

**ANALISIS EKSPOR INDONESIA KE NEGARA-NEGARA
DI KAWASAN ASIA PASIFIK TAHUN 2017-2021**

Nurannisa Cindy Eprillia¹⁾, Siti Aisyah²⁾

¹⁾Program Studi Ekonomi Pembangunan, Universitas Muhammadiyah Surakarta

E-mail: nurrannisacindy@gmail.com

²⁾ Program Studi Ekonomi Pembangunan, Universitas Muhammadiyah Surakarta

Abstract

Ekspor sangat dibutuhkan bagi proses pertumbuhan ekonomi karena peningkatan ekspor dapat meningkatkan pendapatan nasional yang akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi ekspor Indonesia ke sepuluh negara Asia Pasifik meliputi Singapura, Tiongkok, Jepang, Thailand, Meksiko, Kanada, Selandia Baru, Amerika Serikat, Australia, dan Filipina dengan menggunakan analisis regresi panel menggunakan pendekatan Fixed Effects Model (FEM). Hasil penelitian menunjukkan bahwa Produk Domestik Bruto (PDB) per kapita, dan Luas Terminal Kontainer Pelabuhan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap ekspor. Sedangkan Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan, dan Jarak ekonomi tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap ekspor. Berdasarkan sejumlah temuan yang ada, agar kinerja ekspor Indonesia meningkat maka perlunya perbaikan kinerja infrastruktur dan kelembagaan, terutama terkait dengan peningkatan kapasitas dan perbaikan kualitas infrastruktur transportasi khususnya luas terminal kontainer pelabuhan. Peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan, khususnya kualitas control of corruption, rule of law dan percepatan waktu ekspor dan penyederhaan dokumen perizinan ekspor. Selain itu, Indonesia perlu menelaah kebijakan tarif impor yang diberlakukan oleh negara-negara tujuan ekspor serta perlu tidaknya peningkatan dukungan domestik

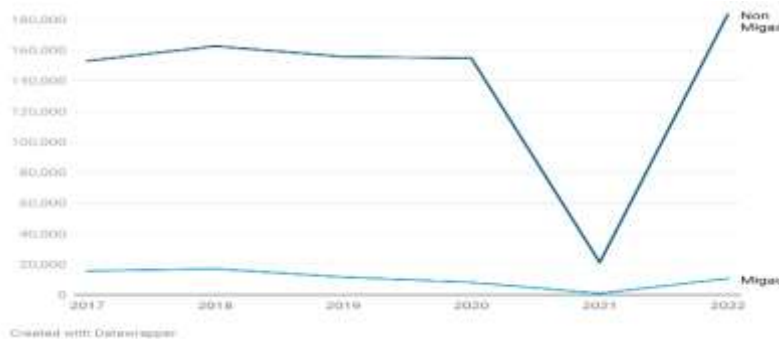
Keywords : *Ekspor Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan Luas Terminal Kontainer Produk Domestik Bruto Fourth Jarak Ekonomi*

1. PENDAHULUAN

Perdagangan internasional adalah kegiatan memperdagangkan barang dan jasa yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain. Perdagangan internasional dapat terjadi apabila negara yang melakukan perdagangan memperoleh manfaat dari perdagangan dan memberikan peluang pada setiap negara yang memiliki sumber daya melimpah untuk melakukan ekspor barang atau jasa, serta memberikan peluang melakukan impor bagi negara yang memiliki biaya produksi relatif mahal untuk melakukan produksi di dalam negeri. Mengacu pada *Balance of Payments and International Investment Position Manual* yang dipublikasikan oleh IMF pada tahun 2009, perdagangan internasional diartikan sebagai transaksi perdagangan barang dan jasa antara penduduk satu negara dengan penduduk negara lain (Wulandari & Zuhri, 2019).

Perdagangan internasional dapat dijadikan sebagai mesin penggerak bagi pertumbuhan ekonomi di suatu negara (*trade as engine of growth*). Perdagangan internasional merupakan sumber penyumbang yang berarti bagi Produk Domestik Bruto (PDB) dan sangat berarti bagi pertumbuhan perekonomian, sosial, dan politik suatu negara. Kebangkitan industri,

transportasi, globalisasi, serta korporasi multinasional mempunyai arti yang sangat penting dalam era globalisasi yang berdampak dalam peningkatan perdagangan internasional (Salvatore, 2007). Ekspor merupakan salah satu komponen yang menjadi perhatian penting dalam ekonomi suatu negara ditengah ketidakpastian ekonomi dunia. Semakin tinggi kinerja ekspor maka semakin besar pula dampak positifnya terhadap perekonomian suatu negara. Secara keseluruhan ekspor yang dilakukan oleh Indonesia terdiri dari ekspor migas dan nonmigas. Proporsi ekspor menurut migas dan non migas (juta US\$) ditunjukkan pada Gambar 1.1 di bawah ini.



