

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Dinamika perdagangan global menjadi isu penting dalam upaya meningkatkan perekonomian suatu bangsa. Tumbuh kembangnya perekonomian dalam negeri berkorelasi dengan pertumbuhan perdagangan Internasional. Prevalensi perdagangan global menekankan pada kesejajaran dinamisasi aliansi antar negara sehingga akan sejajar dengan perkembangan perekonomian dunia. Hal ini menjadi daya tarik dan harus dihadapi seluruh negara di dunia. Karena perkembangan perekonomian global memiliki kontribusi besar untuk perkembangan perekonomian didalam negeri (Oetomo, 2018). Begitu juga pertumbuhan global tersebut akan disumbangkan dari pertumbuhan ekonomi atau dilihat dari proyeksi peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) suatu negara (Thertina, 2018).

Berdasarkan prediksi *World Economic Outlook* (IMF,2018) bahwa akselerasi pertumbuhan ekonomi tahun 2018 di negara berkembang dan negara yang pasarnya tengah berkembang (*emerging market*) bisa mencapai 4,9% tahun ini, lebih tinggi dibandingkan tahun lalu yang diestimasi hanya mencapai 4,7%. Sementara itu, laju ekonomi negara berkembang dan *emerging market* di Asia mencapai 6,5% tahun ini, sama dengan estimasi laju ekonomi di tahun lalu. Secara khusus, laju ekonomi ASEAN-5 diprediksi mencapai 5,3% di tahun 2017.

Lagarde (2018) mengatakan bahwa pertumbuhan perekonomian suatu negara merupakan dampak kebijakan suatu negara tersebut terhadap mitra dagangnya dan berkontribusi separuh terhadap akumulasi revisi pertumbuhan ekonomi dunia. Heckser dan Ohlin (H-O, 1991) mengatakan bahwa perdagangan antar negara akan terjadi karena perbedaan kekayaan faktor-faktor produksi yang dimiliki oleh setiap wilayah. Dengan asumsi bahwa faktor modal sebagai salah satu faktor produksi dan tidak ada perbedaan teknologi antara 2 negara yang berdagang. Kedua negara yang berdagang juga menghasilkan 2 komoditas,

dimana komoditas pertama merupakan komoditas modal-intensif dan komoditas kedua merupakan komoditas yang tenaga kerja-intensif. Apabila suatu negara memiliki kelimpahan didalam modal maka negara tersebut akan melakukan spesialisasi didalam komoditas pertama. Sementara itu, apabila negara tersebut memiliki kelimpahan tenaga kerja, atau sumberdaya produktif maka negara itu akan mampu melakukan spesialisasi didalam memproduksi komoditas kedua.

Namun, setiap negara pasti memiliki kekurangan dan keunggulan dari aspek sumberdaya manusia, alam, maupun produksi serta komoditas unggulan. Dalam upaya mengkomodir diferensiasi sumberdaya produksi, manusia maupun alam dari setiap negara, dan untuk menghadapi dinamisasi perdagangan internasional yang terus berubah, maka beberapa negara dalam area regional maupun global telah membentuk suatu organisasi sebagai wadah kerjasama dalam perdagangan. Untuk itu tak satupun negara di dunia yang melakukan perdagangan dengan negara lain tidak membutuhkan organisasi perdagangan internasional.

Setiap organisasi yang dibentuk merupakan wadah yang memfasilitasi aktifitas permintaan dan penawaran suatu produk dan jasa di pasar global. Sehingga terjadinya perdagangan antar negara dan mendorong terbentuknya suatu kebijakan perdagangan dan kesepakatan yang mendorong meningkatnya perdagangan internasional pada masing-masing negara. Hampir seluruh negara di dunia saat ini telah melakukan perdagangan dengan negara lain melalui organisasi perdagangan bilateral, multilateral maupun regional.

Salah satu organisasi dunia yang fokus memfasilitasi perdagangan berbagai negara yaitu *World Trade Organization* (WTO). WTO bertujuan untuk menegosiasikan perjanjian perdagangan dengan tujuan untuk mencapai perdagangan bebas lintas global yang berdasarkan prinsip non-diskriminasi (*Most Favoured Nation* dan *National Treatment*) dan mewadahi aspirasi pemerintah diseluruh dunia dalam menjalankan perdagangan global.

Sementara itu, pada tingkat hubungan regional pembentukan organisasi ASEAN merupakan organisasi geo-politik dan ekonomi negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Organisasi ini dibentuk dalam rangka meningkatkan kerjasama multilateral antar negara di kawasan Asia Tenggara. Konsep pendirian ASEAN

bertujuan untuk kerjasama dalam pertahanan dan keamanan serta mempercepat pertumbuhan ekonomi, kemajuan sosial dan pengembangan budaya.

