

Koridor Ekonomi sebagai Jembatan Keterkuncian Geografis: Kasus Pertumbuhan Ekonomi Laos 2000-2010

Eric Wicaksono
Universitas Airlangga

Abstrak

Salah satu yang menarik mengenai Laos adalah kapabilitasnya dalam mempertahankan pertumbuhan tinggi di tengah keterkuncian geografis yang melekat padanya. Penelitian ini mengkaji upaya Laos dalam menangani hambatan tersebut dengan melihat perjalanan Laos dan perubahan kebijakan ekonominya, terdapat satu transisi yang menjadi momentum utama kebangkitan perekonomian Laos. Keterbukaan dan tata kelola dinamika kawasan menjadi cara inovatif Laos dalam memecah keterkuncian geografisnya. Didukung oleh kehadiran koridor ekonomi di dalam kawasan yang melingkungi Laos, semakin menetengahkan peran penting dari keterkuncian yang sempat membawa masa keterpurukan dalam ekonomi Laos. Dari temuan tersebut, penelitian ini menghadirkan pemahaman bahwa kombinasi dari kebijakan ekonomi terbuka, kawasan yang dinamis, dan pengembangan koridor ekonomi integratif, berperan penting di balik keberhasilan Laos dalam mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi di tengah keterkuncian geografis.

Kata kunci: *keterkuncian geografis, kebijakan ekonomi terbuka, reformasi ekonomi, kerjasama regional, kawasan yang dinamis.*

One interesting thing about Laos is its capability in maintaining stable economic growth as landlocked country. This study examines the efforts of Laos in addressing this barrier, by examining Laos history and changes in economic policy, there was a transition into the main momentum of Laos economic revival. Openness and governance dynamics of the region into an innovative way to break Laos landlockedness. Supported by the presence of economic corridors in the region which surrounds Laos, further explores the crucial role of keterkuncian that could bring future economic downturn in Laos. From these findings, this study presents the understanding that the combination of the open economic policy, dynamic region, and the development of economic corridors integrative, played an important role behind the success of Laos in maintaining relatively high economic growth in the geographic landlockedness.

Keyword: *landlockedness, open economic policy, economic reformation, regional cooperation, dynamic regional.*

Laos dan Keterkuncian Geografis

Republik Demokratik Rakyat Lao adalah negara yang umumnya disebut sebagai Laos. Secara geografis merupakan negara *landlocked* yang terletak di Asia Tenggara, dan berbagiperbatasan dengan China (423 km), Kamboja (541 km), Myanmar (235 km), Thailand (1.754 km) dan Vietnam (2.130 km), dengan total wilayah seluas 236.800 km² (WTO, 2009). Berada di kawasan dengan dua musim, yakni musim hujan dari Mei hingga November. Sementara musim kemarau dimulai pada Desember dan berlangsung sampai April (Departemen Statistik, 2009). Sekitar tujuh puluh persen dari wilayah geografis yang terdiri dari pegunungan, dataran tinggi, dataran, dan sungai memotong.

Lokasi Laos yang berada di antara negara-negara tetangga yang lebih kuat, sering menjadikannya sebagai penyangga, serta persimpangan jalan untuk perdagangan dan komunikasi. Migrasi dan konflik internasional telah memberi kontribusi pada keanekaragaman kelompok etnis negara. Sebagian besar topografi Laos merupakan pegunungan, dengan Pegunungan Annam di bagian timur laut dan bagian timur, pegunungan Luang Prabang di barat laut. Rata-rata ketinggian pegunungan di Laos mencapai di atas 500 meter dengan lembah sungai sempit dan potensi pertanian yang rendah. Lanskap pegunungan meluas di sebagian besar bagian utara negara, kecuali untuk dataran Vientiane dan *Plain of Jars*¹ di dataran tinggi Xiangkhoang. Secara akumulatif, dataran aluvial dan beranda dari sungai Mekong hanya mencakup sekitar 20% dari luas lahan keseluruhan. Sedangkan hanya sekitar 4% dari total lahan diklasifikasikan sebagai lahan subur. Luas lahan hutan mengalami penurunan yang signifikan sejak tahun 1970 sebagai konsekuensi dari penebangan komersial dan perluasan lahan (Kittikhoun 2009).

Dikarenakan topografi wilayah yang sebagian besar merupakan pegunungan dan ditambah dengan kurangnya pembangunan, Laos memiliki keterbatasan rute transportasi yang dapat diandalkan. Keterbatasan akses di Laos merupakan masalah panjang yang telah membatasi kemampuan pemerintah dalam mengatur negaranya. Selain menghambat pemerintah untuk mempertahankan kehadiran di daerah yang jauh dari ibu kota negara atau provinsi, hambatan

1 *Plain of Jars* adalah lanskap arkeologi megalitik di Laos. Terdiri atas ribuan botol batu yang tersebar di seluruh lembah dataran tinggi dan bagian rendah dari dataran tengah Xiangkhoang.

ini membatasi pertukaran dan komunikasi antar desa maupun kelompok etnis.

Sungai Mekong dan Nam Ou hanyalah saluran alami yang mendukung transportasi perahu dengan *draft* besar. Masyarakat Laos yang berada di dataran rendah tepi sungai menggunakan alat transportasi, *pirogue* untuk memancing, perdagangan, dan berpindah dalam jarak yang terbatas. Sedangkan untuk perjalanan jalur darat ditempuh menggunakan gerobak sapi atau berjalan kaki. Untuk masyarakat yang berada di dataran tinggi menggantungkan transportasi sepenuhnya pada keranjang gendong dan kuda (Savata 1995). Sistem jalan di Laos masih belum menjangkau ke seluruh penjuru wilayah. Sebelum tahun 1990-an, Laos masih mengandalkan sistem jalan yang dibangun oleh pemerintahan kolonial Perancis. Jalanan ini menjadi sarana penting dalam meningkatkan komunikasi antar-desa, pergerakan barang pasar, dan fokus untuk membangun pemukiman baru. Kendati demikian, berkelana di sebagian besar wilayah Laos itu sulit dan mahal. Sehingga sebagian besar masyarakat Laos bepergian hanya dalam jarak yang terbatas. Sebagai hasil dari perbaikan dalam sistem jalan dimulai pada awal 1990-an, diharapkan di masa depan, desa akan lebih mudah dalam akses perawatan medis, akses pendidikan, dan bekerja di luar desa (Kittikhoun 2009).

