

**ANALISIS PENGARUH KINERJA LOGISTIK, TARIF MASUK
BARANG, DAN NILAI TAMBAH INDUSTRI TERHADAP NILAI
EKSPOR BARANG DI NEGARA-NEGARA ASIA TIMUR PASIFIK**

(Skripsi)

Oleh

MUHAMMAD GLENN YUNIFER

NPM 1811021051



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

ABSTRAK

ANALISIS PENGARUH KINERJA LOGISTIK, TARIF MASUK BARANG, DAN NILAI TAMBAH INDUSTRI TERHADAP NILAI EKSPOR BARANG DI NEGARA-NEGARA ASIA TIMUR PASIFIK

OLEH

MUHAMMAD GLENN YUNIFER

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh kinerja logistik, tarif masuk barang dan nilai tambah industri terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur Pasifik periode 2010-2020 secara parsial dan simultan. Metode analisis yang digunakan adalah pengujian kesesuaian model, pengujian asumsi klasik, model regresi linier data panel, uji hipotesis dengan uji t dan uji F serta koefisien determinasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja logistik dan nilai tambah industri berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010-2020, sedangkan tarif masuk barang berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010-2020. Kinerja logistik, tarif masuk barang, dan nilai tambah industri secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap nilai ekspor barang.

Kata Kunci: Kinerja Logistik, Tarif Masuk Barang, Nilai Tambah Industri, Nilai Ekspor Barang

ABSTRACT

ANALYSIS OF THE EFFECT OF LOGISTIC PERFORMANCE, ENTRY PRICES OF GOODS, AND INDUSTRY VALUE ADDED ON THE VALUE OF EXPORTS OF GOODS IN EAST ASIA PACIFIC COUNTRIES

BY

MUHAMMAD GLENN YUNIFER

This study aims to analyze the effect of logistics performance, import tariffs, and industrial value added on the value of exports of goods in East Asia Pacific countries for the 2010-2020 period partially and simultaneously. The analytical methods used are model suitability testing, classical assumption testing, panel data linear regression model, hypothesis testing with t-tests and F test, and the coefficient of determination. The results show that logistics performance and industrial value-added have a positive and significant effect on the value of goods exports in East Asia and Pacific countries in 2010-2020, while tariffs on goods have a negative and significant effect on the value of exports of goods in other countries. East Asia and Pacific in 2010-2020. Logistics performance, goods import tariffs, and industrial value added together have a significant effect on the value of goods exports.

Keywords: Logistic performance, Import Tariff, Industry Value Added, Export Value

**ANALISIS PENGARUH KINERJA LOGISTIK, TARIF MASUK
BARANG, DAN NILAI TAMBAH INDUSTRI TERHADAP NILAI
EKSPOR BARANG DI NEGARA-NEGARA ASIA TIMUR PASIFIK**

Oleh

MUHAMMAD GLENN YUNIFER

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA EKONOMI

Pada

Jurusan Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

Judul Skripsi

: **ANALISIS PENGARUH KINERJA LOGISTIK, TARIF MASUK BARANG, DAN NILAI TAMBAH INDUSTRI TERHADAP NILAI EKSPOR BARANG DI NEGARA-NEGARA ASIA TIMUR PASIFIK**

Nama Mahasiswa

: **Muhammad Glenn Yunifer**

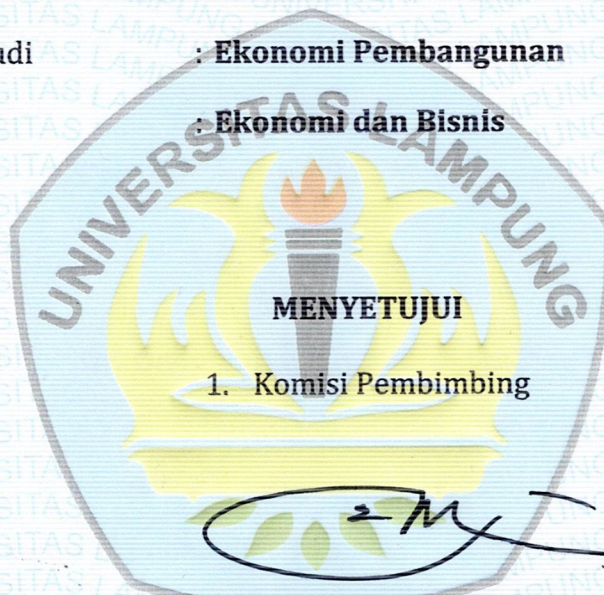
Nomor Induk Mahasiswa : **1811021051**

Program Studi

: **Ekonomi Pembangunan**

Fakultas

: **Ekonomi dan Bisnis**



1. **Komisi Pembimbing**

Dr. Marselina, S.E., M.P.M.

NIP 19670710 199003 2 001

2. **Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Neli Aida'.

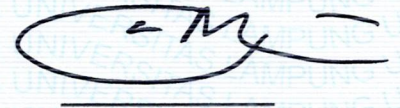
Dr. Neli Aida, S.E., M.Si.

NIP 19631215 198903 2 002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

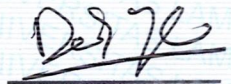
Ketua : Dr. Marselina, S.E., M.P.M.



Penguji I : Prof. Dr. Ambya, S.E., M.Si.



Penguji II : Dr. Dedy Yuliawan, S.E., M.Si.



2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis



Dr. Nairobi, S.E., M.Si.

NIP 19660621 199003 1 003

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 23 November 2022

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan bukan merupakan penjiplakan hasil karya orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka, saya sanggup menerima hukuman/sanksi sesuai yang berlaku.

Bandar Lampung, 30 November 2022
Penulis



MUHAMMAD GLENN YUNIFER

RIWAYAT HIDUP



Penulis lahir di Bekasi pada tanggal 26 Juni 2000, sebagai putra tunggal dari pasangan Bapak Syahfiri dan Ibu Yurdania. Dilahirkan dan dibesarkan di Kota Bekasi dan Tambun Selatan, kemudian menempuh Pendidikan di Kota Bandar Lampung.

Penulis memulai pendidikan dari jenjang TK di TK Al-Fadhilah Cibitung Bekasi tahun 2005 hingga 2006. Kemudian melanjutkan pendidikan sekolah dasar di SD Islam Putradarma, Tambun Selatan, Kabupaten Bekasi pada tahun 2006 hingga 2012. Setelah menyelesaikan pendidikan sekolah dasar, penulis melanjutkan pendidikan menengah pertama di SMP Islam Putradarma, Tambun Selatan, Kabupaten Bekasi pada tahun 2012 hingga 2015. Lalu penulis melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA Al Azhar 3 Bandar Lampung pada tahun 2015-2018.

Pada tahun 2018 penulis melanjutkan pendidikan perguruan tinggi di Universitas Lampung jurusan S1 Ekonomi Pembangunan dan mengambil konsentrasi ekonomi publik dan fiskal. Selama kuliah, penulis menerima Beasiswa Peningkatan Prestasi Akademik (PPA) Kemenristekdikti Tahun 2019, Beasiswa Bank Indonesia Tahun 2020 dan 2021, dan Penerima Bantuan Penelitian Bank Indonesia Tahun 2022. Penulis pernah mengikuti organisasi yaitu sebagai Sekretaris Umum UKM-F ROIS FEB Unila 2020, Kepala Bidang 1 Keilmuan dan Penalaran Himpunan Mahasiswa Ekonomi Pembangunan (Himepa) FEB Unila 2021 dan Sekretaris Divisi Pendidikan Generasi Baru Indonesia (Genbi) Komisariat Universitas Lampung 2020/2021. Penulis juga pernah mengikuti kegiatan kampus merdeka dalam program Pertukaran Mahasiswa Tanah Air Nusantara-Sistem Alih Kredit

(PERMATA-SARI) pada tahun 2021 di Universitas Jambi pada tahun 2021, program studi independen bersertifikat Sekolah Ekspor pada tahun 2021, dan program studi independen bersertifikat AI Hustler di Bisa Ai pada tahun 2022. Penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) Mandiri Putra Daerah Universitas Lampung Periode I Tahun 2021, di Kelurahan Sukabumi Indah, Kecamatan Sukabumi, Kota Bandar Lampung selama 40 hari. Penulis pernah memperoleh Juara 1 Lomba Karya Tulis Ilmiah Nasional Himepa FEB Unila Tahun 2020 dan Juara 3 Lomba Cerdas Cermat Kebanksentralan dalam Lampung Begawi 2022 yang diselenggarakan oleh Bank Indonesia Kpw Provinsi Lampung.

MOTTO

“Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum hingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri.”

-QS. Ar Rad: 11-

“Janganlah bersedih. Sesungguhnya pertolongan akan datang bersama adanya kesabaran.”

-HR. Ahmad-

“Keberhasilan bukan milik orang pintar. Keberhasilan milik mereka yang terus berusaha”

-B. J. Habibie-

“Always Learn as You Go”

-Muhammad Glenn Yunifer-

PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah rabbil'alamin segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas rahmat dan hidayahnya serta shalawat kepada Nabi Muhammad SAW. Dengan ketulusan dan kerendahan hati, ku persembahkan karya tulis ini kepada:

Orang Tuaku tercinta dan tersayang

Syahfiri

Yurdania

Terimakasih kepada bapak dan ibu yang selalu senantiasa mendoakan anakmu ini hingga hari ini bisa menyelesaikan skripsinya. Terimakasih bapak ibu atas segala pengorbanan, perjuangan, kesabaran dan nasihatnya dalam mendidikku hingga sampai saat ini. Perjuangan bapak dan ibu hingga aku di titik ini tidaklah mudah, bapak dan ibu rela mengerahkan segalanya demi anakmu ini. Aku selalu berterimakasih kepada Allah karena telah dilahirkan dikeluarga ini. Semoga kedepannya kita dapat terus hidup dengan keceriaan dan kebahagiaan serta dapat terus bersama di dunia ataupun di akhirat kelak aamiin.

Keluarga besarku, terimakasih selalu melantunkan doa, memberikan motivasi, dan dukungan padaku hingga hari ini.

Seluruh dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Jurusan Ekonomi Pembangunan yang telah memberikan ilmu, nasihat dan pengetahuan. Serta Almamater tercinta Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

SANWACANA

Bismillahirrohmaanirrohiim,

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Pengaruh Kinerja Logistik, Tarif Masuk Barang, dan Nilai Tambah Industri Terhadap Nilai Ekspor Barang di Negara-Negara Asia Timur Pasifik”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini tidak akan berjalan baik jika tanpa peranan dan bantuan dari berbagai pihak. Maka dari itu dengan kerendahan hati dan ketulusan, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Nairobi, S.E., M.Si., selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
2. Ibu Dr. Neli Aida, S.E., M.Si., selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
3. Bapak Dr. Heru Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung
4. Ibu Dr. Marselina, S.E., M.P.M., selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, pikiran, serta ilmunya kepada penulis dalam penyusunan skripsi dan perkuliahan dengan penuh kesabaran sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan.

5. Bapak Prof. Dr. Ambya, S.E., M.Si., selaku Dosen Penguji yang senantiasa memberi masukan, arahan, kritik, saran, dukungan, dan bantuan kepada penulis dalam rangka menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak Dr. Dedy Yuliawan, S.E., M.Si., selaku Dosen Penguji yang senantiasa memberi masukan, arahan, kritik, saran, dukungan, dan bantuan kepada penulis dalam rangka menyelesaikan skripsi ini.
7. Bapak Arif Darmawan, S.E., M.Si., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan nasihat dan bimbingan kepada penulis dari awal hingga akhir masa perkuliahan.
8. Seluruh Dosen Pengajar Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung, Prof. Sahala, Bapak Imam, Bapak Wayan, Prof. Toto, Bapak Muhidin, Ibu Betty, Ibu Emi, Ibu Zulfa, Ibu Irma, Ibu Ratih, Bapak Thomas, Ibu Tiara, Bapak Yudha, Ibu Ukhty, Ibu Resha, Ibu Lis, dan dosen lainnya yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat selama masa perkuliahan.
9. Bank Indonesia Institute (BI Institute) yang telah memberikan dana bantuan penelitian melalui Program Bantuan Penelitian (Banlit).
10. Bank Indonesia yang telah memberikan kesempatan untuk dapat menerima beasiswa Bank Indonesia pada tahun 2020 dan 2021 serta kesempatan untuk dapat berkontribusi dalam survei konsumen Bank Indonesia semester 1 tahun 2022.
11. Kemesristekdikti yang telah memberikan kesempatan untuk dapat menerima beasiswa Peningkatan Prestasi Akademik (PPA) tahun 2019.
12. Seluruh staff dan pegawai di lingkungan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung yang telah banyak membantu untuk kelancaran proses penyusunan skripsi ini.
13. Kedua orang tua saya, Bapak Syahfiri dan Ibu Yurdania yang selalu memberikan doa, kasih sayang dan seluruhnya kepada penulis tanpa henti.
14. Kepada seluruh keluarga besarku, Paksu Khoidar, Walid, Papi, Paksu Mirza, Paman, Abun, Wa Atu, Wa Ibu, Pater, Ayah sumbahan, Cici, Biksu, Tante, Cik Ibu, Teti, para sepupu wanda, nisun, anita, adin, dan semuanya yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada penulis.

15. Teman-teman selama perkuliahan, Fakhri, Fajari, Widia, Ghania, Fuad, Uki, Yusril, Saep, Aqmi, Nisful, Budi, Irfan, Rafi, serta teman-teman jurusan ekonomi pembangunan 2018 yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terimakasih telah memberikan doa, masukan dan hiburan kepada penulis.
16. Presi, pimpinan, pengurus UKMF Rois FEB Unila 2020 Kabinet Narasi Emas, Rifany, Sarah, Meli, Oky, Faris, Edi, Saep, Fuad, Julius, dan semua akhwat Rois terimakasih atas dedikasi, pembelajaran, pengalaman, dan kepercayaan yang luar biasa.
17. Presi Himepa FEB Unila 2021, Afandi, Dharu, Livia, Nabila, Yazid, Meling, Melani, Atras, Zupar, Kemal, Bimo, Sulis, Austine, Yusmanda, Toyo Terima kasih banyak kawan-kawan semua atas keseruan, kebahagiaan, pelajaran, dan pengalaman yang berarti ini.
18. Presi dan pengurus Genbi Komisariat Universitas Lampung 2021, Terimakasih teman-teman dan kakak-kakak atas kebersamaan dan kepercayaan yang diberikan.
19. Teman-teman anggota bidang 1 keilmuan dan penalaran Himepa 2021 dan anggota divisi pendidikan Genbi Kom Unila 2021, Terimakasih banyak yaa semuanya sudah mau direpotkan dengan pelaksanaan progja-progja, kalian semua luar biasa, semoga ilmu dan pengalamn yang kalian dapatkan bisa berarti dan bermanfaat kedepannya.
20. Teman-teman KKN kelurahan sukabumi indah, Ria, Anggun, Rani, Rindi, Faiqah, Bang Farid, Bang Bowo, Musabiq, Aldo, Ucok, Christ, Ignez, Clara, Elsa, Winni, Iis terimakasih atas kebersamaanya.
21. Almamater tercinta dan kebanggaan, Universitas Lampung.
22. Seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi selama perkuliahan serta penyusunan skripsi yang tidak bisa disebutkan satu per satu.
23. *Last but not least, I wanna thank me. I wanna thank me for believing in me. I wanna thank me for all doing this hard work. I wanna thank me for having no days off. I wanna thank me for never quitting. I wanna thank me for just being me at all times.*

Akhir kata penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, maka dari itu saran dan kritik sangat diperlukan penulis untuk perbaikan dan pengembangan kedepannya. Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembacanya. Semoga segala doa, dukungan, dan bimbingan yang diberikan kepada penulis mendapatkan balasan dari Allah SWT. Aamiin ya rabbal alamin.

Bandar Lampung, 31 Oktober 2022
Penulis

Muhammad Glennn Yunifer

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI.....	xvi
DAFTAR TABEL.....	xviii
DAFTAR GAMBAR.....	xx
I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	30
1.3 Tujuan Penelitian.....	30
1.4 Manfaat Penelitian.....	31
II. TINJAUAN PUSTAKA.....	32
2.1 Tinjauan Teoritis	32
2.1.1 Teori Ekspor.....	32
2.1.2 Teori Perdagangan Internasional Heckscher Ohlin	33
2.1.3 Teori keunggulan kompetitif negara (<i>Competitive Advantage of Nations</i>)	37
2.1.4 Hambatan Tarif Perdagangan	39
2.1.5 Pertumbuhan Ekonomi.....	42
2.2 Tinjauan Empiris	44
2.3 Kerangka Pemikiran.....	47
2.4 Hipotesis.....	48
III. METODE PENELITIAN.....	49
3.1 Jenis Penelitian.....	49
3.2 Populasi dan Sampel Penelitian	49
3.3 Ruang Lingkup Penelitian.....	50
3.4 Data dan Sumber Data.....	50
3.5 Definisi Operasional Variabel.....	51
3.6 Metode Analisis.....	53
3.6.1 Model Regresi Linier Berganda	53
3.6.2 Pengujian Asumsi Klasik	54
3.6.3 Analisis Data	56

3.6.3.2 Model Fixed Effect	57
3.6.3.3 Model Random Effect	58
3.6.4 Uji Kesesuaian Model	58
3.6.5 Pengujian Hipotesis	60
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	62
4.1 Analisis Statistik Deskriptif	62
4.1.1 Nilai Ekspor Barang (EKS)	62
4.1.2 Kinerja Logistik (LPI)	63
4.1.3 Tarif Masuk Barang (TARIF)	63
4.1.3 Nilai Tambah Industri (INDGDP)	63
4.2 Uji Kesesuaian Model	64
4.2.1 Uji F (Uji Chow)	64
4.2.2 Uji Lagrange Multiplier	65
4.2.3 Uji Hausman	66
4.3 Pengujian Asumsi Klasik	66
4.3.1 Uji Normalitas	66
4.3.2 Uji Heteroskedastisitas	67
4.3.3 Uji Autokorelasi	68
4.3.4 Uji Multikolinieritas	69
4.5 Pengujian Hipotesis	70
4.5.1 Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t)	70
4.5.2 Uji Signifikansi Simultan (Uji F-Statistik)	72
4.5.3 Penafsiran Koefisien Determinasi (R^2)	73
4.6 Pembahasan Hasil Penelitian	76
4.6.1 Pengaruh Kinerja Logistik terhadap Nilai Ekspor Barang ke wilayah Asia Timur dan Pasifik	76
4.6.2 Pengaruh Tarif Masuk Barang terhadap Nilai Ekspor Barang ke wilayah Asia Timur Pasifik.	78
4.6.3 Pengaruh Nilai Tambah Industri terhadap Nilai Ekspor Barang di Asia Timur Pasifik	80
4.6.4 Pengaruh Kinerja Logistik, Tarif Masuk Barang, dan Nilai Tambah Industri terhadap Nilai Ekspor Barang di Asia Timur Pasifik	81
4.7 Individual Effect	81
V. KESIMPULAN DAN SARAN	96
5.1 Kesimpulan	96
5.2 Saran	97
DAFTAR PUSTAKA	99

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 1. 1. Kinerja Produk Domestik Bruto Tahun 2010-2020 Berdasarkan Wilayah	1
Tabel 1. 2. Kinerja Produk Domestik Bruto 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020.....	2
Tabel 1. 3. Kinerja Perdagangan Internasional 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020.....	7
Tabel 1. 4. Kinerja Ekspor Barang Tahun 2010-2020 Berdasarkan Wilayah.....	8
Tabel 1. 5. Kinerja Ekspor Barang 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010- 2020	9
Tabel 1. 6. Kinerja <i>Logistic Performance Index</i> 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020.....	9
Tabel 1. 7. Perkembangan Tarif Barang 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020.....	18
Tabel 1. 8. Kinerja Nilai Tambah Industri 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2018.....	22
Tabel 1. 9. Indikator Sektor Manufaktur 15 Negara di Asia Timur Pasifik Tahun 2010-2018 Berdasarkan Tingkat Pendapatan	24
Tabel 1. 10. Perbandingan Ekspor Barang Indonesia dengan Tiongkok Tahun 2010- 2020	25
Tabel 2. 1. Penelitian Terdahulu	44
Tabel 3. 1. Keputusan Uji Autokorelasi.....	56
Tabel 4. 1. Hasil Analisis Deskriptif.....	62
Tabel 4. 2. Hasil Uji Chow.....	64
Tabel 4. 3. Hasil Uji Lagrange Multiplier.....	65

Tabel 4. 4. Hasil Uji Hausman	66
Tabel 4. 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas Metode Glejser	68
Tabel 4. 6. Keputusan Uji Autokorelasi.....	68
Tabel 4. 7. Hasil Uji Multikolinieritas	69
Tabel 4. 8. Hasil Estimasi Data Panel Model Fixed Effect.....	70
Tabel 4. 9. Hasil Uji t-statistik Variabel Kinerja Logistik	71
Tabel 4. 10. Hasil Uji t-statistik Variabel Tarif Barang.....	71
Tabel 4. 11. Hasil Uji t-statistik Variabel Nilai Tambah Industri.....	72
Tabel 4. 12. Hasil Uji F-Statistik	73
Tabel 4. 13. Nilai Ekspor Sektor Industri (Pertambangan dan Manufaktur)Negara- Negara di Asia Timur dan Pasifik 2010-2020	82

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 1. 1. Hubungan Nilai LPI dengan Nilai Ekspor Barang di wilayah Asia Timur Pasifik	18
Gambar 1. 2. Hubungan Tarif Barang dan Nilai Ekspor Barang Negara-Negara di Asia Timur Pasifik.....	22
Gambar 1. 3. Hubungan Nilai Tambah Industri dan Nilai Ekspor Barang Negara-Negara di Asia Timur Pasifik	29
Gambar 2. 1. Kurva Pengaruh Biaya Logistik Terhadap Harga Barang di 2 Negara yang Berbeda	36
Gambar 2. 2. Pengaruh Ekuilibrium Parsial Tarif.....	40
Gambar 2. 3. Kerangka Penelitian Teoritis	48
Gambar 4. 1. Hasil Uji Normalitas Metode Jarque Bera	67
Gambar 4. 2. Uji Durbin Watson	69

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi menjadi faktor kunci dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat suatu negara. Kesejahteraan dapat dicerminkan dengan tingkat pendapatan negara tersebut, artinya peningkatan kesejahteraan dapat dilakukan dengan mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkualitas yang ditandai adanya peningkatan pendapatan. Besarnya peran pertumbuhan ekonomi dalam upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat menjadi alasan utama bagi pemerintah untuk berupaya meningkatkan pertumbuhan ekonomi negaranya. Pertumbuhan ekonomi suatu negara juga menjadi alat dalam mengukur keberhasilan pemerintah dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Selain tingkat kesejahteraan, pertumbuhan ekonomi juga dapat dijadikan pedoman dalam mengukur perkembangan ekonomi suatu negara yang ditunjukkan dengan adanya pertumbuhan nilai produksi barang dan jasa negara tersebut dalam jangka waktu tertentu. Nilai produksi dapat diukur dengan nilai tambah (*value added*) yang diciptakan oleh sektor-sektor ekonomi di negara tersebut yang secara total dikenal sebagai Produk Domestik Bruto (PDB). Dengan demikian, pertumbuhan PDB menunjukkan adanya pertumbuhan ekonomi di negara tersebut dan digunakan sebagai salah satu indikator untuk mengukur kinerja perekonomian suatu negara.

