

**RINGKASAN HASIL PENELITIAN
MIGRASI TRANSNASIONAL DAN IDENTITAS DIASPORA DI KOTA-
KOTA PERBATASAN DI ASIA TENGGARA
STUDI KASUS THAILAND DENGAN MYANMAR DAN LAOS**

**RESEARCH SUMMARY
TRANSNATIONAL MIGRATION AND DIASPORA IDENTITY IN
BORDER CITIES IN SOUTHEAST ASIA: CASE STUDY OF THAILAND
WITH MYANMAR AND LAO PDR**

Amorisa Wiratri, Betty Rosita Sari, Yekti Maunati, Lamijo
Pusat Penelitian Sumber Daya Regional – Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
Email: sevencupid7@gmail.com

Diterima: 6-4-2017

Direvisi: 2-5-2017

Disetujui: 5-5-2017

ABSTRACT

This research has done in the border cities in Southeast Asia, namely Thailand, Lao PDR and Myanmar that straight bordered with China. Border cities are strategic locations for transnational migration, including the mobility of human, goods, information and transfer of ideas, where at the same time also contributed as bridge that linked between two or three different countries in Southeast Asia. China's economic expansion and people migration from neighbouring countries has influenced the dynamic of economic, social and culture for people who live in border areas, especially in North Thailand. This research focus on the process of transnational migration, the identity of diaspora, and small scale economic activity among diaspora groups in border areas between north Thailand and Myanmar and also Lao PDR.

Keywords: *transnational migration, diaspora identity, border cities*

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan di kota-kota perbatasan Asia Tenggara, yaitu Thailand, Laos, dan Myanmar yang berbatasan langsung dengan China. Kota perbatasan merupakan lokasi strategis bagi pergerakan transnasional baik manusia, barang, informasi, dan ide-ide, sekaligus sebagai wilayah yang menghubungkan antara dua atau tiga negara yang berbeda di Asia Tenggara. Ekspansi ekonomi China dan pergerakan manusia dari negara-negara tetangga mempengaruhi dinamika ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat di perbatasan. Fokus penelitian ini adalah menggali proses migrasi transnasional, identitas budaya diaspora, dan aktivitas ekonomi skala kecil kelompok diaspora di wilayah perbatasan Thailand utara dengan Myanmar dan Laos.

Kata Kunci: migrasi transnasional, identitas budaya diaspora, kota perbatasan

PENDAHULUAN

Persoalan migrasi transnasional di Asia Tenggara merupakan masalah yang signifikan dalam beberapa dekade terakhir serta mengemuka

begitu intens. Ihwal ini bukan saja bersumber dari persoalan perbatasan di Asia Tenggara yang tidak bisa dilepaskan dari konstruksi kolonial, namun juga berkaitan dengan globalisasi.

Dalam perkembangan era pasar global, sumber daya manusia merupakan salah satu komoditas transnasional yang jumlahnya cukup besar dan karena itu memicu naiknya angka perpindahan penduduk antar negara. Kota-kota perbatasan di Asia Tenggara sering dijadikan lokasi transit bagi migran (antara lain pengungsi, pedagang, dan pelajar) ataupun menjadi terminal akhir bagi para migran untuk tinggal menetap dan mencari nafkah di sana. Penelitian ini mengambil fokus pada perkembangan kota-kota perbatasan di Asia Tenggara yang secara langsung atau tidak langsung berbatasan dengan negara China. Isu-isu perbatasan yang dikaji dalam penelitian ini antara lain migrasi transnasional, perdagangan lintas batas, dan kehidupan sosial ekonomi dan budaya masyarakat yang tinggal di daerah perbatasan tersebut.

