



# Analisis Kepentingan Thailand dalam Kerja Sama Proyek Pembangunan *High Speed Railway* (HSR) dengan Tiongkok

Masrurotul Kamalia AM\* | Haryo Prasodjo | Devita Prinanda

## INSTITUSI/ AFILIASI

Program Studi Hubungan Internasional  
Universitas Muhammadiyah Malang,  
Malang, Indonesia.

## KORESPONDENSI

\*Masrurotul, Jl. Raya Tlogomas No. 246,  
Babatan, Tegalondo, Kec. Lowokwaru,  
Kota Malang, Jawa Timur, 65144, Indonesia.

Email:

[masrurotulkamaliaam@webmail.umm.ac.id](mailto:masrurotulkamaliaam@webmail.umm.ac.id)

## ABSTRACT

This study aims to analyze Thailand's interest in the High Speed Railway (HRS) project. With the technique of analysis of the Nation-State, this article explains Thailand's interests in cooperation with China by using neo-realism theory and explanative methods. Thailand is working with China to build a high-speed rail with a distance of 873 kilometers. This High Speed Railway project is included in the Belt and Road Initiative with the Thailand-Laos-China route. There are several interests in this HSR cooperation; 1) in the economic sector that can stabilize the country's economy of Thailand and can increase foreign investment, 2) in the field of inter-regional cooperation, and 3) in infrastructure development and modernization of development towards the main Geopolitical country. This cooperation also has a major impact among ASEAN countries, including making relations between neighbors closer and the basis for this cooperation is in accordance with Thailand's national interests. It is important because this HSR includes all the interests desired by Thailand in the welfare of its country.

## KEYWORDS

High Speed Railway; Thailand; Tiongkok;  
Thailand's Interest

## PENDAHULUAN

Thailand dan Tiongkok telah menjalin hubungan yang erat dalam berbagai bidang, termasuk ekonomi dan investasi. Proyek *High Speed Railway* ini memiliki potensi untuk meningkatkan konektivitas infrastruktur dan perdagangan antara kedua negara. Kerja sama proyek pembangunan *High Speed Railway* antara Thailand dan Tiongkok menjadi suatu hal yang menarik untuk diselidiki. Thailand sebagai negara di kawasan ASEAN mengambil langkah maju dalam mengembangkan sektor infrastrukturnya.

Kerja sama proyek HSR dengan Tiongkok ini merupakan kerja sama yang menonjol di antara sebagian kerja sama karena Tiongkok dianggap sebagai kekuatan ekonomi regional, global, memiliki sejarah investasi dan kerja sama yang signifikan di berbagai belahan dunia, termasuk di kawasan ASEAN.

Pemerintah Thailand telah memulai proyek pembangunan HSR. Salah satu proyek yang sedang berjalan adalah jalur HSR antara Thailand dan Laos pada tahun 2012 yang akan menghubungkan Vientiane, ibu kota Laos dengan pelabuhan perbatasan Thailand di Nong Khai. Rencana untuk proyek HSR ini pertama kali diumumkan pada tahun 2010 dan ditandatangani pada 2012. Setelah beberapa kali penundaan, konstruksi akhirnya dimulai pada tahun 2018. Target awalnya adalah untuk menyelesaikan jalur ini pada tahun 2023, namun karena pandemi COVID-19 dan beberapa masalah konstruksi lainnya, proyek ini telah mengalami beberapa penundaan dan masih belum sepenuhnya selesai ([Artymiuk, 2022](#)). Selain proyek HSR Bangkok-Nong Khai, Thailand juga memiliki beberapa rencana untuk membangun jalur HSR lainnya di seluruh negara, termasuk jalur antara Bangkok dan Chiang Mai di utara dan antara Bangkok dan Rayong di timur. Namun, rencana-rencana ini masih dalam tahap perencanaan dan belum dimulai konstruksinya ([Post Reporters, 2022](#)).

Pada tahun 2014, pemerintah Thailand mengumumkan rencana untuk membangun jalur HSR sepanjang 873 kilometer. Jalur tersebut akan menghubungkan Bangkok dengan kota-kota utama lainnya di negara tersebut, seperti Chiang Mai dan Nong Khai. Kemudian, Thailand merencanakan untuk membangun proyek ini secara independen. Namun, pada tahun 2014, Pemerintah Thailand memutuskan untuk menjalin kemitraan dengan Tiongkok. Alasan di balik keputusan tersebut adalah karena Tiongkok memiliki keahlian dalam membangun jalur HSR dan menyediakan pendanaan untuk proyek tersebut.

Thailand dan Tiongkok menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) pada 18 Desember 2014 di Beijing, Tiongkok. Kemudian, Thailand dan Tiongkok menandatangani perjanjian akhir untuk proyek HSR di Thailand pada tanggal 19 Desember 2014, dengan jalur pembangunan; jalur utama Bangkok-Nakhon Ratchasima; jalur Thailand-Laos yang kemudian akan menghubungkan keduanya ke Tiongkok. Dalam sebuah kesepakatan yang ditandatangani oleh Perdana Menteri Thailand Prayut Chan-o-cha dan Perdana Menteri Tiongkok Li Keqiang, dengan total nilai proyek \$10,64 miliar USD, kereta sendiri didesain dengan kecepatan 180 km/jam ([Sweet, 2015](#)).

Perjanjian tersebut merupakan kesepakatan awal untuk proyek HSR antara Bangkok dan Nakhon Ratchasima, yang kemudian menjadi salah satu dari beberapa jalur HSR yang

sedang dikembangkan di Thailand. Proyek ini merupakan bagian dari “*Belt Road Initiative*” Tiongkok, yang bertujuan untuk mempromosikan konektivitas antara Tiongkok dan negara-negara di Asia Tenggara dan sekitarnya. Sejak itu, kedua negara telah melakukan berbagai perjanjian tambahan terkait proyek HSR, termasuk perjanjian pembiayaan, teknis, dan komersial. Tiongkok dipandang sebagai mitra penting dalam pembangunan infrastruktur Thailand, terutama di sektor HSR ([Hodal, 2014](#)).

Tiongkok akan membangun sebagian besar jalur kereta, sedangkan Thailand akan bertanggung jawab untuk membangun beberapa bagian kecil dan juga mengelola operasi HSR tersebut setelah selesai dibangun. Peletakan batu pertama atau *groundbreaking* proyek HSR di Thailand dilakukan pada tanggal 19 Desember 2017, untuk proyek jalur HSR antara Bangkok dan Nakhon Ratchasima.

Acara *groundbreaking* dihadiri oleh Perdana Menteri Thailand, Prayut Chan-o-cha, dan Perdana Menteri Tiongkok, Li Keqiang, serta pejabat-pejabat tinggi dari kedua negara ([Manarungsan, 2008](#)). Proyek ini merupakan bagian dari rencana pengembangan jaringan HSR Thailand yang ambisius, yang juga mencakup jalur-jalur lain seperti jalur HSR antara Bangkok dan Chiang Mai serta antara Bangkok dan Padang Besar di perbatasan selatan Thailand dengan Malaysia. Proyek tersebut diperkirakan akan membantu meningkatkan konektivitas antara wilayah-wilayah di Thailand, serta mempromosikan pertumbuhan ekonomi di wilayah-wilayah tersebut ([Menz, 2012](#)).

Pada tahun 2018, dimulainya konstruksi jalur utama yang menghubungkan Bangkok dengan Nakhon Ratchasima. Kemudian, pembangunan ini mengalami keterlambatan pada tahun 2020 karena adanya pandemi COVID-19, hingga akhirnya pembangunan dilanjutkan kembali pada tahun 2021.