Tabel 1. 1. Kinerja Produk Domestik Bruto Tahun 2010-2020 Berdasarkan Wilayah

No.	Wilayah	PDB (Miliar Dollar Amerika)	Proporsi Dunia (%)	Rata-Rata Pertumbuhan PDB (%)
1	Eropa & Asia Tengah	22.262	28,53	0,86
2	Asia Timur & Pasifik	22.225	28,48	4,03
3	Amerika Utara	19.944	25,56	1,40
4	Amerika Latin & Karibian	5.804	7,44	2,07
5	Timur Tengah & Afrika Utara	3.286	4,21	1,47
6	Asia Selatan	2.816	3,61	5,48
7	Sub-Saharan Afrika	1.690	2,17	3,67
8.	Dunia	78.027	100,00	2,49

Sumber: Bank Dunia (diolah)

Wilayah Asia Timur dan Pasifik memiliki nilai PDB sebesar 22,23 Triliun Dollar Amerika atau 28,48% PDB di seluruh dunia selama 2010 hingga 2020. Meskipun angka tersebut masih dibawah wilayah Eropa dan Asia Tengah yang memiliki proporsi PDB terbesar di dunia, namun wilayah Asia Timur dan Pasifik tumbuh lebih pesat dengan rata-rata pertumbuhan 4,03% per tahun. Hal ini dikarenakan sebagian besar negara-negara di wilayah Asia Timur dan Pasifik merupakan negara berkembang yang memiliki tingkat pertumbuhan PDB yang tinggi, selain itu juga pada wilayah ini terdapat negara-negara yang menjadi negara dengan perekonomian terbesar di dunia sehingga memiliki pengaruh yang cukup kuat terhadap perekonomian dunia.

Tingginya nilai proporsi PDB wilayah Asia Timur dan Pasifik terhadap PDB di seluruh dunia menunjukkan bahwa negara-negara di kawasan Asia Timur Pasifik memiliki peran yang besar dalam perekonomian dunia. Dengan memiliki proporsi yang cukup besar, negara-negara pada wilayah tersebut dinilai menarik untuk dipelajari lebih lanjut terkait dengan perilaku atau kebijakan dalam menunjang dan mendorong kinerja perekonomian nasional serta bagaimana kinerja perdagangan internasional seperti ekspor dan impor yang juga menjadi salah satu komponen pembentuk PDB.

Tabel 1. 2. Kinerja Produk Domestik Bruto 17 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020

No.	Negara	Rata-Rata PDB (Dollar Amerika)	Rata-Rata Pertumbuhan PDB (%)	Tingkat Pendapatan
1.	Tiongkok	10,824,316,927,686	7.19	Menengah Keatas
2.	Jepang	5,337,792,916,230	0.73	Tinggi
3.	Korea Selatan	1,461,610,972,327	2.95	Tinggi
4.	Australia	1,354,108,901,829	2.36	Tinggi
5.	Indonesia	932,725,259,873	4.74	Menengah Kebawah
6.	Thailand	427,937,228,589	2.76	Menengah Keatas
7.	Malaysia	317,429,128,733	4.35	Menengah Keatas
8.	Singapura	314,081,931,542	4.04	Tinggi
9.	Hongkong	301,973,589,750	2.05	Tinggi
10.	Filipina	299,121,777,468	4.95	Menengah Kebawah
11.	Vietnam	196,600,784,249	6.00	Menengah Kebawah
12.	Selandia Baru	189,317,955,176	2.75	Tinggi
13.	Myanmar	61,111,355,694	6.91	Menengah Kebawah
14.	Kamboja	18,732,732,024	6.10	Menengah Kebawah
15.	Laos	14.083.528.092	10,54	Menengah Kebawah
16.	Mongolia	11,563,532,282	6.71	Menengah Kebawah
17.	Fiji	4.591.984.943	4,23	Menengah Keatas

Sumber: Bank Dunia (diolah)

Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, Australia, dan Indonesia merupakan negara dengan perekonomian terbesar di Asia Timur dan Pasifik dengan tingkat pertumbuhan 1-7% per tahun. Tiongkok dan Laos memiliki tingkat pertumbuhan tertinggi dengan 7,19% dan 10,54% per tahun secara rata-rata, sedangkan Jepang sebesar 0,73% per tahun merupakan negara dengan tingkat pertumbuhan terkecil di wilayah tersebut. Selain Jepang, negara-negara berpendapatan tinggi menunjukkan tingkat pertumbuhan yang lebih rendah daripada negara lainnya dengan nilai pertumbuhan tertinggi adalah 4%. Pertumbuhan PDB di negara berpendapatan menengah kebawah tumbuh sebesar 5-7% per tahun. Selain sektor produksi,

tingginya nilai produk domestik bruto juga menggambarkan kondisi besarnya nilai pengeluaran rumah tangga untuk membeli atau mengonsumsi barang dan jasa, pembelian barang dan jasa sebagai faktor produksi untuk meningkatkan kapasitas produksi dan mengoptimalkan efisiensi produksi, pengeluaran belanja barang dan jasa yang dilakukan pemerintah, serta nilai bersih perdagangan internasional.

Dalam beberapa dekade terakhir penelitian dengan tema pertumbuhan ekonomi di negara berkembang seperti Asia Timur & Pasifik selalu dikaitkan dengan kegiatan perdagangan internasional, kegiatan investasi, dan globalisasi terkait dengan kegiatan ekspor dan impor yang dilakukan oleh negara-negara yang bersangkutan. Beberapa penelitian terdahulu mengatakan bahwa globalisasi memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di negara berkembang, perdagangan internasional juga akan berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi di negara berkembang dan negara maju, serta penanaman modal asing di beberapa negara berkembang di Asia Timur & Pasifik dianggap sebagai pionir pertumbuhan ekonomi (Fuddin, 2020).

Negara-negara di wilayah Asia Timur dan Pasifik merupakan negara potensial dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup kuat di tengah melambatnya pertumbuhan ekonomi global. Kuatnya pertumbuhan ekonomi di Asia Timur dan Pasifik ditopang oleh konsumsi domestik sedangkan melambatnya pertumbuhan ekonomi di Asia Timur & Pasifik disebabkan oleh ekspor beberapa negara di Asia Timur & Pasifik yang mengalami penurunan. (*Organization for Economic Cooperation and Development*, 2019).

Pertumbuhan ekonomi dan perdagangan internasional memiliki hubungan saling mempengaruhi satu sama lain, dimana perdagangan internasional akan mendorong pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang. Perdagangan dan ekspor dapat menjadi instrumen yang kuat untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan penurunan angka kemiskinan melalui akses pasar yang lebih luas hingga mancanegara, peningkatan efisiensi dan penciptaan daya saing ekonomi yang tinggi di setiap negara serta peningkatan penyerapan tenaga kerja.

Peran perdagangan internasional sebagai salah satu pendorong produktivitas dan pertumbuhan ekonomi sangat diperhitungkan dalam kegiatan ekonomi. Negara

dengan perekonomian terbuka memungkinkan adanya pertukaran barang dengan negara lain sehingga perlu adanya peningkatan produktivitas untuk memenuhi permintaan pasar domestik dan internasional dengan mendorong alokasi sumber daya yang efisien sehingga dapat mengarah ke tingkat produksi yang lebih tinggi sehingga dapat meningkatkan keuntungan dan pertumbuhan ekonomi (Vehapi, dkk., 2015).

Perdagangan internasional telah menjadi salah satu mesin pertumbuhan bagi perekonomian negara-negara di dunia. Hal tersebut dikarenakan adanya perdagangan internasional membuka peluang bagi produk luar negeri untuk masuk dalam persaingan pasar domestik sehingga menuntut setiap negara untuk memiliki daya saing yang kuat dengan melakukan berbagai strategi dalam pasar internasional seperti fokus terhadap produksi barang yang memiliki keunggulan komparatif atau barang dengan biaya produksi yang lebih murah dari negara lain untuk dapat memperoleh akses pasar yang lebih luas dan menguatkan daya saing negara. Namun, Perusahaan di negara berkembang menghadapi banyak kendala yang menghambat mereka dalam membuka potensi perdagangan mereka. Beberapa faktor yang menjadi penghambat diantaranya adalah kebijakan seperti tarif, kuota, dan nilai tukar, serta faktor-faktor pendukung seperti infrastruktur logistic, yang berperan penting dalam menentukan daya saing perusahaan dalam pasar internasional (Farole, 2010).

Chang, dkk., (2009) menjelaskan beberapa faktor yang dapat mendorong kinerja perdagangan global suatu negara yaitu dengan meningkatkan penyerapan modal atau investasi baik dalam negeri maupun luar negeri, kuatnya dan kelancaran sektor finansial atau sistem keuangan, stabilitas perekonomian dan harga, ketersediaan infrastruktur public terutama transportasi dan logistik, tingginya kualitas modal manusia, tingginya penggunaan teknologi dalam proses produksi, dan kebijakan ketenagakerjaan yang mendukung.

Hubungan ekonomi antar negara dapat terjadi dalam bentuk pertukaran barang, tenaga kerja, modal, dan teknologi dari masing-masing negara. Negara dengan perekonomian terbuka (*trade openness*) menjalin hubungan kerjasama ekonomi antar negara melalui perdagangan internasional dengan melakukan kegiatan

ekspor-impor barang atau jasa dan meminjam atau memberikan pinjaman investasi melalui pasar modal dunia. Keterbukaan ekonomi menggambarkan berkurangnya hambatan untuk melakukan perdagangan antar negara dan pangsa perdagangan yang lebih tinggi, juga menguntungkan semua negara yang terlibat. Perekonomian terbuka dapat meningkatkan efisiensi dan daya saing perekonomian. (Saimul, A. Darmawan, 2020).

Proses memperluas pasar ke luar negeri melalui upaya peningkatan nilai ekspor dapat menguntungkan perekonomian suatu negara dalam berbagai perspektif, baik secara langsung maupun sebagai efek limpahan dari strategi tersebut (Amjad, 2018). Suatu negara yang mengupayakan strategi peningkatan ekspor akan memperoleh berbagai manfaat seperti:

- 1) Meningkatkan alokasi sumber daya yang efisien yang mengarah pada peningkatan pemanfaatan kapasitas produksi.
- 2) Mengoptimalkan perluasan skala ekonomi.
- 3) Menciptakan permintaan tenaga kerja dan meningkatkan lapangan kerja terutama di sektor-sektor berorientasi ekspor seperti sektor manufaktur.
- 4) Mengembangkan kecanggihan teknologi yang mengarah pada produktivitas tenaga kerja dan produktivitas seluruh faktor produksi yang lebih besar.
- 5) Menarik investasi asing langsung yang produktif di sektor manufaktur.
- 6) Mencerminkan arus yang lebih baik pada keseimbangan neraca pembayaran dan menuju ekonomi yang sehat.

Tabel 1. 3. Kinerja Perdagangan Internasional 17 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020

No	Negara	Rata-Rata Keterbukaan Perdagangan (%)	Rata-Rata Proporsi Ekspor (%)	Rata-Rata Proporsi Impor (%)
1.	Hongkong	395.11	50.22	49.78
2.	Singapura	342.13	53.94	46.06
3.	Vietnam	181.66	50.43	49.57
4.	Thailand	123.89	52.87	47.13
5.	Malaysia	136.64	53.33	46.67
6.	Mongolia	110.89	46.26	53.74
7.	Fiji	107,60	30,02	69,98
8.	Kamboja	123.57	48.62	51.38
9.	Laos	90,39	45,52	54,58
10.	Korea Selatan	85.89	52.49	47.51
11.	Selandia Baru	54.60	50.61	49.39
12.	Filipina	62.39	44.77	55.23
13.	Australia	42.45	50.22	49.78
14.	Myanmar	41.44	47.80	52.20
15.	Indonesia	43.24	50.38	49.62
16.	Tiongkok	42.12	52.57	47.43
17.	Jepang	33.11	49.30	50.70

Sumber: Bank Dunia (diolah)

Proporsi kinerja perdagangan internasional dihasilkan melalui penjumlahan seluruh nilai ekspor dan nilai impor terhadap nilai PDB dimana semakin besar proporsi yang dihasilkan maka dapat disimpulkan bahwa semakin terbuka negara tersebut dalam perdagangan internasional. Terdapat tujuh negara yaitu Hongkong, Singapura, Vietnam, Malaysia, Kamboja, Mongolia, dan Thailand yang secara rata-rata dari 2010 hingga 2020 memiliki nilai ekspor dan impor melebihi nilai produk domestik bruto negara yang bersangkutan. Dengan kata lain, Sebagian besar kegiatan perekonomian di negara-negara tersebut berfokus dan bergantung pada perdangan dengan negara lain baik dalam hal pemenuhan kebutuhan dalam negeri maupun dalam upaya memperoleh pasar untuk barang produksi dan jasa yang tersedia. Dari ketujuh negara tersebut, Kamboja dan Mongolia memiliki nilai ekspor yang lebih kecil dari nilai impor, secara keseluruhan terdapat tiga negara lain yang nilai ekspornya lebih kecil dari impor yaitu Filipina, Myanmar, Laos, Fiji, dan Jepang.

Tabel 1. 4. Kinerja Ekspor Barang Tahun 2010-2020 Berdasarkan Wilayah

No.	Wilayah	Ekspor Barang (Miliar Dollar Amerika)	Proporsi Dunia (%)	Rata-Rata Pertumbuhan (%)
1.	Eropa & Asia Tengah	78.217	40,48	3,32
2.	Asia Timur & Pasifik	60.999	31,57	5,93
3.	Amerika Utara	21.483	11,12	0,91
4.	Timur Tengah & Afrika Utara	13.434	6,95	5,94
5.	Amerika Latin & Caribbean	11.226	5,81	0,71
6.	Asia Selatan	3.960	2,05	3,33
7.	Sub-Saharan Afrika	3.906	2,02	11,28
8.	Dunia	193.226	100,00	5,44

Sumber: Bank Dunia (diolah)

Tingginya nilai PDB dan keterbukaan perdagangan negara-negara di wilayah Asia Timur dan Pasifik dengan nilai rata-rata dari 15 negara selama 2010-2020 mencapai 121,27% PDB diikuti juga dengan tingginya nilai ekspor negara tersebut, dimana sebagian besar memiliki nilai ekspor yang lebih besar dari impor. Asia Timur dan Pasifik menguasai 31,57% ekspor barang di seluruh dunia dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 5,93% per tahun secara rata-rata lebih besar dari Eropa dan Asia Tengah yang menguasai 40,48% ekspor barang dunia. Wilayah sub-saharan Afrika memiliki tingkat pertumbuhan ekspor barang tertinggi yaitu 11,28% per tahun.

Tabel 1. 5. Kinerja Ekspor Barang ke Wilayah Asia Timur Pasifik Pada Tahun 2010-2020

No.	Negara	Rata-Rata Nilai Ekspor Barang (Ribuan Dollar Amerika)	Rata-Rata Proporsi Terhadap PDB (%)	Rata-Rata Pertumbuhan Ekspor Barang (%)
1.	Tiongkok	840.200.562	38,36	12,22
2.	Jepang	352.610.029	49,40	-2,58
3.	Hongkong	349.920.292	68,80	7,80
4.	Korea Selatan	288.424.796	54,08	6,29
5.	Singapura	252.603.332	66,43	2,12
6.	Australia	152.135.091	64,75	2,49
7.	Malaysia	139.727.966	62,97	5,90
8.	Thailand	132.168.717	58,75	4,27
9.	Indonesia	97.757.920	57,96	1,95
10.	Vietnam	77.921.981	44,96	32,67
11.	Filipina	37.506.547	63,68	6,04
12.	Selandia Baru	21.989.859	59,25	6,63
13.	Myanmar	9.199.820	74,46	17,24
14.	Mongolia	4.664.737	85,95	23,55
15.	Laos	3.085.407	82,47	29,75
16.	Kamboja	3.080.222	30,64	36,12
17.	Fiji	352.039	33,92	-1,21

Sumber: Bank Dunia (diolah)

Nilai ekspor negara-negara di Asia Timur Pasifik didominasi oleh ekspor ke negara-negara di wilayah yang sama hingga mencapai 58,64% dari total nilai ekspor barang ke seluruh dunia secara rata-rata. Mongolia dan Laos memiliki proporsi ekspor ke Asia Timur Pasifik terbesar yaitu sebesar 85,95% dan 82,47% dari total nilai ekspor barang negara tersebut dan dengan tingkat pertumbuhan yang sangat pesat yaitu 23,55% dan 29,75%. Rata-rata pertumbuhan nilai ekspor ke wilayah Asia Timur dan Pasifik adalah 11,25%. Namun, Jepang dan Fiji mengalami penurunan nilai ekspor ke Asia Timur dan Pasifik sebesar 2,58% dan 1,21%.

Pertumbuhan perdagangan telah melambat sejak 2012 hingga 2016 dibandingkan dengan kinerja historisnya yang kuat dan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan. Pertumbuhan perdagangan barang turun 85 persen, dengan perlambatan paling tajam diamati pada perdagangan barang modal dan setengah jadi. Perlambatan pertumbuhan investasi tampaknya menjadi hambatan utama pada

pertumbuhan perdagangan sejak 2012. Hal tersebut menyiratkan bahwa kebijakan untuk mengatasi hambatan pertumbuhan, dan khususnya investasi yang tertekan, harus menjadi pusat perhatian dalam upaya meningkatkan kesehatan ekonomi global. Beberapa kebijakan seperti dengan meningkatkan perdagangan, secara tidak langsung akan menghasilkan *spillover* positif karena keterkaitan perdagangan dalam mentransmisikan dan saling memperkuat ekspansi ekonomi masing-masing negara. Perdagangan dapat memperkuat produktivitas dan mendorong pertumbuhan, kebijakan yang secara langsung ditujukan untuk mengurangi biaya perdagangan dan menghidupkan kembali perdagangan dinilai penting mengingat prospek global yang lemah dan tren produktivitas yang tidak menguntungkan. Banyak pasar negara berkembang dan ekonomi berkembang menghadapi hambatan perdagangan yang menghambat masuknya mereka ke pasar global dan partisipasi dalam rantai produksi global (*International Monetary Fund*, 2016).

United Nations (2018) mengatakan bahwa wilayah asia pasifik menjadi mitra dagang terbesar secara global untuk perdagangan barang, dengan menyumbang 33,4 persen dari ekspor barang dagangan global pada 2018. Semester kedua tahun 2018 ditandai dengan perlambatan signifikan dalam pertumbuhan perdagangan, yang dapat dikaitkan dengan biaya produksi yang lebih tinggi dan risiko kenaikan harga bahan bakar dan meningkatnya ketegangan perdagangan antara perekonomian besar, terutama Amerika Serikat dan Tiongkok. Meningkatnya ketegangan perdagangan telah merusak iklim perdagangan dan investasi, sehingga meningkatkan ketidakpastian dan volatilitas di pasar global. Oleh karena itu, nilai perdagangan barang pada tahun 2018 mencatat pertumbuhan yang lebih lambat dibandingkan tahun 2017, meskipun masih berada pada tingkat dua digit. Pertumbuhan tersebut didorong oleh kenaikan harga barang daripada pertumbuhan volume perdagangan. Pada 2018, pertumbuhan nilai ekspor regional sekitar 10 persen. Namun dari sisi volume, laju pertumbuhan ekspor tahun 2018 hanya sebesar 3,8 persen.