Proses regionalisasi dalam bidang ekonomi di kawasan ASEAN diawali dengan disepakatinya *Preferential Trading Agreement* (PTA) tahun 1977, dilanjutkan dengan *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) tahun 1992, dan implementasi *ASEAN Economic Community* atau Masyarakat Ekonomi ASEAN (AEC) pada tahun 2015. MEA merupakan realisasi dari integrasi ekonomi yang termuat dalam visi ASEAN 2020. Salah satu pilar utama MEA adalah aliran bebas barang (*free flow of goods*) dimana pada tahun 2015 perdagangan barang di kawasan ASEAN dilakukan secara bebas tanpa mengalami hambatan, baik tarif maupun non-tarif.

Dari perspektif perdagangan pada tingkat hubungan regional tersebut, ada kebijakan ekonomi regional utama untuk meningkatkan akses pasar barang, jasa, investasi, modal dan tenaga kerja antar sesama anggota ASEAN, dimana tujuan akhirnya adalah integrasi ekonomi negara ASEAN. Sebagai persiapan menuju satu kesatuan masyarakat ekonomi atau integrasi ekonomi ASEAN (*ASEAN economic community*-AEC) yang merupakan implementasi AEC sebagai kawasan pasar terbesar ke-3 di dunia dengan 12 sektor prioritas yaitu: 1). *Wood based products*, 2). *Automotives*, 3). *Rubber based products*, 4). *textile and apparels*, 5). *Agro based products*, 6). *Fisheries*, 7). *electronics*, 8). *E-ASEAN*, 9). *Healthcare*, 10). *Air travel*, 11). *tourism* dan 12). *Jasa logistik*.

Pentingnya realisasi integrasi perdagangan internasional bagi negara-negara anggota kerjasama perdagangan tidak lain karena kinerja ekspor-impor berkontribusi dalam meningkatkan pertumbuhan perekonomian suatu negara termasuk Indonesia. Perwujudan kerjasama tersebut terealisasi pada kegiatan ekspor impor produk dan jasa dalam kerjasama perdagangan bilateral, regional maupun multilateral.

Dalam lingkup *ASEAN Economic Community*, Indonesia merupakan salah satu negara pelopor, dan memiliki peran penting dalam kerjasama perdagangan dengan negara lain baik secara bilateral, regional/multilateral maupun dengan negara mitra dagang ASEAN (Lee dan kenitakura, 2017). Indonesia merupakan

negara besar yang memiliki keunggulan komparatif dari aspek sumberdaya produksi, dan sumberdaya manusia. Indonesia memiliki potensi pasar potensial dari jumlah populasi sebesar 263.999.379 jiwa atau sekitar 40,68% dari total penduduk ASEAN 652.498.699 jiwa atau 8,79% dari total penduduk dunia yang mencapai 7,6 miliar jiwa (Departemen Populasi Divisi Urusan Sosial dan Ekonomi PBB, 2017).

Terkait dengan realisasi kerjasama perdagangan dalam bentuk kinerja ekspor-impor yang berkorelasi pada peningkatan pertumbuhan perekonomian Indonesia pada tahun 2017 menunjukkan trend relatif stagnan. Berdasarkan laporan Bank Indonesia (2017) menyatakan rata-rata pertumbuhan ekonomi Indonesia ditahun ini berada diangka 5,05%, neraca perdagangan hanya meningkat 0,03% dari neraca perdagangan tahun 2016. Artinya bahwa tingkat pertumbuhan ekspor Indonesia sangat rendah. Maka harus berupaya untuk meningkatkan kinerja ekspor komoditas utama, unggulan maupun potensial sebagai daya saing kompetitif yang harus dioptimalkan untuk meningkatkan kinerja ekspor Indonesia dikancah perdagangan Internasional.

Dari aspek penawaran Indonesia memiliki komoditas migas dan non-migas yang di ekspor ke negara-negara ASEAN maupun negara mitra dagang ASEAN seperti Korea, China, USA, New Zealand, India, Jepang, Australia (Krisjansdottir, 2005; Sarwoko, 2009; Tresna dkk, 2013). Ditinjau dari perkembangan neraca perdagangan ekspor komoditas non migas (minyak mentah, hasil minyak) dan non-migas (pertanian, industri, pertambangan dan lainnya) dalam kurun waktu lima tahun hingga pada tahun 2017 menunjukkan peningkatan hanya 16,14%.

Pada tingkat kerjasama perdagangan regional, di pasar ASEAN, Indonesia melakukan perdagangan dengan negara mitra dagang ASEAN. Pada neraca perdagangan tahun 2017, dari nilai transaksi ekspor non-migas perdagangan Indonesia dengan Singapura tercatat paling tinggi, yaitu sebesar US\$ 24,08 miliar. Sementara nilai perdagangan Indonesia dengan Malaysia periode Januari-Oktober 2017 mencapai US\$ 14,01 miliar dan dengan Thailand mencapai US\$ 13,04 miliar, masing-masing tumbuh 20,4% dan 10,9%. Perdagangan Indonesia dengan Philipina tumbuh 21,89% menjadi US\$ 6,07 miliar, kemudian dengan Vietnam

juga meningkat 13,36% menjadi US\$ 5,59 miliar. Sementara perdagangan Indonesia dengan Brunei Darussalam justru turun 29,37% menjadi US\$ 96,1 juta (BPS-Buletin Statistik Perdagangan Luar negeri,2018). Karenapada periode perdagangan yang sama neraca perdagangan regional Indonesia dengan negara mitra dagang Singapura, Malaysia, Thailand, Philipina, Vietnam, dan Brunei Darussalam terjadi penurunan 2,43% dibandingkan lima tahun sebelumnya (BPS-Buletin Statistik Perdagangan Luar negeri,2018).

