

ANALISIS EKSPOR INDONESIA DENGAN ANGGOTA APEC MELALUI MODA TRANSPORTASI LAUT



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomi
Universitas Diponegoro

Disusun oleh :

FIRDHA NURUL ISDIANA
NIM. 12020114130094

FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2018

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Firdha Nurul Isdiana
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114130094
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/ Ilmu Ekonomi dan
Studi Pembangunan
Judul Skripsi : **ANALISIS EKSPOR INDONESIA
DENGAN ANGGOTA APEC MELALUI
MODA TRANSPORTASI LAUT**
Dosen Pembimbing : Dr. Jaka Aminata, SE.,MA.

Semarang, 28 September 2018

Dosen Pembimbing

Dr. Jaka Aminata,SE.,MA.

NIP. 197209172002121001

HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Firdha Nurul Isdiana
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114130094
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/IESP
Judul Skripsi : **ANALISIS EKSPOR INDONESIA DENGAN
ANGGOTA APEC MELALUI MODA
TRANSPORTASI LAUT**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 26 Oktober 2018

Tim Penguji :

1. Dr. Jaka Aminata,SE.,MA. (.....)
2. Dr. Hadi Sasana,S.E.,M.Si. (.....)
3. Nenek Woyanti,S.E.,M.Si. (.....)

Mengetahui,

Wakil Dekan I Akademik dan Kemahasiswaan,

Anis Chariri, S.E, M.Comm.,Ph.D.,Akt.

NIP. 19670809 199203 1001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Firdha Nurul Isdiana, menyatakan bahwa skripsi dengan judul **ANALISIS EKSPOR INDONESIA DENGAN ANGGOTA APEC MELALUI MODA TRANSPORTASI LAUT**, yang merupakan hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan/atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin, tiru, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijazah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 28 September 2018

Yang membuat pernyataan,

Firdha Nurul Isdiana

NIM.12020114130094

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka apabila engkau telah selesai (dari sesuatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan yang lain)”

- QS. Al Insyirah : 6-7

You don't have to be great to start, but you have to start to be great

- Zig Ziglar

The greatest source of happiness is the ability to be gratefull at all times

- Zig Ziglar

Skripsi ini dipersembahkan untuk:

Kedua orang tuaku, dan seluruh keluarga besarku

Serta sahabat-sahabat dan orang-orang istimewa yang berdiri bersamaku

ABSTRACT

This study aims to analyze Indonesia's export with APEC member through sea transportation mode. The purpose in this study is (i) to take a look at maritime transportation conditions especially Indonesian port infrastructure as a support in international trade activities, (ii) to analyze the impact of GDP per capita of Indonesia, GDP per capita of trading partner countries, economic distance, Real Effective Exchange Rate, Quality of Port Infrastructure, and Container Port Traffic on Indonesia's export volume to trading partner countries in the APEC region through sea transportation mode using the gravity model. The research method using panel data regression (Random Effect Model).

Indonesia's maritime transportation condition indicate that with the cabotage principle (all national shipping routes it can only be served by Indonesian-flagged vessels), so it can encourage the national shipping industry. However, export/import activities between countries are still dominated by foreign companies, this is due to the low domestic shipbuilding industry, and mostly ports in Indonesia are classified as ports with relatively shallow port water levels. As a result, Indonesian shipping can only be served by small capacity vessels (capacity constraint).

The estimation results show that GDP per capita of Indonesia, Quality of Port Infrastructure, and Container Port Traffic have a positive and significant effect on the volume of Indonesian exports through sea transportation mode. Economic distance and Real Effective Exchange Rate (REER) have a negative and significant effect on export volume. While the GDP per capita variable of trading partner countries has a negative and insignificant effect.

Key Word: Sea Transportation Mode, Export Volume, Port Infrastructure, REM (Random Effect Model)

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis mengenai ekspor Indonesia dengan anggota APEC melalui moda transportasi laut. Tujuan dalam penelitian ini adalah (i) untuk meninjau kondisi transportasi maritim terutama infrastruktur pelabuhan Indonesia sebagai penunjang dalam kegiatan perdagangan internasional, (ii) serta menganalisis pengaruh GDP perkapita Indonesia, GDP perkapita negara mitra dagang, jarak ekonomi, *Real Effective Exchange Rate*, *Quality of Port Infrastructure*, dan *Container Port Traffic* terhadap volume ekspor Indonesia ke negara dalam kawasan APEC melalui moda transportasi laut dengan menggunakan pendekatan model gravitasi. Metode yang di gunakan adalah regresi data panel dengan *Random Effect Model* (REM).

Kondisi transportasi maritim di Indonesia menunjukkan bahwa dengan adanya asaz *cabotage* (seluruh rute pelayaran nasional hanya boleh dilayani oleh kapal berbendera Indonesia), sehingga dapat mendorong industri pelayaran nasional, walaupun untuk aktivitas ekspor/impur antar negara masih di dominasi oleh perusahaan asing, hal ini dikarenakan masih rendahnya industri galangan kapal domestik, dan pelabuhan di Indonesia sebagian besar masih tergolong pelabuhan dengan level kedalaman air pelabuhan yang relatif dangkal. Sehingga menyebabkan Indonesia hanya dapat dilayani oleh kapal-kapal berukuran kecil (*capacity constraint*).

Berdasarkan hasil estimasi menunjukkan bahwa GDP perkapita Indonesia, *Quality of Port Infrastructure*, dan *Container Port Traffic* berpengaruh positif dan signifikan terhadap volume ekspor Indonesia melalui moda transportasi. Dan jarak ekonomi serta *Real Effective Exchange Rate* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap volume ekspor. Sedangkan variabel GDP perkapita negara mitra dagang berpengaruh negatif dan tidak signifikan.