Nilai ekspor bersih merupakan salah satu komponen pendapatan nasional ditinjau dari sisi pengeluaran, sehingga peningkatan ekspor akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Bukti empiris menunjukkan hubungan kausalitas antara ekspor dan pertumbuhan ekonomi dapat dijelaskan melalui tiga cara. Pertama, beberapa

penelitian menjelaskan bahwa peningkatan ekspor mendorong pertumbuhan ekonomi atau *export led growth hypothesis*. Kedua, terdapat penelitian yang membuktikan *growth lead to export hypothesis*, dimana peningkatan pertumbuhan ekonomi mendorong peningkatan ekspor. Ketiga, penelitian lain membuktikan bahwa terdapat hubungan kausalitas dua arah atau saling mempengaruhi satu sama lain antara pertumbuhan ekonomi dan ekspor (Aimon, 2017). Ismadayanti dan Fitri (2018) menjelaskan bahwa dalam jangka pendek, peningkatan ekspor merangsang peningkatan nilai produksi dalam negeri dan menggerakkan roda perekonomian sehingga menciptakan peningkatan pertumbuhan ekonomi. Sehingga penelitian tersebut mendukung *export led growth hypothesis*.

Negara-negara dengan kebijakan perdagangan terbuka cenderung memiliki pertumbuhan ekonomi lebih cepat daripada negara-negara dengan hambatan ketat dalam pasar internasional. Selain itu, perdagangan internasional juga berkontribusi pada peningkatan standar hidup semua orang di seluruh dunia. Hal ini dapat dicapai melalui transportasi dan logistik yang efisien sehingga barang-barang dapat dipindahkan lebih cepat dan lebih efisien. Peningkatan efisiensi dalam sektor transportasi dapat menurunkan biaya transportasi dan memastikan pasokan kebutuhan barang untuk masyarakat sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan bangsa. (Luttermann, 2020). Meningkatnya perdagangan dunia yang berkelanjutan dan keinginan banyak negara untuk mempercepat laju integrasi dalam sistem perdagangan global tidak hanya akan bergantung pada pemeliharaan sistem ekonomi global yang terbuka tetapi juga peningkatan kuantitas dan efisiensi struktur pendukung seperti layanan logistik.

Logistik menjadi faktor kunci untuk memfasilitasi perdagangan dan pembangunan ekonomi negara-negara dalam ekonomi global. Hal ini karena efisiensi dalam kemampuan logistik membantu meningkatkan daya saing suatu negara, mengurangi biaya perdagangan dan meningkatkan potensi integrasi global. Pertumbuhan berkelanjutan dalam perdagangan internasional tergantung pada efisiensi struktur pendukung perdagangan seperti layanan logistik. Kualitas dan efisiensi layanan logistik yang lemah dan proses operasional yang tidak efisien dapat menjadi hambatan utama bagi integrasi perdagangan global.

Logistik adalah jaringan layanan yang mendukung gerakan fisik barang, perdagangan lintas batas negara, dan perdagangan dalam batas negara yang terdiri dari serangkaian kegiatan di luar transportasi, termasuk pergudangan, perantara, pengiriman ekspres, operasi terminal, dan pengelolaan data dan informasi terkait. (Arvis, dkk., 2018).

Negara-negara dengan biaya logistik yang tinggi sangat kekurangan daya saing internasional. Untuk mengembangkan keunggulan kompetitif logistik, pemerintah harus menilai sistem logistik tingkat negara saat ini dan mengidentifikasi subsistem mana yang perlu dioptimalkan, dikembangkan, dibuat, atau dihapus sepenuhnya melalui kebijakan. Analisis dapat dilakukan dalam bentuk penilaian sistem logistik di dalam negeri, atau penilaian sistem logistik lintas negara. Dalam hal ini, peringkat logistik tingkat negara internasional dapat digunakan oleh pemerintah sebagai alat *benchmarking* yang memungkinkan perbandingan indikator individu, sehingga dapat berkonsentrasi pada area individu tertentu dalam sistem logistik (Jhawar, dkk., 2017).

Kinerja logistik memediasi hubungan antara infrastruktur perdagangan dan perdagangan internasional. Dengan kata lain, hubungan antara infrastruktur perdagangan dan perdagangan internasional ditemukan positif dan signifikan secara statistik jika dikaitkan dengan kinerja logistik (Yeo dan Deng, 2020). Sektor logistik meningkat dengan pembangunan infrastruktur transportasi dan meningkatkan kinerja ekonomi dengan mengurangi biaya, meningkatkan produktivitas tenaga kerja, merangsang perdagangan dan meningkatkan kesempatan kerja.

Kinerja logistik suatu negara sangat dipengaruhi oleh kualitas dan ketersediaan infrastruktur publik. Aktivitas utama pada sektor logistik ini mencakup transportasi dan pergudangan yang memerlukan adanya infrastruktur melalui seperti pelabuhan laut, jalan kereta api, transportasi udara, dan jalan raya serta infrastruktur pendukung seperti teknologi informasi dan komunikasi. Buruknya kualitas infrastruktur logistik merupakan permasalahan utama sektor logistik yang menyebabkan biaya logistik yang besar dan ketersediaan barang yang rendah. Pentingnya peran infrastruktur mendorong pemerintah di banyak negara dalam proses pembangunan

melakukan perbaikan dan peningkatan unsur-unsur mengingat juga kualitas infrastruktur menjadi salah satu daya tarik kuat bagi investor. (Lasalle, 2013).

Peran logistik dalam perekonomian global semakin besar dari waktu ke waktu. Layanan logistik yang baik dapat mengurangi biaya perdagangan. Kinerja logistik adalah tentang seberapa efisien rantai pasokan menghubungkan perusahaan dengan pasar domestik dan internasional. *Logistic performance index* (LPI) yang dikeluarkan oleh Bank Dunia mencoba untuk menjelaskan seberapa dapat diakses secara logistik suatu negara atau bagaimana suatu negara terhubung dengan baik dengan negara lain melalui jaringan logistik global. LPI menganalisis kinerja logistik negara-negara di dunia melalui enam indikator utama yang diringkas kedalam bentuk angka dengan skala lima poin penilaian, keenam indikator tersebut diantaranya adalah:

- 1) Efisiensi pengelolaan bea cukai dan izin perbatasan.
- 2) Kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi.
- 3) Kemudahan mengatur harga pengiriman internasional yang kompetitif.
- 4) Kompetensi dan kualitas layanan logistik.
- 5) Kemampuan untuk melacak dan penelusuran kiriman.
- 6) Frekuensi pengiriman mencapai penerima barang dalam waktu pengiriman yang dijadwalkan atau diharapkan.

Komponen dipilih berdasarkan teori dan empiris penelitian dan pengalaman praktis para profesional logistik yang terlibat dalam pengiriman barang internasional. Angka tersebut memetakan enam indikator LPI ke dalam dua kategori utama:

- a) Area untuk regulasi kebijakan, yang menunjukkan input utama untuk rantai pasokan (bea cukai, infrastruktur, dan layanan).
- b) Hasil kinerja rantai pasokan (ketepatan waktu, pengiriman internasional, serta pelacakan dan penelusuran).

LPI sudah menjadi standar bahan referensi dalam berbagai studi dan kebijakan tentang logistik perdagangan. LPI telah diadopsi oleh beberapa negara sebagai indikator utama kinerja dalam transportasi nasional mereka atau strategi logistik. LPI juga digunakan sebagai bagian dari indikator kinerja utama transportasi atau

logistik oleh Uni Eropa, Asosiasi Negara-negara Asia Tenggara, Kerjasama Ekonomi Asia-Pasifik, dan lain-lain.

Bank Dunia membagi besarnya nilai kinerja logistik kedalam empat kategori yang dibedakan berdasarkan tingkat kemudahan akses logistik negara yang bersangkutan yaitu:

- 1) Kategori *logistic friendly* yang merupakan kategori negara-megara dengan peforma logistik terbaik di dunia yang umumnya berisi berbagai negara dengan tingkat pendapatan yang tinggi.
- 2) Kategori *consistent performers* yang terdiri dari negara-negara yang memiliki rata-rata yang lebih baik dalam peforma logistik dibandingkan kebanyakan negara lainnya dalam tingkat pendapatan yang sama.
- 3) Kategori *partial performers* yang terdiri dari negara-negara dengan tingkat kendala logistik yang paling sering terlihat di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah.
- 4) Kategori *logistics unfriendly* yang terdiri dari negara-negara dengan kendala logistik yang sangat parah, seperti di negara-negara yang kurang berkembang

Tabel 1. 6. Kinerja *Logistic Performance Index* 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020

No.	Negara	Tingkat Pendapatan	Rata-Rata LPI	Rata-Rata Pertumbuhan LPI (%)	Kategori LPI
1.	Singapura	Tinggi	4,07	-0,29	<i>Logistic Friendly</i>
2.	Jepang	Tinggi	3,97	0,21	
3.	Hongkong	Tinggi	3,96	0,61	
4.	Australia	Tinggi	3,78	-0,46	
5.	Korea Selatan	Tinggi	3,66	0,09	
6.	Selandia Baru	Tinggi	3,62	0,75	
7.	Tiongkok	Menengah Keatas	3,58	1,06	<i>Consistent Performers</i>
8.	Malaysia	Menengah Keatas	3,41	-0,87	
9.	Thailand	Menengah Keatas	3,33	0,82	
10.	Vietnam	Menengah Kebawah	3,10	2,03	
11.	Indonesia	Menengah Kebawah	3,02	3,26	
12.	Filipina	Menengah Kebawah	2,95	-2,30	
13.	Kamboja	Menengah Kebawah	2,64	3,65	<i>Partial Performers</i>
14.	Laos	Menengah Kebawah	2,43	0,92	
15.	Fiji	Menengah Keatas	2,38	1,63	
16.	Mongolia	Menengah Kebawah	2,37	2,19	
17.	Myanmar	Menengah Kebawah	2,34	0,33	

Sumber: Bank Dunia (data diolah)

Dari 15 negara di wilayah Asia Timur Pasifik menunjukkan bahwa terdapat beberapa negara yang mengalami penurunan indeks kinerja logistik selama 2010-2020 seperti Singapura, Australia, Malaysia, dan Filipina. Indonesia merupakan negara dengan tingkat pertumbuhan indeks kinerja logistik tertinggi di wilayah tersebut pada 2010-2020 dengan nilai rata-rata 3,26%. Dengan demikian diperlukan pembenahan kinerja logistik di masing-masing negara sebagai salah satu faktor kunci dalam mempertahankan pertumbuhan perdagangan internasional negara yang bersangkutan. Termasuk Indonesia yang meskipun memiliki tingkat pertumbuhan yang tinggi, namun indeks kinerja logistik Indonesia masih perlu banyak

peningkatan karena masih lebih rendah daripada negara-negara lain di wilayah yang sama untuk dapat meningkatkan kemampuan bersaing di pasar internasional.

Tingkat pendapatan suatu negara memiliki hubungan dengan nilai kinerja logistik negara tersebut. Hubungan ini dapat dijelaskan dengan dua pola, yaitu kinerja logistik suatu negara yang mempengaruhi tingkat pendapatan negara tersebut, atau sebaliknya, tingkat pendapatan suatu negara mempengaruhi kinerja logistik negara yang bersangkutan. Hal ini dapat timbul dikarenakan pada data diatas, terlihat bahwa negara dengan pendapatan tinggi hingga menengah keatas memiliki nilai kinerja logistik yang lebih baik dibandingkan kinerja logistik dari negara dengan tingkat pendapatan menengah kebawah.

Demirci dan Keskin (2021) menyatakan ada hubungan antara nilai PDB per kapita dan skor LPI Turki dan negara-negara di sekitarnya. Situasi ini menunjukkan bahwa; Semakin maju tingkat ekonomi suatu negara, semakin baik kinerjanya di bidang logistik. Layanan logistik diperkuat oleh komponen seperti infrastruktur, teknologi, dan pelabuhan yang membutuhkan investasi. Kemampuan untuk melakukan investasi tersebut juga terkait dengan situasi ekonomi negara. Negara-negara berpenghasilan rendah menghadapi serangkaian hambatan seperti sumber daya manusia, teknologi, keuangan, dan juga kualitas infrastruktur dan hambatan ini mempengaruhi kinerja logistik secara negatif. Jadi, negara-negara dengan tingkat pendapatan yang berbeda juga memiliki tingkat perkembangan yang berbeda.

Negara-negara berkembang menghabiskan proporsi PDB yang jauh lebih tinggi untuk transportasi dan logistik daripada negara-negara maju. Biaya logistik menyumbang 30% dari total PDB di beberapa negara berkembang, sedangkan rasio ini hanya sekitar 10% di negara maju. Perbedaan ini jelas penting bagi daya saing suatu negara. (Yildiz, 2014).

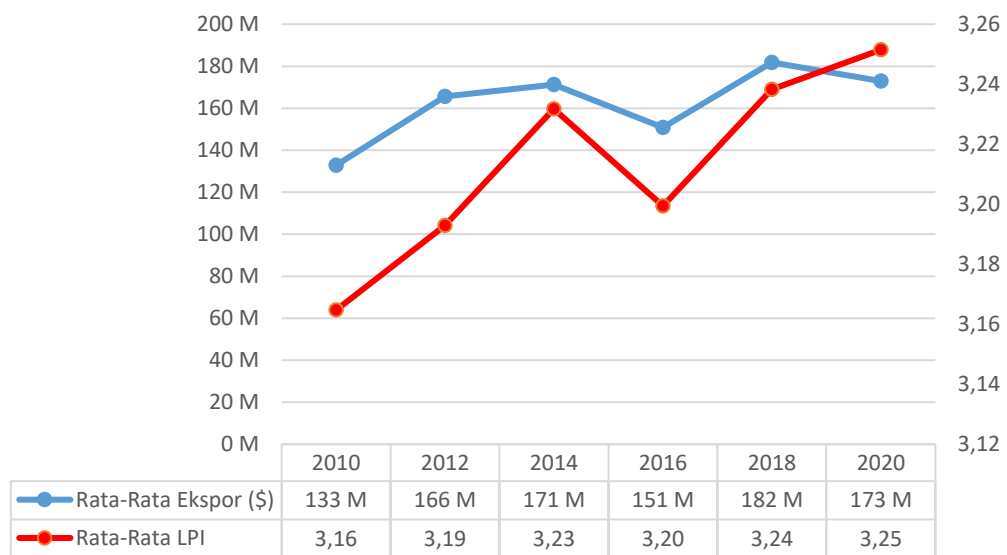
Kementerian Perdagangan RI (2021) mengatakan bahwa terdapat lima permasalahan logistik di Indonesia yaitu biaya logistik yang tinggi, konektivitas antar moda transportasi yang minim, konektivitas antar wilayah yang minim, belum adanya regulasi logistik dan lembaga logistik dari pemerintah. Rata-rata biaya logistik di Indonesia selama 17 tahun terakhir adalah sebesar 24,8% dari PDB.

Angka tersebut sangat besar dibandingkan negara lain terutama di Singapura dan Jepang.

Sistem logistik yang lebih baik dapat menurunkan biaya variabel dan biaya perdagangan tetap. Biaya variabel bervariasi sesuai dengan jumlah yang diekspor, sedangkan biaya tetap seperti bongkar muat di pelabuhan. Secara teoritis, Melitz memprediksi bahwa penurunan biaya perdagangan memiliki efek yang berbeda pada margin ekspor. Secara khusus, modelnya menunjukkan bahwa penurunan biaya variabel perdagangan meningkatkan volume ekspor. (Töngür, dkk., 2020)

LPI menunjukkan statistik yang sangat signifikan dan koefisien positif untuk perdagangan bilateral baik dari perspektif eksportir maupun importir. Di sisi eksportir, koefisien berubah dari 3,9511 pada tahun 2005 menjadi 10,2971 pada tahun 2016, yang menyiratkan bahwa peningkatan 1% dalam kinerja logistik menyebabkan peningkatan nilai perdagangan dari 3,9511% pada tahun 2005 menjadi 10,2971% pada tahun 2016 (Oruangke, 2021).

Gani (2017), dengan menggunakan indeks kinerja logistik dari bank dunia meneliti pengaruh kinerja logistik dalam perdagangan internasional menggunakan data lintas negara untuk sampel negara yang besar. Temuan menunjukkan korelasi positif yang signifikan secara statistik dari keseluruhan kinerja logistik dengan ekspor dan impor.



Sumber: Bank Dunia (diolah)

Gambar 1. 1. Hubungan Nilai LPI dengan Nilai Ekspor Barang di wilayah Asia Timur Pasifik

Kinerja logistik yang ditunjukkan dengan *Logistic Performance Index* (LPI) negara-negara di wilayah Asia Timur Pasifik menunjukkan peningkatan selama 2010-2020. Tren peningkatan nilai LPI ini juga diikuti dengan peningkatan nilai rata-rata ekspor barang pada tahun yang sama. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang searah antara nilai ekspor barang dengan nilai LPI.

Ibragimova (2020) menjelaskan perkembangan kebijakan perdagangan luar negeri secara umum dalam beberapa tahun terakhir ditandai dengan adanya penurunan proteksionisme sedangkan di sisi lain juga mendorong liberalisasi, terutama dalam rangka meningkatkan integrasi negara-negara di dunia. Dalam kerangka pengaturan perdagangan luar negeri, negara-negara menggunakan instrumen kebijakan perdagangan, khususnya hambatan perdagangan, yang bersifat administratif dan ekonomi.

Proteksionisme adalah kebijakan yang bertujuan untuk melindungi perekonomian domestik dari persaingan asing. Berbeda dengan kebijakan perdagangan bebas, proteksionisme mengecualikan operasi bebas dari kekuatan pasar, karena diasumsikan bahwa potensi ekonomi dan daya saing di pasar dunia masing-masing negara berbeda, dan oleh karena itu operasi bebas dari kekuatan pasar mungkin merugikan negara-negara kurang berkembang. Persaingan tanpa batas dengan pihak negara asing yang lebih kuat dapat menyebabkan stagnasi ekonomi di negara-

negara kurang berkembang dan pembentukan struktur ekonomi yang tidak efisien untuk negara yang bersangkutan.

Pemerintah suatu negara pada umumnya menetapkan kebijakan hambatan perdagangan internasional baik tarif maupun non tarif sebagai upaya dalam rangka melindungi produsen dalam negeri dari eksportir asing untuk dapat bersaing dalam mendapatkan akses pasar domestik yang lebih besar. Hal tersebut dilakukan dikarenakan terdapat perbedaan kemampuan dan kekuatan dalam struktur ekonomi masing-masing negara sehingga mempengaruhi hasil produksi dari negara-negara tersebut. Akses pasar yang lebih besar bagi produsen dalam negeri memberikan dampak langsung bagi perekonomian negara dengan meningkatnya pendapatan nasional dan kesejahteraan masyarakat dengan adanya penyerapan tenaga kerja.

Aradhna Aggarwal (2004) menjelaskan akses pasar ditafsirkan dalam *The General Agreement Tariffs and Trade* (GATT) untuk mencerminkan hubungan kompetitif antara produk impor dan dalam negeri. Ketika pemerintah menetapkan untuk mengurangi tarif impornya pada produk tertentu, hal tersebut mengubah hubungan kompetitif antara unit impor dan unit domestik dari produk yang mendukung unit impor, dan dengan demikian memberikan akses pasar yang lebih besar ke produsen asing. Jadi, dengan menyetujui untuk menurunkan tarifnya, pemerintah sedang merancang pergeseran ke luar dari kurva permintaan impornya yaitu, semuanya sama, volume impor yang lebih besar akan diminta pada harga tertentu dari eksportir asing. Akibatnya, eksportir asing akan mendapatkan peningkatan penjualan ke pasar domestik.

Namun, penetapan tarif rendah tidak cukup untuk membangun akses pasar yang tinggi. Harga seringkali tidak diperlukan untuk meningkatkan kemampuan ekspor di pasar luar negeri karena dua alasan. Pertama, penurunan tarif mungkin tidak menghasilkan harga ekspor yang lebih rendah dan kedua, pola perdagangan mungkin tidak terlalu sensitif terhadap perubahan tarif. Oleh karena itu, dampak penurunan tarif terhadap akses pasar sangat ditentukan oleh perubahan harga relatif dan kepekaan pola perdagangan terhadap perubahan harga.