Kendati sebagai negara *landlocked*, Laos dapat mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi dibandingkan dengan negara yang mengalami hambatan serupa. Keterkuncian acap kali dipandang sebagai hambatan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Tidak hanya menyebabkan absennya akses menuju lautan, keterkuncian juga meningkatkan biaya untuk melakukan perdagangan.

Gambar I.1: Peta Negara Laos



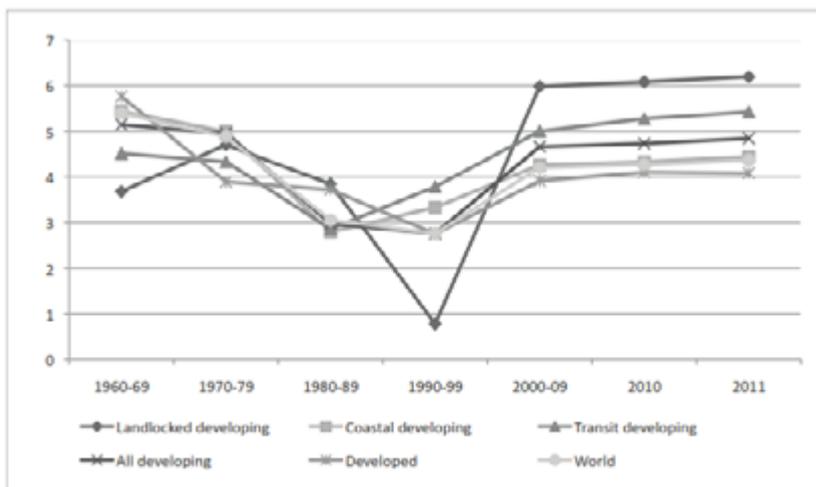
Sumber: CIA World Factbook (2016)

Biaya transportasi yang tinggi untuk mengakses laut melalui negara-negara tetangga meningkatkan biaya perdagangan dan biaya pembangunan infrastruktur dalam negeri untuk negara-negara *landlocked*. Negara-negara *landlocked* harus membayar harga yang lebih tinggi untuk impor dan ekspor karena biaya sewa ke negara-negara tetangganya. Selain menciptakan hambatan dalam perdagangan dan infrastruktur yang kurang berkembang, keterkuncian menyebabkan negara rentan terhadap kebutuhan mendasar sehingga sebagian besar negara *landlocked* menggantungkan nasibnya pada impor (Chowdhury & Erdenebileg, 2006).

Terdapat 32 negara *landlocked* di dunia (World Bank 2011). Dari jumlah tersebut, berdasarkan pada Bank (2010), sembilan negara

berpendapatan tinggi dan sisanya berpenghasilan rendah dan negara-negara berpenghasilan menengah (selanjutnya disebut sebagai *Landlocked Developed Countries, LLDCs*). Pada tahun 2010, GDP rata-rata per kapita LLDCs adalah US\$ 974, yang tertinggal apabila dibandingkan dengan US\$ 2.392 dari negara-negara berkembang non-*landlocked* (World Bank 2011). Bagian LLDCs dalam perdagangan dunia adalah hanya satu persen, berbanding terbalik dengan negara-negara berkembang non-*landlocked* yang mencapai 27%. Meskipun demikian, dari data yang diambil tahun 2010 tersebut, dapat diamati adanya tren pertumbuhan yang sangat positif apabila dibandingkan dengan kondisi pada tahun 2002. Salah satu negara yang patut untuk disorot adalah Laos.

Grafik I.2: Perbandingan grafik pertumbuhan GDP antara negara-negara *landlocked* dan negara selain *landlocked*



Source: United Nations Statistical Database and World Bank, World Development Indicators

Republik Demokratik Rakyat Laos pada tahun 2010 mengalami pertumbuhan ekonomi tingkat tinggi²mencapai 8,2%, tinggi tingkat inflasi 6,9%, tingkat pengangguran yang rendah (1,9 %), peningkatan GDP per kapita sebesar 1,575 USD. Meskipun tidak terlalu cepat jika dibandingkan dengan negara-negara tetangganya seperti China dan Vietnam, namun jika dibandingkan dengan secara pendekatan historis, perkembangan ini masuk dalam kategori cepat (Kunze & Tolentino 2008). Terletak di tengah semenanjung Asia Tenggara,

² Pertumbuhan ekonomi tingkat tinggi disini berdasarkan kategorisasi Kunze dan Tolentino (2008), yang mana melihat dari statistik peningkatan GDP per tahunnya.

Laos berbatasan dengan Kamboja di bagian selatan, Tiongkok di utara, Myanmar di barat laut, Thailand di sebelah barat dan Vietnam di timur. Posisi geografis sedemikian rupa, menjadikan Laos mendapat label sebagai negara *landlocked*.

Republik Demokratik Rakyat Laos adalah satu-satunya *negara landlocked* di Asia Tenggara dan salah satu dari beberapa rezim komunis yang tersisa di dunia. Situasi geografis dan politik di Laos ini membatasi negara dari berinteraksi dengan sistem ekonomi internasional. Secara umum, posisi geografis yang *landlocked* dinilai sebagai posisi yang tidak menguntungkan. Negara *landlocked* secara daratan tidak berbatasan langsung dengan laut, sehingga tidak memiliki akses untuk mengeksplorasi sumber daya laut, dan lebih penting lagi, tidak mampu menginisiasi perdagangan laut, yang mana perdagangan jalur laut memiliki kontribusi persentase besar dari perdagangan internasional. Oleh karenanya, daerah pesisir cenderung lebih kaya dan lebih padat dibandingkan daerah *inland* (Parthynaikoo 2007). Dalam kasus Laos, kerugian ini adalah mencolok jelas, seperti Laos merupakan satu-satunya *negara landlocked* di seluruh Asia Tenggara. Akibatnya, ekonomi Laos 'tertinggal dibandingkan dengan yang "inti" rekan-rekan Asia Tenggara.

