

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perdagangan internasional merupakan transaksi dagang antara subjek ekonomi suatu 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 negara satu dengan negara yang 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 diseluruh 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.

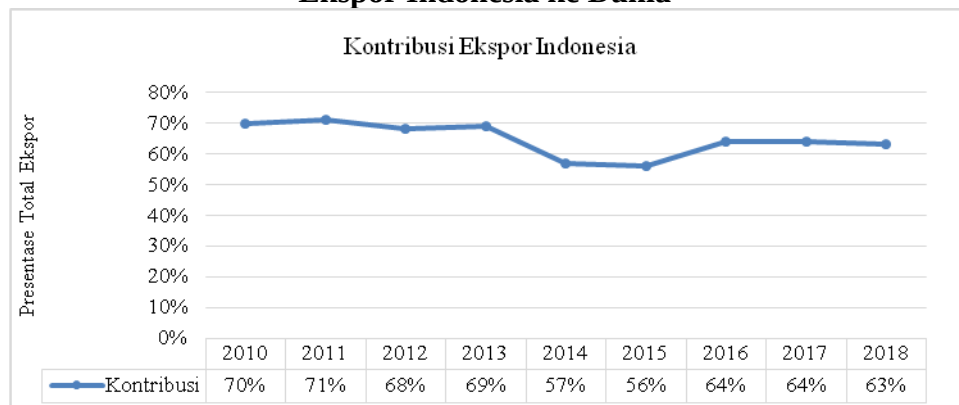
Salah satu bentuk dari adanya intergrasi ekonomi di kawasan Asia Pasifik dikenal dengan *Asia Pasific Economic Cooperation* (APEC) yang mana kerjasama ekonomi ini didirikan pada tahun 1989 di Canberra-Australia dan hingga saat ini APEC beranggotakan 21 negara yaitu Australia, Brunei Darussalam, Kanada, 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 kerjasama 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, dimana dari tahun 2010 hingga 2018 lebih dari 50% ekspor Indonesia yang diekspor ke negara di kawasan APEC dari total seluruh ekspor Indonesia ke dunia.

Gambar 1. 1
Kontribusi Ekspor Indonesia ke Negara Anggota APEC terhadap Total Ekspor Indonesia ke Dunia



Sumber: (Badan Pusat Statistika 2010-2018, diolah)

Pada gambar 1.1 terlihat pada tahun 2010 hingga tahun 2011 kontribusi nilai ekspor Indonesia ke APEC mengalami peningkatan dari 70% hingga 71% namun mulai tahun 2012 kontribusi nilai ekspor Indonesia ke APEC mengalami penurunan dan mengalami sedikit peningkatan di tahun 2016 kemudian mengalami penurunan kembali di tahun 2018, selama rentang waktu 2010 hingga 2018 kontribusi terendah terjadi pada tahun 2015 yaitu sebesar 56% hal tersebut dikarenakan adanya pelemahan ekonomi 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 (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 nilai ekspor Indonesia berdasarkan komoditi yang digolongkan dalam SITC (*Standard International Trade Classification*).

Tabel 1. 1
Nilai Ekspor Menurut Golongan Komoditi
(Juta US\$) Tahun 2016-2018

SITC	Golongan Barang	Nilai Ekspor		
		2016	2017	2018
0	Bahan makanan dan binatang hidup	11638.0	12827.3	13104.3
1	Minuman dan tembakau	1140.3	1274.7	1337.9
2	Bahan-bahan mentah, tidak untuk dimakan	12381.9	16327.8	17628.6
3	Bahan bakar pelikan, bahan penyemir dan bahan-bahan yang berkenaan dengan itu	27887.2	36880.7	41778.3
4	Lemak serta minyak hewan dan nabati	17489.7	21978.0	19329.0
5	Bahan-bahan kimia	11034.5	12700.0	14238.2
6	Barang-barang buatan pabrik dirinci menurut bahan	20116.0	22356.1	26337.4
7	Mesin dan alat pengangkutan	20866.3	21588.3	22614.8
8	Berbagai jenis barang buatan pabrik	21129.6	20957.9	21562.7
9	Barang-barang transaksi tidak dirinci	1450.4	1936.8	2081.5
	Jumlah	145134.0	168828.2	180012.7