Perkembangan kota-kota perbatasan di Asia Tenggara juga didukung oleh China yang sangat agresif melakukan ekspansi di kawasan perbatasan di negara-negara Sungai Mekong (*Greater Mekong Subregion-GMS*), seperti Myanmar, Thailand, Laos, Kamboja, dan Vietnam. China dengan dukungan Bank Pembangunan Asia membangun jalan raya trans-internasional yang menghubungkan Bangkok dan provinsi Yunan. China juga membangun jalan darat sepanjang 1.800 km dari Kunming-China menuju Bangkok, Thailand. Selain faktor kedekatan wilayah, keenam negara juga memiliki ikatan sejarah, emosional, kekerabatan, dan persamaan bahasa serta kultural. Faktor pendorong lainnya yakni rata-rata provinsi bagian selatan sebelah barat China, seperti provinsi Yunan belum merasakan pembangunan yang setara dengan provinsi di bagian utara. Potret ini sama halnya dengan masyarakat yang ada di perbatasan Myanmar, Thailand, Laos, Kamboja, dan Vietnam. Selain faktor di atas, dalam hal energi dan sumber daya alam China memiliki keterbatasan sehingga China memilih menyimpan mineralnya sebagai cadangan energi nasional dan melakukan eksplorasi di negara-negara sekitar kawasan.

Infrastruktur yang dibangun oleh China yang menghubungkan Provinsi Yunan dengan negara-negara di Asia Tenggara tidak hanya meningkatkan arus keluar masuk barang, tetapi

juga pergerakan manusia secara transnasional. Dengan semakin banyaknya migrasi orang China dan juga pendatang dari negara sekitar di kawasan perbatasan tersebut akan membuat interaksi dengan masyarakat lokal menjadi berbeda. Perubahan sosial budaya masyarakat perbatasan menjadi menarik untuk diteliti karena wilayah perbatasan yang sebelumnya memiliki masyarakat yang homogen berubah menjadi daerah di mana masyarakat yang terdiri dari berbagai negara saling berhubungan dan berinteraksi atau bisa juga disebut dengan masyarakat multikultur. Menilik dari berbagai persoalan di atas, penelitian ini akan menjawab beberapa pertanyaan, yang meliputi bagaimana dinamika migrasi transnasional di perbatasan Thailand-Myanmar dan Thailand-Laos? Apa saja kegiatan ekonomi di wilayah perbatasan dan siapa pelaku kegiatan ekonomi tersebut? Bagaimana dinamika isu identitas dan etnisitas, status kewarganegaraan, dan proses adaptasi masyarakat di wilayah perbatasan? Sejauh mana kebijakan pemerintah Thailand untuk wilayah perbatasan dalam menghadapi ekspansi dari China, terutama kebijakan imigrasi dan permasalahan sosial ekonomi dan budaya yang muncul sebagai akibat dari masuknya pendatang dari China dan negara sekitarnya?

SEJARAH DAN KEBIJAKAN PEMERINTAH THAILAND DALAM PENGELOLAAN WILAYAH PERBATASAN

Secara formal, Thailand tidak pernah mengalami penjajahan sebagaimana negara-negara Asia Tenggara lainnya. Pada saat bangsa Barat menjajah kawasan Asia Tenggara, Thailand, yang sampai 11 Mei 1949 masih bernama Siam, menjadi wilayah “pemisah” antara wilayah kekuasaan Perancis yang menguasai Indochina dan Inggris yang menguasai Myanmar. Sebagai sebuah negara yang memiliki sejarah berbeda dari negara Asia Tenggara lainnya, sudah tentu Thailand memiliki cara dan kebijakan tersendiri dalam pengelolaan perbatasannya. Pembangunan dan pengelolaan perbatasan menjadi semakin penting terutama setelah munculnya kesadaran akan arti pentingnya perbatasan bagi negara, tidak hanya sebagai simbol kedaulatan wilayah, tetapi

juga sebagai salah satu indikasi keberhasilan pembangunan sebuah negara.

