terbatas. PDB Laos pada 2018 hanya sebesar US\$18 Milyar (Salikha, 2018). Nominal tersebut tentu saja tidak ada bandingannya dibandingkan dengan Tiongkok yang memiliki PDB sebesar US\$ 13.457,267 Milyar pada 2018 (International Monetary Fund, n.d). Laos adalah negara dengan PDB terkecil di

sub-kawasan GMS. PDB Laos masih lebih kecil dibandingkan dengan PDB Kamboja dan Myanmar. Keterbatasan ekonomi membuat Laos tidak dapat melakukan banyak hal untuk mengatasi berbagai masalah yang ada, seperti buruknya infrastruktur transportasi. Banyak proyek yang harus dilakukan dengan bantuan negara lain, misalnya proyek lanjutan jalur KA perbatasan Thailand-Vientianne yang digarap bersama Perancis, dan proyek-proyek PLTA yang dikerjakan dengan Tiongkok.

Laos memiliki visi untuk menjadi negara *land-linked* pada 2021. Visi ini merupakan perwujudan dari ambisi Laos untuk keluar dari status negara miskin. Di bawah visi ini, Pemerintah Laos bertekad untuk menjadikan Laos sebagai *hub* penting di kawasan GMS. Visi ini merupakan bagian dari reformasi ekonomi dicanangkan pemerintah Laos sejak 1986 (Kunze dan Tolentino, 2008). Visi *land-linked* menjadi sarana bagi Laos untuk memaksimalkan pertumbuhannya serta mengeluarkan Laos dari status negara miskin. Di bawah visi ini, Laos bertekad menjadi jembatan darat yang menghubungkan tetangga-tetangganya dalam sub-kawasan GMS. Visi ini memanfaatkan posisi strategis Laos pada kawasan GMS untuk memaksimalkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan penduduknya, dengan menjadikan Laos sebagai *hub*, sama seperti Singapura. Salah satu perwujudan dari visi ini adalah pembangunan jalan, seperti GMS East-West Corridor, yang kini telah dibangun menghubungkan Vientianne dengan Da Nang di Vietnam (Kunze dan Tolentino, 2008).

Konektivitas jalan dan rel ini diharapkan nantinya akan meningkatkan pertumbuhan pada sektor pertanian, industri, turisme, investasi, serta perdagangan. Saysana Sithiphone, kepala kabinet Komisi Kerjasama Laos-Tiongkok, menyatakan *“tourism will be the first industry that will truly benefit from the Laos-China railway and then tourism-related real estate will follow. The railway will also speed up development in industrial and agricultural sectors due to decreased transportation costs”* (Belt and Road Portal, 2016).

Turisme merupakan salah satu sektor yang sedang berkembang di Laos. Deputi Menteri Informasi, Budaya, dan Turisme Laos, Ounthuang Khaophanh, menyatakan jika turisme merupakan satu dari lima sektor terbesar yang berkontribusi pada menurunnya angka kemiskinan, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Turisme sejauh ini telah menciptakan 385 ribu lapangan pekerjaan. Turisme sendiri berkontribusi sebesar 13,7% dari PDB Laos pada 2017 (Pongkhao, 2019). HSR diharapkan mampu meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Laos, yang berimplikasi pada terciptanya lapangan pekerjaan dan meningkatkan pendapatan negara. Steven Schipani, seorang ahli di bidang turisme pada Asian Development Bank, menyatakan *“The railway will be a challenge but also an opportunity. The opportunities are going to include a lot more Chinese visitors that are going to have the chance to come to Laos. So the Lao tourism industry should be preparing for that”* (Janssen, 2018). Sementara Saysana Sithiphone, kepala kabinet Komisi Kerjasama Laos-Tiongkok, menyatakan *“tourism will be the first industry that will truly benefit from the Laos-China railway and then tourism-related real estate will follow. The railway will also speed up development in industrial and agricultural sectors due to decreased transportation costs”* (Belt and Road Portal, 2016).