Proyek HSR di Thailand merupakan proyek infrastruktur besar yang memiliki dampak ekonomi yang signifikan bagi Thailand. Proyek HSR ini memiliki banyak keuntungan terhadap Thailand. Dengan memahami kepentingan Thailand dalam bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek ini, dapat membantu kita mengetahui bagaimana proyek ini dapat memengaruhi ekonomi Thailand secara keseluruhan, melalui konektivitas, meningkatkan mobilitas peluang bisnis dan tenaga kerja, meningkatkan industri pariwisata di Thailand, membangun ekonomi di daerah terpencil di Thailand termasuk dampaknya terhadap lapangan kerja, investasi, dan pertumbuhan ekonomi.

Kerja sama antara Thailand dan Tiongkok dalam proyek HSR juga dapat memiliki implikasi politik yang penting. Dengan memahami kepentingan Thailand dalam bekerja sama dengan Tiongkok melalui proyek ini, membantu kita melihat bagaimana proyek ini dapat mempengaruhi hubungan politik antara Thailand dan Tiongkok, serta implikasi yang lebih luas bagi keamanan dan stabilitas di wilayah Asia Tenggara ([Hennida et al., 2019](#)).

Beberapa implikasi politik yang dapat terjadi yakni meningkatkan hubungan diplomatik dan bilateral antara Thailand dan Tiongkok, serta kerja sama ini dapat mempengaruhi kebijakan dan stabilitas politik di Thailand. Pemerintah juga menerbitkan

kebijakan teknis yang menetapkan standar keselamatan, kualitas, dan lingkungan untuk proyek jalur HSR dengan mengeluarkan UUD pada tahun 2018 tentang kereta api cepat.

Kerja sama dalam proyek HSR di Thailand juga dapat memberikan wawasan yang lebih baik tentang dinamika kemitraan antara Tiongkok dan negara-negara ASEAN secara keseluruhan. Beberapa aspek yakni investasi perdagangan antara Tiongkok dan ASEAN, kerja sama Multilateral, serta dapat menjalin kemitraan yang strategis.

## KERANGKA TEORITIS

Teori neo-realisme, juga dikenal sebagai realisme struktural, adalah salah satu teori hubungan internasional yang berfokus pada sistem internasional sebagai faktor utama dalam menentukan perilaku negara. Teori ini dikembangkan oleh sejumlah sarjana, antara lain Kenneth Waltz.

Menurut teori neo-realisme, sistem internasional terdiri dari negara-negara yang saling berinteraksi dan bersaing satu sama lain dalam mencapai kepentingan nasional mereka. Sebagai akibatnya, negara-negara akan berusaha memperoleh kekuasaan dan keamanan untuk melindungi diri mereka sendiri dalam sistem tersebut ([Wendt, 2005](#)).

Dalam teori neo-realisme, negara dianggap sebagai aktor yang rasional dan egois yang selalu mencari kepentingan nasional mereka. Negara dianggap memiliki tujuan mempertahankan keamanan dan kekuasaan, dan melakukan tindakan untuk mencapai tujuan tersebut. Neo-realisme atau realisme struktural, yaitu cabang teori realisme yang lebih fokus pada analisis struktur sistem internasional, dan bagaimana struktur tersebut mempengaruhi kepentingan dan perilaku negara-negara dalam sistem internasional. Neo-realisme memandang perilaku negara ditentukan oleh sistem struktur internasional yang berdasarkan pada beberapa komponen utama yakni anarki sistem internasional, keseimbangan kekuatan, rasionalitas dan kepentingan nasional.

Thailand melihat kerja sama ini sebagai langkah untuk memperkuat hubungan dengan Tiongkok secara ekonomi dan politik. Mengingat Tiongkok sebagai kekuatan besar, Thailand percaya bahwa menjaga hubungan yang kooperatif dapat membantu mengurangi potensi konflik atau intervensi negatif dari Tiongkok.

Selain itu, kepentingan Thailand dalam kerja sama HSR juga dapat dipahami dalam konteks distribusi kekuatan di kawasan. Tiongkok sebagai kekuatan regional yang semakin dominan dapat mendorong Thailand untuk menjalin kerja sama demi menjaga keseimbangan kekuatan di kawasan. Dalam hal ini, Thailand menganggap kerja sama HSR sebagai alat untuk menghindari potensi konflik dan untuk menjalin konektivitas di tingkat global.

Dalam studi kasus proyek HSR Thailand Tiongkok ini, Thailand bekerja sama dengan Tiongkok karena Thailand memiliki kepentingan nasional untuk beberapa faktor, yakni menyeimbangkan kekuatannya di kawasan, maksudnya adalah ketika Thailand membangun aliansi dengan Tiongkok maka Thailand dapat terbantu untuk memperoleh dukungan dan perlindungan dalam skenario anarki sistem Internasional yang mana Tiongkok merupakan

kekuatan besar yang dapat membantu Thailand dalam memajukan negaranya serta dapat memberikan Thailand pengaruh lebih di kawasan ASEAN.

Menurut pandangan Thailand, Tiongkok merupakan aktor penting dalam dinamika keamanan di kawasan Asia Tenggara yang dapat meminimalkan potensi ancaman keamanan di kawasan. Dalam hal interdependensi, Tiongkok mempunyai kepentingan dalam mengeksplor teknologi dan peralatan untuk membangun jalur kereta cepat, kemudian Thailand dan Tiongkok juga memerlukan koordinasi yang erat untuk merencanakan, mengoperasikan sistem HSR.

Dalam hal ini kedua negara saling ketergantungan untuk mencapai kepentingan masing-masing, kemudian dalam interdependensi ekonomi proyek HSR dapat memiliki dampak positif pada pertumbuhan ekonomi di Thailand, terutama dalam sektor-sektor yang terkait dengan proyek ini, seperti konstruksi, pariwisata, dan transportasi. Tiongkok juga akan mendapatkan manfaat ekonomi melalui investasi dan peningkatan perdagangan dengan Thailand.

Neo-realisme yang menitik beratkan terhadap keamanan, Thailand juga menganggap bahwa interdependensi ekonomi dapat mengurangi potensi konflik antar negara. Thailand dan Tiongkok memiliki hubungan perdagangan dan investasi yang kuat, HSR dapat meningkatkan konektivitas ekonomi antara keduanya dan dapat menciptakan hubungan baik melalui proyek HSR Tiongkok-Thailand ini.

Ketika Thailand bekerja sama dengan Tiongkok maka akan terbentuk keseimbangan kekuatan antara negara di kawasan ASEAN, dan menjadi cara untuk menjalin hubungan lebih baik dengan Tiongkok, dan menjaga stabilitas kawasannya, disisi lain kerja sama ini juga diharapkan mampu untuk menghadapi ancaman terhadap keamanan nasional.

Perlu diketahui bahwa dengan terjalinya kerja sama ini maka Thailand mampu untuk mencapai kepentingan nasionalnya dalam berbagai bidang, seperti ekonomi yang melingkupi beberapa aspek, teknologi, sosial, dan kekuatan di kawasan ASEAN. sebagaimana hal ini juga yang akan menjadi poin penting dalam pembahasan artikel ini.