Tabel 1. 7. Perkembangan Tarif Masuk Barang 17 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2020

No.	Negara	Rata-Rata Tarif Masuk Barang (%)	Rata-Rata Pertumbuhan Tarif Barang (%)
1.	Fiji	14,26	3,15
2.	Kamboja	10.73	-4.77
3.	Korea Selatan	7.99	-1.31
4.	Thailand	7.41	-24.44
5.	Tiongkok	7.39	-7.24
6.	Vietnam	6.61	-5.03
7.	Indonesia	5.84	4.08
8.	Malaysia	5.39	8.99
9.	Laos	5,23	9,54
10.	Mongolia	4.97	0.33
11.	Filipina	4.10	-4.52
12.	Myanmar	3.52	10.19
13.	Jepang	3.47	-6.86
14.	Selandia Baru	2.59	-13.57
15.	Australia	2.49	-6.80
16.	Singapura	0.26	25.85
17.	Hongkong	0.00	0.00
18.	Rata-Rata	5,42	-1.85

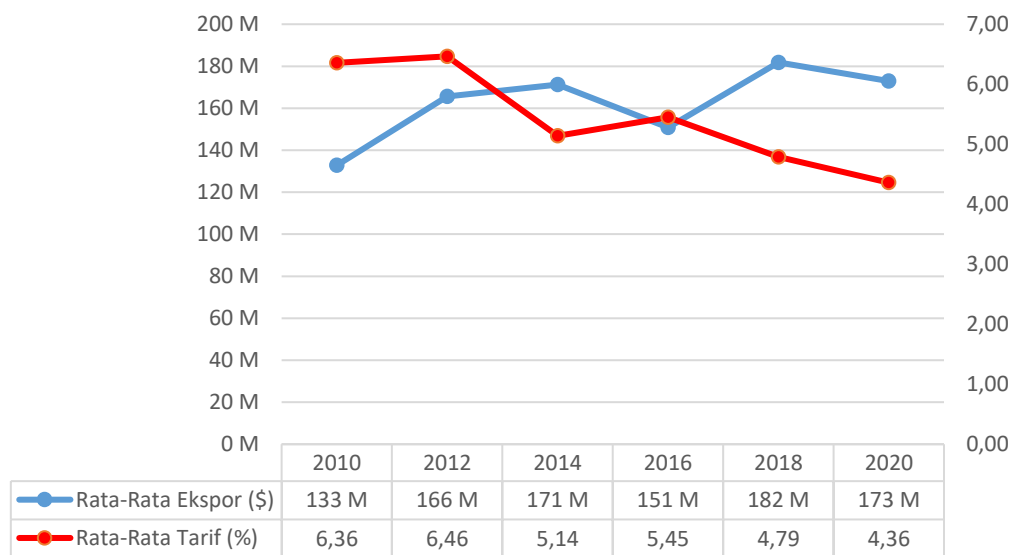
Sumber: Bank Dunia (data diolah)

Penetapan tarif terhadap masuknya barang dari luar negeri dalam suatu negara dipengaruhi oleh kekuatan dan tingkat kesejahteraan negara tersebut. Hal ini ditunjukkan dengan rata-rata tarif barang selama 2010-2020 di negara-negara berpendapatan tinggi di wilayah Asia Timur Pasifik yang lebih rendah yaitu 0-4% daripada tariff yang ditetapkan oleh negara-negara berkembang yang berkisar 4-10%. Hal tersebut dikarenakan negara berpendapatan tinggi sudah cukup percaya diri dengan kekuatan persaingan produksi dalam negeri dengan barang impor di pasar domestik serta terdapat juga beberapa negara yang sangat mengandalkan perdagangan internasional dalam menggerakkan roda perekonomiannya seperti Hongkong dan Singapura sehingga tarif barang yang ditetapkan sangat rendah. Namun, hal berbeda ditunjukkan Korea Selatan yang merupakan negara berpendapatan tinggi, dimana rata-rata tarif barang di negara tersebut adalah 8%. Hal tersebut mengindikasikan selain dari aspek ekonomi, terdapat pula aspek sosial dan politik yang dapat mempengaruhi besaran tarif barang di suatu negara.

Efek positif dari liberalisasi perdagangan terhadap perdagangan internasional telah banyak dipelajari dalam literatur. Faktanya, tarif global telah menurun secara signifikan hingga mencapai tingkat terendah secara historis, yang berkontribusi pada ekspansi perdagangan internasional. Namun, hal berberda ditunjukkan Amerika Serikat dimana tindakan proteksionis telah meningkat guna meningkatkan hambatan perdagangan, terutama terhadap China, untuk membalikkan defisit perdagangan bilateral AS terhadap negara ini dan untuk mempromosikan industri dalam negeri (Eduardo dan Cesar, 2021).

Studi yang ada mengidentifikasi beberapa saluran melalui tarif impor domestik yang mempengaruhi ekspor domestik. Studi awal menunjukkan efek negatif dari liberalisasi impor pada ekspor. Pembatasan impor dapat meningkatkan ekspor ketika industri yang dilindungi menunjukkan skala pengembalian yang meningkat. Studi yang lebih baru mengidentifikasi efek positif dari pengurangan pembatasan impor pada ekspor. Rantai pasokan global dan perdagangan vertikal dapat menjelaskan efek positif tersebut dimana negara yang menurunkan tarif impornya pada input antara dapat menyebabkan biaya produksi yang lebih rendah, sehingga meningkatkan ekspor barang jadinya (Kazunobu Hayakawa, dkk., 2020)

Sifat transportasi internasional menunjuk ke saluran lain yang melaluinya tarif impor dapat mempengaruhi ekspor domestik. Ishikawa dan Tarui (2018) menunjukkan bahwa kenaikan tarif impor domestik mengurangi ekspor domestik ketika perusahaan transportasi, yang tunduk pada batasan kapasitas pengiriman, merespons perubahan kebijakan dengan menyesuaikan tarif pengiriman yang dibebankan pada pengiriman di kedua arah dan tingkat kapasitasnya. Hasil ini berlaku untuk perusahaan transportasi oligopolistik bahkan ketika volume perdagangan tidak seimbang pada tingkat agregat.



Sumber: Bank Dunia (diolah)

Gambar 1. 2. Hubungan Tarif Barang dan Nilai Ekspor Barang Negara-Negara di Asia Timur Pasifik

Tarif Barang di wilayah Asia Timur Pasifik menunjukkan penurunan selama 2010-2020, meskipun sempat meningkat pada tahun 2016. Tren penurunan tarif barang ini juga diikuti dengan peningkatan nilai ekspor barang dalam periode waktu yang sama. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang berlawanan antara tarif barang dengan nilai ekspor barang di suatu negara.

Kazunobu Hayakawa, dkk. (2020) dengan menggunakan data di seluruh dunia yang mencakup tahun 1995–2007, ditemukan bukti bahwa pengurangan 1% dalam tarif impor akan meningkatkan biaya pengiriman impor sekitar 0,8% dan menurunkan biaya pengiriman ekspor sekitar 1,1%. Sehingga meningkatkan kuantitas ekspor dari 0,6% menjadi 1%. Temuan-temuan ini menunjukkan mekanisme baru di mana pengurangan tarif impor mengarah pada ekspansi ekspor.

James Asirvatham, dkk. (2017), Koefisien tarif memiliki tanda negatif yang tepat dan signifikan tetapi terlalu kecil, menunjukkan pengaruh marjinalnya. Meskipun penurunan tarif telah meningkatkan ekspor dari ASEAN-5, tampaknya tidak sepenting FDI dan impor.

Pembangunan sektor industri pengolahan sangat terkait dengan pembangunan sektor lain seperti pertanian dan jasa dan berperan dalam penciptaan lapangan kerja

dan peningkatan pendapatan. Sehingga, pembangunan perekonomian suatu wilayah dipengaruhi juga oleh pembangunan sektor industri pengolahan sebagai salah satu faktor pendorongnya. Di banyak negara di dunia, industri manufaktur merupakan sektor penting untuk menopang pembangunan ekonomi nasional, dan peran pentingnya adalah menciptakan produk bernilai tambah dengan memanfaatkan sumber daya alam untuk diolah menjadi barang bernilai tinggi. Perkembangan industri di negara berkembang sangat penting dalam mengurangi kemiskinan dan mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, terutama industri berorientasi ekspor dan padat karya, yang akan menciptakan pendapatan dan menyediakan lapangan kerja.

Kemampuan perekonomian dalam memperoleh manfaat dari peningkatan ekspor tergantung pada elastisitas penawaran dan permintaan barang ekspor. Semakin tinggi elastisitas penawaran dan permintaan barang ekspor, maka ekspor akan semakin mendorong pertumbuhan ekonomi. Elastisitas penawaran dan permintaan barang ekspor di negara maju lebih tinggi daripada di negara berkembang. Oleh karena itu, pengaruh ekspor terhadap pertumbuhan ekonomi lebih banyak terjadi di negara maju dibandingkan dengan negara berkembang (Kilavuz dan Topcu, 2012).

Negara maju maupun negara berkembang berusaha untuk mendapatkan keuntungan terbesar dengan meningkatkan daya saing mereka dalam perdagangan global. Kunci keunggulan daya saing global adalah dengan mendorong produksi dan ekspor barang-barang bernilai tambah. Hal ini dapat dihasilkan dengan lebih mementingkan penelitian dan pengembangan (R&D) pada proses manufaktur, investasi teknologi, dan ekspor. Ada indeks yang disebut Indeks Kompleksitas Ekonomi untuk menganalisis struktur produksi dan ekspor negara. Kompleksitas mewakili tingkat pengetahuan dan teknologi suatu negara dari manufaktur hingga ekspor. Negara-negara yang memiliki teknologi tinggi dan diversifikasi produksi dapat ditemukan di peringkat tinggi dalam kaitannya dengan indeks. Tentu saja, negara-negara ini juga memiliki keunggulan dalam daya saing ekspor. Selain itu, negara-negara yang mengandalkan ekspor hasil pertanian dan produksi padat karya menempati peringkat yang rendah dari nilai indeks. (Erkan, dkk., 2015).

Tabel 1. 8. Kinerja Nilai Tambah Industri 15 Negara di Asia Timur & Pasifik Tahun 2010-2018

No.	Negara	Rata-Rata Nilai Industri (Miliar Dollar Amerika)	Rata-Rata Pertumbuhan Industri (%)	Rata-Rata Proporsi Industri Terhadap PDB(%)	Rata-Rata Pertumbuhan Proporsi Industri Terhadap PDB(%)
1.	Tiongkok	4.458	15,38	42,02	-4,01
2.	Jepang	1.480	-3,28	27,75	-1,11
3.	Korea Selatan	495	6,89	33,88	-0,90
4.	Indonesia	380	5,23	40,93	-2,16
5.	Australia	338	6,18	24,85	0,51
6.	Thailand	154	4,42	36,24	-3,66
7.	Malaysia	123	4,48	38,74	-2,32
8.	Filipina	91	9,10	30,67	-2,53
9.	Singapura	78	6,35	24,83	-1,62
10.	Vietnam	66	20,23	33,26	1,01
11.	Selandia Baru	40	8,62	20,93	0,50
12.	Myanmar	21	28,15	32,97	7,59
13.	Hongkong	21	7,31	6,83	-1,46
14.	Kamboja	5	29,88	27,83	9,79
15.	Mongolia	4	18,02	33,94	2,48
16.	Laos	4	24,01	30,95	1,35
17.	Fiji	1	9,24	16,39	1,50

Sumber: Bank Dunia (data diolah)

Nilai tambah industri menjadi salah satu sektor utama yang mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara. Rata-rata proporsi nilai tambah industri terhadap PDB, sebagian besar negara-negara di Asia Timur Pasifik seperti Tiongkok, Korea Selatan, Indonesia, Thailand, Malaysia, Filipina, Vietnam, Myanmar, dan Mongolia terdapat dalam rentang 30%-40% yang menunjukkan bahwa peranan sektor industri dalam masing-masing perekonomian adalah sama besarnya. Dimana lima diantaranya merupakan negara dengan pendapatan menengah kebawah atau negara berkembang. Peran nilai tambah industri juga dapat dilihat pada negara dengan tingkat pendapatan menengah keatas dan tinggi atau negara-negara maju, namun dengan nilai proporsi yang lebih kecil dari negara

berkembang yaitu dibawah 30% seperti di Jepang, Australia, Singapura, Fiji, dan Selandia Baru.

Terdapat tiga negara yang memiliki tingkat pertumbuhan sektor industri yang lebih besar dari 10% setiap tahunnya secara rata-rata yaitu Kamboja, Myanmar, dan Vietnam. Namun, masih terdapat beberapa negara yang memiliki tingkat pertumbuhan yang lambat seperti Australia, Indonesia, Thailand, dan Malaysia yang hanya tumbuh 3%-4% per tahun, bahkan Jepang memiliki rata-rata pertumbuhan yang negatif karena terjadi penurunan 16% pada 2013.

Hal ini menjadi daya tarik untuk melihat bagaimana pengaruh nilai tambah industri terhadap kegiatan perekonomian suatu negara, dimana peningkatan nilai tambah industri akan meningkatkan nilai jual dan nilai guna dari suatu barang atau komoditas serta akan menyerap tenaga kerja, sehingga secara langsung maupun tidak langsung peningkatan nilai tambah industri seharusnya akan diikuti peningkatan nilai ekspor barang pula.

Tabel 1. 9. Indikator Sektor Manufaktur 15 Negara di Asia Timur Pasifik Tahun 2010-2018 Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Indikator	Tingkat Pendapatan		
	Tinggi	Menengah Keatas	Menengah Kebawah
Rata-Rata Pertumbuhan Nilai Tambah Manufaktur (%)	2,54	3,98	7,21
Rata-Rata Nilai Tambah Manufaktur (% PDB)	14,1	26,8	15,7
Rata-Rata Ekspor Barang Manufaktur (% Ekspor Barang)	53,28	77,3	61,82
Rata-Rata Ekspor Teknologi Tinggi (% Ekspor Manufaktur)	26,07	34,61	11
Rata-Rata Nilai Ekspor (Miliar Dollar Amerika)	404,82	858,86	68,37
Proporsi Nilai Ekspor (%)	30,39	64,48	5,13

Sumber: Bank Dunia (Diolah)

Tabel di atas menunjukkan berbagai indikator untuk menjelaskan peranan sektor manufaktur dalam perekonomian 15 negara dengan nilai ekspor terbesar di wilayah

Asia Timur dan Pasifik yang dikelompokkan berdasarkan tingkat pendapatan sebagai salah satu indikator dalam menentukan perkembangan perekonomian suatu negara dapat dikatakan negara maju atau negara berkembang. Terdapat enam negara dengan tingkat pendapatan tinggi yaitu Australia, Hongkong, Jepang, Korea Selatan, Selandia Baru dan Singapura. Negara dengan tingkat pendapatan menengah keatas adalah Tiongkok, Malaysia, dan Thailand. Sedangkan enam negara lainnya termasuk kedalam negara dengan tingkat pendapatan menengah kebawah seperti Indonesia, Kamboja, Myanmar, Filipina, Papua Nugini, dan Vietnam. Angka diatas menunjukkan nilai rata-rata setiap negara pada tahun 2010-2018.

Rata-Rata pertumbuhan sektor manufaktur yang dilihat dari pertumbuhan nilai tambah manufaktur pada 2010-2018 pada setiap negara menunjukkan negara dengan tingkat pendapatan menengah kebawah memiliki tingkat pertumbuhan yang lebih pesat yaitu 7,21% daripada negara berpendapatan tinggi dan menengah keatas masing-masing sebesar 2,54% dan 3,98%.

Meskipun memiliki tingkat pertumbuhan yang lebih rendah daripada negara dengan tingkat pendapatan menengah kebawah, negara berpendapatan menengah keatas memiliki proporsi sektor manufaktur terhadap PDB yang jauh lebih besar yaitu sebesar 26,8%. Hal ini juga diikuti dengan peranan barang manufaktur dalam perdagangan negara yang bersangkutan, dimana ekspor barang manufaktur merupakan 77,3% dari seluruh nilai ekspor barang negara-negara tersebut.

Ekspor barang manufaktur di negara berpendapatan tinggi dan negara berpendapatan menengah kebawah juga memiliki proporsi yang besar terhadap seluruh nilai ekspor barang negara-negara tersebut yaitu sebesar 53,28% dan 61,82%. Namun perbedaan ekspor barang manufaktur negara-negara tersebut terletak pada ekspor barang berteknologi tinggi yang memiliki nilai yang lebih tinggi daripada nilai ekspor barang berteknologi dibawahnya. Berbeda dengan negara berpendapatan tinggi dan berpendapatan menengah keatas, proporsi ekspor barang berteknologi tinggi di negara berpendapatan rendah sangat kecil yaitu hanya 11% dari total nilai ekspor barang manufaktur.

Kecilnya proporsi ekspor barang berteknologi tinggi inilah yang menjadi salah satu masalah utama yang menyebabkan nilai ekspor barang di negara berpendapatan rendah atau negara berkembang menjadi sangat kecil dan berbeda jauh dengan negara maju, meskipun memiliki sektor manufaktur dan sektor industri yang sama besar jika dilihat dari proporsi terhadap PDB.

Tabel 1. 10. Perbandingan Ekspor Barang Indonesia dengan Tiongkok Tahun 2010-2020

Negara	Jenis Barang	Proporsi Ekspor Barang (%)
Tiongkok	Eleltronik	26.18
	Peralatan Mesin	23.66
	Tekstil	17.85
	Bahan Kimia	8.48
	Logam	7.44
	Pertanian	6.14
	Kendaraan	4.56
	Batu	3.61
	Mineral	1.67
	Lainnya	0.40
Indonesia	Mineral	30.61
	Pertanian	24.71
	Tekstil	10.69
	Bahan Kimia	10.37
	Eleltronik	5.99
	Logam	5.76
	Peralatan Mesin	4.89
	Kendaraan	3.59
	Batu	3.13
Lainnya	0.25	

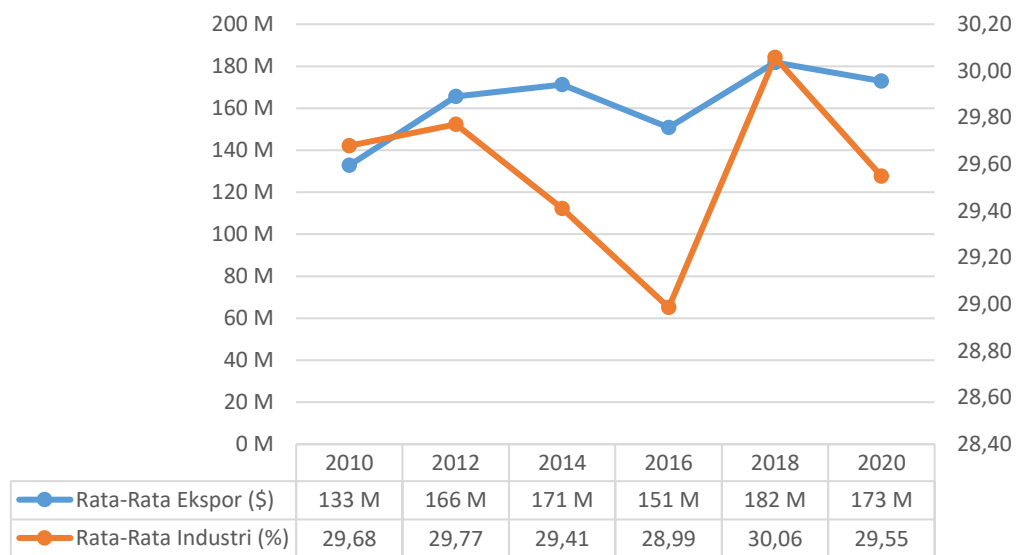
Sumber: Bank Dunia (diolah)

Tabel diatas menunjukkan bahwa 50% ekspor barang Tiongkok merupakan barang manufaktur yang memiliki nilai tambah tinggi seperti barang elektronik dan peralatan mesin, sedangkan nilai ekspor barang Indonesia sebagian besar berasal dari ekspor barang mentah yang memiliki nilai tambah yang rendah yaitu mineral dan pertanian. Tentu hal ini menjadi masalah utama bagi ekspor Indonesia yang meskipun memiliki PDB yang besar namun nilai ekspor barang yang masih kecil dibandingkan negara lain di kawasan Asia Timur Pasifik. Peningkatan nilai tambah sebelum mengekspor barang ke luar negeri akan menghidupkan unit-unit ekonomi

baru yang memiliki pengaruh terhadap perekonomian negara seperti penyerapan tenaga kerja dan peningkatan pendapatan nasional.

Tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi di sektor manufaktur menghasilkan tingkat pertumbuhan produk domestik bruto yang lebih tinggi juga. Kaldor menyatakan bahwa peningkatan skala hasil yang ada pada sektor industri meningkatkan hasil investasi. Karena hal tersebut, sektor industri memberikan eksternalitas positif dalam perekonomian secara umum dan mempercepat pertumbuhan ekonomi melalui eksternalitas tersebut. Pertumbuhan sektor industri meningkatkan produktivitas tidak hanya untuk dirinya sendiri, tetapi juga di sektor-sektor lain, Karena itulah Kaldor menganggap sektor industri sebagai “mesin pertumbuhan”. Kaldor berpendapat bahwa pertumbuhan industri manufaktur dapat dilakukan melalui permintaan eksternal dengan tingkat pertumbuhan yang tinggi yaitu melalui ekspor. Semakin tinggi tingkat pertumbuhan di industri manufaktur yang ditentukan ekspor, semakin cepat transfer tenaga kerja dari sektor-sektor di mana produktivitas ekonomi rendah ke sektor industri, yang mengarah pada peningkatan produktivitas yang lebih cepat. (Kivaluz dan Topcu, 2012).

Temuan empiris menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara nilai tambah sektor industri dan pertumbuhan ekonomi di Bangladesh selama 1981-2015 (Ali Shahjahan, 2016). Kemudian, Thida (2019) mengungkapkan bahwa terdapat hubungan jangka panjang antara faktor-faktor penentu ekspor seperti tingkat suku bunga, pertumbuhan ekonomi dan investasi asing langsung dengan kinerja ekspor negara-negara ASEAN antara tahun 2000 hingga 2015. PDB berpengaruh positif terhadap ekspor yang ditunjukkan oleh koefisien ketika Kenaikan 1% PDB akan meningkatkan ekspor 0,9899%.