Mengingat perbatasan memiliki fungsi yang sangat strategis sebagai ujung tombak hubungan antarnegara berbatasan, tidak mengherankan sejak dekade 1990an banyak negara Asia Tenggara memberikan perhatian lebih dan memposisikan perbatasan sebagai beranda depan negara (*front yard of the country*), tidak lagi menganggapnya sebagai beranda belakang (*backyard of the country*). Oleh karena itu, tidak mengherankan jika perbatasan, dalam beberapa hal, menjadi alasan dan *locus* utama penerapan kebijakan pembangunan beberapa negara di Asia Tenggara (Chuthatip Maneepon dan Chung-Tong Wu, 2004, 135). Hal ini terutama ditandai dengan munculnya kesadaran dan keinginan di antara negara-negara Asia Tenggara untuk membangun perbatasan tidak hanya dalam konteks resolusi konflik, tetapi juga penegakan hukum, penguatan hubungan sosial budaya, serta pembangunan dan kerja sama ekonomi di perbatasan.

Membicarakan tentang kewarganegaraan (*citizenship*) di Thailand tidak bisa dilepaskan dari sejarah gagasan "*Thainess*" yang telah digaungkan sejak masa Raja Rama VI. Definisi warganegara yang dimaksud Raja Rama VI itu adalah setiap orang yang berbicara bahasa Thai, menghormati Budha, dan menghormati raja. Dalam Undang-Undang Kewarganegaraan tahun 1913 disebutkan bahwa warga negara Thailand (Siam) adalah mereka yang pada dasarnya memiliki garis keturunan ayah orang Thai dan turun-tenurun. Dalam konteks undang-undang ini, orang-orang dari suku minoritas yang tinggal di hutan dan bukit (*hill tribes*) tidak dianggap sebagai warga negara Thailand.

Ketika persoalan perbatasan terutama terkait dengan kewarganegaraan menjadi isu yang mengemuka pada tahun 1995, pemerintah Thailand mengubah kebijakan tentang kewarganegaraan, *Thai policy of national integration*, dengan memberikan kewarganegaraan Thailand kepada *hill tribe* yang tinggal di perbatasan Thailand utara dengan mengelompokkan mereka ke dalam tiga kelompok utama berdasarkan periode masuk mereka ke Thailand, yaitu: 1) Orang-orang yang telah lama

berimigrasi ke wilayah Thailand; 2) Orang-orang yang datang ke Thailand sebelum Oktober 1985, dan 3) Orang-orang yang datang setelah tahun 1985. Mereka yang termasuk ke dalam kelompok yang pertama secara otomatis dianggap sebagai warganegara Thailand. Mereka yang masuk kategori kedua dianggap sebagai imigran legal (*legal immigrants*). Sedangkan mereka yang termasuk kategori ketiga, berdasarkan Alien Act, dicatat sebagai kelompok "orang asing" dengan tujuan memperoleh status legal sebelum mereka bisa melakukan naturalisasi untuk menjadi warga negara Thailand lima tahun kemudian.

DINAMIKA MIGRASI TRANSNATIONAL DI KOTA PERBATASAN THAILAND

Berdasarkan pengamatan di lapangan dan penjelasan dari masyarakat setempat, migrasi transnasional terkini di Mae Sai didominasi oleh warga Burma. Sebagai pendukung, Wille (2001, 19) menyatakan bahwa orang Burma bermigrasi ke Thailand karena mereka ingin mencari kehidupan yang lebih baik dan minimnya lapangan pekerjaan di negara mereka sendiri. Mereka percaya bahwa kehidupan di Thailand lebih baik dan kesempatan kerja pun banyak tersedia. Pandangan ini diperoleh dari media-media di Burma dan ajakan dari saudara-ataupun kenalan mereka yang telah bekerja dan menetap di Thailand.

