

## **BAB I** **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Di era modern ini, perkembangan teknologi semakin canggih membuat semua negara di dunia mempercepat pembangunan negaranya tidak terkecuali kerjasama bilateral antar negara seperti, politik investasi Tiongkok terhadap Laos. Proyek tersebut merupakan kerjasama antara Tiongkok dan Laos dikenal sebagai (TLR) Tiongkok Laos Railways. Perjanjian tersebut telah berlangsung sejak periode 13 November 2015, dibawah kepemimpinan presiden *Choummaly Sayasone*. Setelah itu konstruksi dari bulan Desember 2016 - 2021 di bawah kepemimpinan presiden *Bounnhang Vorachith*. Kemudian kerjasama proyek ini dilanjutkan oleh presiden *Thoungloun Sisoulith* mantan perdana menteri ditahun 2016 - 2021.

Keterbukaan negara Laos untuk membuka diri dan menerima penanaman modal asing di negaranya dimulai pada tahun 1989 untuk semua negara. Namun Laos bergabung menjadi anggota ASEAN Pada tanggal 23 juli 1997 serta, terjalannya hubungan kerjasama Laos dan Tiongkok dimulai pada tahun 2010 yakni kerjasama keamanan. Sehingga pada tahun 2015 proyek *Railways* ini terbentuk, sebenarnya Laos dan Tiongkok banyak melakukan hubungan kerjasama , mulai dari proyek pembangkit listrik, dan salah satu proyek terbesar dengan pendanaan tertinggi yakni proyek *Tiongkok Laos Railways*. Proyek ini yang menjadi bagian konsep jalur sutra pada tahun 2013. Berdasarkan data dari laboratorium penelitian *AidData di William & Mary* menghitung fase hutang Laos kepada Tiongkok saja mulai dari tahun 2000 sampai dengan periode 2018 sebesar 12,2 miliar berkisar 65 % dari PDB nya (Rakmumas, 2021).

Kereta api Tiongkok- Laos mempunyai kecepatan bertenaga listrik sepanjang 418 km diambil dari Vientiane menuju Kunming, masing- masing ibu kota Laos dan Tiongkok dengan kecepatan 160km/jam. ( State Council of China, 2015). Proyek ini berfungsi utama dalam pengangkutan barang-barang. Tercatat 24

juta ton barang diangkut dari kargo lintas perbatasan dan 19 juta penumpang (Antarnews.com, 2023). Terdapat jarak 1,435 mm yang dapat dilalui kereta api berkecepatan tinggi yang melaju dengan kecepatan lebih dari 250 km per jam, dengan kecepatan kereta penumpang mencapai 160- 200 km per jam dan kereta barang 120 km per jam.

Implementasi kereta listrik dari Laos ke Tiongkok seperti, barang-barang hasil produksi yakni hasil pertanian karet, bijih besi, jeruk nipis, buah- buahan dan tepung ketan. Selain dari pihak Laos, Tiongkok mengekspor bahan peralatan elektronik, peralatan rumah tangga dan suku cadang. Dari kedua hasil produksi bahwa eksportir yang paling utama di negara Laos tercatat negara Tiongkok, Thailand, Vietnam, dan Jepang. Hubungan perdagangan tersebut membuat Laos menjadi ambisi untuk mempercepat hambatan ekonomi mereka dalam pengantaran barang produksi agar lebih efisien dengan memanfaatkan kerjasama manufaktur atau investasi pembangunan yang diberikan oleh Tiongkok kepada Laos yakni kereta api *Railways* (DW.com, 2021).

Dengan demikian Laos akan menjadi prioritas bagi negara Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat karena, semakin banyaknya arus modal yang masuk ke negara Laos kemungkinan besar Tiongkok akan mendapatkan aset- aset berharga di negara tersebut meskipun, banyak negara lainnya mengkritik atas terjadinya bentuk kerjasama ini. Menurut dari pengamatan penulis kerjasama ini lebih menguntungkan negara Tiongkok dan kekalahan bagi negara Laos sehingga menimbulkan defisit fiskal bagi negara Laos.

Politik Investasi *Railways* antara Laos dan Tiongkok menyebabkan negara Laos mengalami defisit fiskal negara diakibatkan oleh lemahnya kapasitas negara yang mempercepat pertumbuhan ekonomi. Permasalahan tersebut muncul ketika negara Laos tidak mampu menyeimbangkan perekonomian dengan investasi yang masuk ke negaranya dibuktikan bahwa ketidakmampuan sumber daya manusia yang dirilis dari riset bank dunia pada tahun 2005 oleh bank dunia

menerbitkan sebanyak 37% masyarakat yang berada di negara Laos dengan tingkat pendidikan tinggi ternyata berada di luar negara Laos itu sendiri (BBC, 2010). Theotonio Dos Santos (1997) juga mengatakan bahwa sebenarnya negara pinggiran bisa berkembang meskipun perkembangan tersebut akan sangat bergantung kepada negara lain tetapi, pendanaan dari negara tersebut mulai mengalami hambatan ekonomi salah satunya permasalahan kapasitas negara dan masalah internal yang terjadi sejalan dengan diberlakukannya kebijakan BRI dalam investasi *Railways* ini, pendanaan tersebut digolongkan dengan total biaya USD \$ 5,9 miliar selengkapnya dibawah ini

Kebijakan pendanaan investasi *Railways*

Gambar 1.