NERI (National Economic Research Institute), *think tank* ekonomi Laos, memberikan saran kepada Pemerintah Laos untuk mendirikan zona ekonomi spesial (*special economic zones/SEZ*) di sepanjang jalur HSR. Pengembangan SEZ difokuskan pada zona industri. Selain itu, NERI juga menyarankan pemerintah Laos untuk membangun beberapa fasilitas lainnya, seperti zona perdagangan bebas, di beberapa lokasi pada jalur HSR (Xinhua, 2018). Pembangunan ini dimaksudkan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Laos. Per Juni 2018, 12 SEZ menarik modal lebih dari US\$ 8,4 milyar dari 503 perusahaan asing dan perusahaan lokal. Salah satu SEZ yang terkoneksi dengan jalur HSR adalah Boten Specific Economic Zones di provinsi Luang Namtha, perbatasan Laos-Tiongkok. Seorang pejabat

Luang Namtha menyatakan, “*Every day more and more [Chinese] investors come to look for land to build a commercial district. Some are dividing lots for rent and others are setting up shops and restaurants,*” (Radio Free Asia, 2019).

Laos merupakan negara yang oportunistik. Laos dengan cepat mengambil kesempatan untuk bergabung dengan inisiatif Belt and Road yang digaungkan Tiongkok. Dukungan atas Belt and Road Initiative (BRI) dikemukakan oleh Deputy Perdana Menteri Somsavat Lengsavad pada Expo Tiongkok-ASEAN ke 12 pada 2015. Ia menyatakan, melalui kerjasama yang baik antara ASEAN-Tiongkok, diantaranya melalui Belt and Road, kesejahteraan akan dicapai dalam waktu dekat (Pongkhao, 2015). Belt and Road membuka peluang bagi Laos untuk mendapatkan investasi maupun pinjaman dana untuk proyek-proyek pembangunan. Laos dan Tiongkok setuju untuk memperkuat kerjasama dalam kerangka Belt and Road pada KTT ASEAN, September 2016 silam. Lattanamany Khounnyvong, wakil menteri pekerjaan umum dan transportasi, menyatakan jika Laos mendukung penuh Belt and Road dan sudah mampu memberikan manfaat nyata bagi Laos (Belt and Road Portal, 2017). Kedua negara juga mengadakan forum yang membahas kerjasama dalam kerangka Belt and Road pada Februari 2018 (The Nation, 2018).

Data tahun 2018 menunjukkan Tiongkok sudah menginvestasikan US\$ 7 Milyar diluar proyek HSR di Laos. Investasi ini mengalir pada beberapa bidang, utamanya pembangunan bendungan dan pertambangan (Radio Free Asia, 2018). Dengan gelontoran dana milyaran Dollar AS, Tiongkok menjadi investor utama di Laos, menggeser posisi Thailand. Selain proyek HSR, beberapa contoh proyek Belt and Road di Laos yaitu Latsavong Plaza di Vientiane, PLTA Nam Gum III, zona kerjasama ekonomi Mohan-Boten, dan peluncuran satelit komunikasi (China Economic Information Service, 2018). Proyek HSR menjadi proyek dengan prioritas paling tinggi dalam rencana pembangunan delapan tahun Laos. Lattanamany Khounnyvong, wakil menteri pekerjaan umum dan transportasi, menyatakan “*as this is the No. 1 project of Laos, it is necessary to implement national policies well, promote socio-economic development, support the mission of poverty eradication along the railway route and help increase the incomes of local resident*” (Belt and Road Portal, 2017). Lattanamany juga menyatakan jika proyek ini sejalan dengan visi *land-linked* Laos dan kompatibel dengan BRI (Belt and Road Portal, 2016a). Hal ini menegaskan arti penting proyek HSR ini bagi Laos, baik secara umum maupun dalam ruang lingkup BRI. Sebelumnya, proyek HSR ini sempat mengalami penundaan. Namun Pemerintah Laos mengusahakan agar proyek HSR ini tetap berjalan. Dalam pertemuan pada 28 Juli 2014, Presiden Laos, Choummaly Saygnasone, meminta Presiden Tiongkok, Xi Jinping, untuk terus memberi bantuan pada proyek-proyek di Laos, seperti proyek pembangunan jalan rel (Kementrian Luar Negeri Tiongkok, 2014).