Gambar 1. Nilai Ekspor Migas dan NonMigas (Juta US\$)

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS)

Pada Gambar 1.1 ditunjukkan bahwa di Indonesia pada tahun 2020-2021 terjadi penurunan volume ekspor non migas dari US\$ 154.940,7 juta menjadi US\$ 21.289,7 juta sedangkan migas US\$ 8.251,1 menjadi US\$ 1.068,0. Akibat adanya penyakit baru yang berasal dari negara China bernama Coronavirus atau sering disebut dengan COVID-19 (*Coronavirus Disease* 2019). Percepatan penyebaran virus ini tentu saja membuat Indonesia terguncang juga karena sempat adanya regulasi yang melarang dan membatasi perdagangan internasional seperti mengeluarkan barang ke luar negeri (ekspor) maupun pemasukan barang dari luar negeri (impor), penurunan nilai ekspor ini sudah diduga akan terjadi mengingat pemerintah negara-negara di dunia sedang memiliki fokus utama yang lain yakni untuk melakukan berbagai langkah mitigasi dan kerja sama untuk menekan angka penyebaran COVID-19. Penurunan terbesar ekspor nonmigas terjadi pada komoditas bahan bakar mineral. Sedangkan peningkatan terbesar terjadi pada lemak dan minyak hewani/nabati sebesar US\$428,8 juta (16,84 persen).

Ketergantungan terhadap suatu pasar tertentu sangat berisiko bagi perkembangan ekspor suatu negara, terutama jika terjadi guncangan ekonomi di negara-negara tujuan. Untuk mempertahankan kinerja ekspor, diversifikasi pasar ekspor penting dilakukan (Kemendag, 2019). Diversifikasi pasar ekspor menjadi penting agar Indonesia tidak bergantung pada mitra dagang utama. Pemerintah Indonesia tengah memfokuskan pada negara-negara berkembang atau pasar non-tradisional (*emerging markets*) sebagai negara tujuan ekspor Indonesia. Asia Pasifik termasuk ke dalam pasar non tradisional yang dipetakan oleh Kementerian Perdagangan dengan beberapa negara lain di kawasan Eropa Timur, Eropa Tengah, Afrika, dan Amerika Latin.

Salah satu bentuk dari adanya integrasi ekonomi di kawasan Asia Pasifik dikenal dengan nama *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) yang mana kerjasama ekonomi ini didirikan pada tahun 1989 di Canberra Australia. Negara-negara anggota APEC termasuk dalam pangsa pasar ekspor terbesar Indonesia. Sebagian besar perdagangan internasional yang

dilakukan antar negara diangkut menggunakan moda transportasi laut, sehingga kualitas infrastruktur di pelabuhan menjadi suatu hal yang penting dalam mengestimasi perdagangan antar negara. Dari catatan Kementerian Perhubungan, jumlah pelabuhan di Indonesia sebanyak 2.439 pelabuhan pada 2020. Angka tersebut meningkat 38,6% dibandingkan tahun 2019 sebelumnya yang berjumlah 1.760 pelabuhan (Kemendag, 2019).

Paul R. Krugman dan Maurice Obstfeld, (2011) dalam bukunya menyatakan bahwa jarak antar dua negara menjadi determinan penting dalam pola perdagangan secara geografis, karena jarak dapat meningkatkan biaya transportasi, meskipun jarak bukan satu-satunya biaya yang harus ditanggung. Sehingga perlu digunakan jarak ekonomi untuk mengukur seberapa besar pengaruh jarak terhadap biaya ekspor. Apabila jarak antar negara semakin dekat maka biaya transportasi dalam perdagangan dapat semakin berkurang sehingga ekspor akan semakin meningkat (Wardani & Mulatsih, 2018).

Adanya peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) perkapita dapat mendorong masyarakat untuk mengkonsumsi barang lebih banyak sehingga permintaan akan barang tersebut dapat meningkat, PDB perkapita merupakan ukuran kapasitas penyerapan (absorpsi). Semakin besar PDB perkapita negara tujuan ekspor, maka permintaan impor dari negara tujuan ekspor semakin besar. Tingginya nilai PDB perkapita negara mencerminkan tingginya permintaan agregat. Salah satu komponen dari permintaan agregat adalah pengeluaran konsumsi rumah tangga dan pemerintah. Ketika konsumsi domestik meningkat tanpa diiringi produksi, maka akan terjadi impor (Syukri, 2020).