Kata Kunci : Moda Transportasi Laut, Volume Ekspor, Infrastruktur Pelabuhan, REM (*Random Effect Model*)

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas rahmat, karunia serta ridho-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : “Analisis Ekspor Indonesia dengan Anggota APEC Melalui Moda Transportasi Laut“. Penulis menyadari bahwa dalam proses menyusun skripsi ini, banyak bantuan dan dukungan baik secara langsung maupun tidak langsung oleh berbagai pihak. Maka, dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada :

1. Allah SWT atas berkat rahmat, karunia, dan ridho-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
2. Kedua orang tua tercinta, Bapak Sugeng Jatmiko dan Ibu Istirokhah, Adikku Ferra Kurnia Dewi, dan saudara sepupuku Linda Ilmi atas dukungan yang tak henti-hentinya baik moril maupun materiil kepada penulis selama ini.
3. Bapak Dr. Suharnomo, S.E., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
4. Bapak Akhmad Syakir Kurnia, S.E., M.Si., Ph.D. selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.

5. Dr. Jaka Aminata,SE.,MA. selaku dosen pembimbing yang banyak memberikan saran, bimbingan, serta berkenan meluangkan waktunya untuk membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro yang telah memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
7. Seluruh karyawan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro atas segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis.
8. Sahabat-sahabatku di IESP, Zahrina Zatalini, Rahmi Nuraini, Hilda Carolina, Lutfiana Fiqry, Deandra Aulia, Nisaulfathona Hidayati, Yeni Purnamasari, Lauria Tika, Grace Elliana, Nastiti Ninda dan Aliya Rusydiyana yang selalu mendukung, saling mengingatkan dan memberikan warna selama masa kuliah.
9. Sahabat-sahabat SMA, Fatwa Faizah, Rayendra Adinda, Anita Permata, Vq Pinasthika, Fannysa Rizka, dan Nafsiani yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan skripsi.

10. Terima kasih kepada Sa'ad Abdurrahman yang selalu menyempatkan waktu, memberikan semangat, dan dukungan kepada penulis dalam proses menyelesaikan skripsi.
11. Teman-teman IESP 2014 atas kebersamaan dan momen dalam mengerjakan tugas dan belajar bersama, serta teman-teman seperbimbingan yang telah memberikan saran dan dukungan dalam proses menyelesaikan skripsi.
12. UKM Indonesia Marketing Association 2017, UKM-F Tari FEB 2016, KKN TIM II Desa Margolelo 2017, Bakti BCA, Vertihori Volunteer Pengajar, yang telah memberikan kesempatan dan dukungan kepada penulis untuk terus berkembang.

Atas segala bantuan yang diberikan, penulis hanya bisa berdoa semoga Allah SWT senantiasa memberikan balasan amal kebaikan yang berlipat amin. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk masyarakat dan pihak yang membutuhkan.

Semarang, 2018

Firdha Nurul Isdiana

NIM. 12020114130094

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
ABSTRACT	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	14
1.3 Tujuan.....	16
1.4 Manfaat Penelitian:.....	16
1.5 Sistematika Penulisan.....	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	19
2.1 Landasan Teori	19
2.1.1 Perdagangan Internasional	19
2.1.2 Teori Permintaan dan Penawaran dalam Perdagangan Internasional ...	20
2.1.3 Teori Perdagangan Internasional.....	22
2.1.4 Perdagangan Bilateral	29
2.1.5 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perdagangan Bilateral	31
2.1.6 Peranan Jasa Transportasi dalam Perdagangan	37
2.1.7 Peranan Infrastruktur Transportasi dalam Perdagangan	38
2.2 Penelitian Terdahulu.....	40
2.3 Kerangka Pemikiran	54
2.4 Hipotesis Penelitian	56
BAB III METODE PENELITIAN	57

3.1	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	57
3.1.1	Variabel Penelitian	57
3.1.2	Definisi Operasional.....	57
3.2	Jenis dan Sumber Data	59
3.2.1	Jenis Data	59
3.2.2	Sumber Data.....	61
3.3	Metode Pengumpulan Data	61
3.4	Metode Analisis Data	62
3.4.1	Model Penelitian	62
3.4.2	Metode Estimasi Data Panel	63
3.4.3	Uji Kesesuaian Model.....	69
3.4.4	Pemilihan Pembobot Terbaik Pada Model Regresi Panel Terpilih.....	72
3.4.5	<i>Generalized Least Square (GLS)</i>	72
3.4.6	<i>Seemingly Unrelated Regression (SUR)</i>	73
3.4.7	Deteksi Penyimpangan Asumsi Klasik	73
3.4.8	Pengujian Hipotesis.....	80
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....		84
4.1	Deskripsi Data	84
4.1.1	Kawasan Integrasi APEC	84
4.1.2	Kondisi Geografis Indonesia.....	85
4.1.3	Kondisi Infrastruktur Moda Transportasi Laut Indonesia.....	86
4.1.4	Perkembangan Ekspor Indonesia ke APEC	93
4.1.5	Perkembangan <i>Gross Domestic Product Perkapita</i> Indonesia dan Negara Mitra Dagang dalam Kawasan APEC.....	97
4.1.6	Perkembangan <i>Real Effective Exchange Rate</i> Indonesia terhadap Mata Uang Negara Mitra Dagang dalam Kawasan APEC.....	98
4.1.7	Perkembangan <i>Quality of Port Infrastructure</i> Indonesia dan Negara Mitra Dagang dalam Kawasan APEC	99