Pendekatan Teoritis

Keterkuncian geografis acap kali berperan dalam pertumbuhan ekonomi, entah dalam sudut pandang negatif maupun positif. Akan tetapi, masing-masing dampak tersebut tergantung pada setiap negara menyiasati untuk mengurangi peran keterkuncian tersebut. Secara umum ada dua pola dalam menanggapi keterkuncian geografis tersebut yang menghasilkan output yang berbeda pula. Secara umum, keterkuncian geografis dinilai sebagai posisi tidak menguntungkan dalam proses pertumbuhan ekonomi negara. Secara garis besar selain memutuskan sebuah negara dari sumber daya laut seperti perikanan, namun lebih penting lagi, juga memutuskan akses ke perdagangan laut, yang hari ini mewakili persentase besar dalam perdagangan internasional. Wilayah tepi pantai biasanya lebih kaya dan lebih padat daripada pedalaman. Kerugian ekonomi yang dialami oleh negara-negara *landlocked* bisa dikurangi atau diperburuk tergantung pada tingkat perkembangan,

hambatan bahasa, dan pertimbangan lainnya.

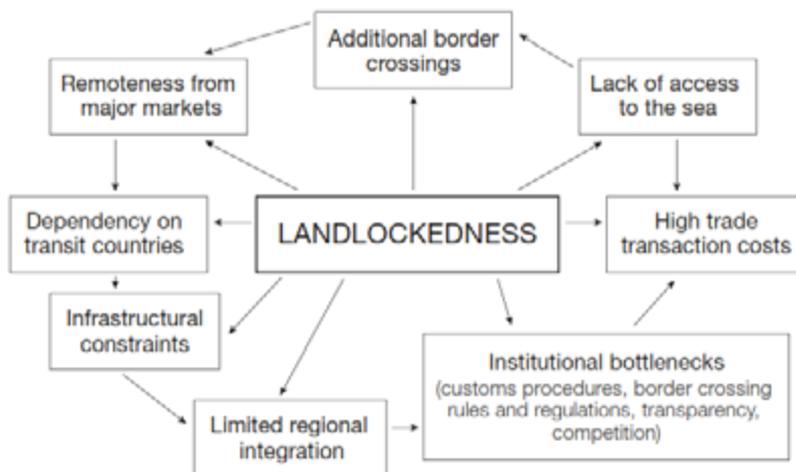
Dengan demikian, daerah pesisir cenderung lebih kaya dan lebih padat daripada yang pedalaman. Paul Collier (2007) dalam bukunya *The Bottom Billion* berpendapat bahwa menjadi negara yang terkunci di dalam lingkungan geografis yang buruk adalah salah satu dari empat “perangkap” utama pembangunan, yang mana dapat mengakibatkan suatu negara mengalami kemunduran. Secara umum, Collier (2007) menemukan bahwa ketika negara tetangga mengalami pertumbuhan yang lebih baik, cenderung memberikan *spill over effect* ke pembangunan negara di sekitarnya. Untuk negara-negara *landlocked*, efeknya sangat kuat, karena keterbatasannya dalam aktivitas perdagangan dengan seluruh dunia. Collier (2007) menambahkan, “Jika anda adalah negara pesisir, maka anda melayani dunia; jika anda *landlocked*, anda melayani tetangga Anda”. Negara-negara *landlocked* berkembang memiliki biaya dari transportasi kargo internasional secara signifikan lebih tinggi dibandingkan dengan negara-negara berkembang pesisir.

Negara-negara *landlocked* berkembang secara negatif akan dipengaruhi oleh kerugian geografisnya, seperti teralienasi dari pasar internasional, dan kurangnya akses langsung menuju laut. Ada tujuh tantangan pembangunan terkait dengan keterkuncian posisi secara geografis antara lain; (1) jarak jauh dengan pelabuhan laut terdekat; (2) ketergantungan pada negara-negara transit untuk akses ke pelabuhan laut; (3) keterpencilan dari pasar; (4) penyeberangan perbatasan tambahan; (5) biaya transportasi dan transit yang tinggi; (6) infrastruktur fisik yang tidak memadai; (7) kemacetan logistik dan kemacetan kelembagaan (UN-OHRLLS 2013). Dari keseluruhan bentuk hambatan tersebut, apabila dikerucutkan akan berujung pada variabel tingginya biaya transportasi yang dibebankan kepada negara-negara *landlocked*.

Seperti yang telah ditekankan di atas, geografi berpengaruh dalam pertumbuhan ekonomi. Dibandingkan dengan negara-negara pesisir, hambatan alami berupa jarak dan biaya transportasi yang tinggi akan terus menekan tingkat pertumbuhan dan pendapatan negara-negara *landlocked* (Redding dan Venables, 2003). Jika negara-negara *landlocked* hendak mengentaskan diri dari kemiskinan dan keterbelakangan, maka tingginya biaya transportasi menjadi kendala yang harus diatasi pertama kali. Akan tetapi, permasalahan

ini tidak hanya bisa diselesaikan melalui kebijakan satu arah oleh pemerintah negara bersangkutan. Pengambil keputusan harus mampu melihat lebih jauh bahwa keterpencilan dan kurangnya akses laut yang dihadapi oleh negaranya dapat diatasi melalui kerjasama yang konstruktif dengan negara-negara tetangganya yang menjadi negara transit serta melalui bantuan keuangan dan teknis pengelolaan dari negara-negara maju (Redding dan Venables, 2003). Terdapat tiga garis besar cara untuk mengatasi keterkuncian, melalui (1) kerjasama regional; (2) peningkatan infrastruktur; (3) fasilitasi perdagangan.

Gambar I.5: Skema Pola Keterkaitan antara Keterkuncian dengan Pertumbuhan Ekonomi dalam Sudut Pandang Negatif



Sumber: UN-OHRLLS, 2013

Reformasi dan Geliat Menuju Pertumbuhan Ekonomi Laos

Laos adalah negara *landlocked* yang sebagian topografinya merupakan pegunungan dengan sistem transportasi nasional yang lemah. Hal ini sangat penting karena karakter geografis negara menciptakan tantangan khusus dalam penciptaan pasar nasional terpadu serta untuk integrasi dengan pasar internasional. Kedua integrasi internasional dan domestik telah lama terhambat oleh keterbatasan kondisi alam dan infrastruktur yang tidak memadai. Hingga peluncuran reformasi pasar selama akhir 1980-an, Laos menunjukkan catatan kuat dalam pertumbuhan ekonomi. Kendati

demikian, manfaat integrasi dengan pasar internasional belum merata di seluruh ekonomi Laos, integrasi pasar domestik masih rendah. Rendahnya tingkat integrasi pasar domestik terlihat dari variasi besar dalam harga barang dan jasa di seluruh negeri, serta kesulitan dalam mengakses beberapa produk di daerah terpencil. Namun, investasi di bidang infrastruktur telah meningkatkan efisiensi dalam mentransfer produk ke dan dari pasar lokal. Sebuah negara *landlocked* seperti Laos menggantungkan diri pada negara-negara tetangga untuk akses ke pasar internasional. Jalur ke dunia luar telah dikembangkan secara bertahap, bagian dari Laos telah memperoleh manfaat dari integrasi dengan pasar regional dan internasional. Hal ini diwujudkan dalam pertumbuhan ekspor Laos dan impor barang konsumsi. Namun, hal itu juga menciptakan ketergantungan pada berdayaguna rute transit melalui Thailand dan Vietnam untuk mencapai pasar global.