## **METODE PENELITIAN**

Metode eksplanatif digunakan dalam penelitian ini, yaitu menganalisis bagaimana kepentingan Thailand terhadap kerja sama *High Speed Railway* (HRS) dengan Tiongkok. Teknik pengumpulan data menggunakan studi pustaka, dari media internet, jurnal, berita, ataupun situs resmi pemerintah Thailand dan Tiongkok yang berkaitan dengan topik kerja sama *High Speed Railway* ini.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### ***Kepentingan Thailand dalam proyek HSR dengan Tiongkok***

Perjanjian proyek pembangunan HSR antara Tiongkok dengan Thailand adalah perjanjian kerja sama antara kedua negara untuk membangun jalur HSR sepanjang 873 kilometer dari

Bangkok ke Nong Khai, melintasi kota-kota utama seperti Ayutthaya, Nakhon Ratchasima, dan Khon Kaen. Perjanjian ini ditandatangani pada tahun 2014 dan memiliki isi sebagai berikut; pertama, proyek HSR akan dibangun menggunakan teknologi, peralatan, dan bahan dari Tiongkok. HSR yang digunakan adalah jenis CRH (*Tiongkok Railway High-Speed*). Kedua, Tiongkok akan membiayai proyek ini dengan pinjaman dari Tiongkok Exim Bank, dan Thailand akan membayar pinjaman tersebut dalam waktu 20 tahun dengan bunga sekitar 2,5 persen per tahun. Ketiga, proyek ini akan dibangun dalam tiga tahap. Tahap pertama adalah pembangunan jalur kereta api cepat antara Bangkok dan Nakhon Ratchasima sepanjang 253 kilometer. Tahap kedua adalah pembangunan jalur kereta api cepat antara Nakhon Ratchasima dan Khon Kaen sepanjang 132 kilometer. Tahap ketiga adalah pembangunan jalur kereta api cepat antara Khon Kaen dan Nong Khai sepanjang 488 kilometer. Keempat, proyek ini akan mencakup pembangunan stasiun HSR, terminal, jembatan, terowongan, dan perangkat lainnya yang diperlukan untuk operasi HSR. Kelima, proyek ini juga mencakup pembangunan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan, pelatihan tenaga kerja, dan transfer teknologi dari Tiongkok ke Thailand. Keenam, proyek ini akan dijalankan oleh perusahaan patungan antara *Tiongkok Railway International Co Ltd* dan *Charoen Pokphand Group*, sebuah perusahaan besar di Thailand. Proyek dikerjakan berdasarkan *government-to-government* dengan perincian biaya konstruksi dibahas lebih lanjut. Jalur tersebut menggunakan lebar rel 1.435 mm, dan kecepatan 180 Km/jam. Konstruksi sendiri dimulai di tahun 2018 hingga saat ini. Dengan perjanjian tersebut, Tiongkok dan Thailand bertujuan untuk memperkuat kerja sama bilateral di bidang infrastruktur dan transportasi, meningkatkan konektivitas antar kota di Thailand, serta mempromosikan pertumbuhan ekonomi di kedua negara ([Punyaratabandhu & Swaspitchayaskun, 2018](#)).

Kebijakan nasional Thailand dalam pentingnya membangun HSR di Thailand didasarkan pada beberapa alasan dan tujuan yang sangat penting bagi negara tersebut. Beberapa di antaranya adalah:

**a. *Kepentingan Thailand dalam Meningkatkan Daya Saing Ekonomi***

Dengan meningkatkan konektivitas antara kota-kota di Thailand, proyek HSR dapat meningkatkan daya saing ekonomi negara tersebut. Hal ini dapat membuka peluang baru bagi investasi dan perdagangan, serta meningkatkan efisiensi logistik. Dengan adanya kerja sama ini Thailand dapat meningkatkan ekspor ke dan investasi dari China, selain itu Thailand juga mempunyai kepentingan untuk menstabilkan pembangunan regional dan meningkatkan kepentingannya sebagai pusat geopolitik di Asia Tenggara ([Arisanto, 2022](#)).

HSR membantu Thailand dalam mempermudah proses ekspor ke negara-negara yang dilintasi oleh jalur kereta cepat Thailand-Tiongkok, proyek ini akan meningkatkan pendapatan negara melalui penerimaan dari penjualan barang ke pasar internasional.

Thailand telah mengekspor beberapa hasil ke Tiongkok seperti buah-buahan dan beras. Menurut [Trading Economics \(2021\)](#), ia mengatakan bahwa Tiongkok merupakan penerima ekspor Thailand terbesar setelah Jepang yakni sebanyak 15%. Oleh karena itu, dengan adanya

pembangunan proyek HSR sebenarnya hal ini akan membuat proses ekspor-impor tidak terlalu banyak memakan banyak biaya dan pendapatan dari Thailand akan meningkat.

Berdasarkan data, terjadi kenaikan ekspor dari Thailand ke Tiongkok pada tahun 2014-2018. Pada tahun 2014 data ekspor berada di angka 25 juta baht, sementara 2015 berada di angka 23,8 juta baht, kemudian tahun 2016 meningkat sekitar 23,8 juta baht, pada tahun 2019 meningkat lagi sebesar 29,3 juta baht dan pada tahun 2018 meningkat menjadi 30 juta baht ([Trading Economics, 2021](#)).

Salah satu faktor yang menjadikan melonjaknya ekspor dari Thailand ke Tiongkok adalah adanya pembangunan *High Speed Railway* di jalur Thailand-Tiongkok dengan kecepatan 180 km/jam. Pembangunan beberapa jalur kereta cepat membuat kegiatan ekspor menjadi lebih optimal meskipun belum semua jalur telah dibangun pada beberapa tahun ini, namun pembangunan kereta cepat telah membawa perubahan yang signifikan terhadap ekspor karena kereta cepat membuat konektivitas antar wilayah menjadi lebih mudah diakses dan membuat perekonomian semakin berkembang.

Upaya Thailand menyetujui kerja sama infrastruktur ini sejalan dengan rencana pembangunan dalam bidang ekonomi yang didukung dengan adanya strategi negara dalam bentuk *The Eleventh National Economic and Social Development Plan*, tahun 2012-2016. Terdapat 7 poin penting dalam rencana pembangunan ini yang sesuai dengan Strategi 2020 *Asian Development Bank* (ADB), rencana pembangunan ke 11 ini bertujuan untuk menyediakan fasilitas guna mempersiapkan perubahan menuju ekonomi yang lebih kompetitif, produktif, dan dapat meningkatkan daya saing dengan menciptakan lingkungan bisnis yang lebih positif ([Shinawatra, 2011](#)).

Tabel 1. Data Ekonomi Thailand 2016-2022

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
+ 3,4%	+4,2%	+4,2%	+2,2%	-6,2%	+1,5%	3,2%

Sumber: [The World Bank \(2023b\)](#)

Pada 2017 terjadi kenaikan pertumbuhan ekonomi karena adanya Implementasi proyek infrastruktur publik yakni pembangunan rel ganda dan peningkatan rel secara nasional yang membantu naiknya investasi swasta ([Khonkhlong, 2022](#)). Dengan adanya pembangunan kereta cepat, ekonomi Thailand juga meningkat, dengan melihat bukti pada tabel 2, terjadi kenaikan ekonomi di Thailand dengan pembangunan jalur HSR ini, kegiatan ekspor impor, migrasi para pekerja membuat terbukanya lapangan kerja untuk para warga lokal terhadap kereta cepat, serta pendapatan negara juga bertambah karena terjadinya proses ekspor impor yang terjadi antara negara-negara di kawasan jalur *High Speed Railway*. Pemerintahan Thailand memproyeksikan ekonomi Thailand pada tahun 2023 akan meningkat sebesar 3 – 4 persen, hal ini karena terdapat beberapa aspek yang salah satunya karena Thailand bekerja sama dengan Tiongkok, hal ini mendongkrak ekonomi ASEAN yang seharusnya semua

negara menurun namun Thailand malah mengalami pertumbuhan ekonomi dengan adanya kerja sama infrastruktur ini ([Annonjam, 2023](#))

#### ***b. Kepentingan Thailand dalam Meningkatkan Konektivitas antar Wilayah***

Thailand berupaya untuk meningkatkan konektivitas antara wilayah-wilayah di dalam negeri dan antar negara. Dengan adanya jaringan HSR, Thailand dapat mempercepat pergerakan orang dan barang di dalam negeri dan antar negara, serta mengurangi kemacetan lalu lintas di jalan raya. Proyek HSR juga digunakan untuk menutup ketimpangan antar wilayah yang signifikan di dalam negerinya. HSR menjadi pilihan dalam mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah, di mana proyek HSR mendorong pertumbuhan ekonomi dan kualitas hidup penduduk ([Zhou, 2020](#)).