4.1.8	Perkembangan <i>Container Port Traffic</i> Indonesia dan Negara Mitra Dagang dalam Kawasan APEC	101
4.2	Analisis Data	102
4.2.1	Hasil Estimasi Data Panel	102
4.2.2	Hasil Uji Asumsi Klasik.....	104
4.2.3	Estimasi Hasil Statistik	109
4.3	Hasil Analisis Model Gravitasi Perdagangan Bilateral Indonesia dengan Negara Mitra Dagang dalam Kawasan APEC.....	111
4.3.1	GDP Per Kapita Indonesia	111
4.3.2	GDP Per Kapita Negara Mitra Dagang dalam APEC	113
4.3.3	Jarak Ekonomi.....	115
4.3.4	<i>Real Effective Exchange Rate</i>	116
4.3.5	<i>Quality of Port Infrastructure</i>	117
4.3.6	<i>Container Port Traffic</i>	118
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		119
5.1	Kesimpulan.....	119
5.2	Keterbatasan	120
5.3	Saran.....	121
DAFTAR PUSTAKA		123
LAMPIRAN-LAMPIRAN		128

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Volume Ekspor Menurut Golongan Komoditi	5
Tabel 1.2 Perkembangan Kualitas Infrastruktur Indonesia.....	10
Tabel 4.1 Produksi Angkutan Laut di Indonesia (Ton/Tahun)	91
Tabel 4.2 Volume Ekspor Indonesia ke APEC Melalui Moda Transportasi	94
Tabel 4.3 Volume Ekspor Indonesia ke Negara Tujuan Anggota APEC Berdasarkan Golongan Barang Utama.....	95
Tabel 4.4 Nilai Tukar Riil Mata Uang Negara Mitra Dagang terhadap Rupiah	99
Tabel 4.5 Hasil Uji Estimasi Model.....	103
Tabel 4.6 Hasil Estimasi Regresi Panel <i>Random Effect Model</i>	104
Tabel 4.7 Hasil Uji Asumsi Klasik	105
Tabel 4.8 Matriks Korelasi Deteksi Multikolinearitas	106
Tabel 4.9 Hasil Estimasi Uji Heteroskedastisitas Menggunakan Uji <i>Glejser</i>	107
Tabel 4.10 Kriteria Pengambilan Keputusan Uji Durbin-Watson	108
Tabel 4.11 Hasil Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t)	111

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kontribusi Ekspor Indonesia ke APEC terhadap Total Ekspor Indonesia ke Dunia	4
Gambar 1.2 Ekspor Indonesia Menurut Moda Transportasi Tahun.....	7
Gambar 1.3 <i>Liner Shipping Connectivity Index</i> Indonesia	10
Gambar 2.1 Harga Komoditas Ekuilibrium Relatif dalam Perdagangan-Analisis Ekuilibrium Parsial.....	20
Gambar 2.2 Skema Kerangka Pemikiran	55
Gambar 4.1 Jumlah Armada Pelayaran Nasional dan Asing di Indonesia	88
Gambar 4.2 Jumlah Armada Pelayaran Nasional dan Asing di Indonesia	89
Gambar 4.3 Perbandingan Pelabuhan Indonesia, Malaysia, dan Singapura	90
Gambar 4.4 Total Volume Ekspor Indonesia ke Negara Tujuan di Kawasan APEC Melalui Moda Transportasi.....	93
Gambar 4.5 GDP per Kapita Riil Indonesia dengan Negara Mitra Dagang dalam Kawasan APEC.....	97
Gambar 4.6 <i>Quality of Port Infrastructure</i>	100
Gambar 4.7 <i>Container Port Traffic</i>	101
Gambar 4.8 Hasil Uji Normalitas.....	105

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Hasil Estimasi Data Panel.....	128
Lampiran B Hasil Uji Asumsi Klasik	132
Lampiran C Data Estimasi	134

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perdagangan internasional merupakan transaksi dagang antara subjek ekonomi satu negara dan subjek ekonomi negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Adapun subjek ekonomi tersebut melibatkan penduduk yang terdiri dari warga negara biasa, perusahaan swasta, perusahaan negara, dan pemerintah (Sobri, 2000). Dengan adanya perdagangan internasional akan menciptakan suatu hubungan yang saling mempengaruhi antara satu negara dengan negara lainnya, yaitu berupa pertukaran barang dan jasa antar negara.

Tujuan dari kegiatan perdagangan internasional adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat suatu negara dan juga sebagai penggerak perekonomian nasional yang dapat mendatangkan devisa bagi suatu negara yang digunakan untuk pembangunan dalam negeri. Kegiatan perdagangan internasional terdiri dari ekspor dan impor. Ekspor merupakan penjualan barang dan jasa yang dihasilkan oleh suatu negara ke negara lainnya, sedangkan impor merupakan barang dan jasa dari suatu negara yang mengalir masuk ke negara tersebut (Boediono, 2001)

Alasan suatu negara melakukan perdagangan internasional karena kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa meningkat dan hal tersebut tidak dapat dipenuhi seluruhnya oleh produksi dalam negeri sehingga membutuhkan pasar yang lebih luas dari luar negeri, adanya perbedaan antara satu negara dengan negara lainnya juga

merupakan salah satu pendorong terjadinya perdagangan internasional, perbedaan tersebut dari segi sumber daya alam maupun dari segi ilmu pengetahuan dan teknologi. Alasan lainnya adalah perdagangan internasional diperlukan untuk mencapai skala ekonomi. Pencapaian skala ekonomi dapat terjadi karena penghematan biaya rata-rata produksi melalui spesialisasi (Widyastutik, 2013).