Konektivitas dan Keterbukaan: Reformasi Ekonomi Jalur Awal Menuju Pertumbuhan

Terkait upaya Laos dalam integrasi pasar secara domestik maupun internasional, biaya transaksi menjadi salah satu faktor yang diperhitungkan. Biaya transaksi yang di dalamnya termasuk biaya transportasi dan biaya untuk mengambil informasi tentang harga dan kondisi pasar. Faktor geografis seperti lokasi, jarak ke pasar, dan hubungan transportasi secara alami memiliki dampak yang signifikan terhadap biaya transaksi. Terlebih dalam kasus Laos yang merupakan negara yang secara geografis mengalami keterkuncian, biaya transaksi merupakan salah satu hambatan. Akses transportasi dan kebijakan integrasi merupakan hal dapat dijadikan solusi untuk menurunkan tingginya biaya transaksi. Biaya transaksi yang tinggi akan menyebabkan fragmentasi pasar dan persaingan yang terbatas di tingkat lokal. Kebijakan untuk integrasi pasar berusaha untuk meminimalkan biaya transaksi misalnya melalui investasi di bidang infrastruktur, difusi informasi, dan langkah-langkah untuk mengurangi hambatan buatan manusia untuk masuk dan kompetisi.

Investasi dalam layanan infrastruktur dan transportasi dapat meningkatkan produktivitas dan pendapatan dengan meningkatkan potensi produksi ekonomi atau wilayah (Aschauer 1989; Munnell 1992). Pandangan teoritis tradisional menunjukkan bahwa

peningkatan transportasi yang mengurangi biaya transportasi memungkinkan perusahaan untuk menjual produknya dengan harga yang lebih rendah. Selain itu, pengadaan infrastruktur jalan dapat merangsang permintaan yang lebih besar, menyediakan skala ekonomi yang ditingkatkan, memulai proses pengurangan biaya dan pertumbuhan penjualan sebagai area pasar mengembang. Kemudian, penurunan biaya transaksi menurunkan hambatan masuk dalam penjualan dan distribusi, yang cenderung meningkatkan jumlah pelaku pasar, meningkatkan persaingan dan menurunkan *mark-up*, dengan pengurangan lebih lanjut dalam harga konsumen sebagai hasilnya.

Keterkaitan antara infrastruktur transportasi, integrasi pasar, dan pembangunan ekonomi dalam Laos sendiri telah berhasil mengentaskan negara ini dari efek keterkuncian geografis. Peningkatan efisiensi dalam sistem pasar yang mengikuti dari penurunan biaya transportasi, bersama dengan tingkat yang lebih tinggi dari konektivitas antara pasar lokal dan provinsi geografis tersebar. Perlu juga harus dicatat bahwa integrasi pasar sangat penting di negara-negara berkembang, seperti Laos di mana bagian besar dari penduduk terlibat dalam pertanian. Akses ke pasar yang berfungsi dengan baik sangat penting membuka peluang petani untuk meningkatkan pendapatan dengan berpartisipasi dalam ekonomi pasar. Pada saat yang sama, kehadiran pasar yang sehat penting untuk mendorong petani mengkhususkan diri menyediakan barang insentif. Lalu, pasar mampu menggeser dari ekonomi subsisten ke ekonomi berbasis pasar. Melalui pembangunan dan investasi di infrastruktur transportasi, Laos berhasil untuk mengurangi salah satu poin penting dari keterkuncian fisik, yakni minimnya akses dan keterhubungan.

Akan tetapi, keterkuncian yang dialami Laos tidak sepenuhnya bersifat fisik, namun terdapat hambatan yang bersifat administratif. Kebijakan yang dikeluarkan Laos sebelum reformasi bersifat tertutup dan erat dengan komunis, yang mana sistem ekonomi tidak berorientasi pasar, namun perencanaan terpusat. Reformasi ekonomi di Laos dimulai pada skala besar pada bulan November 1986, ketika *New Economic Mechanism* diadopsi dan langkah-langkah besar menuju transisi dari ekonomi terencana terpusat ke ekonomi pasar diambil. Di bawah NEM, pemerintah Laos mengumumkan langkah-langkah untuk mempromosikan pengembangan sektor

swasta, deregulasi harga dan produksi kontrol, dan diberikan otonomi manajerial dan keuangan untuk perusahaan milik negara. Beberapa reformasi dilaksanakan di bawah NEM sangat relevan untuk pembahasan integrasi pasar. Secara umum, dapat dirangkum menjadi enam reformasi yang relevan terhadap keterbukaan Laos, antara lain; (i) liberalisasi harga, yang berupa liberalisasi secara penuh kecuali untuk beberapa harga utilitas kunci; (ii) reformasi pertanian. Liberalisasi harga pertanian, termasuk penghapusan monopoli negara untuk pemasaran beras; (iii) Reformasi perusahaan Publik. Peningkatan otonomi untuk perusahaan publik dan privatisasi perusahaan publik yang dipilih; (iv) Reformasi Perdagangan. Liberalisasi perdagangan melalui penyederhanaan kode tarif dan penghapusan sebagian pembatasan kuantitatif; (v) Reformasi nilai tukar. Penyatuan dari sistem nilai tukar ganda; (vi) Reformasi kebijakan investasi asing yang bertujuan untuk menarik meningkatnya jumlah investasi asing langsung. Reformasi ini, bersamaan dengan AFTA (*ASEAN Free Trade Area*) dan keanggotaan WTO, telah menciptakan lingkungan yang kondusif untuk kegiatan ekspor dan impor dan meningkatkan kemungkinan perusahaan Laos untuk menjadi peserta aktif di pasar dunia. Namun, seperti data yang disebutkan pada bagian awal penerapan mekanisme ekonomi ini, reformasi lebih lanjut diperlukan untuk mencapai integrasi yang lebih kuat dengan ekonomi internasional. Sehingga dengan dukungan kebijakan perekonomian yang cenderung berorientasi pada keterbukaan, menjadi salah satu faktor kunci yang memecah keterkuncian geografis Laos.