Pada umumnya terjadinya inflasi memicu pertumbuhan impor lebih cepat berkembang dibandingkan dengan pertumbuhan ekspor (Sukirno, 2002). Dapat dikatakan inflasi memiliki hubungan negatif terhadap ekspor, kecenderungan seperti ini wujud disebabkan efek inflasi: (1) inflasi menyebabkan harga-harga di dalam negeri lebih mahal dari harga-harga di luar negeri oleh sebab itu inflasi cenderung menambah impor dan menyebabkan permintaan valuta asing bertambah, (2) inflasi menyebabkan harga-harga barang ekspor menjadi lebih mahal, sehingga inflasi cenderung mengurangi ekspor yang menyebabkan penawaran ke atas valuta asing berkurang maka harga valuta asing akan bertambah (Sukirno, 2011).

Dengan adanya globalisasi ekonomi mendorong suatu kawasan untuk membentuk integrasi ekonomi, salah satunya adalah integrasi ekonomi *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC). APEC juga telah membuktikan peran perintisnya sebagai inkubator gagasan dan koordinator utama hubungan ekonomi regional. Sejumlah pengaturan integrasi ekonomi utama berasal dari APEC dan ekonomi anggotanya. Kemitraan Trans Pasifik (TPP) dan Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional (RCEP) adalah contoh nyata, anggota APEC juga telah memulai untuk menerapkan cetak biru, memfasilitasi perjalanan pelaku bisnis dan mempromosikan investasi untuk pembangunan infrastruktur, di antara banyak lainnya. Oleh karena itu, integrasi ekonomi APEC semakin mendalam, memberikan sumbangan yang lebih berarti bagi penguatan nilai dan relevansi sistem perdagangan multilateral.

Penelitian ini menggunakan variabel yang berbasis kemaritiman, yaitu indeks kualitas infrastruktur pelabuhan dan luas terminal kontainer pelabuhan. Hal tersebut karena variabel yang berbasis kemaritiman merupakan determinan utama ekspor (selain variabel makroekonomi) apabila menggunakan moda transportasi laut. Selain itu obyek penelitian ini bukanlah seluruh negara di kawasan Asia Pasifik (APEC), melainkan sepuluh negara yang memiliki nilai PDB dan ekspor terbesar, antara lain: Thailand, Singapura, Filipina, Jepang, Tiongkok, Australia, Selandia Baru, Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko.

Dalam kegiatan perdagangan internasional Indonesia, didominasi oleh moda transportasi laut dalam proses pengangkutannya, hal ini dikarenakan moda transportasi laut dapat menjangkau seluruh negara di dunia, dan juga biaya distribusinya yang lebih murah dan dapat menampung banyak barang dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Maka dari itu pelabuhan merupakan suatu unsur yang penting, hal ini dikarenakan pelabuhan sebagai penunjang dalam kegiatan perdagangan internasional melalui moda transportasi laut. Namun pelabuhan di Indonesia dianggap masih kurang efisien, hal ini dikarenakan industri transportasi maritim merupakan penyumbang terbesar bagi defisit neraca jasa (Ridhwan et al., 2016).

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, diketahui bahwa Indonesia menarget pasar non tradisional dalam upaya diversifikasi pasar. Sehingga menjadi menarik untuk meneliti faktor yang menjadi pengaruh pada ekspor Indonesia ke negara-negara di Kawasan Asia Pasifik yang merupakan target pasar baru seperti indeks kualitas infrastruktur pelabuhan, inflasi, dan PDB perkapita.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Jenis dan Sumber Penelitian

Jenis data yang digunakan dalam penelitian data sekunder, yaitu data yang diperoleh berdasarkan informasi yang telah disusun dan dipublikasikan oleh instansi tertentu. Data sekunder yang digunakan merupakan data panel, yaitu kombinasi dari data cross section dan data time series. Data *cross section* dalam penelitian ini meliputi 10 negara di kawasan Asia Pasifik yang menjadi tujuan ekspor terbesar Indonesia, antara lain Thailand, Singapura, Filipina, Jepang, Tiongkok, Australia, Selandia Baru, Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko ($i = 10$). Sementara itu data time seriesnya dimulai dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2022 ($t = 9$). Data-data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain: (i) data ekspor Indonesia ke negara-negara Asia Pasifik; (ii) data indeks kualitas infrastruktur pelabuhan; (iii) data luas terminal kontainer pelabuhan; (iv) data PDB per kapita. Data-data tersebut diperoleh dari publikasi Badan Pusat Statistik Indonesia dan Bank Dunia. Data-data dalam penelitian ini diperoleh dan dikumpulkan berdasarkan informasi yang dipublikasikan oleh BPS Indonesia dan Bank Dunia

2.2. Definisi Operasional Variabel

1. Ekspor yang dimaksud dalam penelitian ini adalah penjualan barang dan jasa oleh penduduk Indonesia kepada penduduk Thailand, Singapura, Filipina, Jepang, Tiongkok, Australia, Selandia Baru, Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko tahun 2017-2021. Data ini diperoleh dari Badan Pusat Statistik Indonesia. Satuan yang digunakan adalah miliar USD.
2. Indeks kualitas infrastruktur pelabuhan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah ukuran dari kualitas infrastruktur pelabuhan secara keseluruhan di negara Thailand, Singapura, Filipina, Jepang, Tiongkok, Australia, Selandia Baru, Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko tahun 2017-2021. Data ini diperoleh dari Bank Dunia. Satuan yang digunakan adalah angka indeks dengan rentang antara 1-7.
3. Luas terminal kontainer pelabuhan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah total luas terminal peti kemas secara keseluruhan di negara Thailand, Singapura, Filipina, Jepang,