Selain itu, banyak pula para pelintas batas yang ulang-alik dari Thailand ke Myanmar dan sebaliknya setiap hari. Banyak di antara mereka datang ke Mae Sai pada pagi hari dan pulang ke Tachilek pada sore hari. Mereka ini kebanyakan bekerja di sekitar pasar Mae Sai. Para pelaku komuter ini memiliki pas batas sementara dan kartu kontrol imigrasi untuk melintas batas setiap hari. Kartu kontrol dari imigrasi tersebut berlaku untuk satu tahun, sementara pas batas sementara berlaku untuk satu minggu.

Jaringan menjadi salah satu faktor pendukung utama dalam migrasi transnasional di Mae Sai. Banyak pendatang dari Yunnan, China yang masih menjaga relasi dengan saudara mereka di China. Sebelumnya, para pendatang Yunnan yang beragama muslim banyak mengirim

uang kepada sanak saudara mereka di Yunnan untuk membantu pembangunan daerah dan pembangunan masjid di sana. Namun, seiring dengan semakin membaiknya perekonomian di China, kondisi berbalik di mana muslim di Mae Sai banyak mendapat bantuan dari saudara mereka di Yunnan untuk membangun masjid dan membangun sekolah muslim.

Selain itu, peningkatan ekonomi yang pesat di China juga mendorong laju investasi mereka di Thailand, salah satunya Mae Sai. Mereka menggunakan jaringan kekerabatan untuk membangun bisnis di Thailand. Investor dari Yunnan mengirim modal ke sanak saudara mereka di Mae Sai untuk membuka restoran, hotel, travel agen dan sebagainya. Kemudahan akses dengan makin banyaknya rute penerbangan dari Chiang Mai ke Yunann dan sebaliknya semakin mendorong masuknya investasi di Mae Sai. Temuan lain yang tak kalah menarik yaitu kemudahan akses transportasi ini juga mendorong masyarakat muslim di Yunnan untuk melakukan ibadah haji dari Thailand, di mana pada masa lampau, mereka kesulitan untuk melakukannya dari Yunnan.

Kondisi perbatasan di Chiang Khong yang berada di antara Thailand dan Laos sedikit berbeda dengan di Mae Sai. Sebelum dibangun jembatan antara Laos dan Thailand, Chiang Khong merupakan kota transit yang ramai oleh para wisatawan. Hotel dan restoran banyak ditemukan di sepanjang jalan di sisi sungai Mekong. Pada saat itu, Pasar Chiang Khong juga sangat ramai oleh pembeli dan pedagang dari Laos karena barang-barang dari Laos dikenal lebih murah dari Thailand (Wawancara dengan penjual souvenir di Pelabuhan Sungai Chiang Khong pada 16 Mei 2016). Kondisi berubah ketika jembatan persahabatan yang menghubungkan Chiang Rai di Thailand dan Huay Xay di Laos mulai dibangun pada tahun 2013 atas bantuan dana dari Pemerintah China. Jembatan persahabatan tersebut menghubungkan tiga negara, yaitu Thailand, Laos dan China. Sementara itu, Chiang Khong adalah salah satu dari tiga spesial *economic zone* yang dipromosikan di Chiang Rai (Chiang Rai Times, 2016). Jembatan ini sangat memudahkan alur perdagangan dan mobilitas warga yang sering

melakukan lintas batas. Dari Chiang Rai ke jembatan persahabatan hanya membutuhkan waktu tempuh 3 jam sehingga banyak wisatawan yang datang langsung dari Chiang Rai dan tidak lagi transit dan menginap di Chiang Khong. Para wisatawan dapat langsung menuju pusat kota Huay Xay atau langsung menuju terminal bus Bokeo atau terminal bis Luang Namta untuk melanjutkan perjalanan ke Yunnan yang membutuhkan 3-4 jam waktu tempuh.