Pemerintah Laos dengan cepat mengambil keputusan untuk bergabung dengan BRI. Laos memang sudah memiliki kerjasama ekonomi komprehensif dengan Tiongkok sebelum adanya BRI. Namun, keputusan bergabung dengan BRI memberi keuntungan lebih bagi Laos. Keputusan Laos untuk menjadi bagian dari BRI memberikan keuntungan bagi Laos, berupa aliran investasi dan pinjaman dana untuk proyek-proyek infrastruktur di Laos. Laos mendapat dana yang sangat mereka butuhkan untuk proyek-proyek infrastruktur yang mendukung visi *land-linked*. Guyuran investasi juga membantu Laos meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pendapatan negara melalui pengembangan SEZ. Proyek-proyek PLTA yang didanai Tiongkok memungkinkan Laos untuk menjual listrik ke negara-negara tetangganya saat produksi listrik Laos sudah mencukupi. Meskipun menyisakan risiko ekonomi, namun Pemerintah Laos tetap optimis jika BRI dan proyek HSR mampu memberikan dampak positif bagi Laos. Pemerintah Laos yakin jika BRI dan proyek HSR mampu mewujudkan visi *land-linked*, dengan hasil akhir Laos dapat keluar dari status negara miskin.

KESIMPULAN

Dalam kategori *bandwagoning* yang diajukan Schweller, Laos termasuk ke dalam *wave of the future*. HSR dianggap sebagai sebuah hal yang akan memberikan keuntungan kepada Laos di masa depan. Keyakinan ini diwujudkan dengan menjadikan HSR sebagai proyek nomor satu di Laos, dan proyek kunci dalam visi *land-linked*. Selain itu, keyakinan terhadap proyek ini juga diwujudkan Laos sebelum proses konstruksi, dengan gigih memperjuangkan kelangsungan proyek ini. Proyek ini sempat ditunda dua kali. Penundaan pertama terjadi pada 2011, saat skandal korupsi Kementerian Kereta Api Tiongkok, yang berakibat pada mundurnya kontraktor Tiongkok. Penundaan kedua terjadi pada 2014, setelah Tiongkok menunda pemberian pinjaman. Namun, Pemerintah Laos tetap memperjuangkan proyek ini dengan mendekati Tiongkok untuk kembali berkomitmen terhadap HRS. Tiongkok akhirnya mau untuk berkomitmen kembali dalam proyek ini.

Data-data yang ditemukan dalam penelitian menunjukkan tidak adanya kategori yang tepat bagi Laos dalam kategorisasi yang dikemukakan Schweller. Sekalipun Laos hampir memenuhi ciri-ciri negara *Jackals*, namun Laos berani mengambil risiko besar, sementara Schweller menyebutkan jika *Jackals* cenderung tidak mau mengambil risiko besar. Karenanya, penulis mengajukan satu kategori baru, yakni *Fox*. *Fox* adalah negara yang memiliki kapabilitas terbatas, namun memiliki ambisi yang cukup besar. *Fox* rela membayar lebih untuk meningkatkan apa yang telah dimilikinya. *Fox* dilukiskan sebagai binatang yang cerdas dan oportunistik dalam berbagai macam fabel, walaupun terkadang cenderung licik. *Fox* dengan cerdas melakukan berbagai macam hal untuk memenuhi ambisinya. Sama seperti *Jackals*, *Fox* memiliki ambisi meskipun tidak sebesar *Wolves*. Namun, terbatasnya kapabilitas *Fox* membuatnya harus mencari cara untuk memenuhi ambisinya. *Fox* dapat melakukan kesalahan yang pada akhirnya merugikan dirinya sendiri. Laos adalah negara *Fox*. Risiko ekonomi yang diambil cukup besar, dan tentunya akan merugikan diri sendiri apabila kemungkinan terburuk terjadi. Laos memiliki ambisi untuk keluar dari status negara miskin, dan visi *land-linked* adalah perwujudan ambisi tersebut. HSR dianggap sebagai hal yang penting yang harus diperjuangkan Laos. Laos cukup ngotot, sampai akhirnya Tiongkok kembali bergabung setelah sempat hengkang. Laos cepat mengambil peluang dengan bergabung ke BRI, dan memasukkan HSR ke dalam kerangka BRI. Namun demikian, perlu penelitian lebih lanjut untuk memperkuat konsep *Fox* yang diusung oleh penulis.