- Tingkok, Australia, Selandia Baru, Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko tahun 2017-2021. Data ini diperoleh dari Bank Dunia. Satuan yang digunakan adalah juta kaki.
4. Produk Domestik Bruto (PDB) per kapita yang dimaksud dalam penelitian ini adalah hasil pembagian antara PDB dengan jumlah penduduk di negara Thailand, Singapura, Filipina, Jepang, Tiongkok, Australia, Selandia Baru, Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko tahun 2017-2021. Data ini diperoleh dari Bank Dunia. Satuan yang digunakan adalah ribu USD.
 5. Nilai jarak ekonomi (US\$) ke Negara ekspor yaitu Thailand, Singapura, Filipina, Jepang, Tiongkok, Australia, Selandia Baru, Amerika Serikat, Kanada, dan Meksiko. Data tersebut diperoleh dari hasil hitungan *Groos Domestic Product* (GDP) dengan jarak geografis Indonesia dengan negara tujuan ekspor.

Penelitian ini akan mengamati pengaruh indeks kualitas infrastruktur pelabuhan, luas terminal kontainer pelabuhan, PDB per kapita, dan nilai tukar terhadap ekspor Indonesia ke negara-negara kawasan Asia Pasifik selama kurun waktu 2017-2021 menggunakan alat analisis regresi data panel, yang formulasi model estimatornya adalah:

$$\log EKS_{it} = \beta_0 + \beta_1 \log IKIP_{it} + \beta_2 \log LTKP_{it} + \beta_3 \log PDBP_{it} + \beta_4 \log DIST_{it} + \mu_{it}$$

EKS adalah Ekspor (Miliar USD), IKIP adalah Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan (Point), LTKP adalah Luas Terminal Kontainer Pelabuhan (Juta Kaki), PDBP adalah Produk Domestik Bruto Per Kapita (Ribu USD), DIST adalah Jarak Ekonomi (Persen) β_0 adalah konstanta, β_1 , β_2 , β_3 , β_4 adalah koefisien regresi, i adalah unit cross section, t adalah data time series, e adalah unsur kesalahan (error term).

Langkah-langkah estimasinya meliputi: (i) estimasi parameter model data panel dengan pendekatan *Pooled Least Squares* (PLS), *Fixed Effects Model* (FEM), dan *Random Effects Model* (REM); (ii) pemilihan model estimator data panel terbaik; (iii) uji signifikansi parsial pada model terpilih; (iv) uji signifikansi simultan pada model terpilih, dan (v) interpretasi koefisien determinasi pada model terpilih.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis yang digunakan adalah analisis regresi dengan data panel dan persamaan sebagai berikut:

$$\log EKS_{it} = \beta_0 + \beta_1 \log IKIP_{it} + \beta_2 \log LTKP_{it} + \beta_3 \log PDBP_{it} + \beta_4 \log DIST_{it} + \mu_{it}$$

Dimana EKS adalah Ekspor (Miliar USD), IKIP adalah Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan (Point), LTKP adalah Luas Terminal Kontainer Pelabuhan (Juta Kaki), PDBP adalah Produk Domestik Bruto Per Kapita (Ribu USD), DIST adalah Jarak Ekonomi (Persen) β_0 adalah konstanta, β_1 , β_2 , β_3 , β_4 adalah koefisien regresi, i adalah unit cross section, t adalah data time series, e adalah unsur kesalahan (error term).

Tahap estimasi analisis regresi data panel akan meliputi: estimasi parameter model ekonometrik dengan pendekatan *Pooled Least Square* (PLS), *Fixed Effect Model* (FEM), dan *Random Effect Model* (REM); pemilihan model terestimasi terbaik dengan uji Chow dan uji Hausman, dan uji Lagrange Multiplier jika diperlukan; uji kebaikan model pada model terestimasi terpilih; dan uji validitas pengaruh variabel independen pada model terestimasi terpilih. Jenis data yang digunakan dalam penelitian adalah data panel, yaitu kombinasi antara data *time series* dan data *cross section*.