Kendati reformasi ekonomi sejak akhir 1980-an telah memperkuat ekonomi secara signifikan, ekonomi Laos masih sangat bergantung pada pertanian. Meskipun inisiatif publik untuk mempromosikan industri, pertanian menyumbang hampir setengah dari GDP. Pemerintah telah mencoba untuk meng-upgrade sektor dengan penekanan khusus pada teknologi produksi, infrastruktur, dan pengembangan sumber daya manusia (ADB, 2001) namun sebagian besar rumah tangga bergantung pada kegiatan pertanian sederhana dengan produktivitas yang rendah dan nilai tambah, dan banyak bagian negara tetap lemah terintegrasi dengan pasar nasional, apalagi pasar regional atau global. Oleh karenanya, Laos mendorong keterbukaan ekonominya melalui integrasi dengan kawasan sekitar. Keterhubungan secara ekonomi dengan negara-negara sekitar turut menjadi stimulus bagi pertumbuhan ekonomi Laos.

Perdagangan, terutama dengan negara-negara tetangga, telah meningkat pesat sejalan dengan konektivitas yang lebih baik melalui transportasi dan komunikasi jaringan serta melalui kebijakan penurunan tarif. Terhitung selama periode 2000-2010, ekspor mencapai rata-rata pertumbuhan 23%. Orientasi ekspor yang lebih besar berdasarkan komoditas seperti listrik, kayu, pakaian, merupakan sektor produk yang mana Laos memiliki keunggulan komparatif dalam produksi karena kelimpahan sumber daya alam dan, pada tingkat lebih rendah tenaga kerja murah, telah membawa banyak modal asing. Sementara impor telah berhasil menyediakan masyarakat dengan berbagai macam produk sebagaimana input industri untuk proyek-proyek infrastruktur besar-besaran.

Reformasi ekonomi dari Laos adalah mekanisme bertahan hidup sebagai negara kekuatan minor di Indocina. Masalahnya adalah bagaimana mengembangkan negara di bawah kondisi sulit yang mengalami hambatan geografis dan struktural. Laos tidak dapat berkembang tanpa memanfaatkan kekuatan negara-negara tetangganya. Kebijakan *open door* sangat diperlukan untuk Laos: transisi ke ekonomi pasar adalah satu-satunya cara untuk mempromosikan strategi ini. Kecepatan reformasi cukup masuk akal. Inflasi dikekang dan produksi meningkat. Tenaga listrik dan produk telah mendukung perekonomian bahkan dalam masa transisi. Tapi mulai sekarang Laos harus membuat prospek jangka panjang untuk sektor manufaktur dan pertaniannya.

Selain itu, juga penting bahwa Laos memiliki strategi pembangunan jangka panjang. Selain melalui kebijakan *open door*, strategi perdagangan yang lebih spesifik dengan item yang dibutuhkan. Dan itu perlu untuk melindungi industri-industri strategis dalam negeri dengan mendirikan tarif impor yang tinggi. Maka dari itu dibutuhkan satu pendekatan integrasi dengan kawasan terkait urusan multidimensi oleh Laos. Strategi ini tidak hanya terfokus pada pembentukan ekonomi nasional yang akan mendekati pada jaringan dengan negara-negara lain. Sebelum mendirikan satu ekonomi nasional, hubungan dengan negara tetangga harus didorong. Berdasarkan temuan, ada tiga simpul ekonomi lokal yang berpotensi untuk menjadi dinamisator hubungan dengan negara tetangga, yakni Luang Prabang, Vientiane dan Savannakhet. Luang Prabang memiliki hubungan dekat terutama dengan China,

Vientiane membentuk hubungan dekat dengan Thailand, dan Savannakhet memiliki hubungan dekat dengan Thailand dan Vietnam. Ketiga daerah telah mengembangkan kegiatan ekonomi di bawah hubungan ekonomi individu dengan negara-negara tetangga tersebut. Perekonomian Laos tidak dapat berkembang tanpa hubungan persahabatan dengan negara-negara tetangga. Juga Vietnam memiliki kepentingan dalam mempromosikan hubungan antara Da Nang dan Laos. Strategi ini untuk mengembangkan hubungan dengan negara-negara tetangga sangat penting.

Promosi hubungan dengan negara-negara tetangga ini telah menciptakan satu konsensus yang diyakini oleh sebagian besar peneliti, bahwa Laos telah berhasil memunculkan iklim keterbukaan kondusif bagi hubungan ekonomi negara kawasannya. Kedekatan hubungan ekonomi ini diyakini menjadi salah satu faktor kunci bahwa keterkuncian yang selama ini menjadi hambatan, berubah menjadi berkah. Keterkuncian yang menyebabkan keterbatasan akses dan tingginya biaya transportasi telah dapat diselesaikan melalui hubungan yang baik tersebut. Dengan menjalin kemitraan, Laos membentuk kerjasama untuk meningkatkan infrastruktur transportasi yang dinilai mampu menurunkan biaya transportasi. Selain itu, dengan hubungan ekonomi yang dekat, Laos juga telah menghasilkan perjanjian bilateral dengan negara kawasannya yang berfungsi untuk menurunkan tarif impor maupun ekspor. Sehingga Laos, sebagai salah satu negara kekuatan minor Asia Tenggara, tidak terbebani. Keterkuncian ini juga dipecah melalui inisiatif dari pemerintah Laos sendiri. Melalui reformasi ekonomi, pemerintah secara bertahap telah menghasilkan kebijakan-kebijakan ekonomi yang mendukung munculnya iklim pertumbuhan ekonomi.