Perdagangan internasional dapat mendorong terjadinya globalisasi ekonomi yang menciptakan hubungan keterkaitan antar negara-negara di dunia. Globalisasi ekonomi merupakan proses pengintegrasian ekonomi nasional ke dalam sistem ekonomi global, dimana negara-negara di seluruh dunia menjadi satu kekuatan pasar yang semakin terintegrasi. Globalisasi ekonomi ditandai dengan semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi, yang mengharuskan penghapusan seluruh batasan dan hambatan terhadap arus modal, barang dan jasa. Terjadinya globalisasi menyebabkan pasar antar negara semakin luas. Manfaat integrasi ekonomi adalah terciptanya efisiensi ekonomi di suatu kawasan ekonomi, berkembangnya industri lokal, serta dapat meningkatkan perdagangan. Oleh karena itu, pentingnya proses integrasi ekonomi yang dilakukan oleh masing-masing kawasan untuk bisa bersaing dengan kawasan lainnya.

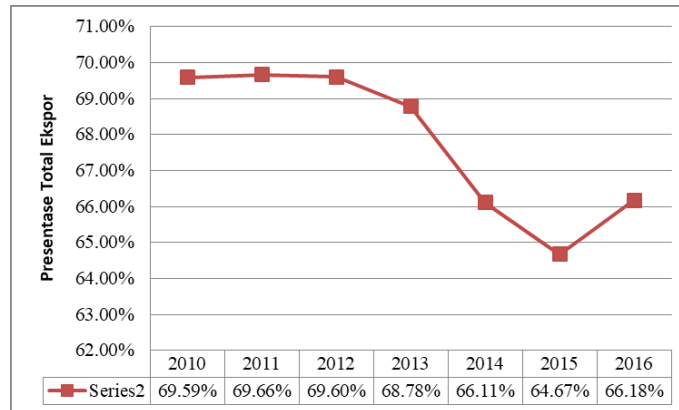
Salah satu bentuk dari adanya integrasi ekonomi di kawasan Asia Pasifik dikenal dengan *Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)* yang mana kerjasama ekonomi ini didirikan pada tahun 1989 di Canberra-Australia dan hingga saat ini APEC beranggotakan 21 negara yaitu Australia, Brunei Darussalam, Kanada, Chili, Tiongkok, Hongkong, Indonesia, Jepang, Korea Selatan, Malaysia, Meksiko,

Selandia Baru, Filipina, Peru, Rusia, Singapura, Taiwan, Thailand, Amerika Serikat, dan Vietnam. Tujuan utama didirikannya integrasi ekonomi APEC adalah untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan di kawasan Asia Pasifik. Hal tersebut dilakukan dengan mendorong dan memfasilitasi perdagangan dan investasi yang lebih bebas dan terbuka di kawasan, serta meningkatkan kerja sama pengembangan kapasitas ekonomi anggota (Kementerian Luar Negeri, 2018).

Manfaat adanya APEC bagi Indonesia adalah sebagai sarana untuk membangun kepercayaan dan hubungan yang saling menguntungkan dengan negara mitra di kawasan; sarana untuk meningkatkan kapasitas dan daya saing Indonesia; sebagai sarana untuk memastikan bahwa pasar Asia-Pasifik tetap terbuka bagi produk ekspor unggulan Indonesia; dan yang terakhir adalah sebagai sarana peningkatan investasi (Kementerian Luar Negeri, 2018)

Dengan adanya kesepakatan APEC tersebut berdampak pada kontribusi nilai ekspor Indonesia, yang mana dari tahun 2010 hingga tahun 2016 lebih dari 60% ekspor Indonesia diekspor ke negara di kawasan APEC dari total seluruh ekspor Indonesia ke dunia.

Gambar 1.1
Kontribusi Ekspor Indonesia ke APEC terhadap Total Ekspor Indonesia ke Dunia



Sumber: (Badan Pusat Statistik 2010-2016, diolah)

Pada Gambar 1.1 terlihat bahwa dari tahun 2010 hingga tahun 2012 kontribusi nilai ekspor Indonesia ke APEC mengalami peningkatan yang stabil dari 69,59% hingga 69,60% namun mulai tahun 2013 kontribusi nilai ekspor Indonesia ke APEC mengalami penurunan dan mengalami sedikit peningkatan di tahun 2016, selama rentang waktu 2010 hingga 2016 kontribusi terendah terjadi pada tahun 2015 yaitu sebesar 64,67% hal tersebut dikarenakan adanya pelemahan perekonomian global seperti suku bunga The Fed, resesi Eropa, pertumbuhan ekonomi China, krisis negara eksportir minyak, dan rendahnya harga komoditas yang berdampak pada perekonomian terutama di negara berkembang.