3.1. Hasil Estimasi

Hasil estimasi model ekonometrik di muka dengan pendekatan *Pooled Least Square (PLS)*/ *CEM*, *Fixed Effect Model (FEM)* dan *Random Effect Model (REM)* beserta hasil uji pemilihan modelnya terangkum pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil Estimasi Model Ekonometrik Regresi Data Panel - Cross section

Variabel	Koefisien Regresi		
	CEM	FEM	REM
C	-2.545492	-16.69624	-7.977931
logIKIP	1.004675	0.019152	-0.406501
logLTKP	0.927051	0.628751	1.035642
logPDBP	-0.255362	1.377232	0.233697
logDIST	-0.339633	0.086084	-0.243379
R^2	0.817706	0.994429	0.531927
Adjusted. R^2	0.801502	0.992417	0.490321
Statistik F	50.46337	494.3188	12.78473
Prob. Statistik F	0.0000000	0.000000	0.000000
Uji Pemilihan Model			
A. Chow			
Cross- Section $F(9,36) = 126.890302$; Prob. $F(9,36) = 0,0000$			
B. Hausman			
Cross-Section random $\chi^2(4) = 9.402105$; Prob. $\chi^2 = 0,0518$			

Uji Chow dan uji Hausman memperlihatkan bahwa (*FEM*) terpilih sebagai model terestimasi terbaik, terlihat dari probabilitas atau signifikansi pada uji chow memiliki nilai prob sebesar $0.0000 < 0,10$ dan uji hausman memiliki nilai prob sebesar $0.0518 < 0,10$. Hasil estimasi lengkap dari model terestimasi *FEM*, terlihat pada Tabel 2 dan Tabel 3.

Tabel 2. Model Estimasi Fixed Effect Model (FEM)

$\log EKS_{it} = -16.6962 + 0.01915 \log IKIP_{it} + 0.62875 \log LTKP_{it} + 1.37723 \log PDBP_{it} + 0.086084 \log DIST_{it}$ (0,9521) (0,0958)*** (0,0051)** (0,6251)
$R^2 = 0,994429$; $DW = 0.992417$; $F. = 494.3188$; Prob. $F = 0,00000$

Sumber: BPS, diolah. **Keterangan:** *Signifikan pada $\alpha = 0,01$; **Signifikan pada $\alpha = 0,05$; ***Signifikan pada $\alpha = 0,10$; Angka di dalam kurung adalah probabilitas nilai statistik t.

Dari Tabel 2 terlihat model terestimasi *FEM* eksis dengan probabilitas atau signifikansi empirik statistik F bernilai $0,0000 (< 0,01)$, dengan nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 99,44%; yang menunjukkan model terestimasi *FEM* memiliki daya ramal yang sangat tinggi. Namun demikian, daya ramal ini harus dimaknai secara kritis, karena secara terpisah dari variabel lainnya dalam model ekonometrik, terdapat variabel, yakni variabel Luas Terminal Kontainer Pelabuhan dan Produk Domestik Bruto per kapita terhadap ekspor Indonesia ke negara-negara di kawasan Asia Pasifik.

Variabel Luas Terminal Kontainer Pelabuhan memiliki nilai koefisien regresi sebesar 0.62875 dengan pola hubungan logaritma-logaritma. Artinya, apabila Luas Terminal Kontainer

Pelabuhan mengalami kenaikan sebesar 1 persen, maka Ekspor akan mengalami kenaikan sebesar 0.62875 persen. Sebaliknya, jika Luas Terminal Kontainer Pelabuhan mengalami penurunan sebesar 1 persen, maka ekspor akan mengalami penurunan sebesar 0.62875 persen.

Variabel PDB per kapita Negara di Kawasan Asia Pasifik memiliki nilai koefisien regresi sebesar 1.37723 dengan pola hubungan logaritma-logaritma. Artinya, apabila Produk Domestik Bruto perkapita Negara di Kawasan Asia Pasifik mengalami kenaikan sebesar 1 persen, maka Ekspor akan mengalami kenaikan sebesar 1.37723 persen. Sebaliknya, jika Produk Domestik Bruto perkapita Negara di Kawasan Asia Pasifik mengalami penurunan sebesar 1 persen, maka ekspor akan mengalami penurunan sebesar 1.37723 persen.

3.2. Pembahasan

1. Pengaruh Variabel Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan terhadap Ekspor

Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan tidak berpengaruh terhadap ekspor Indonesia ke negara-negara kawasan Asia Pasifik selama kurun waktu 2017-2021. Artinya, perubahan indeks kualitas infrastruktur pelabuhan tidak akan menyebabkan kenaikan atau penurunan pada ekspor Indonesia ke negara-negara kawasan Asia Pasifik. Faktor yang menyebabkan indeks kualitas infrastruktur pelabuhan tidak berpengaruh terhadap nilai ekspor Indonesia ke negara-negara kawasan Asia Pasifik adalah lambatnya perbaikan kualitas infrastruktur pelabuhan di negara-negara importir. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian (Lee & Lam, 2015) yang menyatakan bahwa hanya terdapat empat negara di Asia yang pelabuhannya mampu berkompetisi dalam perdagangan dunia antara lain: Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan Singapura. Selain di negara-negara tersebut, pelabuhan di negara-negara lainnya hanya mampu menjadi tumpuan ekonomi lokal dan tidak mampu menjadi trade center dunia.