Peran Kawasan Dinamis dan Koridor Ekonomi

Banyak yang telah terjadi di Republik Demokratik Rakyat Laos selama tiga dekade terakhir, baik secara internal, dan dalam dinamika hubungan dengan tetangga-tetangganya. Partai Revolusioner Rakyat Lao (LPRP) masih berkuasa, yang mana dengan sistem partai tunggal, berideologi sosialis, yang mana di era kontemporer merupakan hal yang unik. Negara mengalami peningkatan kesejahteraan ekonomidibandingkan dengan tiga puluh tahun yang lalu. Meskipun demikian kesenjangan antara kota-

desa lebih kentara daripada sebelumnya. Sebagai negara *landlocked*, merupakan sebuah prestasi tersendiri, Laos dapat meningkatkan pertumbuhan ekonominya hingga titik ini. Keberhasilan Laos dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi memiliki titik awal pada tahun 1986, dengan kebijakan reformasi ekonomi sebagai momentumnya. Reformasi ini secara bertahap mempercepat perpindahan model ekonomi perencanaan terpusat menjadi berbasis pasar. Keterbukaan dan integrasi ekonomi menjadi prioritas dari serangkaian kebijakan ekonomi yang dirumuskan di bawah kerangka *New Economic Mechanism*. Pada saat yang bersamaan, muncul raksasa ekonomi baru yang juga merupakan tetangga dari Laos, yakni China. Pesatnya pertumbuhan ekonomi China berhasil mendorong dinamika perekonomian kawasan, yang mana Laos merupakan salah satu negara yang memperoleh keuntungan.

Pelaksanaan NEM oleh pemerintah Laos telah memberikan kontribusi dalam merenggangkan kendala ekonomi melalui reformasi nilai tukar dan kebijakan keringanan perdagangan. Oleh karena itu, liberalisasi ekonomi awal melalui NEM, pada kenyataannya, membuka lebih banyak kesempatan bagi Laos untuk mendapatkan keuntungan dari kerjasama GMS, yang mana kerjasama ekonomi lebih lanjut di tingkat regional ditawarkan.

Data pertumbuhan ekonomi yang ditemukan, menunjukkan bahwa ada kecenderungan ekonomi Laos menuju pada tren yang positif, terutama setelah dimulainya GMS pada tahun 1992. Proporsi sektor industri dan jasa mengalami kenaikan yang drastis, kecuali pada tahun 1999 di mana Laos harus menghadapi dampak dari krisis ekonomi. Jumlah penurunan pangsa pertanian dalam GDP menunjukkan bahwa perekonomian Laos mengalami diversifikasi, di mana penurunan pangsa produk pertanian dimulai pada tahun 1992 setelah dimulainya kerjasama ekonomi GMS. Meskipun, penulis tidak bisa hanya berasumsi bahwa angka tersebut merupakan hasil dari kerjasama GMS dengan mengesampingkan fakta bahwa liberalisasi ekonomi yang berlangsung di pertengahan 1980-an mungkin bisa menjelaskan tren pertumbuhan ini. Sebaliknya, kerjasama GMS dapat dianggap sebagai 'penguat' pertumbuhan ekonomi Laos, karena kerjasama ini tidak hanya menyediakan "*hardware*" (infrastruktur), tetapi juga "*software*" (kebijakan dan mekanisme) untuk mengintegrasikan Laos ke dalam perekonomian regional dan global. Maka dari itu, keterbukaan Laos dalam proses

integrasi regional menjadi salah satu momentum pertumbuhan Laos.

Dalam hal konektivitas, kerjasama GMS telah menyelesaikan beberapa proyek seperti membangun infrastruktur jalan, yang membuka tiga koridor ekonomi, yaitu *North-South Economic Corridor* (NSEC), *East-West Economic Corridor* (EWEC) dan *Southern Economic Corridor* (SEC). Di antara tiga koridor tersebut, Laos mendapatkan keuntungan langsung dari dua koridor: NSEC dan EWEC. Sejauh ini, ada empat jembatan persahabatan yang telah dibangun untuk menghubungkan Laos dengan Thailand, yang menghubungkan Vientiane-Nong Khai, Savannakhet-Mukdahan, Khammouan-Nakhon Phanom, Huay Xai-Chiang Khong. Seperti disebutkan sebelumnya, Laos adalah satu-satunya negara *landlocked* di antara negara-negara kawasan Mekong dan bahkan di Asia Tenggara. Pembangunan infrastruktur transportasi di Laos akan membantu membuka atribut geografis dan karenanya dapat memfasilitasi sektor lain untuk melakukan perdagangan, investasi, pertanian dan banyak lainnya.

Koridor ekonomi ini juga menyediakan Laos mitra yang mendorong pertumbuhan Laos. Di koridor EWEC, Laos dihadapkan pada perbatasan langsung dengan Vietnam dan Thailand. Dengan Thailand, dihubungkan oleh Jembatan Persahabatan Kedua. Berdasarkan temuan pada bab III, perdagangan yang terhitung melalui jembatan perbatasan tersebut mengalami peningkatan. Hal serupa juga terjadi di perbatasan Laos-Vietnam. Secara tidak langsung peningkatan perdagangan ini, turut berkontribusi dalam pertumbuhan ekonomi Laos. Selain itu, koridor ini menyajikan konektivitas ke gerbang laut. Sebagai negara *landlocked*, yang menggantungkan nasib pada infrastruktur dan hubungan dengan negara transit, koridor ini menjadi penghubung utama penting. Transportasi dan pengembangan fasilitas perdagangan adalah prioritas utama dari pendekatan koridor ekonomi di GMS. Dampak pembangunan koridor ekonomi dapat dilihat pada dampak makro terhadap pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan di wilayah sepanjang koridor. Tiga koridor ekonomi telah memberikan kontribusi signifikan untuk perdagangan integrasi antara Laos dengan negara-negara GMS melalui pengurangan biaya transportasi dan waktu. Koridor NSEC melalui Laos, misalnya, diperkirakan akan memberikan kontribusi pada pengurangan

biaya transportasi dari 392 USD / per ton menjadi 201 USD / per ton dari tahun 2006 ke 2015. Periode yang sama, waktu transit akan menurun dari 51 jam menjadi 30 jam. Manfaat dari koridor ekonomi melalui perbaikan transportasi dan perdagangan fasilitasi telah mendorong perdagangan di antara negara-negara anggota lebih dari 40%. Kombinasi antara peningkatan infrastruktur transportasi dan peningkatan fasilitas perdagangan akan mendorong impor ekspor regional, dan pertumbuhan ekonomi di Kawasan Mekong, termasuk Laos di dalamnya.