Ekspor pada suatu negara merupakan salah satu variabel yang menunjukkan seberapa kuat posisi negara pada perdagangan internasional antar negara. Dalam (Saimul, Tambunan, Oktaviani, & Firdaus, 2011) ekspor merupakan motor penggerak bagi pertumbuhan ekonomi, karena beberapa alasan, diantaranya adalah (1) ekspor

menyebabkan penggunaan penuh sumber domestik sesuai keunggulan komparatif, (2) ekspor dapat memperluas pasar domestik maupun manca negara, (3) ekspor merupakan suatu sarana untuk mengadopsi pemikiran dan teknologi yang baru, (4) ekspor dapat mendorong mengalirnya modal dari negara maju ke negara sedang berkembang, (5) ekspor merupakan cara efektif untuk menghilangkan perilaku ekonomi, dan (6) ekspor menghasilkan devisa untuk memberi kesempatan dalam mengimpor barang modal dan barang antara. Berikut merupakan volume ekspor Indonesia berdasarkan komoditi yang digolongkan dalam SITC (*Standard International Trade Classification*)

Tabel 1.1
Volume Ekspor Menurut Golongan Komoditi
(Berat Bersih: ribu ton) Tahun 2014-2016

SITC	Golongan Barang	Volume Ekspor		
		2014	2015	2016
0	Bahan makanan dan binatang hidup	10,713	10,960	10,055
1	Minuman dan tembakau	247	254	332
2	Bahan-bahan mentah, tidak untuk dimakan	32,376	26,330	30,075
3	Bahan bakar pelikan, bahan penyemir dan bahan-bahan yang berkenaan dengan itu	450,302	412,062	413,435
4	Lemak serta minyak hewan dan nabati	25,385	29,311	25,372
5	Bahan-bahan kimia	12,754	10,869	12,726
6	Barang-barang buatan pabrik dirinci menurut bahan	14,007	15,401	16,117
7	Mesin dan alat pengangkutan	1,913	1,912	2,103
8	Berbagai jenis barang buatan pabrik	1,769	1,728	1,685
9	Barang-barang transaksi tidak dirinci	0	834	2,885
	Jumlah	549,466	509,662	514,785

Sumber: (Badan Pusat Statistika 2014-2016, diolah)

Berdasarkan Tabel 1.1 dapat diketahui bahwa ekspor Indonesia di dominasi oleh sektor pertambangan yaitu pada SITC golongan 3 seperti bahan bakar pelikan, bahan penyemir, dan bahan-bahan yang berkenaan dengan itu, dan juga di dominasi oleh komoditi pada golongan SITC 2 yaitu bahan-bahan mentah. Hal ini menunjukkan bahwa ekspor Indonesia masih di dominasi oleh sektor berbasis sumber daya alam (SDA), yang merupakan produk setengah jadi dan berteknologi rendah.

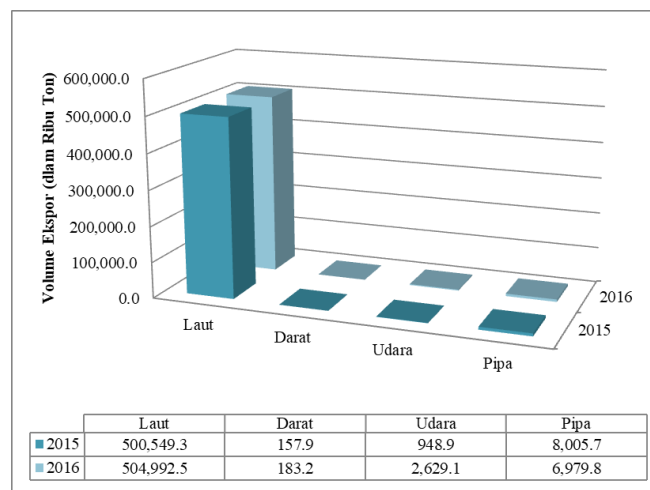
Menurut (Pradja, 2014) laut merupakan media yang sangat penting untuk kelancaran perdagangan antar negara. Salah satu moda transportasi perdagangan internasional yang berpengaruh positif dengan adanya peningkatan konektivitas di negara-negara ASEAN adalah perdagangan internasional dengan menggunakan moda transportasi laut. Sektor transportasi maritim memiliki peranan penting dalam pembangunan ekonomi nasional, begitu juga dalam perdagangan internasional, yang mana sektor ini merupakan sektor yang berhubungan langsung dengan perdagangan internasional terutama dalam hal ekspor-impor, karena mayoritas barang yang transit antar negara diangkut melalui moda transportasi laut. Dan hampir 80% total volume perdagangan dunia diangkut melalui transportasi laut. Dari persentase volume sebesar 80% tersebut, Asia menguasai pangsa sebesar 40% (*muat/loaded*) dan 60% (*bongkar/unloaded*) (UNCTAD, 2015).

Kondisi geografis Indonesia merupakan negara kepulauan yang berada diantara dua samudera dan dua benua membuat wilayah maritim Indonesia memiliki posisi strategis, karena pada kawasan ini terdapat empat rute selat penting dari enam belas rute strategis di dunia yaitu (Lombok, Malaka, Ombai-Wetar, dan Sunda). Dan

selat Malaka merupakan selat tersibuk kedua di dunia (setelah selat Hormuz). Jalur pelayaran melalui selat Malaka, selat Sunda dan selat Makassar merupakan jalur tercepat untuk perdagangan antara Asia-Pasifik.

Dibandingkan dengan negara anggota APEC lainnya Indonesia merupakan negara kepulauan yang 2/3 wilayahnya merupakan lautan dan pesisir. Kegiatan perdagangan antar negara pun sebagian besar dilakukan oleh moda transportasi laut dari pada moda transportasi lainnya seperti transportasi darat, udara, dan pipa. Sebesar 91,79% ekspor Indonesia pada tahun 2016 dimuat dengan menggunakan moda transportasi laut (Badan Pusat Statistika, 2016).