Sedangkan penelitian ini berbeda dengan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh (Ferrari et al, 2012) menganalisis bahwa dampak adanya infrastruktur pelabuhan terhadap perdagangan internasional (Ekspor, Impor) antara Negara Brazil dan Negara mitra dagangnya. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa infrastruktur pelabuhan memiliki dampak yang positif terhadap perdagangan internasional.

2. Pengaruh Variabel Luas Terminal Kontainer Pelabuhan terhadap Ekspor

Luas Terminal Kontainer Pelabuhan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap ekspor Indonesia, artinya ketika Luas Terminal Kontainer Pelabuhan naik maka ekspor juga akan naik. Angkutan laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Selain itu, laut berfungsi sebagai urat nadi dalam perekonomian karena merupakan salah satu sarana yang menjamin lancarnya arus barang dan orang. Untuk ini pembangunan di sektor pelayaran terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan.

Meningkatnya kontainerisasi dapat menciptakan aliran barang yang seimbang, sehingga bisa menarik jumlah kunjungan kapal dan meningkatkan aktivitas ekonomi pelabuhan. Hal ini dikarenakan paradigma kegiatan logistik saat ini adalah “*Ship Follow the Trade*” yang berarti berbasis pada aliran barang. Penelitian ini sejalan dengan penelitian Isdiana & Aminata (2019) dimana semakin luas terminal kontainer pelabuhan negara-negara anggota APEC, maka ekspor yang dilakukan Indonesia ke negara-negara tersebut juga mengalami peningkatan.

3. Pengaruh Variabel Produk Domestik Bruto Per Kapita Negara-Negara di Kawasan Asia Pasifik terhadap Ekspor

Produk Domestik Bruto Per Kapita negara-negara di Kawasan Asia Pasifik memiliki pengaruh yang positif dan signifikan artinya ketika PDB per kapita negara-negara di Kawasan Asia Pasifik naik maka ekspor juga akan naik. Berdasarkan pendekatan pengeluaran, PDB per kapita merupakan salah satu indikator penting untuk mengukur kemampuan suatu negara untuk melakukan pembelian barang dan jasa. Daya beli yang meningkat akan menyebabkan permintaan agregat juga meningkat termasuk permintaan barang dan jasa dari negara lain. Negara yang memiliki kesamaan dalam pola permintaan barang-barang yang berbeda (produk yang terdiferensiasi) cenderung memiliki pendapatan per kapita yang hampir serupa. Akibatnya, perbedaan besar dalam pendapatan per kapita akan menunjukkan perbedaan yang lebih besar terhadap struktur permintaan barang-barang yang berbeda, hal ini tentu akan meningkatkan perdagangan antar negara sehingga potensi perdagangan intra industri semakin tinggi.

Penelitian ini sejalan dengan teori Mankiw (2006) yang menyatakan bahwa ketika PDB perkapita penduduk suatu Negara meningkat, maka daya beli negara tersebut akan meningkat, dan pada saat yang bersamaan permintaan penduduk di Negara tersebut atas sebuah komoditas impor pun meningkat. Hal ini akan mengakibatkan meningkatnya ekspor suatu komoditas dari Negara mitra dagangnya. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Maulana & Kartiasih (2017) yang menyatakan bahwa PDB perkapita terhadap ekspor memiliki pengaruh positif. Dengan adanya peningkatan terhadap ekspor yang disebabkan oleh meningkatnya PDB perkapita, negara juga akan meningkatkan konsumsinya, kondisi ini sesuai dengan teori permintaan yang menyatakan bahwa peningkatan pendapatan perkapita konsumen akan meningkatkan permintaan terhadap komoditas yang diperdagangkan (Pindyck & Rubinfeld, 2009).

4. Pengaruh Jarak Ekonomi Pelabuhan terhadap Ekspor

Jarak ekonomi memiliki pengaruh yang tidak signifikan, Hal ini terjadi karena perkembangan jarak ekonomi yang dihitung dari jarak ibukota masing-masing Negara terhadap proporsi GDP Negara tujuan dengan total GDP Negara mitra memberikan gambaran bahwa semakin besar nilai proporsi GDP suatu Negara terhadap total GDP Negara amatan dalam hal ini adalah Negara-negara Asia Pasifik, maka jarak ekonomi semakin besar yang menyebabkan perdagangan internasional juga meningkat. Jarak Ekonomi tiap negara menjadi salah satu keterkaitan dengan volume ekspor karena sesuai dengan mekanisme perdagangan internasional dimana jauh-dekatnya jarak sangat mempengaruhi biaya transportasi. Sehingga semakin jauh jarak antar dua negara maka semakin besar pula biaya yang harus dikeluarkan oleh negara tujuan pengekspor.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Mulyadi (2017) yang menyatakan bahwa pengaruh adanya jarak ekonomi terhadap perdagangan internasional (ekspor) memiliki pengaruh yang positif. Namun hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori karena secara teori jika jarak ekonomi meningkat (jauh) maka ekspor akan menurun. Karena jarak ekonomi ini disosialisasikan dengan biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan ekspor.