Pratomo (2011) mengatakan bahwa perkembangan ekspor sangat mempengaruhi perkembangan perekonomian suatu negara. Peningkatan ekspor sangat penting dalam upaya peningkatan pendapatan negara yang berdampak pada perkembangan ekonomi nasional. Sesungguhnya, setiap negara selalu berusaha mengembangkan nilai ekspor dari komoditas ekspor unggulannya. Ekspor menjadi fokus utama dalam memacu pertumbuhan ekonomi seiring dengan berubahnya strategi industrialisasi dari penekanan pada substitusi impor ke promosi ekspor. Bisa dikatakan untuk saat ini komoditas disektor non-migas menjadi unggulan ekspor Indonesia. Karena perkembangan untuk sektor migas masih jauh dibawah sektor non-migas.

Bagaimanapun baiknya kerjasama antar negara yang melakukan perdagangan, kinerja ekspor dan impor sangat dipengaruhi banyak aspek. Suryanta (2012) mengatakan bahwa perdagangan komoditas ekspor pada perdagangan internasional dipengaruhi oleh GDP, dan jarak antar negara. Negara yang memiliki GDP lebih tinggi dibandingkan dengan negara lainnya akan memiliki keunggulan kompetitif perdagangan regional dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi (Pratomo, 2011). Begitu juga sebaliknya, kenaikan GDP negara importir diatas menyebabkan naiknya pendapatan negara tujuan ekspor atau impor sehingga mengakibatkan naiknya pembelian produk final (*final product*) karena tidak semua kebutuhan dimaksud dapat dipenuhi oleh produksi dalam negeri negara-negara tersebut (Daulay, 2010).Sarwoko (2009) mengatakan bahwa Produk Domestik Bruto dan Produk Domestik Bruto per kapita Indonesia tidak berpengaruh terhadap perdagangan Indonesia, bahkan arah koefisiennya negatif.

Beberapa kondisi atau situasi yang menjadi faktor krusial dalam kerjasama perdagangan antar negara menurut Krisjansdottir (2005) dibebankan pada aspek daya saing biaya. Dalam perdagangan internasional daya saing biaya merupakan prediktor penting. Terutama terkait dengan harga komoditas ekspor. Pembuktian ini menunjukkan bahwa harga komoditas signifikan mempengaruhi kerjasama perdagangan bilateral Indonesia dengan negara mitra dagang ASEAN,

Anderson (1979) mengatakan bahwa dalam praktek perdagangan Internasional ada perbedaan modal produksi dan kemampuan dari setiap negara. Beberapa penemuan empiris telah mengungkapkan bahwa kinerja perdagangan internasional dalam kerjasama regional maupun bilateral dipengaruhi kemampuan teknologi, dan komparatif faktor produksi (Krugman dan Helpman, 1989). Sementara itu Sarwoko (2009) mengatakan bahwa hambatan pertumbuhan ekspor disebabkan oleh 4 faktor, yaitu: (1). Daya saing biaya (*cost competitiveness*), (2). Investasi yang rendah, (3). Persaingan internasional yang lebih tajam, (4). Infrastruktur perdagangan yang lemah.

Tinbergen (1962) menyatakan bahwa arus perdagangan internasional memiliki bentuk yang mirip dengan teori gravitasi Issac Newton (Head, 2003). Massa benda dianalogikan sebagai GDP sedangkan jarak merepresentasikan jarak dua negara. Hubungan dagang Amerika Serikat dengan Uni Eropa menjadi salah satu contoh empiris *gravity model*. Tiga mitra dagang terbesar Amerika Serikat di Uni Eropa merupakan pemilik 3 GDP terbesar di Eropa, yakni Jerman, Inggris Raya, dan Perancis. Nilai GDP menjadi faktor penarik dan pendorong perdagangan antar negara-negara tersebut (Krugman, 2012).

Achay L. (2006) melakukan penelitian tentang faktor-faktor penentu aliran perdagangan pada berbagai negara di dunia. Ia menggunakan model persamaan gravitasi terhadap sampel sebanyak 146 negara dengan sub-periode lima tahun antara tahun 1970-2000. Model itu menggunakan variabel-variabel GDP, jarak, kesepakatan integrasi dagang regional yang menunjukkan bahwa estimasi terhadap semua koefisien adalah signifikan dan arah dari koefisien-koefisien itu sesuai dengan arah yang diharapkan teori. Itu artinya bahwa GDP, GDP per kapita, batas negara, bahasa umum, mata uang umum memiliki pengaruh positif

terhadap volume perdagangan bilateral. Di lain pihak, jarak geografis memiliki pengaruh negatif terhadap volume perdagangan tersebut. Sedangkan dalam beberapa hasil penelitian selain faktor GDP, Jarak geografis, ada faktor biaya-biaya yang terkait dengan infrastruktur atau fasilitas yang dimanfaatkan dalam perdagangan internasional (ekspor-impor). Iskandar *et al*, (2015) mengemukakan bahwa jarak ekonomi merupakan indikasi dari biaya transportasi yang dihadapi oleh suatu negara dalam melakukan ekspor. Biaya transportasi adalah salah satu faktor penghambat perdagangan internasional. Jarak meningkatkan biaya transaksi pertukaran barang dan jasa internasional. Semakin jauh terpisah suatu negara dengan yang lain semakin besar pula biaya transportasi pada perdagangan diantara keduanya. Dengan adanya biaya transportasi keuntungan yang diterima oleh suatu negara dari perdagangan internasional semakin kecil.