REFERENSI

- Kunze, Gretchen, dan Tolentino, Bruce J, 2008. *In Laos: Land-linked, not Land-locked*. The Asia Foundation [online]. Dalam <https://asiafoundation.org/2008/08/27/in-laos-land-linked-not-land-locked/> [Diakses 10 April 2019]
- Barrow, Keith, 2018. *Ten Years, 27.000km: China celebrates a decade of high-speed*, International Railway Journal [online]. Dalam <https://www.railjournal.com/passenger/high-speed/ten-years-27000km-china-celebrates-a-decade-of-high-speed/> [Diakses 20 Juni 2019]
- Belt and Road Portal, 2016. *China's Belt and Road Initiative to unlock Laos economic potential* [online]. Dalam <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wtfz/ssl/1699.htm> [Diakses 27 Mei 2019]
- _____, 2016a. *Belt and Road Initiatives broadens prospects for China-Laos cooperation* [online]. Dalam <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wtfz/zcgt/1075.htm> [Diakses 27 Mei 2019]

- _____, 2017. *Belt and Road Initiative bringing tangible benefit to Laos* [online]. Dalam <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/wksl/12202.htm> [Diakses 27 Mei 2019]
- _____, 2019. *Lao president hails China-Laos Railway construction* [online]. Dalam <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/85171.htm> [Diakses 27 Mei 2019]
- Chiang Rai Times, 2018. *Defaming China-Laos Railway is Ignoring Lao People's Future*. Dalam <https://www.chiangraitimes.com/defaming-laos-china-railway-is-ignoring-lao-peoples-future.html> [Diakses 27 Mei 2019]
- China Economic Information Service, 2018. *Report on China-Laos Cooperation Opportunities under the Belt and Road Initiative in 2018*. Dalam <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0208/1518061660339.pdf> [Diakses 28 April 2019]
- Clark, James, 2018. *Laos Railways - Information on every planned railway*. Nomadic Notes. Dalam <https://www.nomadicnotes.com/laos-railways/> [Diakses 21 Februari 2019]
- CSIS, n.d. *Savannakhet-Lao Bao Railway (Construction)*. Reconnecting Asia [online]. Dalam <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/savannakhetlao-bao-railway-project-220-km/9306d622-4f8d-478c-a027-fa50ef9b7b29/> [Diakses 15 Juni 2019]
- Eimer, David, 2014. *China's 120mph railway arriving in Laos*. The Telegraph [online]. Dalam <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/laos/10572583/Chinas-120mph-railway-arriving-in-Laos.html> [Diakses 05 September 2018]
- Global Security, n.d. *Lao-China High Speed Railway* [online]. Dalam <https://www.globalsecurity.org/military/world/laos/hsr.htm> [Diakses 05 September 2018]
- INKA, 2019. *Indonesia Bangun Kereta Senilai Rp 9 Triliun di Laos* [online]. Dalam <https://www.inka.co.id/berita/727> [Diakses 20 Juli 2019]
- Janssen, Peter, 2018. *Chinese tourist 'invasion' feared as high-speed Laos-China Railway will boost visitor number dramatically*. South China Morning Post [online]. Dalam <https://www.scmp.com/lifestyle/travel-leisure/article/2160947/chinese-tourist-invasion-feared-high-speed-laos-china> [Diakses 03 Maret 2019]
- Kementrian Luar Negeri Tiongkok, 2014. *Xi Jinping Holds Talks with Choummaly Saygnasone, General Secretary of the Central Committee of the Lao People's Revolutionary Party (LPRP) and President of Laos* [online]. Dalam https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1178871.shtml [Diakses 06 Maret 2019]
- Ker, Michelle, 2017. *China's High-Speed Rail Diplomacy* [online]. Dalam <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China%27s%20High%20Speed%20Rail%20Diplomacy.pdf> [Diakses 18 Mei 2019]
- International Monetary Fund, n.d. *Report for Selected Country and Subject: China* [online]. Dalam <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/02/weodata/weorept.aspx?pr.x=53&pr.y=8&sy=2017&ey=2018&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=924&s=NGDPD%2CPPPGDP%2CNGDPDPC%2CPPPPC&grp=0&a=> [Diakses 23 Juni 2019]
- Penna, Michele, 2017. *China Starts Controversial Lao Rail Project* [online]. Asia Sentinel. Dalam <https://www.asiasentinel.com/econ-business/china-laos-railroad-project/> [Diakses 08 April 2019]