Untuk memaksimalkan manfaat dari infrastruktur transportasi yang ditingkatkan, Laos, bersama-sama dengan negara-negara GMS lainnya, telah sepakat untuk mempercepat pelaksanaan *Cross Border Transportation Agreement (CBTA)*. CBTA adalah instrumen multilateral kompak dan komprehensif yang mencakup semua aspek yang relevan dari fasilitasi transportasi lintas-perbatasan dalam satu dokumen. Laos adalah salah satu negara pertama yang meratifikasi semua 20 lampiran dan protokol dari CBTA. Dua dari tiga titik perlintasan perbatasan di mana CBTA sudah di bawah implementasi awal termasuk Lao PDR [yaitu, Dansavanh (Lao PDR) -Lao Bao (Viet Nam), Mukdahan (Thailand) -Savannakhet (Lao PDR)]. Hal ini menunjukkan geliat Laos dalam pembangunan koridor ekonomi. Dengan bertujuan untuk mengurangi hambatan administratif dan mengajukan perjanjian multilateral, secara bertahap Laos sudah berhasil mengatasi keterkunciannya.

Koridor ekonomi sebagai fungsi pertumbuhan berhasil menularkan efek *spillover* dari dinamika positif kawasan di sekitar Laos. Dengan kawasan dinamis yang melingkunginya, Laos dapat mengurangi peran penting dari keterkunciannya. Kemitraan yang dijalin dengan negara-negara yang berada di sekitarnya secara langsung berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi Laos. Didukung dengan pengelolaan hubungan dan kebijakan ekonomi yang baik, negara-negara yang melingkungi Laos tidak segan untuk menyepakati perjanjian bilateral yang bertujuan untuk mendorong pertumbuhan positif. Peningkatan statistik perdagangan, pengembangan jalur konektivitas, pengurangan tarif impor, dibentuknya *Special Economic Zone*, hadirnya preferensi tarif dagang, menjadi bukti empiris yang memperkuat upaya Laos dalam mengurangi dampak keterkuncian geografisnya.

Kesimpulan

Ekonomi negara *landlocked* acap kali menghadapi kendala yang berbeda dengan negara lainnya. Kendala ini dapat dikarenakan oleh jarak dari pasar utama, ketergantungan pada tetangga pesisir untuk akses laut, dan kurangnya rute transit alternatif yang mengakibatkan pertumbuhannya relatif lemah. Akan tetapi dalam penelitian ini, Laos dapat mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi di tengah keterkuncian geografis. Secara umum, keterkuncian geografis menjadi kendala utama di masa keterpurukan perekonomian Laos sebelum tahun 1986. Keterkuncian ini diperparah dengan kebijakan ekonomi Laos yang bersifat perencanaan terpusat, yang mana membuat Laos cenderung untuk tidak terintegrasi dengan pasar global. Kendati demikian, pada tahun 1986, Laos mereformasi secara bertahap sistem ekonominya ke model yang lebih berorientasi pada pasar. Secara bertahap, kebijakan ekonomi terbuka mulai dijalankan. Untuk mempromosikan percepatan pertumbuhan di bidang manufaktur dan jasa di Laos, penting untuk memahami aspek materi iklim investasi yang paling memikat FDI dan perusahaan domestik. Penelitian ini menyajikan analisis dari aspek-aspek tersebut. Pemerintah Laos telah memfokuskan perhatian pada peningkatan iklim investasi, terutama tarif pajak, akses ke keuangan, dan keterampilan tenaga kerja. Kebijakan ekonomi terbuka ini tidak hanya berhasil memperluas dan menciptakan lapangan kerja, tetapi juga akan mempromosikan daya tarik investasi asing.

Peran kawasan yang dinamis turut menjadi salah satu determinan dalam pertumbuhan ekonomi negara *landlocked*. Dengan berada di antara negara-negara yang relatif tumbuh perekonomiannya, secara tidak langsung akan memberikan efek *spillover* bagi Laos. Peran dinamis kawasan dapat pula disalurkan melalui satu kerjasama. Dalam kasus Laos, kerjasama regional yang dimaksud adalah kerjasama *Greater Mekong Sub-region*. Kerjasama GMS telah difokuskan pada pembangunan infrastruktur transportasi. Dengan segala cara, menyebarkan dan memperluas jaringan infrastruktur transportasi yang efektif untuk desa-desa terpencil untuk menjual barang-barang mereka ke pasar utama di kawasan maupun di luar negeri. Kehadiran kerjasama ini dapat meningkatkan fungsi jaringan transportasi, mengurangi hambatan lintas-perbatasan melalui CBTA, penggunaan persimpangan, dan pelabuhan untuk

ekspor. Melalui kerjasama ini, Laos memperoleh peluang untuk menjual barang-barangnya melalui akses laut yang telah disediakan, dan juga mendapatkan kemudahan untuk mengembangkan daerah perbatasan sebagai *special economic zone*.

Laos sangat diuntungkan dengan keberadaan GMS. Selain sebagai jembatan yang meyalurkan efek pertumbuhan dari kawasan yang dinamis, GMS juga menghadirkan koridor ekonomi. Koridor ekonomi dimanfaatkan oleh Laos untuk mempercepat integrasi ekonomi di kawasan Mekong. Selain itu kehadiran koridor ekonomi ini turut mempromosikan hubungan perdagangan, pengurangan kemiskinan, dan meningkatkan daya saing Laos sendiri. Pendekatan ini telah memberikan kontribusi dalam meningkatkan pertumbuhan Laos. Selain mengembangkan jalur transportasi yang menghubungkan simpul ekonomi utama di wilayah dengan negara tetangga, koridor ini menyajikan berbagai kemudahan administratif. Sehingga tidak dapat disangkal, kemudahan administratif tersebut telah menjadi stimulus bagi negara-negara kawasan untuk saling meningkatkan volume perdagangannya.