Sumber: (Badan Pusat Statistika 2016-2018, diolah)

Berdasarkan table 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

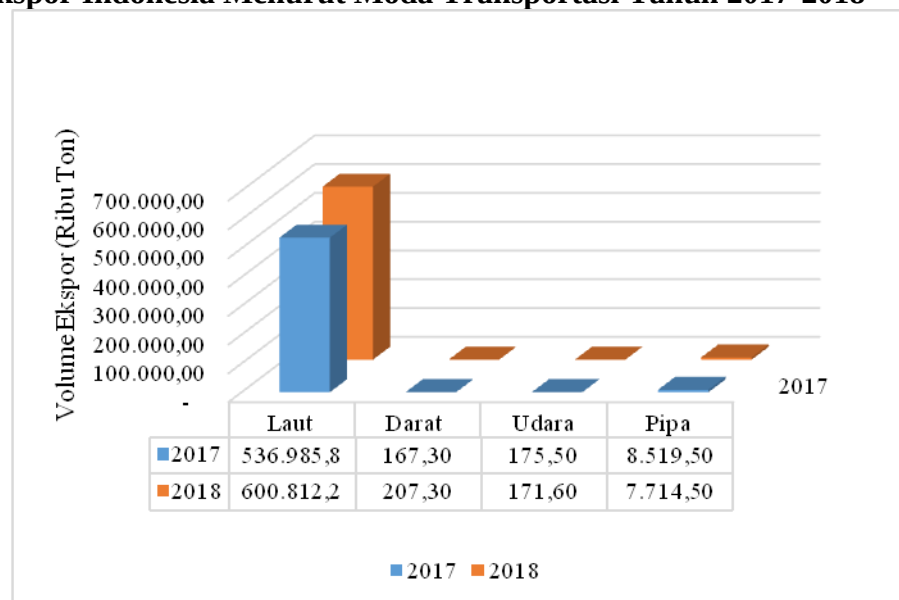
juga didominasi oleh komoditi pada golongan SITC 2 yaitu bahan-bahan mentah. Hal ini menunjukkan bahwa ekspor Indonesia masih di dominasi oleh sektor berbasis sumber daya alam (SDA), yang merupakan produk setengah jadi dan berteknologi rendah.

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 bagi 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 presentase 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-Wetr, dan Sunda). Dan selat Malaka merupakan selat tersibuk ke dua di dunia (setelah selat Hormuz). Jalur pelayaran melalui selat Malaka, selat Sunda dan selat Makasar 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 darat, udara, dan pipa. Sebesar 93,24% ekspor Indonesia pada tahun 2018 dimuat dengan menggunakan moda transportasi laut (Badan Pusat Statistika, 2018).

Gambar 1. 2
Ekspor Indonesia Menurut Moda Transportasi Tahun 2017-2018



Sumber: (Badan Pusat Statistika 2017-2018, diolah)

Menurut *Internasional 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 transportasi laut, karena sesuai dengan kondisi geografis Indonesia berupa negara kepulauan yang dipisahkan oleh laut dengan negara lain. Untuk kegiatan ekspor Indonesia melalui transportasi darat hanya ditunjukkan ke beberapa negara terdekat saja seperti Malaysia, Timor Leste, dan Papua Nugini.