Terkait dengan tingkat persaingan perdagangan regional maupun internasional Indonesia, faktor infrastruktur perdagangan Indonesia masih dibawah negara mitra dagang ASEAN. Hal ini terbukti dari tingkat dan skor kinerja logistik Indonesia dibandingkan dengan negara ASEAN dalam kancan perdagangan 160 negara dunia.

Besarnya biaya logistik di Indonesia setara dengan 24% PDB, biaya yang besar bagi pertumbuhan ekonomi. Menurut *laporan World Bank 2017 Logistics Performance Indicator*, Indonesia berada diperingkat 59 dari 155 negara, jauh di belakang negara berpenghasilan menengah di kawasan yang sama. Buruknya pengelolaan logistik pelabuhan di Indonesia juga menghambat potensi kompetitif dibandingkan negara ASEAN lainnya. Dalam konteks masyarakat ekonomi ASEAN, perdagangan Internasional yang memiliki perbedaan mainstream maritim Indonesia merupakan salah satu negara memiliki kinerja logistik yang cukup baik. Kinerja logistik Indonesia berdasarkan rata-rata indek kinerja logistik Indonesia, dipresentasikan pada tabel 1.1. dibawah ini.

Tabel 1.1
Indek Kinerja Logistik Indonesia (*Logistics Performance Index*)

Negara	Overall		Customs		Infrastructure		International Shipment		Logistics Quality And Competence		Tracking and Tracing		Timeliness	
	Rank	score	Rank	score	Rank	score	Rank	score	Rank	score	Rank	score	Rank	score
Singapura	1	5	1	3	2	2	2	6	6	8	6	11	1	9
Malaysia	25	25	29	27	27	26	26	10	30	32	28	17	28	25
Thailand	35	35	42	36	44	30	35	39	49	38	45	33	39	29
Vietnam	53	48	63	61	72	44	39	42	82	49	47	48	38	56
Indonesia	59	53	75	55	85	56	57	74	62	41	52	58	42	50
Philipina	52	57	67	47	62	75	56	35	39	61	39	64	69	50
Kamboja	101	83	108	71	128	79	101	78	103	89	78	71	104	129
Laos	109	131	93	100	106	128	123	120	104	129	111	146	118	137
Myanmar	129	145	122	150	133	137	116	151	110	156	129	130	140	117

Sumber: <http://lpsurvey.worldbank.org/> (diolah 2018)

Pada tabel 1.1 di atas memberikan suatu ilustrasi terkait nilai *Logistics Performance Index* (LPI) yang memberikan gambaran perbandingan kinerja logistik antar negara-negara mitra dagang ASEAN dan Indonesia terhadap 160 negara di Dunia. Adapun angka LPI tersebut dihitung berdasarkan pada enam aspek yaitu, *efisiensi customs&border management clearance*, kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi, kemudahan pengaturan pengiriman internasional, kompetensi dan kualitas jasa logistik, kemampuan melakukan *tracking &tracing*, dan frekuensi pengiriman tepat waktu.

Dari analisis data tersebut diatas menunjukkan hasil survei *logistics performance index* (LPI) menunjukkan bahwa secara keseluruhan Singapura memiliki keunggulan dan tingkat kinerja terbaik di ASEAN. hal tersebut dilihat dari komponen *International Shipment* menunjukkan bahwa posisi Indonesia pada peringkat ke 57 lebih baik dibandingkan Kamboja (peringkat 101), Laos (peringkat 123), dan Myanmar (peringkat 116). Berdasarkan data laporan World Bank, (2018) dan laporan hasil survei *logistics performance index* (2018) bahwa Indonesia memiliki peringkat kinerja dalam aspek *racking and tracing*, yaitu pada posisi 52. Komponen *tracking and tracing* bisa dikatakan berkinerja lebih baik dibandingkan beberapa negara mitra dagang ASEAN. Kenaikan peringkat LPI Indonesia yang cukup menakjubkan karena faktor *custom*, infrastruktur dan

banyaknya deregulasi peraturan dari pemerintah untuk memperlancar aliran barang terutama ekspor dan impor.