Sedangkan penelitian ini bertentangan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh (Asikin et al., 2016) menganalisis bahwa Jarak ekonomi berpengaruh signifikan negatif terhadap ekspor Indonesia pada model agregat dan manufaktur. Jarak ekonomi

pada perdagangan ekspor dan impor menggambarkan biaya transportasi. Semakin jauh jarak ekonomi, maka biaya transportasi akan semakin meningkat. Implikasinya harga barang yang diperdagangkan akan meningkat. Hal ini ditunjukkan dengan tingginya rata-rata ekspor Indonesia ke negara-negara yang memiliki jarak ekonomi lebih dekat yaitu Singapura, Malaysia dan Thailand.

Tabel 3. Efek dan Konstanta Wilayah

No	Negara	Effect	Konstanta Baru
1	THA	2.221.267	-14.474.973
2	SGP	-0.89871	-1.759.495
3	PHL	3.516.617	-13.179.623
4	JPN	0.313782	-16.382.458
5	CHN	1.300.354	-15.395.886
6	AUS	-1.322.036	-18.018.276
7	NZL	-2.163.822	-18.860.062
8	USA	-0.889861	-17.586.101
9	CAN	-2.184.919	-18.881.159
10	MEX	0.107328	-16.588.912

Pada Tabel 3 terlihat bahwa daerah dengan nilai konstanta tertinggi adalah Philipina yakni sebesar -13.179623. Artinya, terkait dengan pengaruh variabel Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan, Luas Terminal Kontainer Pelabuhan, Perkapita Negara di Kawasan Asia Pasifik, dan Jarak Ekonomi Tiap Negara Tujuan memiliki ekspor yang lebih tinggi dibandingkan dengan Negara lainnya di Asia Pasifik. Sedangkan Nilai konstanta terendah dimiliki oleh Negara Canada, yaitu sebesar -18.881159. Artinya, terkait dengan pengaruh variabel Indeks Kualitas Infrastruktur Pelabuhan, Luas Terminal Kontainer Pelabuhan, Perkapita Negara di Kawasan Asia Pasifik, dan Jarak Ekonomi Tiap Negara Tujuan memiliki ekspor yang lebih rendah dibandingkan dengan Negara lainnya di Asia Pasifik.

4. KESIMPULAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis arah dan besarnya pengaruh indeks kualitas infrastruktur pelabuhan, luas terminal kontainer pelabuhan, jarak ekonomi, produk domestik bruto. terhadap ekspor Indonesia ke negara–negara kawasan Asia Pasifik selama periode 2017–2021. Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut. Pertama, perubahan indeks kualitas infrastruktur pelabuhan tidak akan menyebabkan kenaikan atau penurunan pada ekspor Indonesia ke negara-negara kawasan Asia Pasifik. Faktor lambatnya perbaikan kualitas infrastruktur pelabuhan di negara-negara importir. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa hanya terdapat empat negara di Asia yang pelabuhannya mampu berkompetisi dalam perdagangan dunia. Kedua, luas terminal kontainer pelabuhan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap ekspor Indonesia, selain itu laut berfungsi sebagai urat nadi dalam perekonomian karena merupakan salah satu sarana yang menjamin lancarnya arus barang dan orang. Untuk ini pembangunan di sektor pelayaran terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan. Ketiga, Produk Domestik Bruto Per Kapita negara-negara di Kawasan Asia Pasifik