Sedangkan untuk kegiatan ekspor melalui saluran pipa juga hanya ditunjukan ke beberapa negara terdekat seperti Singapura dan Malaysia, kegiatan ekspor melalui pipa ini digunakan untuk mengekspor 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 stretegis 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 penyelenggara tol laut dengan tujuan untuk menurunkan tingkat disparitas harga diwilayah barat dan timur Indonesia. Hal tersebut berjalan dengan Nawacita Presiden Joko Widodo yang bertujuan untuk menjadikan Indonesia berdaulat secara politik, mandiri dalam bidang perekonomian dan juga kepribadian 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 dengn 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 pengolahan 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 70 persen barang dan komoditas yang diperdagangkan di Asia Pasifik di transportasikan melalui laut, dan dari total tersebut, 45 persennya atau sebesar USD 1500 triliun tiap tahun melalui jalur laut kepulauan Indonesia. Namun besarnya potensi Indonesia untuk dijadikan sebagai poros maritim dunia, tidak di dukung oleh infrastruktur yang mencukupi untuk dijadikan Indonesia sebagai lokasi *transshipment* internasional. Saat ini pelabuhan Indonesia hanya sebagai penghubung (*spoke*) dalam rantai perdagangan global bukan sebagai hub/pelabuhan utama (Gerei 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 2017-2018, hal ini dapat menjadi tolok ukur optimisme untuk meningkatkan industri transportasi maritim Indonesia.

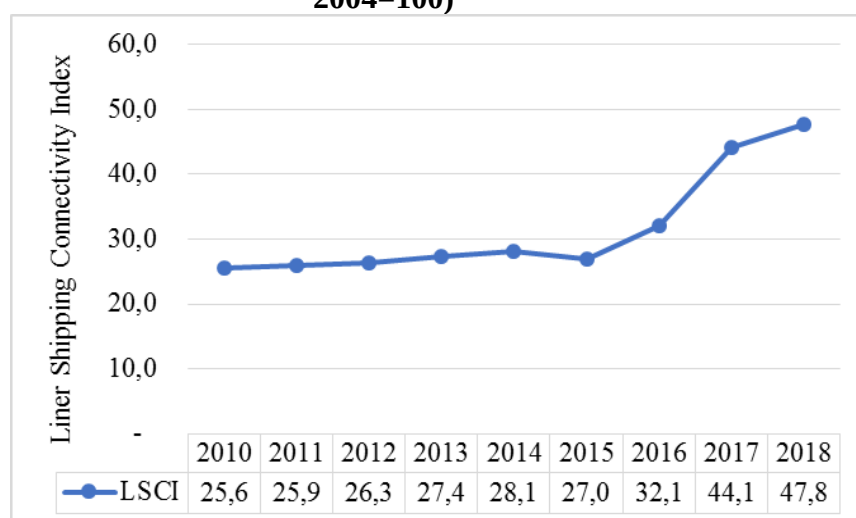
Tabel 1. 2
Perkembangan Kualitas Infrastruktur Indonesia Tahun 2014-2018

Tahun	Indeks Infrastruktur Pelabuhan	
	Peringkat/137	Nilai
2014	77	4
2015	82	3.8
2016	75	3.9
2017	72	4
2018	72	4

Sumber: (Global Competitiveness Report World Economic Forum 2014-2018, diolah)

Sistem pengakuan 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 2016-2017 dibanding tahun sebelumnya, yaitu pada tahun 2016 berada pada peringkat 75 dan peringkat 72 pada tahun 2017-2018 dari 137 negara yang disurvei.

Gambar 1. 3
Liner Shipping Connectivity Index Indonesia (Indek Maximum 2004=100)



Sumber: (UNCTAD 2010-2018, diolah)

Berdasarkan *Liner Shipping Connectivity Index* yang ditunjukkan pada Gambar 1.3 dapat diketahui bahwa pada tahun 2017 terjadi peningkatan yang signifikan yaitu 44,1 yang lebih tinggi dibanding tahun-tahun sebelumnya yang relatif datar dan hanya mengalami sedikit peningkatan *Liner Shipping Connectivity Index* merupakan index yang menunjukkan seberapa baik sebuah

negara terhubung dengan jaringan perkapalan internasional. Dengan *meningkatkan 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 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 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 didominasi 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 impor Korea-ASEAN-5, kurs rill 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 hal penelitian ini menggunakan data sekunder yang berbentuk data panel dengan model analisis regresi data panel 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 Pasifik 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 50% yang diekspor 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 sebenarnya juga 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 dilalui oleh selat tersibuk di dunia yaitu selat Malaka, hal ini menjadikan Indonesia berpotensi untuk dapat meningkatkan eksponya. 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 maritim, 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 pengaruh PDB per kapita terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018?
2. Bagaimana pengaruh Jumlah Penduduk terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018?
3. Bagaimana pengaruh Nilai Tukar terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018?
4. Bagaimana pengaruh *Quality of Port Infrastructure* terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018?
5. Bagaimana pengaruh *Container Port Traffic* terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut ada tahun 2010 hingga tahun 2018?