Gambar 1.2
Ekspor Indonesia Menurut Moda Transportasi Tahun 2015-2016



Sumber: (Badan Pusat Statistika 2015-2016, diolah)

Menurut *International Merchandise Trade Statistics* moda transportasi di klasifikasikan dalam beberapa jenis yaitu, udara, laut, darat, dan saluran pipa. Pada Gambar 1.2 tersebut dapat diketahui bahwa kegiatan ekspor Indonesia di dominasi

oleh moda transportasi laut, karena sesuai dengan kondisi letak geografis Indonesia berupa negara kepulauan yang dipisahkan oleh laut dengan negara lain. Untuk kegiatan ekspor Indonesia melalui transportasi darat hanya ditujukan ke beberapa negara terdekat saja seperti Malaysia, Timur Leste, dan Papua Nugini. Sedangkan untuk kegiatan ekspor melalui saluran pipa juga hanya ditujukan ke beberapa negara terdekat seperti Singapura dan Malaysia, kegiatan ekspor melalui pipa ini digunakan untuk mengeksport minyak dan gas bumi.

Sebanyak 90% dari jalur perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut, dan sebanyak 40% dari perdagangan tersebut melewati negara Indonesia, karena letak Indonesia yang merupakan wilayah strategis dalam perdagangan internasional. Hal ini dapat menjadi kesempatan bagi Indonesia untuk menjadi negara poros maritim dunia dengan cara meningkatkan sistem transportasi laut yang terintegrasi guna penyelenggaraan rantai pasok yang maksimal. Pemerintah juga telah membangun 124 unit kapal yang digunakan untuk kapal perintis, kapal rede, kapal pelra, kapal ternak, dan kapal kontainer serta penyelenggaraan tol laut dengan tujuan untuk menurunkan tingkat disparitas harga di wilayah Barat dan Timur Indonesia. Hal tersebut sejalan dengan Nawacita Presiden Joko Widodo yang bertujuan untuk menjadikan Indonesia berdaulat secara politik, mandiri dalam bidang perekonomian dan juga berkepribadian dalam kebudayaan. Pada tahun 2018, tol laut sudah mencapai 15 trayek yang nantinya diharapkan dapat menjangkau dan mendistribusikan bahan kebutuhan pokok di seluruh wilayah Indonesia. Upaya-upaya yang dilakukan pemerintah dengan melakukan peningkatan pelayanan melalui peningkatan proses

bisnis di pelabuhan dan efisiensi biaya pelabuhan melalui peningkatan kerja dengan menetapkan standarisasi operasi pelabuhan laut dan juga melakukan peningkatan pengelolaan kapasitas pelabuhan sehingga dapat memberikan kemudahan dan pelayanan yang maksimal bagi pengguna jasa (Departemen Perhubungan, 2018).

Berdasarkan bahwa seiring dengan adanya pergeseran pusat ekonomi dunia dari poros Atlantik ke Asia-Pasifik, menyebabkan Indonesia berpotensi tinggi untuk menjadi poros maritim, bahwasanya lebih dari 75 persen barang dan komoditas yang diperdagangkan di Asia Pasifik ditransportasikan melalui laut, dan dari total tersebut, 45 persennya atau sebesar USD 1500 triliun setiap tahun melalui jalur laut kepulauan Indonesia. Namun besarnya potensi Indonesia untuk dijadikan sebagai poros maritim dunia, tidak di dukung oleh infrastruktur yang mencukupi untuk menjadikan Indonesia sebagai lokasi *transshipment* internasional. Saat ini pelabuhan Indonesia hanya sebagai penghubung (*spoke*) dalam rantai perdagangan global bukan sebagai hub/pelabuhan utama (Gerai Info Bank Indonesia, 2016).

Berdasarkan indeks maritim global yaitu *Quality of Port Infrastructure* dan *Liner Shipping Connectivity Index* dapat diketahui bahwa industri transportasi maritim Indonesia mengalami peningkatan dari tahun 2016-2017, hal ini dapat menjadi tolok ukur optimisme untuk meningkatkan industri transportasi maritim Indonesia.

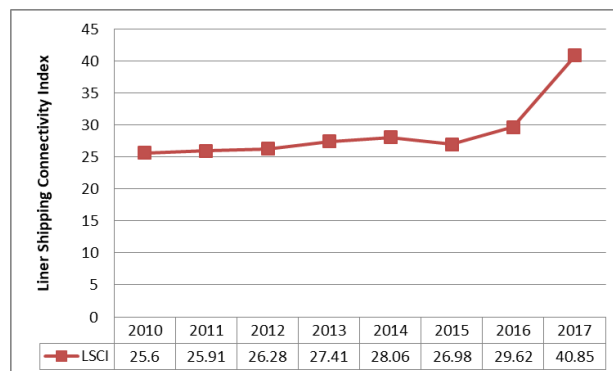
Tabel 1.2
Perkembangan Kualitas Infrastruktur Indonesia, Tahun 2014-2017

Tahun	Indeks Infrastruktur Pelabuhan	
	Peringkat/137	Nilai
2014	77	4
2015	82	3.8
2016	75	3.9
2017	72	4

Sumber: (Global Competitiveness Report World Economic Forum 2014-2017, diolah)

Sistem pengangkutan dengan menggunakan moda transportasi laut yang dikelola dengan baik dan efisien merupakan faktor yang sangat penting untuk negara kepulauan seperti Indonesia dalam meningkatkan daya saing ekonomi. Berdasarkan laporan *Global Competitiveness Report* dalam (*World Economic Forum*, 2016) mengenai kualitas infrastruktur transportasi Indonesia khususnya kualitas pelabuhan mengalami perkembangan dari tahun 2016 hingga tahun 2017 dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, yaitu pada tahun 2016 berada pada peringkat 75 dan peringkat 72 pada tahun 2017 dari 137 negara yang di survei.