Sumber: Bank Dunia (diolah)

Gambar 1. 3. Hubungan Nilai Tambah Industri dan Nilai Ekspor Barang Negara-Negara di Asia Timur Pasifik

Nilai tambah industri negara-negara di Asia Timur Pasifik memiliki tren yang meningkat, meskipun mengalami penurunan pada tahun 2016. Tren peningkatan dan penurunan rata-rata nilai tambah industri ini juga diikuti dengan peningkatan dan penurunan nilai rata-rata ekspor barang pada tahun yang sama. Sehingga dari gambar diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang searah antara nilai ekspor barang nilai tambah industri.

Peningkatan nilai tambah pada berbagai komoditas dan barang primer yang berasal dari sumber daya alam sehingga memiliki nilai guna yang lebih besar dalam perekonomian seperti barang setengah jadi tidak hanya menggerakkan perekonomian nasional tetapi juga akan menguatkan posisi perekonomian nasional dalam rantai pasokan global yang pada akhirnya meningkatkan permintaan barang ekspor dan memperluas pasar luar negeri. Dengan demikian peningkatan nilai tambah industri akan meningkatkan nilai ekspor negara tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan masalah dari penelitian yang dibahas, maka rumusan masalah yang akan kami jadikan objek penelitian adalah:

1. Negara-Negara dengan indeks kinerja logistik yang tinggi seharusnya diikuti pula dengan tingginya nilai perdagangan internasional terutama nilai ekspor untuk dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. Namun, Negara-Negara berkembang di Asia Timur Pasifik yang memiliki nilai kinerja logistik yang lebih rendah daripada negara maju memiliki tingkat pertumbuhan ekspor yang lebih pesat, sedangkan negara dengan kinerja logistik yang lebih baik justru mengalami perlambatan ekspor barang.
2. Penurunan tarif masuk barang dapat meningkatkan nilai ekspor jika penetapan dilakukan terhadap barang modal dan barang setengah jadi yang menjadi input produksi industri dalam negeri. Namun, terdapat negara dengan tarif masuk barang yang tinggi memiliki nilai ekspor yang lebih tinggi daripada negara dengan tarif masuk barang yang lebih rendah, dan sebaliknya.
3. Negara dengan nilai output atau PDB yang besar seharusnya dapat memiliki nilai ekspor yang tinggi pula. Namun, terdapat beberapa negara dengan nilai PDB yang besar tetapi nilai ekspor yang dimiliki lebih kecil daripada nilai ekspor negara dengan PDB yang lebih kecil. Hal ini terjadi dikarenakan terdapat perbedaan komoditas ekspor masing-masing negara, dimana negara yang mengandalkan ekspor barang bernilai tinggi akan memiliki nilai ekspor yang lebih besar daripada negara yang mengekspor barang bernilai tambah rendah atau barang mentah.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

- 1) Menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh dari perubahan indeks kinerja logistik terhadap perubahan nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur dan Pasifik.

- 2) Menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh dari perubahan tarif masuk barang terhadap perubahan nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur dan Pasifik.
- 3) Menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh perubahan nilai tambah industri suatu negara terhadap perubahan nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur dan Pasifik.
- 4) Menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh kinerja logistik, tarif masuk barang, dan Nilai tambah industri terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur dan Pasifik secara simultan.

1.4 Manfaat Penelitian

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan untuk penelitian selanjutnya mengenai pengaruh kinerja logistik, tarif masuk barang, dan nilai tambah industri terhadap nilai ekspor barang negara-negara di dunia.
- 2) Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai informasi atau bahan pertimbangan oleh pembuat kebijakan atau pemerintah pada suatu negara dalam menyusun kebijakan dan strategi peningkatan nilai ekspor barang untuk dengan perbaikan sistem logistik, penetapan tarif secara proporsional, dan peningkatan produksi industri bernilai tambah tinggi.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teoritis

2.1.1 Teori Ekspor

N. Gregory Mankiw (2018) menjelaskan bahwa terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi neraca perdagangan suatu negara baik ekspor, impor, maupun ekspor neto suatu negara. Faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Selera konsumen terhadap barang domestik dan asing
- 2) Harga barang dalam negeri dan luar negeri
- 3) Nilai tukar
- 4) Pendapatan konsumen di dalam negeri dan di luar negeri
- 5) Biaya transportasi barang antar negara
- 6) Kebijakan pemerintah terhadap perdagangan internasional

Teori John Stuart Mill menyatakan bahwa suatu negara akan memproduksi dan mengekspor barang yang memiliki keunggulan komparatif terbesar atau suatu barang yang dapat dihasilkan dengan lebih murah dan mengimpor barang yang dimiliki *comparative disadvantage* atau barang yang jika dihasilkan sendiri memakan biaya produksi yang besar.

Peningkatan kinerja logistik dengan pembangunan infrastruktur, peningkatan persediaan moda transportasi, peningkatan efisiensi pengelolaan bea cukai dan izin perbatasan, adanya kemudahan mengatur harga pengiriman internasional yang kompetitif, meningkatnya kompetensi dan kualitas layanan logistik, meningkatnya kemampuan untuk melacak dan penelusuran kiriman, serta kesesuaian waktu pengiriman dengan yang telah dijadwalkan akan menurunkan biaya variabel dan biaya perdagangan tetap. Biaya variabel bervariasi sesuai dengan jumlah yang diekspor, sedangkan biaya tetap seperti bongkar muat di pelabuhan. Secara teoritis,

Melitz memprediksi bahwa penurunan biaya perdagangan memiliki efek yang berbeda pada margin ekspor. Secara khusus, modelnya menunjukkan bahwa penurunan biaya variabel perdagangan meningkatkan volume ekspor (Töngür, dkk., 2020).

Kebijakan perdagangan merupakan kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah yang secara langsung berpengaruh terhadap jumlah barang dan jasa yang diekspor dan diimpor suatu negara. Kebijakan perdagangan dilakukan dengan tujuan untuk menjaga eksistensi industri domestik. Bentuk umum dari kebijakan perdagangan adalah penetapan tarif atau bea masuk untuk barang impor. Selain itu, pemerintah juga dapat menetapkan kuota impor atau batasan jumlah barang tertentu yang dapat diimpor dari luar negeri (Mankiw, 2018). Penetapan tarif masuk barang dapat berpengaruh terhadap harga barang ekspor dan impor, dimana tarif masuk yang rendah untuk bahan baku produksi dapat menekan ongkos produksi dan meningkatkan hasil produksi barang yang akan diekspor, sedangkan penetapan tarif yang tinggi terhadap barang jadi impor akan meningkatkan harga akhir di pasar domestik, sehingga dapat melindungi industri dalam negeri.

Kunci keunggulan daya saing global adalah dengan mendorong produksi dan ekspor barang-barang bernilai tambah. Negara-negara yang memiliki teknologi tinggi dan diversifikasi produksi memiliki keunggulan dalam daya saing ekspor (Erkan, dkk., 2015). Peningkatan nilai tambah industri bagi barang mentah akan meningkatkan nilai akhir barang yang dijual ke pasar. Nilai barang yang telah diolah sebelum diekspor ke luar negeri lebih besar dibandingkan dengan ekspor barang mentah. Sehingga dengan peningkatan nilai tambah industri pada suatu barang akan meningkatkan nilai ekspor barang negara tersebut.

2.1.2 Teori Perdagangan Internasional Heckscher Ohlin

David Ricardo dalam bukunya yang berjudul *Principles of Political Economy and Taxation* menjelaskan bahwa dua negara dapat memperoleh manfaat atau keuntungan dengan mengutamakan produksi dan ekspor komoditas yang memiliki keunggulan komparatif bagi masing-masing negara. Menurut ekonom klasik,

keunggulan komparatif didasarkan pada perbedaan produktivitas tenaga kerja. Teori Heckscher-Ohlin memperluas model klasik dengan mendasarkan keunggulan komparatif dan efek perdagangan pada pendapatan dari faktor produksi kedua negara.

Teori Heckscher Ohlin didasarkan pada beberapa asumsi diantaranya adalah terdapat dua negara dengan dua komoditas (X dan Y), serta hanya ada dua faktor produksi yaitu tenaga kerja dan modal, kedua negara menggunakan teknologi yang sama dalam produksi, komoditas Y merupakan barang padat modal sedangkan komoditas X merupakan barang padat karya di kedua negara (Salvatore, 2014). Dari asumsi-asumsi yang digunakan dapat diketahui bahwa peningkatan jumlah tenaga kerja dan modal yang digunakan dalam produksi komoditas apapun akan meningkatkan output komoditas tersebut dalam proporsi yang sama, tidak ada spesialisasi produksi antara ke dua negara bahkan dengan perdagangan bebas kedua negara terus memproduksi kedua komoditas, produsen, konsumen, dan pedagang komoditas X dan komoditas Y di kedua negara masing-masing tidak dapat mempengaruhi harga komoditas tersebut, serta diasumsikan bahwa total nilai ekspor masing-masing negara sama dengan nilai total impor nasional.

Jika diasumsikan hanya terdapat dua faktor produksi yaitu tenaga kerja dan modal maka komoditas dengan rasio modal terhadap tenaga kerja lebih besar disebut sebagai barang padat modal, sedangkan jika rasio modal terhadap tenaga kerja lebih kecil, maka komoditas tersebut termasuk barang padat karya. Dalam model Heckscher Ohlin komoditas Y dijadikan sebagai barang padat modal sedangkan komoditas X sebagai barang padat karya.

Teori Heckscher Ohlin menyatakan bahwa Kelimpahan faktor produksi dapat ditentukan dari segi unit fisik dan dari segi harga faktor produksi relatif. Menurut definisi dalam hal unit fisik, suatu negara memiliki modal yang berlimpah jika rasio dari jumlah total modal dengan jumlah total tenaga kerja tersedia di negara tersebut lebih besar dari negara lain, sedangkan menurut definisi dari segi harga faktor produksi, suatu negara merupakan negara dengan modal berlimpah jika rasio harga sewa modal dengan harga upah tenaga kerja lebih rendah dari negara lain. Negara yang memiliki kelimpahan dalam modal akan lebih banyak memproduksi

komoditas Y yang merupakan barang padat modal dibandingkan dengan komoditas X yang merupakan barang padat karya. Sebaliknya, nilai produksi komoditas X yang merupakan barang padat karya di negara yang memiliki kelimpahan faktor produksi tenaga kerja lebih besar daripada nilai produksi komoditas Y yang merupakan barang padat modal. Dengan kata lain, negara yang relatif kaya akan faktor tenaga kerja akan mengeksport komoditas yang relatif Padat Karya dan mengimpor komoditas yang relatif padat modal.

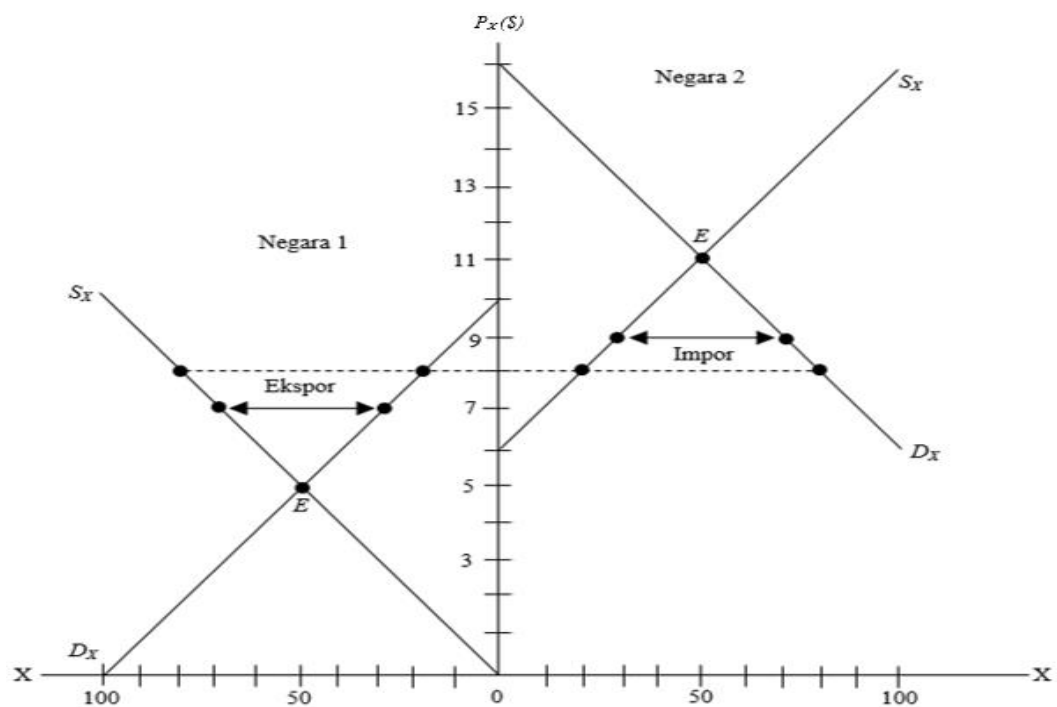
Teorema penyeimbangan harga faktor produksi menyatakan bahwa perdagangan internasional akan membawa pemerataan dalam hasil relatif dan absolut untuk faktor homogen di berbagai negara. Perdagangan internasional menyebabkan upah meningkat di negara 1 yang merupakan negara dengan upah rendah dan turun di negara 2 yang merupakan negara dengan tingkat upah yang tinggi. Demikian pula perdagangan internasional menyebabkan harga sewa jatuh di negara 1 yang merupakan negara dengan harga modal mahal dan naik di negara 2 yang merupakan negara dengan modal yang murah sehingga mengurangi perbedaan harga sewa modal sebelum perdagangan diantara kedua negara. Hal ini membuktikan bahwa perdagangan internasional cenderung mengurangi perbedaan sebelum perdagangan dalam upah dan harga sewa modal antara kedua negara.

Dominic Salvatore dalam buku *international economics* mengembangkan teori Heckscher Ohlin dengan mengabaikan asumsi bahwa biaya transportasi nol dengan tujuan untuk menganalisis bagaimana pengaruh biaya transportasi terhadap perdagangan internasional secara langsung dengan memengaruhi harga komoditas yang diperdagangkan di negara eksportir dan importir. Biaya transportasi atau biaya logistik didefinisikan sebagai seluruh biaya yang diperlukan untuk mengirim barang dari satu negara ke negara lain, termasuk biaya pengiriman, biaya pergudangan, biaya bongkar-muat, dan premi asuransi.

Secara umum harga komoditas yang tidak diperdagangkan secara internasional ditentukan oleh permintaan domestik dan kondisi pasokan sementara harga komoditas yang diperdagangkan secara internasional ditentukan oleh permintaan dunia dan kondisi pasokan. Pengurangan besar dalam biaya transportasi yang berasal dari peningkatan infrastruktur logistik telah merubah banyak barang yang

tidak diperdagangkan secara internasional menjadi barang yang diperdagangkan secara internasional.

Biaya transportasi dapat dianalisis dengan menggunakan analisis ekuilibrium umum, kurva penawaran ekspor, dan analisis ekuilibrium parsial. Garis batas produksi negara dijadikan sebagai dasar dalam analisis ekuilibrium umum, sedangkan dalam kurva penawaran ekspor, biaya transportasi dijelaskan dengan harga relatif komoditas. Dalam bukunya, Salvatore menggunakan analisis ekuilibrium parsial untuk menganalisis biaya absolut transportasi dengan asumsi nilai tukar dua mata uang, tingkat pendapatan, dan yang lainnya selain jumlah produksi, jumlah konsumsi, dan nilai perdagangan dari komoditas yang dianalisis adalah konstan di kedua negara.



Sumber: Dominic Salvatore (2014)

Gambar 2. 1. Kurva Pengaruh Biaya Logistik Terhadap Harga Barang di 2 Negara yang Berbeda

Dari gambar diatas dapat dijelaskan bahwa komoditas X merupakan barang padat karya, dimana negara 1 merupakan negara yang memiliki rasio harga upah tenaga kerja terhadap harga sewa modal lebih kecil dari negara yang memiliki rasio harga upah tenaga kerja yang lebih mahal terhadap harga sewa modal. Sehingga harga komoditas X di negara 1 lebih murah dibandingkan harga komoditas X di negara 2

dikarenakan harga faktor produksi yang lebih murah di negara 1. Dengan tidak adanya perdagangan, negara 1 akan memproduksi dan mengonsumsi 50X pada harga \$5. Negara 2 akan memproduksi dan mengonsumsi 50X pada harga \$11. Dengan biaya transportasi sebesar \$2 per unit, harga komoditas X di negara 1 akan naik menjadi \$7 sedangkan harga komoditas X di negara 2 menurun menjadi \$9. Pada harga \$7, negara 1 akan menghasilkan 70X, mengonsumsi 30X, dan mengekspor sebesar 40X. Sedangkan pada harga \$9, negara 2 akan menghasilkan 30X, mengimpor 40X, dan mengonsumsi 70X. Sehingga dapat disimpulkan bahwa jika biaya transportasi atau biaya logistik dapat diturunkan dengan maksimal maka keuntungan yang diperoleh negara 1 melalui ekspor komoditas X akan meningkat dan permintaan komoditas X di kedua negara juga dapat ditingkatkan.

2.1.3 Teori keunggulan kompetitif negara (*Competitive Advantage of Nations*)

Michael E. Porter (1990) dalam bukunya berjudul "*The Competitive Advantage of Nations*" mengajukan teori baru untuk daya saing negara dalam perdagangan internasional. Keunggulan daya saing suatu negara merupakan salah satu faktor kunci bagi suatu negara untuk dapat bertahan dalam membangun peradaban bangsa dan menegakkan kekuatan ekonomi. Dengan daya saing yang tinggi, perekonomian dapat menjaga pertumbuhan ekonominya. Penguasaan teknologi menjadi kunci daya saing dalam perdagangan. Hal inilah yang memproduksi barang menjadi lebih efisien.

Menurut Porter, terdapat peran bersama antara pemerintah dan dunia usaha dalam meningkatkan daya saing negara dalam perdagangan internasional. Peran tersebut sangat membantu untuk mendukung aspek-aspek penting yang membentuk keunggulan kompetitif. Daya saing negara dapat terbentuk melalui empat pilar utama yaitu faktor produksi, permintaan domestik, industri terkait dan pendukungnya dan perilaku-perilaku perusahaannya. Peran bagi pemerintah adalah memberikan lingkungan yang kondusif agar keempat elemen tersebut dapat bekerja secara optimal dalam membentuk dan membangun daya saing negara.

Hamdy Hady (2010) menjelaskan bahwa kondisi faktor produksi terkait dengan sumber daya produksi yang dimiliki suatu negara yang terdiri atas sumber daya manusia / *human resources*, sumber daya alam, sumber daya pengetahuan seperti iptek yang disediakan oleh perguruan tinggi, laboratorium riset, dan asosiasi dagang untuk memaksimalkan penggunaan teknologi dalam proses produksi, pengembangan produk untuk menciptakan nilai tambah produksi, serta pengetahuan terkait akses pasar internasional, permodalan atau *capital resources*, dimana salah satu sumber pembiayaan produksi adalah melalui investasi baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri serta ketersediaan dan kualitas infrastruktur seperti sistem transportasi atau logistik yang mempengaruhi mobilitas bahan baku ataupun pendistribusian barang sampai kepada konsumen akhir yang menjadi kunci dalam menjamin ketersediaan *supply* barang di pasar. Faktor produksi yang dimiliki suatu negara harus mempunyai kualitas tinggi dengan biaya murah dan bersifat unik agar perusahaan dapat menghasilkan keunggulan kompetitif.

Kondisi permintaan juga menjadi salah satu faktor penting dalam penentuan keunggulan daya saing suatu negara atau perusahaan terhadap barang dan jasa yang dihasilkan yang terdiri dari komposisi permintaan domestik, ukuran dan corak dari pertumbuhan permintaan domestik, pertumbuhan pasar domestik, dan perkembangan permintaan internasional.

Keberadaan industri terkait dan pendukungnya berperan dalam menjaga dan memelihara keunggulan daya saing, terutama dalam menjaga dan memelihara value chain dengan menciptakan akses yang efisien terhadap input produksi, peningkatan inovasi produksi dengan lembaga terkait, serta mendorong permintaan untuk produk-produk pendukung.

Strategi perusahaan, struktur organisasi, modal perusahaan, serta kondisi persaingan di dalam negeri merupakan fakto-faktor yang menentukan dan mempengaruhi *competitive advantage* perusahaan. Persaingan dalam negeri akan menciptakan kondisi dimana perusahaan-perusahaan akan memaksimalkan pengembangan produk dan penggunaan teknologi untuk meningkatkan produktivitas, menciptakan efisiensi dan efektivitas, serta meningkatkan kualitas produk dan pelayanan sehingga mampu bersaing dalam pasar internasional.