Berdasarkan data dari *Thailand Infrastructure Map* tahun 2012, terdapat upaya dari pemerintah Thailand dalam memperbaiki jaringan infrastruktur dalam kurun waktu 2013 hingga 2020. Di mana di antaranya adalah perbaikan jaringan sistem kereta api dengan membangun jalur ganda, membangun terminal angkut, membangun gerbang perbatasan dengan perbaikan jalan dan kantor pemeriksaan, membangun transportasi perkotaan, serta membangun transportasi antara kawasan ekonomi di Thailand.

Sampai dengan tahun 2014, transportasi di Thailand, masih didominasi oleh kendaraan pribadi, bis, dan angkutan air, di mana angkutan kereta api berada pada posisi yang paling rendah. Dengan beban jalan raya sebagai tulang punggung sebagai bagian dari sistem logistik sebesar 87.5%, udara 0.02%, air, 11.08%, dan kereta 1.4%. Selain itu, Pemerintah Thailand memperkirakan tingkat konsumsi energi pada bidang transportasi sebesar 31%, berada satu tingkat di bawah kebutuhan industri sebesar 41% sampai dengan tahun 2030 ([Tissayakorn et al., 2019](#)).

Sedangkan studi yang dilakukan oleh UIC di tahun 2008 menunjukkan, jika penggunaan HSR, akan jauh lebih efisien dari segi konsumsi energi, waktu, dan daya angkut penumpang dibanding dengan kereta api konvensional, bus, pesawat, dan kendaraan pribadi. Selain itu, penggunaan HSR juga dinilai jauh lebih memberikan kenyamanan dan keamanan, serta dapat menekan angka polusi, konsumsi energi, dan kecelakaan di jalan. Pada tahun 2012, BBC memberikan rangking kota Bangkok sebagai kota terpadat kedua.

Melalui dukungan teknis dan keuangan internasional, Thailand berupaya untuk memulihkan jaringan konektivitasnya menuju Laos, Vietnam, dan Tiongkok. Hal tersebut dilakukan untuk menekan biaya logistik dan mendorong kunjungan wisata domestik dari turis asing ([Lauridsen, 2020](#)).

Thailand memiliki kepentingan untuk menjalin konektivitas ini dengan negara di kawasan ASEAN, apabila pembangunan HRS ini rampung, jalur ini akan terhubung hingga ke Malaysia dan Singapura, maka hal ini akan menambah konektivitas dan kerja sama yang dilakukan, serta menambah investasi yang didapatkan oleh Thailand ([Xinhua, 2019a](#)).

Dalam mewujudkan konektivitas yang baik antar wilayah, Thailand menyetujui kerja sama ini salah satunya untuk mewujudkan strategi negara yang tertuang dalam *Country Partnership Strategy* tahun 2013-2016 yakni menjalin kerja sama yang baik antar negara di kawasan dan Global ([Xinhua, 2022b](#)). Konektivitas ini juga akan mengurangi biaya transit dari negara tetangga ketika melewati Thailand dan dapat menambah muatan dengan HRS. Hal ini dibuktikan ketika tahun 2016 transit perdagangan melalui jalur kereta api Thailand, Laos, dan Tiongkok yang melewati Laos ini mencapai total 2 juta ton, dan diperkirakan akan meningkat lagi pada tahun 2030 setelah kereta cepat ini rampung, dan akan bertambah menjadi 3,9 juta ton. Selain itu, konektivitas ini juga dapat membantu pariwisata di daerah negara-negara yang menjadi cikal bakal jalur HRS ini berada yakni untuk daerah Malaysia dan Singapura.

### ***c. Kepentingan Thailand dalam Mendukung Pariwisata Domestik***

Thailand adalah salah satu negara dengan destinasi wisata yang populer di Asia. Dengan adanya HSR, para wisatawan dapat dengan mudah dan cepat mengakses berbagai tempat wisata di Thailand dan negara-negara tetangga, sehingga dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan dan kontribusi sektor pariwisata terhadap perekonomian Thailand.

Pada tahun 2014, Thailand mencatat sekitar 24.81 juta kunjungan wisatawan internasional. Jumlah kunjungan wisatawan internasional ke Thailand meningkat menjadi 29.92 juta pada tahun 2015, yang mewakili peningkatan sekitar 20,6% dibandingkan tahun sebelumnya. Pada tahun 2016, Thailand mencatat sekitar 32.53 juta kunjungan wisatawan internasional, yang mewakili peningkatan sekitar 8,9% dibandingkan tahun sebelumnya. Jumlah kunjungan wisatawan internasional ke Thailand terus meningkat pada tahun 2017, dengan jumlah kunjungan mencapai sekitar 35.59 juta, meningkat sekitar 8,7% dibandingkan tahun sebelumnya. Pada tahun 2018, Thailand mencatat sekitar 38.17 juta kunjungan wisatawan internasional, yang mewakili peningkatan sekitar 7,6% dibandingkan tahun sebelumnya. Jumlah kunjungan wisatawan internasional ke Thailand mencapai puncaknya pada tahun 2019 dengan mencatat sekitar 39.91 juta kunjungan, meningkat sekitar 4% dibandingkan tahun sebelumnya.

Pembangunan kereta cepat juga akan berdampak terhadap pariwisata di Thailand, kereta cepat dengan jalur Thailand-Tiongkok ini dibangun dengan melewati tiga negara dan melewati beberapa stasiun pemberhentian di negara-negara yang terlewati di kawasan Asia Tenggara, hal ini akan membawa dampak terhadap jumlah turis yang berkunjung ke Thailand, karena mudahnya akses dari negara-negara tersebut.

Disisi lain pembangunan kereta cepat Thailand-Tiongkok ini juga akan berdampak terhadap turis dari Tiongkok yang akan berlibur ke Thailand, dikatakan bahwa wisatawan Tiongkok juga merupakan turis yang paling sering mengunjungi Thailand.

Tabel 2. Data Jumlah Penerimaan Thailand dari Turis Internasional 2013-2020 (dalam miliar USD)

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
41.77	38.45	44.85	48.46	57.06	61.38	64.37	15.36

Sumber: [The World Bank \(2021\)](#)

Proyek HSR diproyeksikan membawa dampak yang signifikan terhadap jumlah kunjungan turis dan pendapatan dari wisatawan yang berkunjung ke Thailand, dari sisi pariwisata, para wisatawan yang berkunjung ke Thailand menambah pendapatan negara, dan membuat wisata di Thailand menjadi dikenal di seluruh penjuru negeri, hal ini dipermudah dengan adanya HSR sehingga akses untuk berkeliling negara di kawasan Asia Tenggara lebih efektif dan efisien. Dengan dibangunnya HSR terdapat akses yang terhubung dengan beberapa wilayah, yang awalnya hanya dapat lewat udara, kemudian jika diproyeksikan terhadap pembangunan kereta cepat sesi pertama yakni Bangkok-Nakhon Ratchasima maka HSR dapat meningkatkan sektor pariwisata yang ada di Thailand.

Kunjungan wisatawan Internasional ke Thailand terus berkembang dari tahun 2013 sampai 2019. Terdapat sekitar 26.547 (juta) wisatawan internasional ke Thailand dan pada tahun 2019 terdapat 39.916 (juta) ([The World Bank, 2023](#)). Apabila pembangunan HSR cepat diselesaikan dan akan membangun konektivitas di beberapa negara, maka kunjungan wisatawan juga akan melonjak lebih tinggi dari tahun-tahun sebelumnya karena terdapat akses yang lebih mudah.