Pembangunan jembatan persahabatan tersebut juga membawa dampak baik dari Thailand, khususnya provinsi Chiang Rai. Semenjak jembatan dioperasikan, arus perdagangan dan wisatawan dari China meningkat drastis. Banyak truk-truk yang datang dari China maupun Laos membawa sayuran, buah-buahan, bunga, mesin-mesin, dan lain sebagainya untuk diperdagangkan di Thailand. Vixay Homsombath, supervisor Boten Dankham Special Economic Zone (SEZ) menyatakan bahwa volume ekspor ke Laos meningkat tiga kali lipat semenjak dibukanya jembatan. Selain itu, peningkatan juga terjadi pada masyarakat Thailand yang berkunjung ke Laos maupun China sekitar 30% (Chiang Rai Times, 2014). Menteri Perdagangan menyatakan bahwa berkat pembangunan jembatan, perdagangan bilateral antara Thailand dan Laos meningkat lebih dari 13 % pada tahun 2014 (Chiang Rai Times, 2015).

Sayangnya peningkatan jumlah ekspor, perdagangan, wisatawan ini lebih banyak dinikmati oleh provinsi Chiang Rai dibanding kota Chiang Khong itu sendiri. Kota Chiang Khong sekarang ini sering disebut sebagai kota hantu karena rendahnya pengunjung. Para wisatawan tidak lagi transit dan memilih melanjutkan perjalanan ke Chiang Mai ataupun Bangkok. Terlebih pada musim kemarau, di mana tinggi air sungai Mekong mengalami penyusutan sehingga kapal besar tidak dapat lewati maka hampir tidak ada wisatawan yang datang menginap ke daerah tersebut (wawancara T pada tanggal 16 Mei 2016). Sekarang ini, pendatang tetap di Chiang Khong adalah warga Laos yang menyeberang pada akhir pekan untuk mengunjungi *supermarket* terbesar di Chiang Khong dan berbelanja di sana serta supir truk

yang menunggu muatan mereka diangkut ke Laos melalui sungai.

DIASPORA DAN IDENTITAS ETNIK DI PERBATASAN THAILAND- MYANMAR DAN THAILAND-LAOS

Perbatasan merupakan tempat yang strategis baik sebagai tempat transit bagi pergerakan manusia maupun sebagai tempat untuk menetap meskipun tujuan sebelumnya hanya sekedar transit. Kita sudah menyaksikan pergerakan manusia secara transnasional yakni dari berbagai negara yang melewati perbatasan Thailand-Myanmar dan Thailand-Laos ini dari waktu ke waktu baik yang resmi maupun tidak resmi. Sejak dulu kelompok minoritas dari Myanmar (dulunya Birma) sering bergerak dari Myanmar ke Thailand dan bahkan bolak-balik dalam jangka waktu yang lama, seperti orang Akha, Padaung, Shan, dan lain sebagainya. Persoalan politik di Myanmar menjadi alasan yang kuat mengapa terjadi pergerakan kelompok minoritas dari Myanmar ke Thailand ini.

Seperti kelompok etnik lainnya, Hmong juga memiliki hubungan sosial secara adat. Komunitas tradisional Hmong merupakan keluarga patriarkal yang menyembah roh leluhur (Quang, 2004, 325). Pada dasarnya orang Hmong memiliki keunikan tersendiri. Tidak mengherankan jika di berbagai negara Hmong menjadi kelompok etnik yang dipromosikan untuk pariwisata budaya/etnik. Di perbatasan Thailand-Laos, orang Hmong yang kita kunjungi berada di perbukitan dan dijadikan desa wisata. Orang Thai sendiri masih menganggap mereka banyak terlibat di dunia opium.

Berbeda dengan orang Hmong di desa itu, orang Thai Lue memiliki imaji yang tidak ada kaitannya dengan opium meskipun kedua kelompok sama-sama kelompok minoritas dan dijadikan daerah tujuan wisata di perbatasan Thailand-Laos. Seperti orang Hmong, orang Thai Lue juga berada di berbagai negara, seperti Tingkok, Laos, dan Thailand (lihat Kang, 2015 untuk orang Lue). Kondisi di desa Thai Lue memang jauh lebih terbuka seperti desa-desa Thailand lainnya yang berada di pinggir sungai. Ketika masuk ke desa, kita bisa melihat beberapa

warung yang menyediakan makanan khas Thai Lue, seperti mie yang khas dengan sambal. Selain itu juga bisa kita temukan warung yang lebih lengkap di seberang jalan yang juga menyediakan makanan khas Thai Lue.