Peran pemerintah dalam menciptakan keunggulan kompetitif perekonomian negara dalam bersaing dengan perekonomian negara lain dalam pasar internasional dapat dilakukan dengan meningkatkan kualitas infrastruktur perdagangan agar perusahaan dapat menurunkan beban logistik dalam menentukan harga barang di pasar luar negeri yang pada akhirnya akan meningkatkan daya saing produk perusahaan dalam negeri dengan menyediakan barang dalam harga yang lebih murah. Ketersediaan barang dalam memenuhi permintaan pasar juga merupakan kunci dalam menciptakan keunggulan kompetitif, hal ini dapat dicapai dengan meningkatkan penggunaan teknologi untuk meningkatkan produktivitas, pemerintah dapat terus mendorong peningkatan nilai investasi untuk menunjang proses produksi dalam negeri dan menciptakan industri baru untuk memaksimalkan pemanfaatan kekayaan sumber daya alam dalam perekonomian dan menguatkan posisi negara dalam rantai pasokan dunia. Pemerintah juga dapat mendorong pengembangan inovasi dalam produksi untuk dapat menciptakan nilai tambah terhadap bahan mentah seperti komoditas pertanian untuk diolah terlebih dahulu sebelum diperdagangkan keluar negeri sehingga dapat meningkatkan nilai akhir dari barang dan jasa yang dihasilkan.

2.1.4 Hambatan Tarif Perdagangan

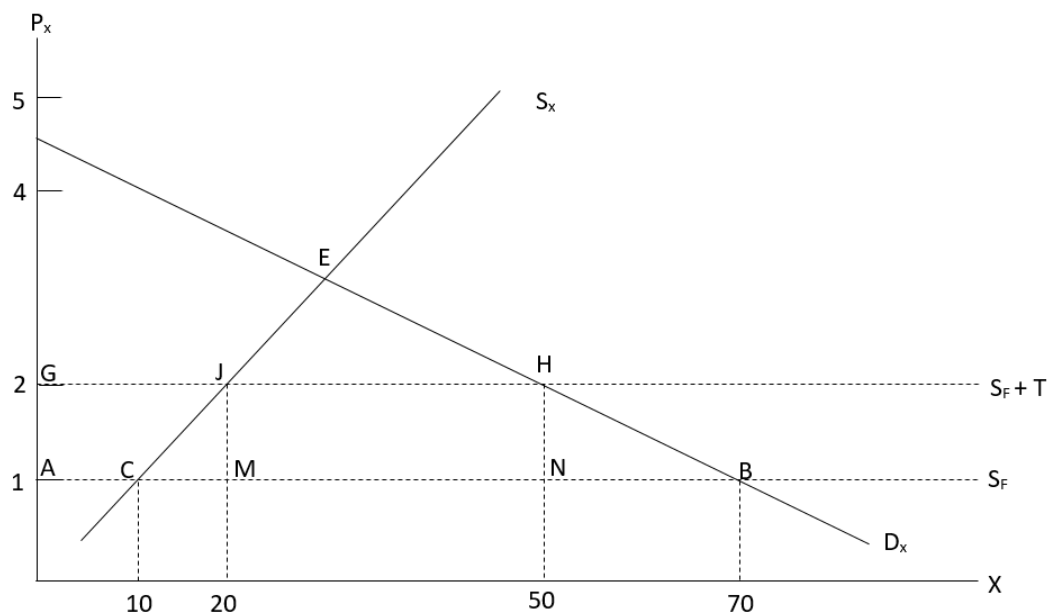
Pada umumnya pemerintah negara-negara di dunia menetapkan beberapa hambatan perdagangan yang dapat menguntungkan produsen dalam negeri atau kelompok tertentu di negara tersebut dalam persaingan akses pasar domestik untuk beberapa komoditas tertentu. Salah satu hambatan perdagangan yang paling penting adalah penetapan tarif bagi masuknya komoditas impor dan komoditas ekspor kedalam suatu negara.

Salvatore (2014) menjelaskan bahwa Tarif adalah pajak atau bea masuk yang dibebankan terhadap komoditas perdagangan yang memasuki batas suatu negara. Berdasarkan jenis komoditas yang dikenakan, tarif dibedakan menjadi dua jenis yaitu tarif impor merupakan biaya masuk komoditas impor, sementara tarif ekspor adalah bea masuk komoditas ekspor.

Terdapat tiga macam tarif yaitu tarif *ad valorem* yang dinyatakan sebagai persentase tetap dari harga komoditas perdagangan. Tarif khusus dinyatakan

sebagai jumlah tetap tiap satuan barang dari komoditas perdagangan. Sedangkan tariff gabungan merupakan kombinasi dari tarif khusus dan *ad valorem*.

Pengaruh penetapan tariff terhadap komoditas perdagangan terhadap permintaan dan penawaran pasar domestik serta perekonomian dalam negeri dapat dipahami melalui analisis ekuilibrium parsial. Analisis ekuilibrium parsial suatu tariff menggunakan kurva permintaan dan penawaran komoditas impor negara dan berasumsi bahwa harga dalam negeri komoditas impor bertambah sebesar jumlah tariff tersebut. Analisis tersebut menganalisis adanya penurunan konsumsi dalam negeri, peningkatan produksi dalam negeri, penurunan impor, penerimaan pemerintah yang didapat, dan redistribusi pendapatan dari konsumen dalam negeri yang membayar harga komoditas lebih tinggi kepada produsen dalam negeri yang menerima harga lebih tinggi akibat adanya tariff.



Sumber: Dominic Salvatore (2014)

Gambar 2. 2. Pengaruh Ekuilibrium Parsial Tariff

Kurva D_x dan S_x menunjukkan kurva permintaan dan penawaran komoditas X di suatu negara. Pada harga perdagangan bebas dimana harga komoditas X sebesar \$1, negara tersebut mengonsumsi 70 unit komoditas X , dimana 10 unit (AC) diproduksi di dalam negeri, sedangkan 60 unit lainnya diimpor dari luar negeri. Dengan adanya tariff impor *ad valorem* sebesar 100 persen terhadap komoditas X , maka harga

komoditas X meningkat menjadi \$2 untuk setiap unit di negara tersebut. Pada saat harga komoditas X sebesar \$2, negara tersebut mengonsumsi 50 unit komoditas X (GH), dimana 20 unit (GJ) diproduksi di dalam negeri dan 30 unit (JH) diimpor. Jadi, pengaruh tarif terhadap suatu komoditas adalah menurunkan tingkat konsumsi masyarakat, meningkatkan produksi di dalam negeri, menurunkan nilai impor, dan meningkatkan penerimaan negara tersebut.

Besarnya pengaruh tarif komoditas tertentu terhadap konsumsi dan produksi dalam negeri juga dipengaruhi oleh elastisitas permintaan dan penawaran pasar domestik. Semakin elastis atau semakin landai kurva permintaan maka semakin besar pengaruh konsumsi. Sedangkan, semakin elastis atau semakin landai kurva penawaran maka semakin besar pengaruh produksi. Elastisitas permintaan dan penawaran komoditas tersebut juga berpengaruh terhadap penurunan impor dan penerimaan pemerintah. Dimana semakin elastis kurva permintaan dan penawaran maka semakin besar penurunan impor dan penerimaan pemerintah.

Ketika negara mengenakan tarif impor maka harga dalam negeri komoditas impor meningkat sebesar jumlah tarif tersebut. Hal ini menyebabkan produksi dalam negeri komoditas impor meningkat sementara konsumsi dalam negeri dan impornya menurun. Disisi lain, negara tersebut juga menghadapi harga dunia yang tidak berubah karena negara itu sendiri yang memungut tarif. Pengaruh ekuilibrium umum suatu tarif dapat dianalisis dengan berasumsi bahwa negara menyalurkan kembali penerimaan tarifnya secara utuh kepada para penduduknya dalam bentuk konsumsi masyarakat yang disubsidi dan keringanan pajak penghasilan umum.

Menurut teori Stolper-Samuelson, Kenaikan harga relatif suatu komoditas akibat adanya tarif meningkatkan hasil atau penerimaan faktor yang digunakan secara intensif dalam produksinya. Jika negara yang kelebihan modal mengenakan tarif pada komoditas Padat Karya maka upah di negara tersebut akan meningkat.

Itakura (2014) mengidentifikasi tiga komponen utama yang mempengaruhi perdagangan internasional diantaranya adalah pengurangan tarif barang, pengurangan hambatan perdagangan dalam layanan dan penghematan biaya waktu.

2.1.5 Pertumbuhan Ekonomi

Chien (2002) mengatakan bahwa dari sudut pandang literatur teori pertumbuhan, ekspansi ekspor adalah faktor kunci yang mendorong pertumbuhan ekonomi. Ada berbagai penjelasan yang dikemukakan untuk menghubungkan kedua variabel tersebut satu sama lain. Pertama, pertumbuhan ekspor memiliki efek yang mendorong pertumbuhan produktivitas total faktor produksi melalui dampak positifnya pada tingkat yang lebih tinggi dalam pembentukan modal. Kedua, pertumbuhan ekspor membantu mengendurkan kendala devisa, sehingga memfasilitasi impor barang modal dan karenanya pertumbuhan lebih cepat. Ketiga, persaingan dari luar negeri memastikan mekanisme harga yang efisien yang mendorong alokasi sumber daya yang optimal dan meningkatkan tekanan pada industri yang mengekspor barang untuk menjaga biaya relatif yang rendah dan untuk meningkatkan perubahan teknologi, sehingga meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Kilavuz dan Topcuz (2012) menjelaskan bahwa Tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi di sektor manufaktur menghasilkan tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi di produk domestik bruto. Kaldor menjelaskan mengapa industri manufaktur merupakan mesin pertumbuhan dan bagaimana hal itu menciptakan eksternalitas positif dalam perekonomian. Kaldor menyatakan bahwa peningkatan skala pengembalian (*increasing return to scale*) yang ada di sektor industri meningkatkan hasil investasi. Karena hal tersebut, sektor industri memberikan eksternalitas positif dalam perekonomian secara umum dan mempercepat pertumbuhan ekonomi melalui eksternalitas ini. Pertumbuhan sektor industri tidak hanya meningkatkan produktivitas itu sendiri, tetapi juga di sektor lain dengan berbagai fasilitas untuk pembagian kerja. Itulah sebabnya Kaldor menganggap sektor industri sebagai “mesin pertumbuhan”. Kaldor berpendapat bahwa pertumbuhan industri manufaktur hanya mungkin terjadi melalui permintaan eksternal dengan tingkat pertumbuhan yang tinggi, yaitu melalui ekspor. Semakin tinggi tingkat pertumbuhan industri manufaktur yang ditentukan ekspor, semakin cepat transfer tenaga kerja akan berasal dari sektor yang produktivitas ekonominya rendah ke sektor industri, yang mengarah pada peningkatan produktivitas yang lebih cepat.

Menurut Kaldor, ada empat hukum pertumbuhan. Pertama, tingkat pertumbuhan yang lebih cepat di bidang manufaktur sektor industri menyebabkan tingkat pertumbuhan Produk Domestik Bruto lebih cepat. Kedua, tingkat pertumbuhan yang lebih cepat dalam produksi industri manufaktur mengarah ke tingkat pertumbuhan yang lebih cepat dalam produktivitas tenaga kerja di industri manufaktur karena meningkatnya skala pengembalian. Ini disebut Hukum Verdoorn. Ketiga, tingkat pertumbuhan dalam produksi industri manufaktur tidak dibatasi oleh pasokan tenaga kerja, tetapi ditentukan oleh permintaan di sektor pertanian pada tahap awal pembangunan dan oleh ekspor di kemudian hari tahapan. Keempat, pertumbuhan ekspor yang lebih cepat mengarah pada pertumbuhan ekonomi jangka panjang.

Panayiotis dan Dimitris (2005) mengatakan bahwa terdapat empat cara berbeda untuk melihat hubungan kausalitas antara pertumbuhan dan ekspor. (a) Kausalitas dapat bergerak dari ekspor ke pertumbuhan atau (b) sebaliknya dari pertumbuhan ke ekspor. Selain itu (c) kausalitas dapat berlangsung dua arah dalam mode umpan balik, atau (d) faktor yang lain bisa menjadi penyebab keduanya.

Untuk pertumbuhan yang didorong oleh ekspor, argumen teoretisnya adalah sebagai berikut: permintaan yang meningkat untuk ekspor menciptakan insentif untuk spesialisasi di sektor ekspor, skala ekonomi dan realokasi sumber daya dari sektor non-perdagangan yang kurang efisien ke sektor perdagangan ekspor yang efisien, yang pada akhirnya meningkatkan produktivitas dan pertumbuhan output. Secara khusus, telah berpendapat bahwa ekspor yang lebih tinggi meningkatkan akses ke teknologi maju, peningkatan keterampilan, teknik manajemen dan aktivitas kewirausahaan, serta berkontribusi untuk mengatasi kesulitan valuta asing (Chenery & Strout, 1966).

Penentang hipotesis pertumbuhan yang dipimpin ekspor berpendapat bahwa faktor-faktor selain ekspor memadai untuk menjelaskan dan mendukung pertumbuhan ekonomi dari negara berkembang. Argumen pertama adalah bahwa ekonomi nasional harus meningkatkan produksi sebelum ekspor. Peningkatan tersebut dapat timbul baik dari pertumbuhan input primer maupun dari peningkatan produktivitas faktor produksi. Pertumbuhan produksi mendorong peningkatan dan diversifikasi

keterampilan melalui pembagian kerja dan implementasi teknologi baru, sehingga mengarah pada efisiensi dan daya saing yang lebih besar yang dapat mendukung upaya ekspor berdasarkan produksi dalam negeri yang sehat (Krugman, 1984).

Akhirnya, dapat dikatakan bahwa ekspor merangsang ekspansi output sementara pada saat yang sama ekspansi output akan meningkatkan tingkat ekspor. Dengan kata lain, kausalitas dua arah antara ekspor dan pertumbuhan output bisa ada. Dalam konteks ini, ekspor menciptakan lebih banyak pendapatan, yang pada gilirannya menghasilkan lebih banyak produksi dan pada akhirnya lebih banyak ekspor. Tambahan, spesialisasi pertumbuhan dan skala ekonomi mengarah pada pengurangan biaya dan peningkatan keuntungan komparatif, sehingga ekspor meningkat. Di sisi lain, ekspor menciptakan peluang untuk lebih banyak lagi peningkatan produktivitas dan karenanya ekspor akan tumbuh lebih besar.

2.2 Tinjauan Empiris

Oruangke (2021) menyelidiki dampak kinerja logistik internasional pada perdagangan negara-negara di wilayah Asia Tenggara. Dalam penelitiannya, peneliti menggunakan model gravitasi untuk menganalisis pengaruh *Logistics Performance Index* (LPI) dan enam komponen logistiknya. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa LPI dan komponennya positif dan sangat signifikan secara statistik terhadap perdagangan negara-negara di wilayah Asia Tenggara, terutama ekspor. Temuan ini dapat membantu mendorong pemerintah dan sektor swasta negara-negara wilayah Asia Tenggara untuk meningkatkan kinerja logistik mereka dan meningkatkan perdagangan.

Kazunobu Hayakawa, dkk (2020) menggunakan data di seluruh dunia yang mencakup tahun 1995–2007, melakukan penelitian tentang pengaruh perubahan tarif impor terhadap nilai ekspor suatu negara, dimana hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengurangan 1% pada tarif importir meningkatkan tarif pengiriman impor sekitar 0,8% menurunkan tarif angkutan ekspor sekitar 1,1% dan meningkatkan kuantitas ekspor sebesar 0,6% menjadi 1%. Temuan-temuan ini menunjukkan mekanisme baru di mana pengurangan tarif impor mengarah pada

ekspansi ekspor. Penelitian yang dilakukan oleh James Asirvatham (2017) menggunakan data panel selama periode 1970-2015 berusaha menganalisis pengaruh investasi asing langsung, impor dan deregulasi tarif terhadap pertumbuhan ekspor di antara lima negara perintis ASEAN. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan perdagangan terbuka secara umum dan peningkatan FDI, impor dan deregulasi tarif telah membantu ASEAN-5 merangsang ekspor.

Martina Basarac Sertić, dkk (2015) meneliti determinan ekspor industri manufaktur di negara-negara anggota Uni Eropa dengan menggunakan analisis data panel dimana Hasil estimasi menunjukkan bahwa pertumbuhan 1% dalam produksi industri akan cenderung merangsang ekspor sekitar 1,019%.

Tabel 2. 1. Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti	Judul Penelitian	Alat Analisis	Hasil Penelitian
1.	Prawpan Oruangke (2021).	<i>The Impact of International Logistics Performance on ASEAN Trade</i>	Model Gravity	LPI dan komponennya positif dan sangat signifikan secara statistik terhadap perdagangan ASEAN, terutama ekspor.
2.	Alassane D. Yeo dan Aimin Deng (2020).	<i>Logistics Performance As A Mediator Of The Relationship Between Trade Facilitation And International Trade: A Mediation Analysis.</i>	Model Persamaan Struktural atau Structural Equation Modelling (SEM).	Hubungan positif dan signifikan secara statistik antara fasilitas perdagangan dan perdagangan internasional melalui kinerja logistic.
3.	Kazunobu Hayakawa, Jota Ishikawa, dan Nori Tarui (2020)	<i>What Goes Around Comes Around: Export-Enhancing Effects of Import-Tariff Reductions</i>	Ordinary Least Squares	Pengurangan 1% dalam tarif importir, meningkatkan kuantitas ekspor sebesar dari 0,6% menjadi 1%.
4.	Sandra Kotzab Luttermann dan Tilo Herbert	<i>The Impact Of Logistics Performance On Exports, Imports</i>	Analisis Regresi Data Panel.	Hubungan yang signifikan secara statistik antara kinerja logistik

	Halaszovich (2018).	<i>And Foreign Direct Investment.</i>		terhadap perdagangan serta investasi asing langsung.
5.	Mahmoud Barakat, Gamal Haikal, Ahmed Ali, dan Ahmed Eid. (2018)	<i>Enhancing Exports through Managing Logistics Performance: Evidence from Middle East and African Countries</i>	Analisis Regresi Data Panel.	Indeks kinerja logistik secara positif meningkatkan ekspor negara. Selain itu, komponen indeks kinerja logistik yaitu; bea cukai, infrastruktur, pengiriman internasional dan ketepatan waktu memiliki dampak signifikan secara individual, kecuali kualitas logistik, kompetensi, pelacakan dan penelusuran.
6.	Azmat Gani (2017)	<i>The Logistics Performance Effect in International Trade</i>	Analisis Data Panel	Kinerja logistik secara keseluruhan berkorelasi positif dan signifikan secara statistik dengan ekspor dan impor.
7.	James Asirvatham, Rajah Rasiah, Govindamal Thangiah, dan Navaz Naghavi (2017)	<i>Impact of FDI, Imports and Tariff Deregulation on Exports Among Pioneering Asean Members</i>	Analisi Data Panel	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan perdagangan terbuka secara umum dan peningkatan FDI, impor dan deregulasi tarif telah membantu mendorong ekspor ASEAN-5.

8.	Martina Basarac Sertić, Valentina Vučković & Blanka Škrabić Perić (2015)	<i>Determinants of manufacturing industry exports in European Union member states: a panel data analysis</i>	Analisis Regresi Data Panel	Hasil estimasi menunjukkan bahwa pertumbuhan 1% dalam produksi industri akan cenderung merangsang ekspor sekitar 1,019%.
----	--	--	-----------------------------	--

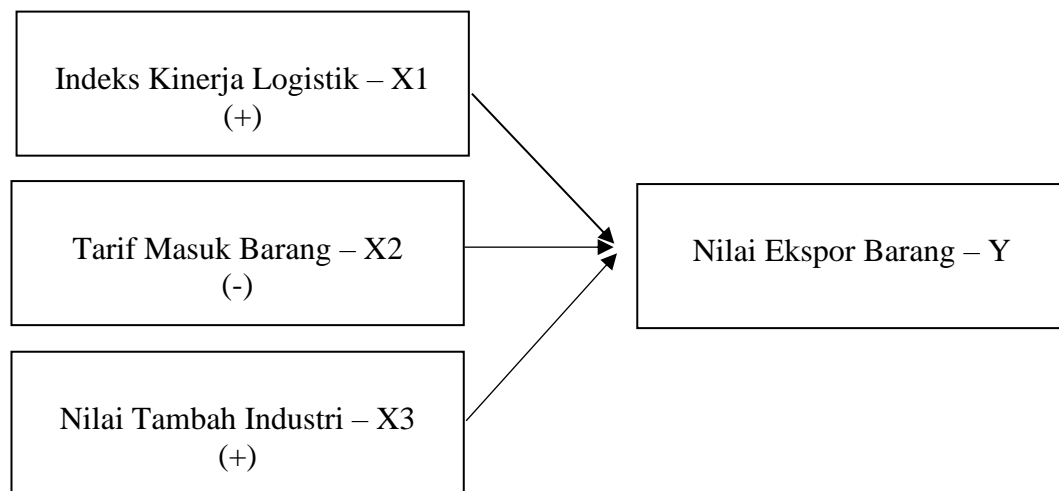
2.3 Kerangka Pemikiran

Dari hasil penjelasan landasan teori, kajian pustaka, dan penelitian terdahulu. Maka dalam penelitian ini menggunakan empat variabel yakni: (1) Nilai ekspor barang, (2) Indeks Kinerja Logistik, (3) tarif masuk barang, dan (4) Nilai Tambah Industri.