Gambar 1.3
Liner Shipping Connectivity Index Indonesia (Index Maximum 2004=100)



Sumber: (UNCTAD 2010-2017, diolah)

Berdasarkan *Liner Shipping Connectivity Index* yang ditunjukkan pada gambar 1.3 dapat diketahui bahwa pada tahun 2017 terjadi peningkatan yang cukup signifikan yaitu 40,86 yang lebih tinggi dibanding tahun-tahun sebelumnya yang relatif datar dan hanya mengalami sedikit peningkatan. *Liner Shipping Connectivity Index* merupakan indeks yang menunjukkan seberapa baik sebuah negara terhubung dengan jaringan perkapalan internasional. Dengan meningkatnya *Liner Shipping Connectivity Index* tersebut dapat dikatakan bahwa terjadi peningkatan konektivitas Indonesia terhadap jaringan global.

Maka dari itu berdasarkan kondisi geografis, dan indeks maritim global, serta adanya dukungan dari kebijakan pemerintah melalui Nawacita, menjadikan Indonesia berpotensi besar sebagai poros maritim dunia. Namun pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, dianggap kurang efisien dan tidak dikelola dengan baik, hal ini merupakan salah satu faktor signifikan yang menyebabkan rendahnya daya saing ekonomi Indonesia. Kurang efisiennya pelabuhan tentunya menjadi salah satu faktor penghambat dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia padahal Indonesia sangat berpotensi untuk itu (Badan Pusat Statistika, 2016).

Ketidakefisienan tersebut ditandai dengan besarnya industri transportasi maritim yang merupakan penyumbang bagi defisit neraca jasa Indonesia. Beberapa faktor yang menyebabkan defisit neraca jasa di transportasi laut, diantaranya adalah (1) penggunaan *shipping liner* asing dalam pengangkutan barang internasional lewat laut terkait dengan transaksi ekspor impor; (2) keterbatasan kapasitas galangan kapal domestik; (3) mahalnya asuransi domestik dalam proses ekspor impor; (4) Indonesia

tidak memiliki industri mesin *crane* dan kontainer sehingga untuk mengoperasikan *crane*, pelabuhan Indonesia harus menyewa atau melakukan *leasing* (Ridhwan, Paundralingga, Pratama, & Fridayanti, 2016). Kegiatan ekspor-impor Indonesia sekitar 80-90 persen Indonesia harus melalui pelabuhan di negara lain. Untuk keperluan ekspor-impor, kapal-kapal asing memilih untuk berlabuh di Singapura dan Malaysia.

Mengingat pentingnya peranan moda transportasi laut terhadap perdagangan internasional yang dilakukan oleh suatu negara, hal ini dikarenakan sebagian besar kegiatan ekspor impor di dominasi oleh moda transportasi laut dalam proses distribusinya. Berdasarkan penelitian (Ha, Chung, & Seo, 2016) menganalisis mengenai volume ekspor, impor antara Korea dengan ASEAN-5 dalam satuan TEU. Penggunaan satuan TEU dalam ukuran volume ekspor dan impor karena dalam perdagangan internasional di dominasi oleh moda transportasi laut. Hasil dari penelitian tersebut adalah pendapatan berpengaruh positif terhadap ekspor dan impor Korea-ASEAN-5, kurs riil berpengaruh positif terhadap 4 negara ASEAN, namun berpengaruh negatif terhadap Singapura. Sedangkan variabel dummy *Free Trade Agreement* berpengaruh positif terhadap Singapura dan berpengaruh negatif terhadap negara Thailand, Malaysia, Filipina.

Infrastruktur transportasi laut dalam hal ini infrastruktur pelabuhan sangat penting sebagai penunjang dalam kegiatan perdagangan internasional baik ekspor maupun impor. Kualitas infrastruktur transportasi yang terkoneksi dengan baik, akan berimplikasi pada perputaran barang dagang yang sangat cepat sehingga akan

berdampak pada peningkatan volume perdagangan serta pertumbuhan ekonomi. Maka dari itu variabel indeks pelabuhan merupakan unsur yang penting dalam analisis perdagangan internasional. Dalam penelitian (Bottasso, Conti, de Sa Porto, Ferrari, & Tei, 2018) menganalisis mengenai dampak dari infrastruktur pelabuhan terhadap perdagangan internasional (ekspor, impor) antara Brazil dengan negara mitra dagangnya. Hasil dari penelitian tersebut adalah GDP, dan infrastruktur pelabuhan berpengaruh positif dengan perdagangan internasional, sedangkan jarak berpengaruh negatif terhadap perdagangan internasional. Dan juga berdasarkan (Novianti, 2013) menganalisis mengenai pengaruh kualitas infrastruktur dan kualitas kelembagaan mempengaruhi biaya dan volume perdagangan Indonesia melalui moda transportasi. Dari hasil penelitian tersebut dapat diketahui bahwa kualitas infrastruktur pelabuhan, kualitas kelembagaan GDP perkapita negara mitra dagang, dan *Trade Openness* berpengaruh positif terhadap volume ekspor Indonesia melalui moda transportasi laut.