Biaya perjalanan dari Kunming menuju Bangkok dengan biaya 100 USD, dapat membawa dua juta lebih turis dari Tiongkok menuju Thailand setiap tahunnya, serta memfasilitasi ekspor komoditas pertanian Thailand ke Tiongkok. Selain itu, wisatawan Tiongkok juga merupakan wisatawan yang paling sering mengunjungi Thailand ([Pavličević & Kratz, 2018](#)).

Proyek pembangunan HSR ini membuat peningkatan terhadap jumlah kunjungan wisatawan Internasional di Thailand dari 2016-2019 yang berawal 32,5% menjadi 39,8% ([Statista, 2023](#)). Meskipun tidak sepenuhnya disumbang oleh adanya HSR ini, namun HSR turut andil dalam kenaikan kunjungan wisatawan Internasional dengan akses yang lebih mudah, lebih efisien, dan membuat para wisatawan tertarik untuk berwisata berkeliling Thailand dengan kereta cepat. Dari proyek ini pemerintah mengharapkan pariwisata Thailand semakin berkembang, dan hal ini merupakan bagian dari rencana pemerintah untuk membuat tempat pariwisata di Thailand dikenal di manca-negara.

#### **d. Kepentingan Thailand dalam Mendorong investasi Asing dan Domestik**

Ketersediaan infrastruktur transportasi yang baik dapat mendorong investasi dan pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya jaringan HSR yang modern, Thailand dapat menarik investasi dari perusahaan asing yang berminat untuk memanfaatkan infrastruktur

transportasi yang baik untuk mengembangkan bisnis mereka di negara ini ([Manarungsan, 2008](#)).

Tabel 3. Data Investasi Asing di Thailand Tahun 2013-2018 (dalam miliar USD)

2013	2014	2015	2016	2017	2018
-3.81	7.66	-3.94	9.91	5.9	3.38

Sumber: [The World Bank, \(2020\)](#)

Pembangunan kereta cepat ini membuat investasi asing di Thailand meningkat, karena proyek ini membuka peluang baru untuk kerja sama ekonomi dan investasi antara kedua negara. Dengan adanya infrastruktur yang lebih cepat dan efisien hal ini dapat membuat investasi asing akan lebih tertarik untuk masuk ke Thailand, terutama dalam beberapa sektor seperti Pariwisata, Perdagangan, dan manufaktur.

Proyek ini juga menarik investor dari perusahaan Tiongkok untuk berkolaborasi dalam sektor infrastruktur, teknologi, *Energy* dan pariwisata. Kemudian disisi lain HSR akan membawa dampak terhadap pariwisata yang nantinya juga akan mendorong permintaan konsumen dan investasi dalam sektor ritel dan jasa lainnya.

Thailand menandatangani perjanjian proyek ini karena Tiongkok merupakan negara yang berinvestasi terhadap Thailand hal ini dapat meningkatkan *bargaining position* dengan Tiongkok, sehingga Tiongkok dapat memperluas proyek BRI-nya serta Thailand akan mendapatkan investasi yang lebih besar dari Tiongkok. Salah satu aspek pembangunan HRS ini didasari juga dengan adanya konektivitas yang terbangun antara negara-negara di area jalur ini yang dapat meningkatkan potensi sistem transportasi dan logistik. Thailand merupakan jantung dari ASEAN dan memiliki lokasi yang strategis dan terkoneksi dengan negara yang sedang berkembang dengan pesat seperti Laos, Kamboja, Vietnam, dan Myanmar. Hal ini memudahkan perdagangan dan dapat menarik investasi asing di Thailand ([Mahardika, 2019](#)).

#### ***e. Kepentingan Thailand dalam Mengurangi Polusi dan Emisi***

Thailand memiliki masalah polusi udara yang cukup serius terutama di kota-kota besar. Jaringan HSR yang efisien dapat membantu mengurangi jumlah kendaraan bermotor di jalan raya dan pada akhirnya mengurangi polusi dan emisi yang dihasilkan.

Setiap tahun polusi udara di Thailand menurun. Hal tersebut terjadi karena adanya pengalihan kendaraan pribadi ke transportasi umum. Hal ini juga merupakan salah satu faktor dari dibangunnya proyek HST Thailand-Tiongkok, yang akan berdampak pada penurunan emisi karbon karena pengurangan bahan bakar pada kendaraan pribadi, menjadi transportasi umum. Data *the World Bank* menyebutkan bahwa pada tahun 2013 polusi udara rata-rata di Thailand sebesar 31 m<sup>3</sup>, kemudian menurun pada tahun 2014 menjadi 29, tahun 2015 menjadi 27, tahun 2016 menjadi 26 dan tahun 2017 menjadi 26 ([The World Bank, 2023a](#)).

Sehingga emisi karbon akan berkurang dengan penggunaan kereta cepat yang lebih efektif dan ramah lingkungan.

Kualitas udara di Thailand semakin membaik dari tahun ke tahun, Sejak tahun 2019 polusi udara di Thailand telah menurun dari 26, 4 m<sup>3</sup> menjadi 24,3 m<sup>3</sup>, hingga pada tahun 2022 menjadi 18.1 m<sup>3</sup> ([The World Bank, 2023a](#)). Data tersebut menjadikan hal ini baik karena dapat mengurangi angka kematian yang tinggi di Thailand karena polusi udara.

Proyeksi terhadap indeks kualitas udara di Thailand akan membaik seiring dengan diselesaikannya proyek pembangunan HSR Thailand Tiongkok ini, dengan pemerintah membuat suatu kebijakan yang digunakan untuk mendukung berkurangnya emisi karbon.

Dengan tingginya polusi udara di Thailand pemerintah membentuk suatu komite pencegahan dan penyelesaian pencemaran udara PM 2, 5 BMA. Dengan tujuan untuk memantau, mengamati, dan menganalisis data terkait informasi PM2, 5 melalui saluran media sosial. langkah- langkah yang telah dilakukan oleh komite ini salah satunya adalah Mengembangkan dan Mempromosikan transportasi umum khususnya kereta api, Karena dapat mengurangi polusi yang ada di Thailand. Secara tidak langsung kerja sama ini juga turut andil dalam membantu penurunan polusi udara di Thailand.

#### ***f. Kepentingan Thailand dalam Modernisasi infrastruktur dan Transfer Teknologi HSR***

Pembangunan HSR juga merupakan bagian dari upaya pemerintah untuk memodernisasi infrastruktur transportasi di Thailand dan meningkatkan daya saing negara dalam hal transportasi dan logistik. Modernisasi transportasi di Thailand berkaitan erat dengan upaya Pemerintah Thailand dalam meningkatkan kapasitas transportasi serta meningkatkan daya saing negara. Di mana HSR memiliki kapasitas angkut yang cukup besar, dengan waktu perjalanan yang jauh lebih singkat. Dengan modernisasi tersebut, Thailand dapat meningkatkan daya saingnya di tingkat regional dan global. Serta dapat membantu Thailand dalam menarik investasi asing masuk ke Thailand.

Thailand ingin agar Tiongkok ikut dan mendukung proyek di ECC (*Eastern Economic Corridor*) yang mana hal ini akan mendukung ECC untuk berfokus pada pembangunan kota modern dan kota megapolitan ([Arisanto, 2022](#)). Thailand melihat bahwa kerja sama dengan penerapan BRI ini akan menguntungkan mereka dalam pengembangan infrastruktur dasar yang akan menghubungkan jaringan regional. Pemerintah Thailand memproyeksikan strategi pembangunan transportasi nasional untuk meningkatkan daya saing, dan mengurangi biaya logistik, serta mempromosikan inklusivitas melalui perbaikan nasional. Strategi ini terdiri dari meningkatkan jalan, rel kereta api, dan sistem angkutan massal yang berada di perkotaan. Hal ini akan membuat terciptanya transportasi yang lebih nyaman dan sistem logistik yang lebih baik akan membuat peningkatan terhadap potensi geo-ekonomi Thailand untuk menjadi pusat ekonomi di ASEAN.