Berdasarkan observasi dan wawancara di desa perbatasan Thailand-Laos, orang Thai Lue mempertahankan budaya materinya, yaitu kain tenun Thai Lue yang menjadi bagian utama sebagai penanda identitasnya yaitu pemilik kain tenun tradisional. Kain tenun Thai Lue ini sangat dikenal dan memiliki warna warni yang sangat memikat dan indah. Berdasarkan wawancara dengan para perempuan Thai Lue yang mengelola perkumpulan penenun, semacam koperasi di desa Thai Lue ini, aslinya mereka menggunakan warna natural karena memang bahannya dari bahan natural untuk pewarnaan, yaitu warna kecoklatan. Tetapi bantuan dari pemerintah adalah dengan pemberian warna-warni yang cerah sehingga para wisatawan lebih tertarik karena keindahan warna tersebut. Selain itu, mereka tetap juga membuat tenun dengan warna natural hanya untuk kepentingan tertentu, seperti upacara.

Di Thailand, berkenaan dengan identitas nasional, tidak semua kelompok memiliki status yang sama. Bagi orang Hmong yang masih memiliki status sebagai “*hill tribe*” mereka memiliki status yang berbeda dengan orang Thai. Toyota (2004) juga menemukan isu yang serupa minoritas yang berstatus “*hill tribe*” memiliki berbagai keterbatasan. Seperti dikemukakan oleh Sakboon (2013) kelompok minoritas, terutama yang dapat label sebagai *hill tribe*, memang masih belum memiliki status kewarganegaraan yang penuh. Dombroski (2014) lebih lanjut menjelaskan bahwa ketidaktahuan akan hak mereka untuk mendapatkan hak kewarganegaraan, juga karena mereka tinggal terpisah dari masyarakat Thai, serta kurang bisa berbahasa Thai menyebabkan orang-orang dari etnik minoritas tidak melakukan upaya untuk mendaftar sebagai warga negara penuh.

DINAMIKA EKONOMI DAN PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI PERBATASAN THAILAND-MYANMAR DAN THAILAND-LAOS

Sejarah perbatasan lintas batas di perbatasan Chiang Khong dan Huay Xai juga tidak lepas dari peranan Sungai Mekong di mana banyak pedagang yang menggunakan jalur sungai Mekong sebagai jalur perdagangannya (*long distance traders in the Mekong River*). Perdagangan jarak jauh ini dimulai dari daerah hulu sungai Mekong, yaitu pedagang dari etnis China di Yunnan kemudian turun ke bawah ke Chiang Saen dan Chiang Khong di Thailand, dan berakhir di Luang Prabang di Laos (Walker, 1999). Namun, perdagangan tradisional melalui jalur sungai Mekong ini sangat jauh berkurang sejak dibukanya Jembatan (Friendship Bridge IV) yang menghubungkan kota Chiang Khong dan Huay Xai pada tahun 2013.

Perdagangan sungai Mekong yang biasanya dilakukan secara formal dan informal sekarang beralih menjadi perdagangan formal karena barang-barang yang diperdagangkan tidak bisa dibawa melalui jalur Sungai Mekong, tetapi harus melalui custom house yang berada di jembatan tersebut. *Long distance trading activities* di Sungai Mekong yang melibatkan berbagai aktor dengan berbagai jaringan dan multi etnis sekarang menjadi perdagangan dalam volume besar dengan menggunakan truk dan melibatkan pedagang besar. Penjelasan mengenai pola perdagangan lintas batas ini akan dipaparkan lebih lanjut dalam paragraf selanjutnya.