Apabila dilihat dari komponen *custom*, tahun 2014 Indonesia menduduki peringkat ke 55, lebih baik dibandingkan tahun 2012 dengan peringkat ke 74. Posisi Indonesia lebih baik dari Vietnam (peringkat 61), Kamboja (peringkat 71), Laos (peringkat 100), dan Myanmar (peringkat 150). Aspek infrastruktur, peringkat Indonesia lebih baik dibandingkan Philipina (peringkat 75), Kamboja (peringkat 79), Laos (peringkat 128), dan Myanmar (peringkat 137) (World Bank, 2018).

Salah satu faktor yang diukur oleh LPI adalah biaya logistik dalam negeri, yang meliputi biaya transportasi dalam negeri dan sewa gudang. Dalam skala ini, skor Indonesia berada di bawah Vietnam, Thailand, Malaysia, dan China, walaupun dengan tingkat upah buruh yang hampir sama. Karena itu, biaya logistik dalam negeri secara signifikan menghambat daya saing perdagangan Indonesia ditingkat dunia.

Akan tetapi, jika dibandingkan dan dikorelasikan dengan kemampuan kinerja logistik keseluruhan dengan negara-negara ASEAN, mengindikasikan kemungkinan peningkatan peringkat *logistics performance index* (LPI) Indonesia masih dianggap belum optimal memberikan kinerja terbaik untuk memenuhi kebutuhan kegiatan ekspor-impor dalam perdagangan regional Indonesia dengan negara-negara mitra dagang ASEAN maupun negara-negara dagang non-ASEAN yang menggunakan jasa logistik. Sehingga peningkatan peringkat *logistics performance index* (LPI) tersebut merupakan indikator yang berkontribusi dalam memperhitungkan daya saing Indonesia dari aspek kinerja logistik dibandingkan negara ASEAN lain.

Padahal, jika dibandingkan dengan negara-negara di Asia dan seluruh dunia, industri angkutan barang di Indonesia tergolong berbiaya tinggi dan tidak efisien. Dengan demikian, secara garis besar bahwa kinerja logistik Indonesia masih rendah dibandingkan dengan negara mitra dagang di ASEAN. Hal ini bisa menjadi pemicu menurunnya kinerja ekspor-impor Indonesia di kawasan perdagangan regional. Zaldy (2018) kenaikan peringkat LPI Indonesia yang cukup

menakjubkan karena faktor kustom, infrastruktur dan banyaknya deregulasi peraturan dari pemerintah untuk memperlancar aliran barang terutama ekspor dan impor," katanya kepada *Bisnis* Rabu (25/7/2018). Namun, tidak diimbangi dengan penurunan biaya logistik. Dalam catatan *Bisnis*, biaya logistik Indonesia mencapai 23,5% pada 2017, atau masih tertinggal dibandingkan negara-negara lain di ASEAN antara lain Vietnam (15%), Thailand (13,2%), Malaysia (13%) dan Singapura (8,1%) dan naiknya peringkat LPI tidak diimbangi dengan penurunan biaya logistik, biaya logistik Indonesia masih tinggi.

Fenomena kinerja ekspor-impor Indonesia yang cenderung menurun dan stagnan di beberapa negara mitra dagang di ASEAN, maka hal ini menarik untuk dikaji lebih mendalam dari perspektif yang berbeda dengan penelitian sebelumnya dengan mengembangkan konsepsi teori gravitasi. Pada pengembangan teori gravitasi ini diasumsikan bahwa jarak geografis antar negara diperhitungkan sebagai jarak ekonomi yang memiliki dimensi pemenuhan biaya transportasi dan waktu tunggu barang hingga sampai ke pelabuhan eksportir atau importir.

Pandangan teori gravitasi ini yang membedakan dengan pandangan teori tradisional (H-O maupun Ricardo). Pada teori klasik jarak geografis atau jarak ekonomis tidak menjadi perhitungan penting. Padahal dalam praktek perdagangan internasional tidak mungkin suatu kegiatan perdagangan tanpa biaya transportasi atau biaya angkut. Rahman *et al.* (2006) membuktikan bahwa jarak yang semakin jauh akan menyebabkan biaya dan waktu tunggu untuk melakukan ekspor-impor menjadi relatif lebih tinggi, mendorong importir untuk menurunkan impor, dan begitupula sebaliknya.

Aspek biaya menjadi faktor penting mengukur interaksi perdagangan internasional dilihat dari jarak geografis dengan perhitungan berdasarkan jaraknya baik jarak ekonomi atau jarak geografis suatu negara terhadap negara lain mempengaruhi kinerja permintaan komoditas ekspor. Biaya pengangkutan (seperti sewa kapal dan asuransi selama di dalam perjalanan) berpengaruh terhadap nilai ekspor-impor komoditas ke negara-negara dalam zona regional (Zidi dan Dhifallah, 2013).

Muhammad dan Yucer (2010) juga memperkuat asumsi bahwa hubungan yang *ceteris paribus* antara jarak ekonomi diukur menggunakan biaya pengangkutan (seperti sewa kapal dan asuransi selama di dalam perjalanan) yang diperhitungkan berdasarkan jaraknya menunjukkan setiap peningkatan jarak ekonomi sebesar 1% antar kedua negara yang saling berdagang akan menurunkan arus perdagangan sebesar 1,22%. Hal ini menjelaskan bahwa koefisien jarak yang bernilai negatif mengindikasikan semakin besar jarak antar negara, maka perdagangan yang dilakukan akan semakin menurun (Lee dan Kenitakura, 2017).