## Perkembangan infrastruktur setelah HSR

Dalam meningkatkan daya saing negara, pemerintah mengumumkan rencana untuk perkembangan transportasi dan infrastruktur serta sektor pendidikan, kesehatan, dan perumahan, melalui *Public Private Partnership* (PPP) tahun 2017-2020.

Tabel 4. Data Rencana Investasi (dalam juta Baht) 2020-2027

Port	45,473
Rail	553,464
Road, Highway, Expresswa	308,280

Sumber: [PWC \(2023\)](#)

Di atas adalah data dari sebagian kecil proyeksi investasi yang akan mencakup 11 sektor dengan total rencana anggaran THB 1,09 triliun, dengan investasi paling tinggi pada Rel yakni THB 553,464. Hal ini terjadi karena Thailand berfokus pada pembangunan infrastruktur yang akan membawa dampak terhadap negaranya. Data di atas membuktikan bahwa terdapat rencana investasi yang dicanangkan untuk pembangunan rel jalur kereta dimulai pada tahun 2020-2027 PPP telah mengkhususkan anggaran pembangunan infrastruktur yang salah satunya adalah pembangunan kereta cepat Thailand-Tiongkok ini untuk kepentingan infrastruktur Thailand. Selain itu, untuk menjadikan Thailand menjadi lokasi sentral *logistik intra-regional* dan menjadi pusat logistik Thailand 4.0. dengan itu pemerintah juga menyusun proyeksi induk logistik manufaktur tahun 2017-2021 dengan tujuan untuk mengurangi biaya yang akan dikeluarkan untuk ke setiap industri.

### ***g. Kepentingan Thailand Menjadi Bagian Dari Inisiatif Belt and Road***

Proyek HSR di Thailand merupakan bagian dari inisiatif *Belt and Road* yang digagas oleh Tiongkok. Dengan terlibat dalam inisiatif ini, Thailand dapat memperkuat hubungan ekonomi dengan Tiongkok dan negara-negara lain yang terlibat dalam proyek ini. Selain dalam hubungan ekonomi, sebenarnya Thailand juga dapat membangun hubungan bilateral dengan Tiongkok dan multilateral dengan negara-negara lain, contohnya yang terlewati jalur HSR ini adalah Laos. Thailand dan Laos dapat bekerja sama dan menambah relasinya melalui kerja sama HRS ini.



Gambar 1. Peta Jalur Kereta Cepat Thailand-Tiongkok. Sumber: [Zhao, \(2019\)](#)

Dalam kerja sama HRS, kepentingan Tiongkok menginginkan Thailand untuk menjadi partnernya karena letak geografis dan investasi Tiongkok akan berkembang. Dengan hasil alam berupa hasil pertanian tumbuh dengan baik, Thailand mengharapkan agar hasil-hasil ini dapat diekspor melalui jalur ini dan diekspor ke daerah-daerah di area HRS tersebut ([Arisanto, 2022](#)).

Thailand menyepakati perjanjian ini untuk menyeimbangkan ekonomi negaranya, menyelaraskan pembangunan di kawasan ASEAN terhadap proyek-proyek yang ada dalam BRI tentang konektivitas yang akan menghubungkan wilayah, negara serta budaya di kawasan ini. Menurut Khonklong, Thailand melakukan *band-wagoning* kepada China di mana ia mempunyai dua faktor yang akhirnya membuat Thailand menyetujui perjanjian ini, yakni pertama, perpindahannya fokus ekonomi Thailand ke Asia Timur dan yang kedua, Thailand berharap agar pertumbuhan ekonominya menjadi lebih baik ([Punyaratabandhu & Swaspitchayaskun, 2018](#)).

Selain itu, Thailand juga mempunyai kepentingan menyeimbangkan pembangunan di kawasan Asia Selatan dan meningkatkan kepentingan Thailand sebagai pusat Geopolitik di ASEAN. Rasionalisasinya adalah karena Thailand merupakan jantung ASEAN yang dapat terhubung dengan berbagai negara dengan mudah, sesuai dengan gambar di bawah ini.

Thailand berada di jalur yang sangat strategis. BRI membangun jalur kereta cepat ini melewati Thailand dan menghubungkan dengan negara-negara di kawasan ASEAN, ASEAN+3, ASEAN+6. Thailand dapat memperluas koneksinya hingga ke Eropa dan mancanegara menggunakan HRS untuk bersaing di tingkat regional dan global.

Dengan adanya proyek pembangunan HSR, *World Economic Outlook* memproyeksikan bahwa akan terjadi kenaikan ekonomi di Thailand pada tahun 2023 yang akan bersaing di kawasan ASEAN, salah satu faktor naiknya perekonomian di Thailand karena adanya konektivitas antara negara di kawasan ASEAN dengan adanya pembangunan infrastruktur salah satunya adalah pembangunan kereta cepat yang menghubungkan Thailand-Laos dengan Tiongkok. Hal ini akan membuat perdagangan internasional akan lebih mudah diakses di seluruh ASEAN karena terdapat kereta cepat yang efisien sehingga dapat mengurangi biaya transpor ekspor dan impor ke Thailand. Proyek HSR ini sejalan dengan *Eastern Economic Corridor Projects and Initiative* yang diikuti oleh Thailand, dengan tujuan ingin mengembangkan Infrastruktur, Industri termasuk kesehatan, Teknologi, *Tourism*, dan *Human Resource Development and Education*.

*International Monetary Fund* (IMF) memprediksi bahwa perekonomian di negara ASEAN akan mengalami penurunan, namun tidak dengan Thailand, dalam penelitian lainnya disebutkan bahwa Thailand mengalami kenaikan ekonomi karena Thailand banyak menjalin hubungan kerja sama regional maupun global guna memperkuat kekuatannya terutama di kawasan Asia Tenggara ([Legarde, 2018](#)).

Perdana menteri Thailand, Prayut Chan-Ocha mengatakan bahwa HSR adalah proyek yang pas untuk mewujudkan konektivitas dengan model ekonomi Thailand 4.0. strategi ini digunakan Thailand untuk memiliki pendapatan yang lebih tinggi dari inovasi dan menerapkan teknologi yang baru dalam bidang manufaktur.

Di sisi lain juga Thailand ingin agar proyek ini dapat menambah investasi asing terutama dari Amerika Serikat dalam lima tahun ke depan ke ECC ([Xinhua, 2019a](#)). Sebagai negara yang berada di kawasan Asia Tenggara, Thailand memiliki peran yang sangat penting untuk turut dalam membangun BRI mengingat Thailand berada di jantung kawasan Asia Tenggara, dengan lokasi yang strategis untuk membuka perdagangan internasional. hal ini yang membuat Thailand menandatangani kerja sama ini karena Thailand ingin menjadi penghubung antara China dan negara-negara yang berada di kawasan Asia Tenggara serta ingin agar Thailand dapat memfasilitasi perdagangan dan investasi di antara negara-negara di kawasan Asia tenggara.

### ***Kebijakan Pemerintah Thailand dalam Mendorong Proyek HSR di Thailand***

Dalam mendukung proyek HSR, Thailand mengeluarkan beberapa kebijakan, Pemerintah Thailand mengadopsi kebijakan pembiayaan campuran pada tahun 2014 untuk membiayai proyek jalur HSR antara Bangkok dan Nong Khai. Pemerintah menggabungkan sumber pembiayaan dari pinjaman internasional, pinjaman domestik, dan investasi swasta.