Melalui kerjasama GMS, pembangunan infrastruktur yang menghubungkan keempat negara terus digenjot dalam rangka peningkatan arus perdagangan dan akselerasi pembangunan ekonomi. *North-South Economic Corridor* (NSEC) sepanjang 1.855 km yang menghubungkan Bangkok dan Kunming dibangun. Dua bagian dari NSEC, yaitu R3A dan R3B berperan penting dalam perdagangan lintas batas dan jalur transportasi cargo di wilayah GMS. R3 dibagi menjadi R3A dan R3B di Xiamengyang, di Xishuanbanna, di China yang langsung menuju Propinsi Chiang Rai di Thailand melalui Laos, yaitu ke Chiang Khong

dengan R3A dan melalui Myanmar ke Mae Sai dengan R3B (Supatn, 2012). Keberadaan 2 jalan tol ini semakin mempermudah transportasi barang sehingga perdagangan lintas batas dan volume export-import meningkat signifikan. Pada akhirnya perdagangan lintas batas menjadi semakin penting sejalan dengan membaiknya hubungan politik dan infrastruktur di antara negara GMS (He Shengda, 2005).

KESIMPULAN

Daerah perbatasan di Thailand dikenal sebagai jalur perdagangan di masa lampau. Banyak warga yang hilir mudik untuk mempertukarkan barang dari daerah asalnya ke Thailand. Thailand menjadi destinasi utama, selain secara ekonomi lebih stabil, kondisi politiknya pun dianggap paling stabil dibandingkan dengan China pada masa lampau, serta negara tetangga lain seperti Laos dan Myanmar. Pendatang dari China di Mae Sai menggunakan identitas agama dan dualitas nama sebagai strategi untuk menjaga identitas komunitas dan agar dapat berbaur dengan masyarakat Thailand. Sementara itu, pendatang dari China di Chiang Khong yang juga menggunakan dualitas nama, terlihat belum dapat berbaur sempurna dengan masyarakat Thailand karena mereka hidup berkelompok dan masih menggunakan bahasa Mandarin dalam percakapan di antara mereka.

Sekarang ini Mae Sai sangat berkembang dengan ditetapkannya Zona Ekonomi Khusus, sementara Chiang Khong justru mengalami kemunduran dengan dibukanya Jembatan Persahabatan yang menghubungkan kota Chiang Khong dengan Huay Xay di Laos. Di satu sisi, jembatan telah berdampak kenaikan ekspor import serta naiknya jumlah wisatawan, namun jarak tempuh yang pendek justru menjadikan mereka tidak lagi transit dan menginap di Chiang Khong tapi lebih memilih meneruskan ke Kota Chiang Mai. Selain itu, banyak pula wisatawan China yang membawa caravan dan mobil sendiri untuk berkunjung ke Thailand sehingga mereka tidak menginap di hotel dan tidak berkontribusi pada sektor pariwisata di Chiang Khong. Hal ini sedang menjadi perhatian

bagi Pemerintah Thailand, khususnya terkait pengelolaan perbatasan di Chiang Khong.

Kota perbatasan di Asia Tenggara seperti Mae Sai dan Chiang Khong jelas memiliki peran yang sangat strategis, terutama bagi Thailand karena di sanalah letak lokasi pertama yang menjadi penentu dari berbagai kebijakan yang terkait hubungan ekonomi dengan negara lain. Di sana pulalah kompleksitas persoalan masyarakat yang multikultural memerlukan pengelolaan yang bijak karena menyangkut berbagai kepentingan, baik pemerintah, swasta, maupun masyarakat sendiri. Penelitian tentang perbatasan ini masih perlu digali lebih lanjut mengingat derasnya arus globalisasi yang menuntut berbagai strategi untuk berkolaborasi dengan negara tetangga.