1.3. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk menganalisis pengaruh PDB per kapita terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018.
2. Untuk menganalisis pengaruh Jumlah Penduduk terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018.
3. Untuk menganalisis pengaruh Nilai Tukar terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018.
4. Untuk menganalisis pengaruh *Quality of Port Infrastructure* terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018.
5. Untuk menganalisis pengaruh *Container Port Traffic* terhadap ekspor Indonesia ke negara tujuan di kawasan APEC melalui moda transportasi laut pada tahun 2010 hingga tahun 2018.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi peneliti untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan dimana penelitian yang dilakukan diharapkan dapat membuktikan secara empiris hubungan antara variabel ekonomi makro yang akan di uji

yaitu nilai ekspor Indonesia dengan indikator PDB per kapita, Jumlah Penduduk, Nilai Tukar, *Quality of Port Infrastructure*, *Container Port Traffic* di kawasan APEC.

2. Bagi peneliti untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi nilai 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 nilai ekspor Indonesia ke negara tujuan APEC melalui moda transportasi laut.
3. Manfaat lainnya, dimana penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan dalam melakukan penelitian yang akan dilakukan selanjutnya.

1.5. Metode Penelitian

1.5.1. Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang berbentuk data panel. Sampel yang digunakan adalah sepuluh negara yang termasuk dalam keanggotaan APEC yaitu Australia, Kanada, Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, Malaysia, Filipina, Singapura, Thailand, Amerika Serikat selama periode 2010-2018. Penelitian ini menggunakan data ekspor, PDB per kapita, Jumlah Penduduk, Nilai

Tukar, *Quality of Port Infrastructure, Container Port Traffic*. Sumber data berasal dari Badan Pusat Statistika, *World Development Indicator, World Bank*.

1.5.2. Alat dan Model Analisis

Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi data panel. Adapun model ekonometrika yang digunakan merupakan modifikasi dari penelitian Triyanto (2006) dan Mahananto (2009) dengan model sebagai berikut:

$$EKS_{it} = \beta_0 + \beta_1 PDB_{it} + \beta_2 JP_{it} + \beta_3 NT_{it} + \beta_4 QPI_{it} + \beta_5 CPT_{it} + e_{it}$$

Keterangan :

EKS	= Ekspor Indonesia ke Negara Mitra Dagang (Juta US\$)
PDB	= Produk Domestik Bruto per Kapita (Miliar US\$)
JP	= Jumlah Penduduk (Juta Jiwa)
NT	= Nilai Tukar (LCU per US\$)
QPI	= Indeks Kualitas Infrastruktur (Angka Indeks 1-7)
CPT	= <i>Container Port Traffic</i> (TEU 20.000.000 per Unit)
i	= Data <i>Cross Section</i>
t	= Data <i>Time Series</i>
β_0	= <i>Intercept</i>
$\beta_1, \beta_2, \beta_3,$	= Koefisien Regresi
e	= <i>Error Term</i>

1.6. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan pendahuluan, berisi tentang pendahuluan yang mencakup latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan telaah pustaka, berisi tentang tinjauan umum mengenai teori-teori yang digunakan sebagai literatur dan landasan berpikir yang sesuai dengan topik skripsi. Bab ini juga menjelaskan kerangka pemikiran, penelitian terdahulu, dan hipotesis.

BAB III : METODE PENELITIAN

Merupakan metode penelitian, berisi tentang jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, variabel penelitian, definisi operasional, metode analisis data, dan estimasi model regresi.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Merupakan analisis dan pembahasan, berisi tentang gambaran umum penelitian, analisis data, dan estimasi model regresi.

BAB V : PENUTUP

Merupakan penutup, berisi tentang penyajian secara singkat kesimpulan dan saran yang dapat diambil dari penelitian yang dilakukan.