Terkait daya saing biaya, *Cost logistic* di Indonesia masih yang tertinggi di Asean, sekitar 20 sampai 25% dari PDB. Kita lebih tinggi dari Vietnam, Malaysia, Philipina, dan Singapura (Tribun Jateng.com, 2018). Salah satu penyebabnya adalah penetapan atau pengenaan biaya tambahan (*handling cost*) yang tinggi. Selama ini *handling cost* merupakan salah satu aspek penting menentukan kinerja ekspor impor yang belum tersentuh oleh penelitian terdahulu. Sehingga sampai saat ini, dalam praktek perdagangan internasional kegiatan ekspor selalu dilakukan dalam *free on board* (fob) untuk kewajiban ekspor barang sampai ke pelabuhan negara eksportir, sedangkan *cost insurance and freight* (CIF) untuk kewajiban importir sehingga secara perhitungan jarak ekonomi akan negatif. Seluruh aktifitas ekspor-impor menimbulkan biaya yang berkaitan dengan Handling barang ekspor impor pada saat di pelabuhan. Biaya tersebut merupakan kewajiban disebut "*port clearance*" yang harus dipenuhi kepada operator terminal di pelabuhan tempat barang singgah atau disimpan (*storage*) untuk sementara waktu.

Pada umumnya, aktivitas tersebut berkaitan dengan handling dan moving fisik barang ekspor impor dan tentunya dikenakan biaya. Ada beberapa item biaya yang harus kita bayarkan kepada operator pelabuhan pada saat barang kita di simpan atau dihandling di pelabuhan, jenis-jenis biaya tersebut antara lain terminal *Handling Charge* atau sering disingkat dengan THC, *Lift On – Lift Off Container*, Biaya *storage container* (untuk *shipment* FCL) atau biaya *storage* barang di gudang tertutup (untuk *shipment* LCL), Biaya pemeriksaan barang jika barang kita terkena jalur merah oleh Bea Cukai, Biaya *overbrenge* (OB) atau

biaya pemindahan kontainer dari terminal kontainer yang satu ke terminal kontainer lainnya, biaya penimbangan kontainer, biaya sertifikasi kontainer, biaya administrasi lainnya yang dikenakan oleh berbagai pihak di pelabuhan, baik yang resmi maupun tidak resmi. <http://blog.eksportimpor.com> melansir khusus di Indonesia biaya-biaya pelabuhan termasuk yang relatif tinggi dibandingkan negara-negara Asia lainnya seperti Singapura, Taiwan, dan Korea, yang upah buruh dan sewa lahannya lebih tinggi. Sedangkan Singapura mampu menjadi salah satu pelabuhan utama dunia karena memiliki pelabuhan yang sangat efisien dan mampu menekan biaya-biaya pelabuhan seperti THC, LOLO (*Lift On Lift Off*), dan lain sebagainya.

Tingginya biaya-biaya tersebut antara lain disebabkan oleh terbatasnya fasilitas pelabuhan dan tidak efisiennya operator pelabuhan, meskipun telah diprivatisasi (beberapa terminal di Tanjung Priok dimiliki oleh satu perusahaan asing saja). Efisiensi pelabuhan di Indonesia tergolong paling buruk dibandingkan negara-negara Asia lainnya. Pelabuhan peti kemas JICT Tanjung Priok dikenal paling mahal dan tidak efisien dibandingkan negara-negara tetangga.

Pada penelitian ini *handling cost* menjadi parameter yang penting sebagai pengukur kerjasama perdagangan regional Indonesia dengan negara mitra dagang Asean. Karena hal ini terkait dengan komitmen pemerintah Indonesia untuk mengurangi waktu bongkar-muat di pelabuhan atau *dwelling time* dari sepekan menjadi tiga atau empat hari (Koran Tempo, 2018).

Qiaomin dkk (2016) menemukan faktor lain yang mempengaruhi kinerja perdagangan Internasional. Menggunakan teori gravitasi membahas perdagangan internasional yang mengilustrasikan konstruksi model gravitasi menggunakan opsi lain, yaitu eksplanasi dari tambahan dari dimensi utama model gravitasi (GDP dan Jarak ekonomi). Ada beberapa faktor diluar itu yang memberikan dampak positif atau negatif dalam memprediksi pertumbuhan maupun daya saing kerjasama internasional khususnya perdagangan internasional. Beberapa faktor yang mempengaruhi kerjasama perdagangan yaitu kesepakatan kerjasama antar negara, kolonialisme, dan *sharing border* (Qiaomin *et al*, 2016).