- Pongkhao, Somsack, 2015. *Laos support China's 'One Belt, One Road' initiative*. Asia News Network [online]. Dalam <http://www.asianews.eu/content/laos-supports-chinas-one-belt-one-road-initiative-992> [Diakses 26 Maret 2019]
- _____, 2019. *Tourism industry fuels economic growth in Laos* [online]. The Nation. Dalam <https://www.nationthailand.com/opinion/30346997> [Diakses 26 April 2019]
- Radio Free Asia, 2011. *High-speed railway delay* [online]. Dalam <https://www.rfa.org/english/news/laos/railway-04262011171130.html> [Diakses 25 Februari 2019]
- _____, 2014. *China Gives New Pledge on Lao Rail Project* [online]. Dalam <https://www.rfa.org/english/news/laos/railway-project-10062014181543.html> [Diakses 08 April 2019]
- _____, 2018. *China Pours Billions in Aid and Investment onto Laos* [online]. Dalam <https://www.rfa.org/english/news/laos/billions-01122018160501.html> [Diakses 10 Mei 2019]
- _____, 2019. *Chinese Investors Scrambling to Buy Into Laos' Boten SEZ Ahead of Railway* [online]. Dalam <https://www.rfa.org/english/news/laos/laos-boten-chinese-04032019152750.html> [Diakses 10 Mei 2019]
- Railway Technology, n.d. *Thai-Laos Rail Link* [online]. Dalam <https://www.railway-technology.com/projects/thai-laoslink/> [Diakses 15 Juni 2019]
- Salikha, Adelaida, 2018. *LATEST: 2018 Economies & Ranking of GDP Per Capita of South East Asian Countries*[online]. Dalam <https://seasia.co/2018/08/10/latest-2018-economies-ranking-of-gdp-per-capita-of-southeast-asian-countries> [Diakses 15 Juni 2019]
- Schweller, Randall L. 1994, Bandwagoning for Profit. *International Security*, Vol. 19, No. 1. *Summer 1994*: hal. 72-107.
- Tani, Shotaro, 2018. *Laos 'not concerned' about debt from China's Belt and Road* [online]. Nikkei Asian Review. Dalam <https://asia.nikkei.com/Spotlight/The-Future-of-Asia-2018/Laos-not-concerned-about-debt-from-China-s-Belt-and-Road> [Diakses 15 Juni 2019]
- The Nation, 2018. *Laos-China Belt and Road Cooperation Forum kicks off* [online]. Dalam <https://www.nationthailand.com/breakingnews/30337853> [Diakses 16 Mei 2019]
- Xinhua, 2018. *Lao think tank suggest to maximize Laos-China railway* [online]. Dalam http://www.xinhuanet.com/english/2018-11/06/c_137586120.htm [Diakses 27 Maret 2019]