Kinerja logistik memediasi hubungan antara infrastruktur perdagangan dan perdagangan internasional. Dengan kata lain, hubungan antara infrastruktur perdagangan dan perdagangan internasional ditemukan positif dan signifikan secara statistik jika dikaitkan dengan kinerja logistik (Yeo dan Deng, 2020). Perbaikan dan peningkatan kualitas kinerja logistik seperti pembangunan infrastruktur perdagangan, peningkatan efisiensi pengelolaan bea cukai dan izin perbatasan, adanya kemudahan mengatur harga pengiriman internasional yang kompetitif, meningkatnya kompetensi dan kualitas layanan logistik, meningkatnya kemampuan untuk melacak dan penulusuran kiriman, serta kesesuaian waktu pengiriman dengan yang telah dijadwalkan akan menurunkan biaya logistik barang sehingga barang dapat dijual dengan harga yang lebih murah maka permintaan barang tersebut di pasar internasional akan meningkat dan pada akhirnya nilai ekspor barang akan meningkat.

Pembatasan impor dapat meningkatkan ekspor ketika industri yang dilindungi menunjukkan skala pengembalian yang meningkat. Selain itu, jika negara menurunkan tarif impornya pada input antara dapat menyebabkan biaya produksi yang lebih rendah, sehingga meningkatkan ekspor barang jadinya (Kazunobu Hayakawa, dkk., 2020). Sehingga pembatasan impor dengan penurunan tarif masuk barang akan meningkatkan nilai ekspor barang tersebut.

Kunci keunggulan daya saing global adalah dengan mendorong produksi dan ekspor barang-barang bernilai tambah. Negara-negara yang memiliki teknologi tinggi dan diversifikasi produksi memiliki keunggulan dalam daya saing ekspor (Erkan, dkk., 2015) Industri merupakan *sector leader* bagi beberapa perekonomian baik negara maju maupun negara berkembang. Peningkatan nilai tambah industri bagi barang mentah akan meningkatkan nilai akhir barang yang dijual ke pasar. Nilai barang yang telah diolah sebelum diekspor ke luar negeri lebih besar dibandingkan dengan ekspor barang mentah. Sehingga dengan peningkatan nilai tambah industri pada suatu barang akan meningkatkan nilai ekspor barang negara tersebut. Berdasarkan variabel tersebut maka kerangka pemikiran teoritis dalam penelitian ini adalah:



Gambar 2. 3. Kerangka Penelitian Teoritis

2.4 Hipotesis

- 1) Kinerja logistik diduga berpengaruh positif terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur Pasifik.
- 2) Tarif Masuk Barang diduga berpengaruh negatif terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur Pasifik.
- 3) Nilai tambah industri diduga berpengaruh positif terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur Pasifik.
- 4) Kinerja logistik, tarif masuk barang, dan nilai tambah industri diduga secara bersama-sama berpengaruh terhadap nilai ekspor barang di negara-negara Asia Timur Pasifik.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian menggunakan penelitian kuantitatif yang perolehan data didapatkan dengan pengumpulan data melalui publikasi *World Bank* dan *Trade Map* yang dianalisis secara statistik. Menurut Sugiyono (2018) penelitian kuantitatif merupakan jenis penelitian yang didasarkan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Peneliti menggunakan data yang telah dikumpulkan dari sumber tersebut untuk penelitian ini dan akan mengolah data tersebut melalui program Eviews 12.

3.2 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2018).

Dalam penelitian ini populasi yang digunakan adalah negara-negara yang termasuk dalam wilayah Asia Timur dan Pasifik berdasarkan pembagian wilayah ekonomi di dunia yang dilakukan oleh *World Bank*. Negara-negara yang termasuk kedalam wilayah tersebut berjumlah 37 Negara diantaranya adalah Amerika Samoa, Australia, Brunei Darussalam, Tiongkok, Fiji, Micronesia, Guam, Hongkong, Indonesia, Jepang, Kamboja, Kiribati, Korea Selatan, Laos, Macau, Kepulauan Marshall, Myanmar, Mongolia, Kepulauan Mariana Selatan, Malaysia, New Caledonia, Selandia Baru, Nauru, Filipina, Palau, Papua Nugini, Korea Utara,

French Polynesia, Singapura, Kepulauan Solomon, Thailand, Timor Leste, Tonga, Tuvalu, Vietnam, Vanuatu, dan Samoa.

Berdasarkan hasil pencarian melalui publikasi *World Bank* dan *Trade Map* hanya terdapat 17 negara yang memiliki ketersediaan data secara lengkap untuk keempat variabel yang digunakan dalam penelitian ini, negara-negara tersebut diantaranya adalah Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, Hongkong, Singapura, Australia, Thailand, Malaysia, Indonesia, Vietnam, Filipina, Selandia Baru, Myanmar, Kamboja, Mongolia, Fiji, dan Laos. Sehingga dalam penelitian ini subjek penelitian yang digunakan adalah seluruh negara yang memiliki ketersediaan data secara lengkap.

3.3 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini mengkaji tentang bagaimana pengaruh kinerja logistik, tarif masuk barang dan nilai tambah sektor industri terhadap kinerja ekspor di negara-negara Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010-2020. Kinerja logistik diukur dengan nilai indeks kinerja logistik (*Logistic Performance Index*), tarif masuk diukur dengan nilai rata-rata tarif masuk seluruh barang, dan nilai tambah industri terhadap PDB sebagai variabel bebas. Kinerja ekspor yang diukur dengan nilai ekspor barang ke negara-negara di Asia Timur Pasifik sebagai variabel terikat. Data yang digunakan diambil dari 17 negara di wilayah Asia Timur dan Pasifik diantaranya adalah Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, Hongkong, Singapura, Australia, Thailand, Malaysia, Vietnam, Indonesia, Filipina, Selandia Baru, Myanmar, Kamboja, Mongolia, Fiji, dan Laos. pada tahun 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, dan 2020 yang bersumber dari laporan publikasi *World Bank* dan *Trade Map*.

3.4 Data dan Sumber Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan data panel (*pooled data*) yaitu gabungan dari data runtut waktu (*time series*) dan data silang (*cross section*). Penelitian ini menggunakan satu sumber data yaitu data sekunder. Sugiyono (2018) mengatakan bahwa data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat

dokumen. Sumber data sekunder digunakan untuk mendukung informasi yang didapatkan dari sumber data primer yaitu dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku, laporan-laporan kegiatan yang diadakan oleh perpustakaan Asmaina dan lain sebagainya. Adapun data yang diperlukan yaitu:

- 1) Nilai ekspor barang ke negara-negara Asia Timur Pasifik
- 2) Indeks Kinerja Logistik (*Logistic Performance Index*)
- 3) Nilai rata-rata tarif masuk seluruh barang
- 4) Nilai tambah sektor industry terhadap PDB

Pengambilan data di atas diperoleh dari *World Bank* dan *Trade Map*.

3.5 Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel yang digunakan dalam suatu penelitian dengan cara memberikan arti atau menspesifikasi nilai, ataupun memberikan suatu operasional yang diperlukan untuk mengukur konstruk atau variabel tersebut.

Kegunaan definisi operasional dalam penelitian adalah untuk memberi batasan dan pengertian yang jelas tentang variabel yang digunakan sehingga tidak terjadi kesalahan fahaman mengenai data yang akan diaplikasikan dan menghindari kesalahan dalam proses pengumpulan data. Adapun definisi operasional dari penelitian ini antara lain:

1) Nilai Ekspor Barang

Nilai ekspor barang terdiri dari semua nilai transaksi barang antara penduduk suatu negara dan seluruh dunia yang melibatkan perubahan kepemilikan barang dagangan secara umum dari penduduk suatu negara menjadi milik penduduk negara lain dan melewati batas negara. Untuk mengukur nilai ekspor barang pada suatu negara menggunakan nilai transaksi pada saat perdagangan dilakukan dan dinyatakan dalam satuan ribuan dollar amerika, dimana dalam penelitian ini nilai ekspor yang digunakan adalah nilai ekspor barang ke negara-negara Asia Timur Pasifik. Data bersumber dari *Trade Map*. Proksi ini telah digunakan dalam penelitian-penelitian sebelumnya oleh Prawpan Oruangke (2021), Mahmoud Barakat, dkk. (2018), dan Azmat Gani (2017).

2) Kinerja Logistik

Logistik adalah seluruh kegiatan pengelolaan yang terkait dengan aliran perpindahan barang dari satu titik asal yang berakhir pada titik konsumsi untuk memenuhi permintaan tertentu, seperti konsumen atau perusahaan (Bank Dunia). Untuk mengukur kinerja logistik suatu negara digunakan indeks kinerja logistik atau *Logistic Performance Index* (LPI) dari Bank Dunia. LPI Bank Dunia mengukur berbagai indikator kinerja logistik di 155 negara. Nilai LPI ditentukan oleh hasil survei terhadap tenaga profesional di bidang logistik yang bekerja di perusahaan ekspedisi angkutan barang multinasional dan perusahaan jasa pengiriman ekspres yang besar.

LPI dihitung berdasarkan enam indikator:

- a. Efisiensi proses kepabeanan/clearance, sehubungan dengan kecepatan, kesederhanaan dan prediktibilitas formalitas oleh instansi pengawas perbatasan
- b. Kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi
- c. Kemudahan mengatur pengiriman dengan harga kompetitif, yang menunjukkan ketersediaan koneksi transportasi internasional yang terjangkau di suatu negara
- d. Kompetensi dan kualitas pelayanan logistik (misalnya operator transportasi, perusahaan manajemen jasa kepabeanan/customs brokers)
- e. Kemampuan untuk jejak lacak kiriman ketika mengirim ke suatu negara tertentu
- f. Ketepatan waktu yang menunjukkan frekuensi kiriman untuk diterima oleh penerima kiriman dalam waktu yang dijadwalkan atau diharapkan sehingga mengukur keterandalan dan prediktibilitas rantai penawaran.

Nilai LPI berkisar antara 1,00 sampai 5,00, dimana jika nilai LPI suatu negara mendekati 1 maka kinerja logistik negara tersebut buruk dan jika mendekati 5 maka kinerja logistiknya baik, hal ini diterapkan untuk skor keseluruhan dan enam komponennya. Proksi ini telah digunakan dalam penelitian-penelitian

sebelumnya oleh Prawpan Oruangke (2021), Mahmoud Barakat, dkk. (2018), dan Azmat Gani (2017).

3) Tarif Masuk Barang

Salvatore (2014) menjelaskan bahwa Tarif adalah pajak atau bea masuk yang dibebankan terhadap komoditas perdagangan yang memasuki batas suatu negara. Tarif barang menggunakan nilai rata-rata sederhana yang diterapkan secara efektif untuk semua produk yang dikenakan tarif dan dihitung untuk semua barang yang diperdagangkan yang dinyatakan dalam satuan persentase yang bersumber dari Bank Dunia. Proksi ini telah digunakan dalam penelitian-penelitian sebelumnya oleh Kazunobu Hayakawa, dkk. (2020) dan James Asirvatham, dkk. (2017)

4) Nilai Tambah Industri

Nilai tambah industri adalah output bersih suatu sektor setelah menjumlahkan semua output dan mengurangi input antara dan dihitung tanpa membuat pengurangan untuk penyusutan aset atau penipisan dan degradasi sumber daya alam. Industri termasuk konstruksi dan manufaktur yang terdiri dari nilai tambah di sektor pertambangan, manufaktur, konstruksi, listrik, air, dan gas. Asal nilai tambah industri ditentukan oleh Klasifikasi Industri Standar Internasional (ISIC), revisi 4 (Bank Dunia). Proksi ini telah digunakan dalam penelitian-penelitian sebelumnya oleh Ali Shahjahan, dkk. (2016). Pada penelitian ini, menggunakan data proporsi nilai tambah industri terhadap PDB pada negara dan tahun tertentu yang dinyatakan dalam satuan persentase dan bersumber dari Bank Dunia.

3.6 Metode Analisis

3.6.1 Model Regresi Linier Berganda

Penelitian ini menggunakan analisis data panel dimana data panel merupakan kombinasi antar data *time series* dan data *cross section*. Data *cross section* adalah data yang dikumpulkan dari waktu ke waktu terhadap banyak individu, sedangkan

time series data yang dikumpulkan dari waktu ke waktu terhadap suatu individu. Analisis regresi data panel adalah alat analisis regresi dimana data dikumpulkan secara individu (*cross section*) dan diikuti pada waktu tertentu (*time series*). Data panel merupakan gabungan dari data *cross section* dan data *time series*, maka persamaan regresinya menggunakan alat *eviews 10* sebagai berikut:

$$\text{LOG(EKS)}_{it} = \beta_0 + \beta_1 \text{LPI}_{it} - \beta_2 \text{TARIF}_{it} + \beta_3 \text{INDGDP}_{it} + \mu_{it}$$

Dimana:

β_0	: Konstanta
EKS_{it}	: Nilai ekspor barang ke Asia Timur Pasifik (ribuan dollar amerika)
LPI_{it}	: Indeks Kinerja Logistik (Skor Indeks)
$TARIF_{it}$: Nilai rata-rata tarif masuk barang (%)
IND_{it}	: Proporsi nilai Industri terhadap PDB (%)
$\beta_1, \beta_2, \beta_3$: Koefisien Regresi
i	: Keterangan individu / <i>Cross Section</i>
t	: Keterangan Waktu / <i>Time Series</i>
μ_{it}	: <i>Error Term</i>

3.6.2 Pengujian Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik sebagai salah satu prasyarat analisis pada regresi untuk menilai hasil regresi yang ada merupakan hasil estimasi yang terbaik dan layak untuk dianalisis.

3.6.2.1 Uji Normalitas

Menurut Agus Widarjono (2018) uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah residual hasil regresi mempunyai distribusi normal atau tidak. Pengujian untuk mengetahui normalitas data melalui Uji Jarque-Bera (JB), yang didasarkan pada sampel besar yang diasumsikan bersifat *asymptotic*. Jika, residual terdistribusi normal maka nilai statistik JB akan sama dengan nol.

H_0 = Residu tersebar secara normal

H_1 = Residu tersebar tidak normal.

Kriteria pengambilan keputusan untuk uji normalitas adalah jika nilai probabilitas ρ dari statistik JB besar atau dengan kata lain jika nilai statistik dari JB tidak signifikan maka kita gagal menolak hipotesis bahwa residual mempunyai distribusi

normal karena nilai statistik JB mendekati nol. Jika nilai probabilitas ρ dari statistik JB kecil atau signifikan maka kita menolak hipotesis bahwa residual mempunyai distribusi normal karena nilai statistik JB tidak sama dengan nol (Agus widarjono, 2018).

3.6.2.2 Uji Heteroskedastisitas

Menurut Agus Widarjono (2018) uji heteroskedastisitas terkait dengan variabel gangguan mempunyai varian yang tidak konstan atau heteroskedastisitas. Salah satu cara yang digunakan untuk mendeteksi apakah suatu model regresi mengandung unsur heteroskedastisitas atau tidak yaitu menggunakan metode glejser. Uji glejser dilakukan dengan meregres nilai absolute residual terhadap variabel independen lainnya. Pengambilan keputusan dilakukan dengan pertimbangan sebagai berikut:

- Jika koefisien variabel independen ($\beta_1, \beta_2, \beta_3$) signifikan secara statistik, maka mengindikasikan terdapat masalah heteroskedastisitas dalam model.
- Jika koefisien variabel independen ($\beta_1, \beta_2, \beta_3$) tidak signifikan secara statistik, maka mengindikasikan tidak terdapat masalah heteroskedastisitas dalam model.

3.6.2.3 Uji Autokorelasi

Menurut Agus Widarjono (2018) autokorelasi berarti terdapat korelasi antara satu variabel gangguan dengan variabel gangguan yang lain. *Error term* pada suatu periode waktu secara sistematis tergantung pada *error term* pada periode waktu yang lain, yang mengandung siklus bisnis. Salah satu cara yang digunakan untuk mendeteksi apakah suatu model regresi mengandung unsur autokorelasi atau tidak, menggunakan metode Durbin Watson.

Durbin Watson berhasil menurunkan nilai kritis batas bawah (d_l) dan batas atas (d_u) sehingga jika nilai d terletak diluar nilai kritis ini maka ada atau tidaknya autokorelasi baik positif maupun negative dapat diketahui. Nilai d yang semakin mendekati nol menunjukkan semakin besar terjadinya autokorelasi positif. Sebaliknya jika nilai d semakin besar atau mendekati 4 maka semakin besar terjadinya masalah autokorelasi negatif.

Tabel 3. 1. Keputusan Uji Autokorelasi

Nilai Statistik d	Hasil
$0 < d < dl$	Autokorelasi positif
$dl < d < du$	Tidak ada keputusan
$du < d < 4-du$	Tidak ada autokorelasi positif/negative
$4 - du < d < 4 - dl$	Tidak ada keputusan
$4 - dl < d < 4$	Autokorelasi Negatif

Sumber: Agus Widarjono (2018)

3.6.2.4 Deteksi Multikolinieritas

Menurut Agus Widarjono (2018) indikasi awal terjadi masalah multikolinieritas adalah apabila model regresi mempunyai *standard error* yang besar dan nilai statistik *t* yang rendah. Asumsi klasik menyatakan tidak ada hubungan *exact collinearity* antara variabel independen. Salah satu metode yang digunakan untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolinieritas yaitu dengan menghitung korelasi parsial antar variabel independen. Sebagai *rule of thumb*, jika koefisien korelasi berada diatas 0,85 maka diduga terdapat multikolinieritas dalam model. Sebaliknya, jika koefisien korelasi relative rendah maka diduga model tidak mengandung multikolinieritas.

3.6.3 Analisis Data

Teknik analisis data panel dalam penelitian ini dapat dilakukan dengan metode *common effect*, *fixed effect* dan *random effect*, sedangkan untuk menentukan metode mana yang lebih sesuai dengan penelitian ini maka digunakan Uji Chow, Uji Hausman, dan Uji Lagrange Multiplier.

3.6.3.1 Model Pooled Least Square (Common Effect)

Model *Common Effect* adalah model yang paling sederhana, karena metode yang digunakan dalam metode Common Effect hanya dengan mengkombinasikan data *time series* dan *cross section*. Dengan hanya menggabungkan kedua jenis data tersebut, maka dapat digunakan metode *Ordinal Least Square* (OLS) atau teknik kuadrat terkecil untuk mengestimasi model data panel. Dalam pendekatan ini tidak memperhatikan dimensi individu maupun waktu, dan dapat diasumsikan bahwa

perilaku data antar perusahaan sama dalam rentan waktu. Asumsi ini jelas sangat jauh dari realita sebenarnya, karena karakteristik antar perusahaan baik dari segi kewilayahan jelas sangat berbeda.

Persamaan metode ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y_{it} = \alpha + \beta_j X_{it}^j + \varepsilon_{it}$$

Dimana:

- Y_i : Variabel terikat individu ke- i pada waktu ke- t
- X_{it}^j : Variabel bebas ke- j individu ke- i pada waktu ke- t
- i : Unit *cross-section* sebanyak N
- t : Unit *time series* sebanyak T
- ε_{it} : Komponen error individu ke- i pada waktu ke- t
- α : *Intercept*
- β_j : Parameter untuk variabel ke- j

3.6.3.2 Model Fixed Effect

Model ini digunakan untuk mengatasi kelemahan dari analisis data panel yang menggunakan metode *common effect*, penggunaan data panel *common effect* tidak realistis karena akan menghasilkan *intercept* ataupun *slope* pada data panel yang tidak berubah baik antar individu (*cross section*) maupun antar waktu (*time series*).

Model ini juga untuk mengestimasi data panel dengan menambahkan variabel *dummy*. Model ini mengasumsikan bahwa terdapat efek yang berbeda antar individu. Perbedaan ini dapat diakomodasi melalui perbedaan diintersepnya. Oleh karena itu dalam model *fixed effect*, setiap individu merupakan parameter yang tidak diketahui dan akan diestimasi dengan menggunakan teknik variabel *dummy* yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y_{it} = \alpha_i + \beta_j X_{it}^j + \sum_{i=2}^n \alpha_i D_i + \varepsilon_{it}$$

Dimana:

- Y_i : Variabel terikat individu ke- i pada waktu ke- t
- X_{it}^j : Variabel bebas ke- j individu ke- i pada waktu ke- t
- D : *Dummy* variabel
- ε_{it} : Komponen error individu ke- i pada waktu ke- t
- α : *Intercept*
- β : Parameter untuk variabel ke- j

Teknik ini dinamakan *Least Square Dummy Variabel (LSDV)*. Selain diterapkan untuk efek tiap individu, LSDV ini juga dapat mengkombinasikan efek waktu yang bersifat sismatik. Hal ini dapat dilakukan melalui penambahan variabel *dummy* waktu di dalam model.

3.6.3.3 Model Random Effect

Dalam metode ini perbedaan karakteristik individu dan waktu diakomodasikan dengan error dari model. Mengingat terdapat dua komponen yang mempunyai kontribusi pada pembentukan error yaitu (individu dan waktu), maka pada metode ini perlu diuraikan menjadi error dari komponen individu, error untuk komponen waktu dan error gabungan. Persamaan *random effect* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y_{it} = \alpha + \beta_j X_{it} + (e_{it} + u_i)$$

Dimana:

u_i : Komponen *error cross-section*

e_{it} : Komponen *error gabungan time series dan cross section*

3.6.4 Uji Kesesuaian Model

Untuk menguji kesesuaian atau kebaikan dari tiga metode pada teknik estimasi dengan model data panel, maka digunakan Uji *Lagrange Multiplier*, Uji *Chow* dan Uji *Hausman*:

3.6.4.1 Uji Chow

Uji Chow adalah untuk menentukan uji mana di antara kedua metode yakni metode *common effect* dan metode *fixed effect* yang sebaiknya digunakan dalam pemodelan data panel. Hipotesis dalam uji chow ini sebagai berikut:

H_0 : Model *Common Effect*

H_1 : Model *Fixed Effect*

Kriteria pengambilan keputusan dalam uji *chow* adalah jika nilai *Chi square* hitung (χ^2) lebih kecil dari nilai kritis *Chi squares* (χ^2) atau nilai probabilitasnya lebih besar

dari alpha (0,05) maka H_0 diterima, sedangkan H_1 ditolak, sehingga model *common effect* lebih tepat dibandingkan dengan model *fixed effect*. Sedangkan jika nilai *Chi square* hitung (χ^2) lebih besar dari nilai kritis *Chi squares* (χ^2) atau nilai probabilitasnya lebih kecil dari alpha (0,05) maka H_0 ditolak, sedangkan H_1 diterima, sehingga model *fixed effect* lebih tepat dibandingkan dengan model *common effect*.