Terdapat beberapa kebijakan dalam hal pembiayaan, pertama pembiayaan dengan *Public Private Partnership* (PPP), dalam proyek HSR pemerintah Thailand telah menandatangani kesepakatan kemitraan dengan perusahaan Tiongkok *China Railway Construction Corporation Limited* (CRCC) untuk membangun jalur dari Bangkok-Nakhon

Ratchasima. Kedua, ada pembiayaan dari luar negeri, Thailand dan Tiongkok menandatangani perjanjian pinjaman dengan AS senilai 11,5 miliar dolar AS, hal ini telah disetujui oleh *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), *China Development Bank* (CDB), dan *Exim Bank of China*.

Pada tahun 2019, Thailand mengajukan pendanaan Internasional dengan mengajukan pinjaman mandiri kepada *Japan International Cooperation Agency* (JICA), dalam membiayai pembangunan jalur kereta cepat Bangkok- Chiang Mai. Selain itu, Pemerintah Thailand telah mengeluarkan kebijakan regulasi untuk memastikan keamanan dan kualitas proyek pembangunan HSR di negara tersebut. Pemerintah Thailand mengeluarkan kebijakan teknis yang menetapkan standar keselamatan, kualitas, dan lingkungan untuk proyek jalur HSR.

Kebijakannya adalah mengeluarkan UUD Kereta api cepat pada tahun 2018, termasuk keselamatan, teknis, dan lingkungan. Pemerintah Thailand juga meningkatkan kualitas infrastruktur, manajemen di sektor transportasi dan memperkuat lembaga pengawasan guna memastikan proyek HSR berjalan dengan efektif dan efisien. Pemerintah Thailand mulai mendorong kemitraan publik-swasta dalam proyek pembangunan HSR. Pemerintah menyediakan insentif dan memberikan kesempatan investasi bagi sektor swasta untuk ikut serta dalam proyek tersebut. Antara lain kesepakatan kemitraan dengan perusahaan Tiongkok, menandatangani kemitraan ini dengan *China Railway Construction Corporation Limited* (CRCC) yang akan membiayai 60% dari biaya HSR.

Pada 2018, Pemerintah Thailand membentuk *HSR Authority*, untuk menaungi kegiatan proyek ini agar berjalan dengan baik. Pemerintah Thailand juga menggunakan proyek pembangunan HSR sebagai alat untuk mengembangkan wilayah yang kurang berkembang di negara tersebut. Kebijakan ini diperkuat dengan pembentukan Komisi Pengembangan Wilayah Timur Laut pada tahun 2017, yang bertujuan untuk mempromosikan investasi dan pembangunan di wilayah tersebut. *Northeastern Economic Corridor* (NEC) ini bekerja sama dengan *Office of Transport and Traffic Policy and Planning* (OTP) untuk mengembangkan rencana pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah timur laut Thailand. Tahun 2019 NEC membuat master plan untuk mengembangkan pembangunan di wilayah timur laut Thailand.

### ***Dampak sosial***

Dampak sosial yang akan dirasakan oleh masyarakat adalah mudahnya akses terhadap transportasi yang mempermudah melakukan perjalanan antar kota maupun antara negara dengan jalur darat, kereta cepat ini juga akan membantu mengurangi gas emisi karbon, tingkat kemacetan, dan mempercepat perjalanan dari wilayah satu ke wilayah lainnya yang akan membuat semakin efektif.

Pembangunan kereta cepat ini dapat mempengaruhi tenaga kerja, tenaga kerja lokal dapat menciptakan peluang pekerjaan seperti konstruksi, operasional kereta cepat, hal ini akan membawa dampak positif terhadap masyarakat dan membantu masyarakat untuk

mendapatkan lapangan pekerjaan. Di sisi lain, pembangunan kereta cepat juga dapat mempengaruhi tata ruang di kota atau di sepanjang jalur pembangunan kereta cepat tersebut, serta dapat terjadi proses urbanisasi untuk ke wilayah yang telah dibangun kereta cepat ini, karena dapat dipastikan perekonomian lebih maju, keadaan sosial juga lebih beragam, dan membuka lowongan pekerjaan baru. Disisi lain akan terjadi interaksi budaya antara wilayah-wilayah yang berada di Thailand dan Tiongkok, hal ini membuat beberapa interaksi budaya yang berdampak pada pengadopsian budaya, pertukaran gagasan, dan hubungan sosial yang akan terjalin oleh kedua negara terkhususnya oleh masyarakat.

## KESIMPULAN

Perkembangan teknologi dan infrastruktur di Thailand berkembang cukup pesat, pemerintah Thailand mulai merencanakan pembangunan kereta cepat ini sejak 2010, pada tahun 2014 pemerintah Thailand berencana untuk membangun *High Speed Railway (HRS)* sepanjang 873 kilometer yang menghubungkan Bangkok dengan wilayah di kawasan lainnya, pada awalnya Thailand merencanakan proyek ini secara independen. Namun, di tahun yang sama Thailand akhirnya memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam pembangunan HRS ini. Hal tersebut dilakukan karena, Tiongkok ahli dalam bidang pembangunan kereta cepat dan Tiongkok akan menyediakan pendanaan untuk proyek ini, namun konstruksi dimulai pada 2018 dan mengalami kendala terkait dengan COVID-19.

Proyek ini merupakan bagian dari inisiatif *One Belt and One Road* yang dikembangkan oleh pemerintahan Tiongkok, melibatkan pembangunan infrastruktur dan investasi asing dengan hampir 152 negara di beberapa wilayah yang salah satunya adalah Asia Tenggara, khususnya Thailand yang memiliki potensi untuk mengembangkan proyek ini, proyek ini dicanangkan akan selesai pada tahun 2023. Tiongkok menjalin kerja sama dalam pembangunan *High Speed Railway (HRS)* dengan Thailand karena merupakan negara yang kompeten dan dapat meningkatkan ekonomi serta meningkatkan konektivitas antar negara dan wilayah. Adapun kepentingan Thailand dalam pembangunan HRS ini meliputi kepentingan Ekonomi, sosial lingkungan, modernisasi infrastruktur, dan transfer teknologi HSR. Beberapa kepentingannya yakni dapat meningkatkan daya saing ekonomi dan meningkatkan devisa negara, meningkatkan konektivitas antar wilayah agar dapat memudahkan pengiriman dan kegiatan ekspor impor dari satu negara ke negara lainnya di kawasan Asia Tenggara, mendukung pariwisata domestik agar pendapatan negara semakin meningkat dan mengenalkan budaya Thailand melalui para turis yang datang berkunjung agar dikenal oleh mancanegara, mendorong investasi asing dan domestik, kemudian Thailand juga memiliki kepentingan dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang mana hal ini membuat polusi dan gas emisi semakin tinggi dan memburuk, dengan adanya HSR diharapkan dapat membuat tingkat polusi ini menurun, Thailand juga memiliki kepentingan untuk memodernisasi infrastrukturnya melalui kerja sama dengan Tiongkok yang terkenal ahli dalam pembangunan infrastruktur dan pembuatan kereta cepat,

kepentingan yang terakhir peneliti temukan adalah kepentingan Thailand dalam inisiatif *One Belt and One Road*, dari proyek ini Thailand mengharapkan agar negara di kawasan Asia Tenggara dapat lebih mudah untuk menjalin hubungan kerja sama dengan negara lain, dan membuka Thailand untuk menambah investasi asing, serta menstabilkan keamanan wilayah dan ekonomi di kawasan Asia Tenggara.