Maka dari itu perlunya kajian mengenai kondisi infrastruktur pelabuhan Indonesia sebagai penunjang kegiatan perdagangan internasional, serta kajian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi volume ekspor Indonesia dengan APEC melalui moda transportasi laut menjadi hal yang penting untuk dilakukan. Dalam penelitian ini menggunakan konsep pendekatan model gravitasi untuk menganalisis perdagangan antara Indonesia dengan APEC sehingga dapat membantu untuk menentukan kebijakan yang dapat meningkatkan total ekspor Indonesia dan juga dapat meningkatkan industri transportasi maritim sebagai penunjang dalam perdagangan internasional.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan adanya globalisasi ekonomi mendorong suatu kawasan untuk membentuk integrasi ekonomi, salah satunya adalah integrasi ekonomi APEC (*Asia Pacific Economic Cooperation*). Dengan adanya integrasi ekonomi APEC memberikan banyak manfaat bagi negara-negara anggotanya, dan salah satu manfaat adanya integrasi APEC bagi Indonesia adalah besarnya kontribusi ekspor Indonesia yaitu sebesar lebih dari 60% yang di ekspor ke negara-negara dalam keanggotaan APEC.

Dalam kegiatan perdagangan internasional Indonesia, di dominasi 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.

Indonesia juga sebenarnya berpotensi untuk dijadikan poros maritim dunia, hal tersebut didukung dari kondisi geografis Indonesia, yang mana Indonesia merupakan negara kepulauan yang 2/3 wilayahnya merupakan laut dan wilayah Indonesia juga di lalui oleh selat tersibuk di dunia yaitu selat Malaka, hal ini menjadikan Indonesia berpotensi untuk dapat meningkatkan ekspornya. Selain itu juga didukung dengan adanya kebijakan pemerintah yaitu sejak tahun 2014 pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo munculnya gagasan tol laut yang merupakan upaya untuk mewujudkan Nawacita yakni pada Nawacita pertama mengenai memperkuat jati diri sebagai negara mariti, dan Nawacita ketiga yaitu

membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.

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 penjabaran tersebut maka pentingnya memasukkan unsur transportasi melalui moda transportasi laut sebagai analisis dalam kegiatan perdagangan internasional. Maka dirumuskan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi industri pelayaran Indonesia berdasarkan aspek infrastruktur pelabuhan yang merupakan penunjang kegiatan perdagangan internasional melalui moda transportasi laut?
2. Bagaimana pengaruh GDP per kapita riil Indonesia, GDP per kapita negara mitra dagang, jarak ekonomi, *Real Effective Exchange Rate*, *Quality of Port Infrastructure*, *Container Port Traffic* terhadap volume ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2014 hingga tahun 2016?

1.3 Tujuan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kondisi industri pelayaran Indonesia berdasarkan aspek infrastruktur pelabuhan yang merupakan penunjang kegiatan perdagangan internasional melalui moda transportasi laut
2. Untuk menganalisis pengaruh GDP per kapita riil Indonesia, GDP per kapita negara mitra dagang, jarak ekonomi, *Real Effective Exchange Rate*, *Quality of Port Infrastructure*, *Container Port Traffic* terhadap volume ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2014 hingga tahun 2016.

1.4 Manfaat Penelitian:

1. Bagi peneliti untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan kondisi infrastruktur pelabuhan Indonesia sebagai penunjang kegiatan perdagangan internasional. Bagi para pengambil keputusan (*decision maker*) mengenai pertimbangan kondisi infrastruktur pelabuhan sebagai penunjang kegiatan perdagangan internasional. Dan juga sebagai bahan referensi bagi penelitian selanjutnya untuk mempertimbangkan infrastruktur pelabuhan sebagai variabel yang mempengaruhi perdagangan internasional;

2. Bagi peneliti untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi volume ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut. Bagi para pengambil keputusan (*decision maker*) mengenai pertimbangan ekspor dalam melakukan perdagangan yang berkaitan dengan transportasi laut. Dan juga sebagai bahan referensi bagi penelitian selanjutnya mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi volume ekspor Indonesia ke negara tujuan APEC melalui moda transportasi laut

1.5 Sistematika Penulisan

BAB I : Pendahuluan.

Merupakan pendahuluan, berisi tentang latar belakang masalah yang merupakan landasan pemikiran secara garis besar, baik secara teoritis dan atau fakta serta pengamatan yang menggambarkan permasalahan penelitian. Rumusan masalah merupakan pernyataan tentang keadaan, fenomena dan atau konsep yang memerlukan jawaban melalui suatu penelitian. Tujuan penelitian mengungkapkan hasil yang ingin dicapai melalui proses penelitian dan kegunaan penelitian bagi khasanah ilmu pengetahuan. Serta sistematika penulisan mencakup uraian ringkasan dari materi yang dibahas pada setiap bab yang ada pada penelitian.

BAB II : Telaah Pustaka.

Merupakan telaah pustaka, berisi tentang landasan teori – teori yang digunakan dalam penelitian yaitu teori perdagangan internasional, dan teori perdagangan bilateral menggunakan pendekatan model gravitasi. Serta penelitian terdahulu mengenai perdagangan internasional dan transportasi maritim.

BAB III : Metode Penelitian.

Merupakan metode penelitian, berisi tentang definisi operasional variabel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data dan metode analisis data yang digunakan untuk memberikan jawaban atas permasalahan yang ada.

BAB IV : Hasil Pembahasan.

Merupakan hasil dan pembahasan, berisi tentang deskripsi objek penelitian, analisis data yang menjelaskan estimasi serta pembahasan yang menerangkan intepretasi dan pembahasan hasil penelitian.

BAB V : Penutup.

Merupakan penutup, berisi simpulan hasil analisis data dan pembahasan, dalam bagian ini juga berisi keterbatasan dan saran-saran yang direkomendasikan kepada pihak-pihak tertentu yang berkaitan dengan tema penelitian ini.