PUSTAKA ACUAN

- Chiang Rai Times. (2014). "Chiang Rai a Gateway for Trade and Tourism in the Greater Mekong Subregion", available at <http://www.chiangraitimes.com/chaing-rai-a-gateway-for-trade-and-tourism-in-the-greater-mekong-subregion.html>, accessed on October 2016.
- Chiang Rai Times. (2015). "Customs Officials Open Newly Renovated Facility in Chiang Khong", available at <http://www.chiangraitimes.com/customs-officials-open-newly-renovated-facility-in-chiang-khong.html>, accessed on October 2016.
- Chiang Rai Times. (2016). "Chiang Rai Businesses Await Surge in Visitors from China and Laos" in Chiang Rai Times, available at <http://www.chiangraitimes.com/chiang-rai-businesses-await-surge-in-visitors-from-china-and-laos.html>, accessed on October 2016.
- Culas, Christian and Jean Michaud. (2004) "A contribution to the study of Hmong (Miao) migrations and history", in Nicholas Tapp, Jean Michaud, Christian Culas and Gary Yia Lee (eds.), *Hmong/Miao in Asia*. Chiang Mai: Silkworm Books.
- Dombroski, Katja. 21-8-2014, Minorities: Stateless and without rights. <https://www.dandc.eu/en/article/many-ethnic-minorities-thailand-are-stateless-and-thereby-without-rights>
- He Shengda. (2003). "Sino-Myanmar Economic Relation after 1988: Development, Problems and Prospects", paper presented at the Asian Dialogue Society Workshop, Kunming, 28-30 April.
- Kang, Nanshan. (2015). "Tai Lue Traditions in Transnational World: a Study of Tai Lue Communities in the United States of America". In Wasan Panyagaew and Bai Zhihong (eds.), *Uncertain Lives: Changing Borders and Mobility in the Borderlands of the Upper Mekong*. Chiang Mai, Thailand: The Regional Center for Social Science and Sustainable Development (RCSD), Faculty of Social Sciences, Chiang Mai University.
- Quang, VuongDuy. (2004). 'The Hmong and forest management in Northern Vietnam's mountainous areas', in Nicholas Tapp, Jean Michaud, Christian Culas and Gary Yia Lee (eds.), *Hmong/Miao in Asia*. Chiang Mai: Silkworm Books.
- Sakboon, Mukdawan. (2013). "Controlling Bad Drugs, Creating Good Citizens: Citizenship and Social Immobility for Thailand's Highland Ethnic Minorities". In Coeli Barry (ed.) *Rights to Culture: Heritage, Language, and Community in Thailand*. Ching Mai: Silkworm Books.
- Supatn, Nucharee. (2012). "Regional Development of the Golder and Emerald Triangle Areas: Thai Perspective. "In Five Triangle Areas in the Greater Mekong Subregion, edited by Masami Ishida, BRC Research Report No 11, Bangkok Research Center. Bangkok, Thailand: IDE-JETRO.
- Toyota, Mika. (2004). 'Who are the "illegal migrants" at the Thai-Myanmar Border?' in 2nd SEASREP Workshop on 'Borders and Borderlands in Southeast Asia', Research Center for Regional Resources, The Indonesian Institute of Sciences in cooperation with Southeast Asian Studies Regional Exchange Program (SEASREP) and the Toyota Foundation, 25-26 March.
- Walker. A. (1999). *The legend of the Golden Boat: Regulation, Trade and Traders in the Borderlands of Laos, Thailand, China and Burma*. Hawaii: University of Hawaii Press
- Wille, Christina. (2001). *Trafficking in Children into the Worst Forms of Child Labor: A Rapid Assessment*. Geneva: ILO International Programme on the Elimination of Child Labor, International Labor Office.
- , (2014). Chiang Rai Provincial Land Transport Service, available at http://chiangraidlt.go.th/index.php?option=com_content&task=view&id=101&Itemid=1, accessed on 16 May 2016.