Sumber : *Word Bank*.

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa memang total pembiayaan pendanaan kereta api Laos dan Tiongkok ini dipegang seluruhnya 70% dari pendanaan Tiongkok sedangkan hanya sebesar 30% saja pendanaan dari Laos. Meskipun begitu kepemilikan saham bukan milik Laos artinya sistem keuntungan dari adanya jalur kereta api ini lebih banyak diuntungkan kepada

negara Tiongkok bukan negara Laos, dengan demikian Laos harus membayar USD \$ 1,06 miliar dari pendanaan Tiongkok USD \$ 2,48 miliar dengan total pinjaman bank *exim* Tiongkok sebesar USD \$ 3,5 miliar dan harus membayar ekuitas kepada pemegang modal utama sebesar USD \$ 0,73 miliar oleh Laos (BBC,2021). Sehingga dari pendanaan sampai tahap akumulasi keuntungan dalam penerapannya akan sangat menguntungkan Tiongkok dari pada Laos, diungkapkan oleh wakil perdana-menteri negara Laos *Somsavat* sendiri dengan mengatakan saya menyadari masalah ini sepenuhnya ketika kontrak ini dibuat jadi saya mengusulkan agar perusahaan patungan itu mengambil seluruh utangnya dan menggunakan proyek ini sebagai jaminan untuk pinjaman (BBC, 2021).

Penjelasan tentang kebijakan pendanaan tersebut membuat Laos mengalami keadaan yang dinamakan defisit fiskal, suatu keadaan dimana belanja pemerintah mengalami kelebihan dibandingkan dengan pendapatan pajaknya (Mankiw, al, 2008). Penjelasan lain juga dijelaskan oleh Barro (1979) bahwa terdapat enam penyebab pemerintah mengalami terjadinya defisit fiskal yakni, mempercepat pertumbuhan ekonomi, melakukan pemerataan pendapatan kepada masyarakat, mengatasi pelemahan nilai tukar untuk meningkatkan pengeluaran akibat dari krisis ekonomi, adanya realisasi yang menyimpang dari yang sudah direncanakan, terakhir meningkatnya pengeluaran yang disebabkan karena inflasi. Inilah yang dilakukan oleh negara Laos guna mempercepat pertumbuhan ekonomi negara, tidak melihat pendapatan atau dana di dalam pemerintah. Di bawah ini beberapa catatan utang dan pelemahan ekonomi dari kebijakan politik investasi *Railway* Tiongkok dan Laos dalam defisit fiskal sebagai berikut :

- 1) Tingkat utang publik sangat meningkat pesat di tahun 2019 membahayakan stabilitas dari makro ekonomi tercatat bahwa utang publik meningkat menjadi 88% dari PDB pada tahun 2021 dari sektor energi

menyumbang sebanyak lebih dari 30% stok utang dan meningkatkan utang komersial menambah tekanan pada manajemen likuiditas. (CNBC,2022)

- 2) Negara Laos mengalami tantangan Likuiditas dan Solvabilitas karena adanya beban layanan hutang luar negeri yang tinggi.

Tercatat walaupun surplus perdagangan serta arus masuk FDI yang dikatakan lumayan tangguh tetapi, tetap saja penyangga cadangan terhadap devisa negara tetap rendah energi pertambangan serta ekspor pertanian dan manufaktur yang tinggi sehingga, Laos tetap mengalami depresi sebanyak 30 % untuk mata uang Laos. Hal itu diperburuk pada tahun 2019 pada saat pandemic. (CNBC, 2022).

Setelah periode tahun diluncurkannya desember 2021 proyek ini terbukti meningkatkan kerentanan makro ekonomi dan memperlambat pemulihan ekonomi negara Laos dengan meningkatkan inflasi mencapai 40,3 % pada Januari 2023 dikarenakan adanya depresi dari mata uang KIP Laos tersebut (kemenlu, 2023). Dapat mengancam standar kehidupan terutama di bagian rumah tangga perkotaan yang berpenghasilan di bawah rata-rata atau rendah dari penjabaran di atas ini membuktikan bahwa Laos berupaya mengubah negara dari *land locked* menjadi *land linked* melalui pembangunan Infrastruktur didalam domestik. Dengan pengembangan infrastruktur tersebut menghadapi berbagai risiko mulai dari biaya investasi yang tinggi, harus terjadi adanya reformasi lingkungan di dalam bisnis serta, investasi harus benar dipercepat agar memperoleh manfaat sepenuhnya karena dengan adanya investasi kereta api ini memang menimbulkan resiko makro-fiskal yang tidak terlalu menguntungkan.