Jika, model yang terpilih adalah model *fixed effect* maka perlu dilakukan uji lagi, yaitu Uji Hausman untuk mengetahui apakah lebih baik memakai *fixed effect model* atau *random effect model*.

3.6.4.2 Uji Hausman

Uji Hausman yaitu untuk menentukan uji mana diantara kedua metode efek acak (*random effect*) dan metode (*fixed effect*) yang sebaiknya dilakukan dalam pemodelan data panel. Hipotesis dalam uji hausman sebagai berikut

H_0 : Metode *Random Effect*

H_1 : Metode *Fixed Effect*

Kriteria pengambilan keputusan dalam uji *hausman* adalah jika nilai *Chi square* hitung (χ^2) lebih kecil dari nilai kritis *Chi squares* (χ^2) atau nilai probabilitasnya lebih besar dari alpha (0,05) maka H_0 diterima, sedangkan H_1 ditolak, sehingga model *Random effect* lebih tepat dibandingkan dengan model *fixed effect*. Sedangkan jika nilai *Chi square* hitung (χ^2) lebih besar dari nilai kritis *Chi squares* (χ^2) atau nilai probabilitasnya lebih kecil dari alpha (0,05) maka H_0 ditolak, sedangkan H_1 diterima, sehingga model *fixed effect* lebih tepat dibandingkan dengan model *Random effect*.

3.6.4.3 Uji Lagrange Multiplier

Lagrange Multiplier (LM) adalah uji untuk mengetahui apakah model *Random Effect* atau model *Common Effect* (OLS) yang paling tepat digunakan. Uji signifikansi *Random Effect* ini dikembangkan oleh Breusch Pagan. Metode Breusch Pagan untuk uji signifikansi *Random Effect* didasarkan pada nilai *residual* dari metode OLS. Hipotesis yang digunakan adalah:

H_0 : *Common Effect Model*

H_1 : *Random Effect Model*

Uji LM ini didasarkan pada distribusi *chi-squares* dengan *degree of freedom* sebesar jumlah variabel independen. Jika nilai LM statistik lebih besar dari nilai kritis statistik *chi-squares* maka kita menolak hipotesis nul, yang artinya estimasi yang tepat untuk model regresi data panel adalah metode *Random Effect* dari pada metode *Common Effect*. Sebaliknya jika nilai LM statistik lebih kecil dari nilai statistik *chi-squares* sebagai nilai kritis, maka kita menerima hipotesis nul, yang artinya estimasi yang digunakan dalam regresi data panel adalah metode *Common Effect* bukan metode *Random Effect*.

Uji LM tidak digunakan apabila pada uji Chow dan uji Hausman menunjukkan model yang paling tepat adalah *Fixed Effect Model*. Uji LM dipakai manakala pada uji Chow menunjukkan model yang dipakai adalah *Common Effect Model*, sedangkan pada uji Hausman menunjukkan model yang paling tepat adalah *Random Effect Model*. Maka diperlukan uji LM sebagai tahap akhir untuk menentukan model *Common Effect* atau *Random Effect* yang paling tepat.

3.6.5 Pengujian Hipotesis

3.6.5.1 Uji t

Uji t yaitu untuk menguji hubungan regresi secara parsial, dalam uji t statistik pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh suatu variabel penjelas secara individual dalam menerangkan variasi variabel-variabel terikat dengan menggunakan *eviews*. Uji t menguji apakah suatu hipotesis diterima atau ditolak, dimana untuk kekuatan pada uji t adalah sebagai berikut:

H_0 : Tidak ada pengaruh yang berarti dari variabel bebas terhadap variabel terkait.

H_1 : ada pengaruh yang berarti dari variabel bebas terhadap variabel terkait.

Untuk memutuskan hipotesis mana yang diterima dan mana yang ditolak, maka pengujian dilakukan dengan cara membandingkan nilai t hitung dengan t tabel.

Jika $t_{hit} > t_{tabel}$ atau nilai probabilitasnya lebih kecil dari alpha (0,05) maka H_0 ditolak H_1 diterima, yang berarti bahwa variabel bebas (LPI, FDI, dan IND) secara parsial berpengaruh positif terhadap variabel terikat (EKS) adalah signifikan.

Jika $t_{hit} < t_{tabel}$ nilai probabilitasnya lebih besar dari alpha (0,05) maka H_0 diterima H_1 ditolak, yang berarti bahwa variabel bebas (LPI, FDI, dan IND) secara parsial berpengaruh positif terhadap variabel terikat (EKS) adalah tidak signifikan.

3.6.5.2 Uji F

Uji F statistik yaitu menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimaksudkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel terikat dilihat dengan menggunakan Eviews. Dengan hipotesis sebagai berikut:

H_0 : Secara bersama-sama variabel bebas tidak memiliki pengaruh dengan variabel terikat

H_1 : Ada pengaruh secara serentak antara semua variabel bebas terhadap variabel terikat.

Untuk memutuskan hipotesis mana yang diterima dan mana yang ditolak, maka pengujian dilakukan dengan cara membandingkan nilai F hitung dengan F tabel.

Apabila $F_{hit} > F_{tabel}$ atau nilai probabilitasnya lebih kecil dari alpha (0,05) maka H_0 ditolak H_1 diterima, yang berarti bahwa variabel bebas (LPI, FDI, dan IND) secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat (EKS).

Apabila $F_{hit} < F_{tabel}$ atau nilai probabilitasnya lebih besar dari alpha (0,05) maka H_0 diterima H_1 ditolak, yang berarti bahwa variabel bebas (LPI, FDI, dan IND) secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap variabel terikat (EKS).

3.6.5.3 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) mengukur tingkat ketepatan atau kecocokan dari regresi data panel, yaitu merupakan proporsi presentase sumbangan variabel bebas terhadap variasi (naik turunnya) variabel terikat yang dilihat menggunakan Eviews. Besarnya nilai R^2 berada di antara 0 (nol) dan 1 (satu) yaitu $0 < R^2 < 1$. Jika R^2 semakin mendekati 1 (satu), maka model tersebut baik dan pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat semakin kuat (erat hubungannya).

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh kinerja logistik, tarif masuk barang, dan nilai tambah industri atas pengaruhnya terhadap nilai ekspor barang negara-negara di Asia Timur dan Pasifik ke wilayah Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, dan 2020. Adapun simpulan yang didapatkan sebagai berikut:

- 1) Kinerja logistik berpengaruh positif secara signifikan terhadap nilai ekspor barang ke Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, dan 2020. Artinya peningkatan kinerja logistik akan mendorong pertumbuhan nilai ekspor barang, sedangkan penurunan kinerja logistik akan menyebabkan turunnya nilai ekspor barang. Perbaikan dan peningkatan kualitas kinerja logistik seperti pembangunan infrastruktur perdagangan, peningkatan efisiensi pengelolaan bea cukai dan izin perbatasan akan meningkatkan efisiensi biaya logistik barang sehingga meningkatkan daya saing barang dan dapat dijual dengan harga yang lebih murah maka permintaan barang tersebut di pasar internasional akan meningkat dan pada akhirnya nilai ekspor barang akan meningkat.
- 2) Tarif masuk barang berpengaruh negatif secara signifikan terhadap nilai ekspor barang ke Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, dan 2020. Artinya peningkatan tarif masuk barang akan menghambat pertumbuhan nilai ekspor, sedangkan penurunan tarif masuk barang akan mendorong pertumbuhan nilai ekspor. Kebijakan menurunkan tarif masuk barang terutama pada bahan baku produksi dalam negeri dapat menekan biaya produksi menjadi lebih murah, sehingga produsen dapat meningkatkan hasil

produksi dan pada akhirnya meningkatkan nilai ekspor barang jadinya. Selain itu, penurunan tarif masuk barang juga akan merangsang peningkatan perdagangan kawasan dengan peningkatan nilai impor dan juga peningkatan nilai ekspor barang ke negara-negara tetangga atau mitra dagang di kawasan yang sama.

- 3) Nilai tambah industri berpengaruh positif secara signifikan terhadap nilai ekspor barang ke Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, dan 2020. Artinya peningkatan nilai tambah sektor industri akan mendorong pertumbuhan nilai ekspor barang, sedangkan penurunan nilai tambah sektor industri akan menurunkan nilai ekspor barang. Peningkatan nilai tambah industri bagi barang mentah akan meningkatkan nilai akhir barang yang dijual ke pasar. Nilai barang yang telah diolah sebelum diekspor ke luar negeri lebih besar dibandingkan dengan nilai ekspor barang mentah. Sehingga dengan peningkatan nilai tambah industri pada suatu barang akan meningkatkan nilai ekspor barang negara tersebut.
- 4) Kinerja logistik, tarif barang, dan nilai tambah industri berpengaruh secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap nilai ekspor barang di Asia Timur dan Pasifik pada tahun 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, dan 2020. Dengan mengabaikan variabel diluar model, ketiga variabel bebas yaitu kinerja logistik, tarif masuk barang, dan nilai tambah industri mempengaruhi perubahan nilai ekspor barang baik secara positif maupun negatif.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil dari pengolahan data serta pembahasan yang telah dilakukan, maka diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya dan pemangku kepentingan yaitu sebagai berikut:

- 1) Negara berkembang seperti Malaysia, Indonesia, Filipina, Kamboja, Myanmar, Mongolia, Vietnam, Fiji, dan Laos menghadapi permasalahan logistik mulai dari ketersediaan infrastruktur, kualitas dan kompetensi layanan logistik, hingga efisiensi proses kepabeanan. Pemerintah disarankan untuk dapat

meningkatkan pembangunan infrastruktur pendukung, penyediaan atau penambahan unit kapal, peningkatan regulasi pengiriman kargo, memberikan subsidi biaya pengiriman dan tarif untuk barang lokal yang diekspor, menjamin ketersediaan moda transportasi dan pergudangan yang memadai, serta menyederhanakan proses administrasi dengan memanfaatkan digitalisasi dalam proses pelayanannya.

- 2) Beberapa negara menetapkan tarif masuk barang yang tinggi seperti Tiongkok, Korea Selatan, Thailand, Kamboja, dan Fiji. Kebijakan tarif masuk barang khususnya bahan baku produksi akan mempengaruhi nilai ekspor barang jadinya. Sehingga, untuk dapat meningkatkan nilai ekspor barang, pemerintah perlu menetapkan tarif khusus untuk bahan baku impor yang hasil produksinya akan diekspor kembali. Penurunan tarif masuk barang terhadap barang modal akan menguatkan posisi negara dalam rantai produksi global, dan meningkatkan minat investasi asing langsung dan menjadikan negara sebagai pusat produksi untuk perdagangan kawasan.
- 3) Penurunan peran sektor industri dalam perekonomian terjadi di beberapa negara seperti Hongkong, Singapura, dan Filipina. Namun, terdapat pula negara dengan sektor industri terus meningkat namun komoditas yang dihasilkan tidak bernilai tinggi seperti Australia, Indonesia, Selandia Baru, Kamboja, Myanmar, Mongolia, Fiji, dan Laos. Pemerintah perlu memberikan stimulus kepada sektor industri dengan peningkatkan penggunaan teknologi dalam proses produksi yang dapat meningkatkan skala hasil produksi, mendukung penuh kegiatan riset atau penelitian terkait pengembangan produksi dan pengolahan hasil pertanian, mendorong investasi pada sektor-sektor yang menghasilkan barang bernilai tinggi seperti kendaraan bermotor, peralatan elektronik, dan telekomunikasi.
- 4) Pada penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan komponen-komponen indeks kinerja logistik untuk menganalisis ekspor suatu negara sehingga dapat memberikan saran kebijakan yang lebih spesifik. Kemudian, diharapkan dapat menggunakan nilai tambah sektor manufaktur dikarenakan ekspor barang sebagian besar negara di Asia Timur dan Pasifik didominasi oleh hasil produksi manufaktur.

DAFTAR PUSTAKA

- Aggarwal, Aradhna. (2004). Impact of tariff reduction on exports: A quantitative assessment of Indian exports to US, Working Paper, No. 120, Indian Council for Research on International Economic Relations (ICRIER), New Delhi.
- Agus Widarjono. 2018. *Ekonometrika Pengantar Dan Aplikasinya Disertai Panduan Eviews*. Edisi kelima. Yogyakarta: UPP STIM YKPN Yogyakarta.
- Aimon, K. A. H. (2017). Pengaruh Pembentukan Modal dan Ekspor Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *Economac*, 1(1).
- Amjad, Y., Naseem, N. A. M., Azman-Saini, W. N. W., Masron, T. A., & Kriskumar, K. (2018). Export-led growth hypothesis in Malaysia: New evidence using disaggregated data of exports. *Jurnal Ekonomi Malaysia*, 52(3), 175–188. <https://doi.org/10.17576/JEM-2018-5203-13>
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2018). Connecting to Compete 2018. *Connecting to Compete 2018*. <https://doi.org/10.1596/29971>
- Asirvatham, J., Rasiah, R., Thangiah, G., & Naghavi, N. (2017). Impact of foreign direct investment, imports and tariff deregulation on exports among pioneering asean members: Panel data analysis. *International Journal of Business and Society*, 18(1), 1–12. <https://doi.org/10.33736/ijbs.486.2017>
- Astuti, Ismadiyah Purwaning., Juniwati Ayuningtyas, F. (2018). Pengaruh Ekspor Dan Impor Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia. *Jurnal Ekonomi & Studi Pembangunan*, 19(1). <https://doi.org/10.18196/jesp.19.1.3836>
- Barakat, M., Haikal, G., Ali, A., & Eid, A. (2018). Enhancing Exports through Managing Logistics Performance: Evidence from Middle East and African Countries. *Journal of Research in Business, Economics and Management*, 11(2), 2131–2140. www.scitecresearch.com/journals/index.php/jrbem
- Basarac Sertić, M., Vučković, V., & Škrabić Perić, B. (2015). Determinants of manufacturing industry exports in European Union member states: a panel data analysis. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 28(1), 384-397.

- Chang, R., Kattani, L., & Loayza, N.V. (2009). “Openness can be good for growth: the role of policy complementarities”, *Journal of Economic Development*, Vol. 90, pp. 33-49.
- Chenery, H. B., Strout, A. (1966). Foreign assistance and economic development. *American Economic Review*, 679–732
- Demirci Celikkol, C., Keskin, G. (2021). “Logistics Performance Index And Gdp – Relationship Of Turkey’s Logistics Performance Through Neighbours”, *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 7(37):257-265.
- Erkan, B., Yildirimci, E. (2015). Economic Complexity and Export Competitiveness: The Case of Turkey. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 195, 524–533. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.06.262>
- ESCAP, U. (2018). Asia-Pacific trade and investment report 2018: Implications of rising protectionism, including trade wars, on regional trade and investment.
- Farole, T., Reis, J. G., & Wagle, S. (2010). Analyzing Trade Competitiveness: A Diagnostics Approach. *World Bank Policy Research Working Paper*, June, 20.
- Fetahi-Vehapi, M., Sadiku, L., & Petkovski, M. (2015). Empirical Analysis of the Effects of Trade Openness on Economic Growth: An Evidence for South East European Countries. *Procedia Economics and Finance*, 19(15), 17–26. [https://doi.org/10.1016/s2212-5671\(15\)00004-0](https://doi.org/10.1016/s2212-5671(15)00004-0)
- Fuddin, M. K. (2020). *Determination Of State Economic Activities - Developing Countries In East Asia & Pacific Using Classical Approaches*. <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-24900/v1>
- Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279–288. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
- Gujarati, Samodar N. 2003. *Basic Econometrics*. 4th Edition. McGraw-Hill, New York, USA.
- Gutiérrez Chacón, E., Machuca, C. M. (2021). The Effect of Tariffs on Spanish Goods Exports. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3852904>
- Hady, Hamdy. 2010. *Ekonomi Internasional Teori dan Kebijakan Perdagangan Internasional jilid 2*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Hayakawa, K., Ishikawa, J., & Tarui, N. (2020). What goes around comes around: Export-enhancing effects of import-tariff reductions. *Journal of International*

Economics, 126(26220503), 103362.
<https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2020.103362>

- International Monetary Fund. 2016. *World Economic Outlook: Subdued Demand: Symptoms and Remedies*. Washington, October.
- Itakura, K., 2014, 'Impact of liberalization and improved connectivity and facilitation in ASEAN', *Journal of Asian Economics* 35(December), 2–11.
<https://doi.org/10.1016/j.asieco.2014.09.002>
- Jhavar, A., Garg, S. K., & Khera, S. N. (2017). Improving logistics performance through investments and policy intervention: a causal loop model. *International Journal of Productivity and Quality Management*, 20(3), 363.
<https://doi.org/10.1504/ijpqm.2017.10003289>
- Kilavuz, E., Altay Topcu, B. (2012). Export and economic growth in the case of the manufacturing industry: Panel data analysis of developing countries. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 2(2), 201–215.
- Krugman, P.R., 1984. *Import protection as export promotion*. Oxford: Oxford University Press.
- Lee, C. H., Huang, B. N. (2002). The relationship between exports and economic growth in East Asian countries: A multivariate threshold autoregressive approach. *Journal of Economic Development*, 27(2), 45–68.
- Luttermann, S., Kotzab, H., & Halaszovich, T. (2020). The impact of logistics performance on exports, imports and foreign direct investment. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 9(1), 47–62.
<https://doi.org/10.1504/WRITR.2020.106444>
- Mankiw, N. Gregory. 2013. *Pengantar Teori Ekonomi Makro*. Edisi Ketujuh. Jakarta: Salemba Empat
- Muradovna, I. N. (2020). Impact of Tariffs and Nontariff Barriers on the International Trade. *International Journal of Science and Management Studies (IJSMS)*, December, 72–80. <https://doi.org/10.51386/25815946/ijsms-v3i6p105>
- Oo, Thida., Kueh, J., & Hla, D. T. (2019). Determinants of Export Performance in ASEAN Region: Panel Data Analysis. *International Business Research*, 12(8), 1. <https://doi.org/10.5539/ibr.v12n8p1>
- Organisation for Economic Cooperation and Development. (2019). No Title. Paris.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1787/1ba6cde0-en>
- Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press.

- Prawpan Oruangke. (2021). The Impact of International Logistics Performance on ASEAN Trade. *Chiang Mai University Journal of Economics*, 25(21), 1–16.
- Reppas, P. A., Christopoulos, D. K. (2005). The export-output growth nexus: Evidence from African and Asian countries. *Journal of Policy Modeling*, 27(8), 929–940. <https://doi.org/10.1016/j.jpolmod.2005.06.007>
- Saimul, S., Darmawan, A. (2020). Trade Openness Effect on Provincial Economic Growth in Indonesia. *Wiga: Jurnal Penelitian Ilmu Ekonomi*, 10(2), 87- 100. <https://doi.org/10.30741/wiga.v10i2.553>
- Salvatore, Dominick. 2014. *Ekonomi Internasional Edisi 9*. Jakarta: Salemba empat.
- Shahjahan, Ali, Khandaker Jahangir Alam, Md., Shafiul Islam. Effects of Trade Openness and Industrial Value Added on Economic Growth in Bangladesh. *International Journal of Sustainable Development Research*. Vol. 2, No. 3, 2016, pp. 18-23. doi: 10.11648/j.ijdsr.20160203.11
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta
- Töngür, Ü., Türkcan, K., & Ekmen-Özçelik, S. (2020). Logistics performance and export variety: Evidence from Turkey. *Central Bank Review*, 20(3), 143–154. <https://doi.org/10.1016/j.cbrev.2020.04.002>
- World Bank Open Data. (2022). Industry (including construction), value added (current US\$). Diakses Maret 4, 2022, dari <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.TOTL.CD>
- World Bank Open Data. (2022). Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high). Diakses Maret 4, 2022, dari <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>
- World Bank Open Data. (2022). Merchandise exports (current US\$). Diakses Maret 4, 2022, dari <https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.MRCH.CD.WT>
- World Bank Open Data. (2022). Tariff rate, applied, simple mean, all products (%). Diakses April 25, 2022, dari <https://data.worldbank.org/indicator/TM.TAX.MRCH.SM.AR.ZS>
- Yeo, A. D., Deng, A. (2020). Logistics performance as a mediator of the relationship between trade facilitation and international trade: A mediation analysis. *South African Journal of Economic and Management Sciences*, 23(1), 1–11. <https://doi.org/10.4102/sajems.v23i1.3453>

Yildiz, T. (2014). The performances of logistics services in developed and developing countries: A review and cluster analysis. *Business Logistics: Theoretical and Practical Perspectives with Analyses*, August. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.4815.0568>