Sehingga kendati keterkuncian geografis menjadi persoalan serius di masa lampau, secara umum berkurang arti pentingnya, mana kala Laos secara progresif mengetengahkan reformasi ekonomi; reformasi ekonomi ini selain mengetengahkan keterbukaan ekonomi juga mendorong integrasi kawasan yang lebih erat. Pada saat yang sama, kawasan di sekitar Laos tidak hanya tumbuh secara dinamis dalam perekonomian, tapi juga menyediakan peluang-peluang bagi hadirnya satu koridor ekonomi yang menjembatani upaya Laos dalam keluar dari keterkuncian geografis. Kombinasi dari kebijakan ekonomi terbuka, kawasan yang dinamis, dan pengembangan koridor ekonomi integratif, berperan penting di balik keberhasilan Laos dalam mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi di tengah keterkuncian geografis.

Referensi

- ADB. 2012. *Greater Mekong Subregion Power Trade and Interconnection: 2 Decades of Cooperation*. Mandaluyong: Asian Development Bank.
- ADB. 2012. *Overview: Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program*. Manila: Asian Development Bank.
- ADB. 2010. *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2012-22: Background Paper*. Asian Development Bank.
- _____. (1993b) *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion, Proceeding on the Second Conference on Subregional Economic Cooperation Among Cambodia, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand, Vietnam and Yunnan Province of the People's Republic of China 30-31 August 1993*.
- _____. (1994a) *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion: toward Implementation, Proceeding on the Third Conference on Subregional Economic Cooperation Among Cambodia, People's Republic of China, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand and Vietnam*.
- _____. (1994b) *Subregional Economic Cooperation Among Cambodia, People's Republic of China, Lao People's Democratic Republic, Myanmar, Thailand, and Viet Nam* Proceedings of the Fourth Conference*.
- _____. (1997) *Proceedings of the Sixth Conference on Subregional Economic Cooperation: Sustaining Momentum*.
- _____. (1998) *Eighth Ministerial Conference on Subregional Cooperation* (in website of ADB, accessed on August 8, 2006).
- _____. (2000) *Ninth Ministerial Conference on Subregional Cooperation* (in website of
ADB, accessed on August 8, 2006).
- _____. (2001) *Preinvestment Study for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor, Volume I - VI*. Manila: Asian Development Bank.
- _____. (2002) *Building on Success: A Strategic Framework for the Next Ten Years of the Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program*. Manila: Asian Development Bank (in website of ADB, accessed on August 8, 2006).

____ (2004) *Greater Mekong Subregion Eighth Meeting of the Subregional Transport Forum (STF-8) Phnom Penh, Kingdom of Cambodia, 03-04 August 2004, Summary of Proceedings* (in website of ADB, accessed on August 3, 2008).

____ (2005) *Greater Mekong Subregion Ninth Meeting of the Subregional Transport Forum (STF-9) Beijing, People's Republic of China, 01-02 June 2005, Summary of Proceedings* (in website of ADB, accessed on August 3, 2008).

____ (2006) *Tenth Meeting of the Subregional Transport Forum back-to-back with Final Meeting on the GMS Transport Sector Strategy Study, Vientiane, Lao People's Democratic Republic, 21-23 March 2006.*

Collier, P. (2007), *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries are Failing and What Can Be Done About It.*, Oxford University Press, Oxford.

Faye, Michael L., John W. McArthur, Jeffrey D. Sachs, and Thomas Snow. 2004. "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries." *Journal of Human Development* 31-68.

Goh, Evelyn. 2001. "The Hydro-Politics of the Mekong River Basin: Regional Cooperation and Environmental Security." In *Non-Traditional Security issues in Southeast Asia*, by Andrew T. H. Tan and J. D. Kenneth Boutin, 468-506. Singapore: Select Publishing for Institute for Defence and Strategic Studies.

Ishida, Masami (2008) "GMS Economic Cooperation and Its Impact on CLMV Development." In *Development Strategy for CLMV in the Age of Economic Integration* edited by Sotharith. Chiba: Institute of Developing Economies.

Ishida, Masami and Toshihiro Kudo (2007) *Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: Realizing Three Economic Corridors* (in Japanese *Dai Mekonken Keizai Kyoryoku: Jitsugensuru Mitsuno Keizai Kairo*). Chiba: Institute of Developing Economies.

Isono, Ikumo (2011) "Possible Alternative Routes for Further Connectivity in the Mekong Region." In *Intra- and Inter-City Connectivity in the Mekong Region* edited by Masami Ishida. Bangkok: Bangkok Research Center, IDE-JETRO.

Yamada, Norihiko (2013), *Re-thinking of "Chintanakan Mai" (New Thinking): New Perspective for Understanding Lao PDR* by Institute of Developing Economies, JETRO

ISHIDA, Masami and ISONO, Ikumo 2012. "Old, New and Potential Economic Corridors in the Mekong Region" in *Emerging Economic*

Corridors in the Mekong Region, edited by Masami Ishida, BRC Research Report No.8, Bangkok Research Center, IDE-JETRO, Bangkok, Thailand.

Paudel, Ramesh Chandra. 2013. "Growth and Export Performance of Developing Countries: Is Landlockedness Destiny?" Doctoral Dissertation in Economics The Australian National University, Canberra, Australia

Rigg, J (2005) *Living with Transition in Laos: Market integration in Southeast Asia*. New York: Routledge

Andersson, M., Engvall, A. and Kokko, A (2006) "Determinants of Poverty in Lao PDR", Working Paper 23, Stockholm School of Asian Studies.

Smith, M.G (1997) "Endogenous theory and international trade policy" in Eaton, B.C and Harris, R-G., eds., *Trade, Technology and Economics: Essays in Honour of Richard G. Lipsey*. UK: Edward Elgar

Srivastava, Pradeep, and Utsav Kumar. 2012. "Introduction." In *Trade and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*, by Pradeep Srivastava and Utsav Kumar, 1-10. Manila: Asian Development Bank.

Stuart-Fox, Martin. 1986. *Laos: Politics, Economics and Society*. London: Frances Printer.

_____. 1996. *Buddhist Kingdom Marxist State: The Making of Modern Laos*. Bangkok: White Lotus.

_____. 1997. *A History of Laos*. Cambridge: Cambridge University Press.

Stuart-Fox, M. (2004) "Politics and reform in the Lao People's Democratic Republic" Working Paper No.

_____. 2008. *Historical Dictionary of Laos Third Edition*. Lanham, Maryland and London: Scarecrow Press, INC.