Negara Laos bisa disebut sebagai negara *Fox* masuk pada kategori *revisionist (instable) state*. *Fox* merupakan negara yang memiliki kapabilitas

yang sangat terbatas tetapi, mempunyai ambisi yang terlalu besar sesuai dengan apa yang dijabarkan di atas bahwa kata ini cukup menunjukkan untuk negara Laos dalam penerapan dari investasi kereta api tidak sepenuhnya menguntungkan negara Laos. Setelah proyek kereta api ini berjalan kereta hanya mengarah kepada satu arah barang dari Tiongkok diimpor ke bagian Laos, yang selanjutnya ke bagian selatan Bangkok, Thailand dan selanjutnya perjalanan pulang pergi Tiongkok, Laos, Thailand mengangkut barang Tiongkok dan Thailand tidak ada produk dari Laos. Negara tersebut belum mempunyai cukup barang untuk diekspor menurut tuturan dari pejabat Laos bahkan tertulis jika ada barang diekspor perusahaan alias mereka belum siap mengirimkan produk pada jalur kereta api dari pada truk. (Anjali, 2023).

### **1.2 Rumusan Masalah**

Terjadinya defisit fiskal di Laos dipengaruhi oleh lemahnya kapasitas negara Laos terutama dalam investor Tiongkok sehingga muncul pertanyaan mengapa investasi Railways Tiongkok mempengaruhi defisit fiskal negara Laos tersebut ?

### **1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini untuk dapat menganalisis serta mengetahui hal apa saja yang dapat mempengaruhi defisit fiskal negara Laos padahal sudah terjalin hubungan perdagangan ekonomi dan pembangunan bilateral yang harusnya memberikan peluang ekonomi. Dengan menggunakan teori dari Johannes Lindvall dan Soifer bertujuan untuk memperlihatkan bagaimana sebenarnya posisi negara berkembang dalam kerjasama pada negara besar ekonominya. Selanjutnya menjelaskan sebab dan akibat terjadinya defisit fiskal bagi negara Laos yang dapat mengancam perekonomian di negara Laos tersebut.

#### **A. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis hendaknya diharapkan perhatian kepada permasalahan Politik investasisebagai studi menangani permasalahan ekonomi dalam lingkup hubungan internasional.

- a. Penelitian ini diharapkan memberikan wawasan bahwa adanya permasalahan politik investasi dapat mempengaruhi perekonomian suatu negara.
- b. Melalui teori kapasitas negara yang disampaikan oleh Johannes Lindvall dan Soifer diharapkan teori dapat menjelaskan terkait permasalahan defisit fiskal dari negara Laos .
- c. Terakhir penelitian ini diharapkan menjadi tolak ukur hubungan diplomatik politik investasi dalam kerjasama bilateral kedua negara

#### **B. Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan menambahkan wawasan kepada penulis serta meningkatkan analisis dengan secara kritis.

- a. Memberikan informasi bahwa sebenarnya dalam hubungan kerjasama bilateral antar negara pentingnya informasi dan keputusan pemerintah kepada masyarakat agar saling mendukung dan tidak menimbulkan perpecahan domestik.
- b. Memberikan kesadaran bagi masyarakat bahwa pentingnya meningkatkan sumber daya manusia untuk menegakkan nilai ekonomi di suatu negara agar menjadi maksimal.
- c. Memberikan pemahaman kepada masyarakat luas bahwa investasi politik dapat mempengaruhi kebijakan dari suatu negara yang bisa berdampak pada masyarakat luas.

#### **1.4 Sistematika Penelitian.**

Dalam skripsi Pengaruh Politik Investasi Railways Tiongkok Terhadap Defisit Fiskal Laos akan disusun dalam sistematika penulisan sebagai berikut :

##### **BAB I Pendahuluan.**

Menjelaskan tentang latar belakang masalah dalam penelitian yang akan diuraikan dari pengaruh politik investasi Railways antara Laos dan Tiongkok yang awalnya kerjasama namun membuat negara Laos mengalami defisit fiskal ekonomi, selanjutnya adanya rumusan masalah dan tujuan yang hendak dicapai oleh penulis, manfaat dan sistematika penelitian.

##### **BAB II Tinjauan Pustaka.**

Berisi teori tentang kapasitas negara dari beberapa ahli teori tersebut saling berkaitan mengenai terjadinya defisit fiskal di negara Laos, dan berisi penelitian terdahulu serta kerangka berfikir yang digunakan.

##### **BAB III Metodologi Penelitian.**

Menguraikan metodologi yang digunakan tidak hanya bersumber dan terikat dari satu teori saja. Menggunakan metode kualitatif dan teknik dokumentasi dengan mengandalkan pengumpulan dan penyelidikan informasi.

##### **BAB IV Hasil dan Pembahasan.**

Menjelaskan inti dari pembahasan bahwa ternyata terjadinya hubungan kerjasama Laos dan Tiongkok dapat menyebabkan terjadinya defisit fiskal dikarenakan adanya ketidakmampuan kapasitas dalam negara yang mengakibatkan investasi tersebut memberikan dampak ekonomi negative bagi negara Laos.

##### **BAB V Penutupan.**

Kesimpulan bahwa hubungan bilateral yang terjalin bagi negara Laos justru menambah tingkat ketergantungan terjadinya defisit fiskal dan hingga sampai sekarang menjadi pertanyaan bagaimana hubungan tersebut agar terjalin optimal.