## DAFTAR PUSTAKA

- Annonjam, C. (2023). *Thailand - Asian Development Outlook April 2023*. Asian Development Bank. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/863591/tha-ado-april-2023.pdf>
- Arisanto, P.T. (2022). Analisis Investasi Tiongkok Di Eastern Economic Corridor Thailand Dalam Skema Belt and Road Initiative. *Syntax Idea*, 4(3), 602–6013.
- Artymiuk, S. (2022). *Thai-Chinese High-Speed Railway Construction "Behind Schedule."* International Railway Jurnal. <https://www.railjournal.com/infrastructure/thai-chinese-high-speed-railway-construction-behind-schedule/>
- Embassy, R. T. (n.d.). *Eastern Economic Corridor (EEC)*. Royal Thai Embassy, Washington D.C. <https://thaiembdc.org/eastern-economic-corridor-eec/>
- Hennida, C., Wardhana, A., Sahab, A., Saadah, K., Pratiwi, F. I., & Ratmoko, E. (2019). *Respons Negara-Negara Asia Tenggara Terhadap Dominasi China* (Issue June).
- Hodal, K. (2014, August 1). *Thailand's Ruling Junta Approves China Rail Links Worth \$23bn*. <https://www.theguardian.com/world/2014/aug/01/thailand-junta-approve-china-rail-link-23bn>
- Khonkhlong, S. (2022). High-Speed Rail Diplomacy As Connectivity For The Belt And Road Initiative And Its Potential Implication For Thailand. *Thai Journal Of East Asian Studies*, 26(1), 12–38.
- Khonkhlong, S., & Rai, C. (2022). High-speed rail diplomacy as connectivity for the Belt and Road Initiative and its potential implication for Thailand. *Thai Journal of East Asian Studies*, 26(1).
- Lauridsen, L. S. (2020). Drivers Of China's Regional Infrastructure Diplomacy: The Case Of The Sino-Thai Railway Project. *Journal Of Contemporary Asia*, 50(3), 380–406. <https://doi.org/10.1080/00472336.2019.1603318>
- Legarde, C. (2018, February 26). *ASEAN Dan IMF: Bekerja Bersama Untuk Mendorong Pertumbuhan Inklusif*. International Monetary Fund. <https://www.imf.org/Id/News/Articles/2018/02/25/Sp022718-Jakarta-MD-Asean-And-The-Imf-Working-Together-To-Foster-Inclusive-Growth>
- Mahardika, R.B. (2019, October 30). "Permen" Investasi Apa Yang Dimiliki Thailand? Forbil Institute. <https://forbil.id/investasi/permen-investasi-apa-yang-dimiliki-thailand/reza-bangun-mahardika/>
- Manarungsan, S. (2008). *Kerjasama Thailand-Tiongkok Dalam Perdagangan , Investasi Dan*

- Bantuan Pembangunan Resmi Machine Translated By Google.* 290–367.
- Menz, N. (2012). China-ASEAN High-Speed Rail Project. *Undergraduate Review*, 8, 135–138. [https://Vc.Bridgew.Edu/Undergrad\\_Rev/Vol8/Iss1/24/](https://Vc.Bridgew.Edu/Undergrad_Rev/Vol8/Iss1/24/)
- Pantusah, A., Prasodjo, H., Pradana, H. A., & Ramadhoan, R. I. (2022). Analisis Alasan Tiongkok Melakukan Kerjasama Dengan Thailand Dalam Proyek Kereta Cepat Bangkok-Nakhonrachasima. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 9(3), 945-953.
- Pavličević, D., & Kratz, A. (2018). Testing The China Threat Paradigm: China's High-Speed Railway Diplomacy In Southeast Asia. *Pacific Review*, 31(2), 151–168. <https://doi.org/10.1080/09512748.2017.1341427>
- Post Reporters. (2022). *High-Speed Rail Project Behind Schedule*. Bangkok Post. <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2432925/high-speed-rail-project-behind-schedule>
- Punyaratabandhu, P., & Swaspitchayaskun, J. (2018). The Political Economy Of China–Thailand Development Under The One Belt One Road Initiative: Challenges And Opportunities. *Chinese Economy*, 51(4), 333–341. <https://doi.org/10.1080/10971475.2018.1457326>
- PWC. (2023). *Thailand's Infrastructure Market Update and Outlook*. Capital Projects & Infrastructure, PwC Thailand. <https://www.pwc.com/th/en/deals/capital-projects-n-infrastructure/thailand-infrastructure-market-update-and-outlook.html>
- Shinawatra, Y. (2011, Oktober 26). *The Eleventh National Economic And Social Development Plan*. Office Of The Prime Minister Bangkok, Thailand. [https://www.nesdc.go.th/nesdb\\_en/ewt\\_DI\\_Link.php?nid=3786](https://www.nesdc.go.th/nesdb_en/ewt_DI_Link.php?nid=3786)
- Statista. (2023). *Thailand: Number Of Foreign Visitors By Region 2023*. (2023, October 2). Statista. <https://www.statista.com/statistics/1147787/thailand-number-of-foreign-visitors-by-region/>
- Sweet, R. (2015, September 2). *Chinese Rail Project In Thailand Is Ready To Go, Official Says*. <https://www.globalconstructionreview.com/chinese-rail-project-thailand-re7a8d8y-go-official/>
- The World Bank. (2020) *Foreign Direct Investment, Net Inflows (Bop, Current US\$) | Data*. World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD>
- The World Bank. (2021). *International Tourism, Receipts (Current US\$) - Thailand | Data*. World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD?locations=TH>
- The World Bank. (2023a). *PM2.5 Pollution, Population Exposed To Levels Exceeding WHO Interim Target-1 Value (% Of Total) | Data*. World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.PM25.MC.T1.ZS>
- The World Bank. (2023b). *Thailand | Data*. World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/country/TH>

- Tissayakorn, K., Nakamura, F., Tanaka, S., & Miura, S. (2019). A study on the barriers of the Thai government for development of high speed rail project. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 13, 555-573.
- Trading Economic. (2021). *Tiongkok - Ekspor Ke Thailand | 2014-2023 Data | 2024-2025 Perkiraan*. (N.D.). ID | Tradingeconomics.Com. <https://id.tradingeconomics.com/china/exports-to-thailand>
- Wendt, A. (2005). Social Theory of International Politics. In *Perspectives On World Politics: Third Edition* (Pp. 446–456).
- Xinhua. (2019a, January 22). *Thailand Strives To Connect BRI With Its Eastern Economic Corridor*. The State Council Information Office The People's Republic Of China. [http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/22/content\\_74398693.htm](http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-01/22/content_74398693.htm)
- Xinhua. (2022b). *Xinhua Headlines: China, Thailand To Build Community With Shared Future For Enhanced Stability, Prosperity, Sustainability*. Xinhuanet. <https://english.news.cn/20221120/e8cdac932130495fa14ef921ed225870/c.html>
- Zhao, H. (2019). China–Japan compete for infrastructure investment in Southeast Asia: Geopolitical rivalry or healthy competition?. *Journal of Contemporary China*, 28(118), 558-574.
- Zhou, L. (2020, October 13). *How A Thai Railway Could Fast-Track China's Interests In Southeast Asia*. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3105375/how-thai-railway-could-fast-track-chinas-interests-southeast>

## TENTANG PENULIS

Masrurotul Kamalia AM merupakan alumni Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Malang. Penulis merupakan anggota FPCI, dan aktif dalam komunitas yang bergerak dalam bidang kemasyarakatan.

Haryo Prasodjo adalah dosen Hubungan Internasional di Universitas Muhammadiyah Malang, bidang keahlian penulis, tentang kereta api, dan penulis telah menerbitkan kurang lebih 7 jurnal yang berhubungan dengan kereta dalam beberapa jurnal.

Devita Prinanda adalah dosen Hubungan Internasional di Universitas Muhammadiyah Malang. Penulis menempuh pendidikan S1 di Universitas Brawijaya dan S2 di Universitas Airlangga dengan jurusan yang sama yakni Hubungan Internasional.

## CARA SITASI ARTIKEL INI:

AM, M.K., Prasodjo, H., & Prinanda, D. (2023). Analisis Kepentingan Thailand dalam Kerja Sama Proyek Pembangunan High Speed Railway (HSR) dengan Tiongkok. *Papua Journal of Diplomacy and International Relations*, 3(2), 126-145. DOI: 10.31957/pjdir.v3i2.2906