Untuk itu, semakin berkembangnya perdagangan global dan kebijakan perdagangan dunia terus berubah dan harus di adaptasi oleh setiap negara, karena berdampak pada persaingan Internasional yang lebih tajam dan mendorong revitalisasi sistem perdagangan. Revitalisasi digunakan untuk memberikan kemudahan anggota perdagangan dengan meniadakan hambatan bagi anggota. Perdagangan di zona ASEAN, telah membentuk AEC. Salah satu kerangka pembentukan Masyarakat Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community-AEC*) untuk menjadikan negara-negara ASEAN sebagai pasar dan basis produksi tunggal, sehingga dapat lebih berperan dalam sistem perdagangan dunia. ASEAN memiliki kerjasama perdagangan dengan negara-negara mitra dagang seperti Korea, China, USA, New Zealand, India, Jepang, Australia (ASEANStats, 2013). Salah satu kerangka pembentukan Masyarakat Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community-AEC*) untuk menjadikan negara-negara ASEAN sebagai pasar dan basis produksi tunggal, sehingga dapat lebih berperan dalam sistem perdagangan dunia. ASEAN memiliki kerjasama perdagangan dengan negara-negara mitra dagang seperti Korea, China, USA, New Zealand, India, Jepang, Australia (ASEANStats, 2013).

Hambatan perdagangan yang menjadi isu penting dan memberikan tekanan kepada kegiatan ekspor-impor perlu dipertimbangkan. Yayat dan Yanfitri (2007) menilai hambatan perdagangan dapat membuat barang yang diimpor menjadi relatif lebih mahal, yaitu seperti: kuota dan tarif impor. Konsekuensi adanya hambatan perdagangan merupakan *border effect* dari perbedaan kebijakan perdagangan dari suatu negara. Faktor penting yang mempengaruhi ekspor impor suatu komoditas di pasar regional adalah *Term of trade*, merupakan komponen dari harga ekspor dibagi dengan harga impor. Semakin tinggi *term of trade* suatu negara maka preferensi untuk melakukan ekspor semakin tinggi dan preferensi untuk melakukan impor juga semakin kecil (Baak, 2004; Rahma dan Firdaus 2015).

Uraian empiris dan fenomena perdagangan internasional di atas memberikan suatu gambaran bahwa pengembangan model perdagangan tradisional dan klasik memiliki keterbatasan dalam menganalisis kinerja

perdagangan regional yang lebih kompleks (Mathur, 1999; Evenett dan Keller, 1998). Sehingga beberapa pengembangan model gravitasi fokus pada *mandatory model gravity* atau terkait dengan komponen pendapatan suatu negara, dan jarak ekonomi tanpa memasukkan *augmented gravity* ke dalam model. *Augmented gravity* dari sistem kerjasama perdagangan terfokus pada satu zona kerjasama tertentu seperti kebijakan yang disepakati, bahasa, agama atau budaya, (Sarwoko, 2009).

Terjadinya penurunan tidak hanya berasal dari hambatan yang dihadapi oleh eksportir Indonesia dalam meningkatkan pertumbuhan ekspor Indonesia, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor daya saing biaya, investasi yang rendah, semakin ketatnya persaingan perdagangan Internasional, dan kinerja infrastruktur perdagangan yang belum sepenuhnya memberikan kepuasan kepada eksportir (World Bank, 2014).

Dalam konteks perdagangan regional, Indonesia sebagai salah satu pelopor Masyarakat Ekonomi Asean (AEC) yang dibentuk dengan beberapa pilar, antara lain orientasi pasar tunggal, dan basis produksi sebagai pilar yang dibangun untuk kawasan dengan daya saing ekonomi tinggi. Untuk mendukung pilar-pilar AEC terkait basis produksi dan daya saing tinggi tersebut maka upaya untuk memperbaiki atau meningkatkan daya saing. Kesempatan Indonesia dalam meningkatkan daya saing untuk *survive* dalam ketatnya persaingan dalam AEC cukup besar. Besarnya skala ekonomi juga didukung oleh proporsi penduduk usia produktif dan pertumbuhan kelas menengah yang besar, menempatkan *market size* Indonesia pada peringkat pertama. Terjadinya penurunan tidak hanya berasal dari hambatan yang dihadapi oleh eksportir Indonesia dalam meningkatkan pertumbuhan ekspor Indonesia, antara lain dipengaruhi oleh faktor daya saing biaya, investasi yang rendah, semakin ketatnya persaingan perdagangan Internasional, dan kinerja infrastruktur perdagangan yang belum sepenuhnya memberikan kepuasan kepada eksportir (World Bank, 2014).

Berdasarkan fenomena peningkatan kerjasama perdagangan regional Indonesia dengan negara mitra dagang ASEAN, maka studi ini dengan perspektif yang berbeda dari penelitian terdahulu menawarkan pengembangan model

Gravitasi dengan menginvestigasi diterminasi *mandatory model gravity* (GDP dan Jarak Ekonomis) dan *augmented gravity* (biaya handling dan kesepakatan dagang AFTA) sebagai satu set model gravitasi untuk menjelaskan kinerja ekspor Indonesia ke negara mitra dagang ASEAN (Brunei Darussalam, Philipina, Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam).