memiliki pengaruh yang positif dan signifikan. Berdasarkan pendekatan pengeluaran, PDB per kapita merupakan salah satu indikator penting untuk mengukur kemampuan suatu negara untuk melakukan pembelian barang dan jasa. Keempat, jarak ekonomi memiliki pengaruh yang positif tetapi tidak signifikan, karena perkembangan jarak ekonomi yang dihitung dari jarak ibu kota masing-masing Negara terhadap proporsi GDP negara tujuan. Jarak ekonomi semakin besar yang menyebabkan perdagangan internasional juga meningkat. Jarak ekonomi tiap negara menjadi salah satu keterkaitan dengan volume ekspor karena sesuai dengan mekanisme perdagangan internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, L. (2017). Pengaruh Exchange Rate dan GDP Terhadap Ekspor dan Impor Indonesia. *Develop*, 1(1). <https://doi.org/10.25139/dev.v1i1.69>
- Ahmadi, N., Kusumastanto, T., & Siahaan, E. I. (2016). Development Strategy of Green port Study: Cigading Port-Indonesia. *Jurnal Warta Penelitian Perhubungan*, 28(1), 9–26.
- Asikin, Z., Daryanto, A., & Anggraeni, L. (2016). Pengaruh Infrastruktur dan Kelembagaan Terhadap Kinerja Ekspor Agregat dan Sektoral Indonesia. *Jurnal Manajemen Dan Agribisnis*, 13(2), 145–156. <https://doi.org/10.17358/jma.13.2.145>
- Febriyanti, D. F. (2019). Effect of Export and Import of Gross Domestic Product in. *Jurnal Ecoplan*, 2(1), 10–20.
- Ferrari, Merk, Bottasso, Conti, T. (1985). Ports and Regional Development: a European Perspective. *Built Environment*, 11(1), 9–21.
- Fitriani, E. (2019). Analisis Pengaruh Perdagangan Internasional Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *JURISMA : Jurnal Riset Bisnis & Manajemen*, 9(1), 17–26. <https://doi.org/10.34010/jurisma.v9i1.1414>
- Isdiana, F. N., & Aminata, J. (2019). *Analisis Ekspor Indonesia Dengan Anggota Apec*. 1, 130–145.
- Kemendag. (2019). *Ini Strategi Kemendag Pertahankan Kinerja Ekspor di Tengah Ancaman Resesi Ekonomi*. Kementerian Perdagangan Republik Indonesia. <https://www.kemendag.go.id/id/newsroom/media-corner/ini-strategi-kemendag-pertahankan-kinerja-ekspor-di-tengah-ancaman-resesi-ekonomi-1>
- Kurniawati, F. (2019). Studi Kelayakan Pengembangan Terminal Peti Kemas Pelabuhan Belang-Belang. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(3), 139. <https://doi.org/10.25104/warlit.v27i3.780>
- Lee, P. T. W., & Lam, J. S. L. (2015). Container port competition and competitiveness analysis: Asian major ports. In *International Series in Operations Research and Management Science* (Vol. 220, Issue December). https://doi.org/10.1007/978-3-319-11891-8_4

- Mankiw, N. G. (2008). *Principles of Economics* (5th ed). South-Western Cengage Learning.
- Mankiw, N. G. (2010). *Makroekonomi*. Erlangga.
- Maulana, A., & Kartiasih, F. (2017). Analisis Ekspor Kakao Olahan Indonesia ke Sembilan Negara Tujuan Tahun 2000–2014. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 17(2), 103–117. <https://doi.org/10.21002/jepi.v17i2.664>
- Mulyadi, M. (2017). Pengaruh GDP, Ukuran Ekonomi, Nilai Tukar, Penduduk, dan Jarak Ekonomi Terhadap Ekspor Indonesia Ke Negara ASEAN+6 (Pendekatan Model Gravitasi). *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan (JPEP)*, 2(2), 1–22.
- Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, M. J. M. (2011). *international Economics: Theory & Policy -9/E* (Ed. 2. Cet). Pearson Education.
- Pebrianto, M. (2018). Analisis Pengaruh Produk Domestik Bruto Perkapita, Nilai Tukar, Inflasi Dan Cadangan Devisa Terhadap Nilai Impor Barang Indonesia Dari Jepang, Singapura Dan Tiongkok Tahun 1987- 2016. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, 7(1). <https://jimfeb.ub.ac.id/index.php/jimfeb/article/view/5287/4651>
- Pindyck, R., & Rubinfeld, D. (2009). *Microeconomics -7/E* (Jilid 6). Indeks.
- Salvatore, dominick. (2014). *Ekonomi internasional* (Edisi 9-Bu). Salemba Empat.
- Sukirno, S. (2011). *Makro Ekonomi Teori Pengantar*. PT. Rajagrafindo Persada.
- Syukri, A. U. (2020). Causality Between Gross Domestic Product, Exports, Imports, Foreign Exchange Reserves, and Foreign Debt in Indonesia. *Journal of Developing Economies*, 5(2), 107. <https://doi.org/10.20473/jde.v5i2.18275>
- Wahono, D. (2015). Terminal Petikemas pada Pelabuhan Internasional Pantai Kijing di Kecamatan Sungai Kunyit Kabupaten Pontianak. *Jurnal Online Mahasiswa Arsitektur Universitas Tanjungpura*, 3(1), 37–55.
- Wardani, M. A., & Mulatsih, S. (2018). Analisis Daya Saing Dan Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Ekspor Ban Indonesia Ke Kawasan Amerika Latin. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 6(1), 81–100. <https://doi.org/10.29244/jekp.6.1.2017.81-100>
- Wulandari, L., & Zuhri, S. (2019). Pengaruh Perdagangan Internasional Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2007-2017. *Jurnal REP (Riset Ekonomi Pembangunan)*, 4(2), 1–189. <https://doi.org/10.31002/rep.v4i2.781>