1.2. Rumusan Masalah Penelitian

Dari uraian latar belakang di atas memberikan suatu gambaran bahwa masih terbuka peluang Indonesia untuk meningkatkan kinerja perdagangan regional. Perkembangan ekspor Indonesia tahun 2012 sampai tahun 2017 cenderung mengalami penurunan. Ekspor Indonesia pada tahun 2013 turun sebesar 3,93% dibanding tahun 2012, demikian juga tahun 2014 sampai 2016 mengalami penurunan kecuali tahun 2017 terjadi peningkatan ekspor. Secara rata-rata ekspor Indonesia 2012 sampai 2017 turun sebesar 1,82%. Hal ini tentunya berpengaruh terhadap neraca perdagangan Indonesia yang juga mengalami defisit, padahal pada waktu bersamaan telah dilaksanakan AFTA, artinya kebijakan kerjasama (AFTA) belum dapat secara optimal dimanfaatkan oleh eksportir Indonesia dalam upaya meningkatkan kinerja perdagangan.

Tabel 1.2
Perkembangan Ekspor Indonesia Tahun 2012-2017
(Ribu \$ US)

Tahun	Nilai Ekspor	Perkembangan (%)
2012	190.020.266,00	-
2013	182.551.794,70	-3,93
2014	176.292.660,30	-3,43
2015	150.282.256,90	-14,75
2016	144.489.825,80	-3,85
2017	168.828.000,20	16,84
Rata-rata Ekspor		1,82

Sumber : Departemen Perdagangan 2013-2018

Selain itu *cost logistic* Indonesia masih tertinggi di ASEAN menyebabkan daya saing komoditas Indonesia tidak mengalami perubahan. Daya saing rendah bisa disebabkan kualitas komoditas yang rendah, biaya-biaya yang tinggi sehingga

menyebabkan harga komoditas menjadi tinggi. Tingginya harga komoditas ini disebabkan karena tidak efisien, ongkos transpor yang mahal karena komoditas ekspor yang berat atau disebabkan oleh biaya bongkar muat yang tinggi. Maka, berdasarkan uraian tersebut, perlu dicari suatu pendekatan model perdagangan yaitu model gravitasi dengan pengembangan determinasi gravitasi standar (PDB/GDP) dan dikombinasi dengan aspek daya saing biaya infrastruktur perdagangan berupa biaya transportasi, *handling cost* dan CEPT-AFTA.

Berdasarkan hasil empiris aspek GDP riil, jarak ekonomis/geografis dalam bentuk biaya transportasi, *handling cost* dan CEPT-AFTA merupakan bagian penting sebagai prediktor kerjasama perdagangan regional. Parameter tersebut berkontribusi meningkatkan kinerja daya saing perdagangan Internasional untuk komoditas unggulan seperti, Batubara, CPO dan Karet Alam (Sarwoko, 2009; Zidi dan Dhifallah, 201; Tresna dkk, 2013; Lutfiana, 2015; Qiaomin *et al*, 2016; Lee dan Kenitakura, 2017; Gisa dan Tanti, 2017).

Berdasarkan kondisi tersebut maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah GDP Indonesia dan GDP negara mitra dagang berpengaruh terhadap kinerja ekspor Indonesia di ASEAN ?
2. Apakah jarak ekonomi dalam bentuk *Transportation Cost* berpengaruh terhadap kinerja ekspor Indonesia di ASEAN ?
3. Apakah *Handling Cost* berpengaruh terhadap kinerja ekspor Indonesia?
4. Apakah implementasi kesepakatan AFTA dalam bentuk CEPT-AFTA berpengaruh terhadap kinerja ekspor Indonesia di ASEAN ?

1.3. Tujuan Penelitian

2. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh GDP Indonesia dan negara-negara mitra dagang terhadap peningkatan kinerja ekspor Indonesia di ASEAN.
3. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh jarak ekonomis dalam bentuk *transportation cost* terhadap peningkatan kinerja ekspor Indonesia di ASEAN
4. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh *handling cost* terhadap peningkatan kinerja ekspor Indonesia di ASEAN.

5. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh implementasi kesepakatan kerjasama AFTA dalam bentuk *CEPT-AFTA* terhadap peningkatan kinerja ekspor Indonesia di ASEAN.

1.4 . Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Keilmuan

Adapun manfaat teoritis dari hasil studi ini memberikan wawasan yang berbeda dalam pengembangan konseptual maupun empiris dalam bidang ilmu ekonomi terkait pengembangan teori perdagangan Internasional dan *gravity model* (GDP, biaya transportasi, *handling cost*) dan wawasan tentang kebijakan AFTA dalam kerjasama perdagangan Regional suatu negara.

1.4.2. Manfaat Praktis

Sesuai dengan tujuan penelitian ini, maka diharapkan hasil studi akan memberikan manfaat implementatif antara lain:

- 1) Bagi pelaku bisnis dalam meningkatkan ekspor dan impor. Model yang dihasilkan akan berguna untuk membuat strategi positioning komoditas unggulan non-migas dengan negara mitra dagang utama.
- 2) Bagi pembuat kebijakan, skematis perdagangan Internasional dibuat berdasarkan kesesuaian dengan pola *gravity* yang dihasilkan studi ini, sehingga daya saing perdagangan regional Indonesia dengan mitra dagang utama di kawasan ASEAN akan menguatkan dan *sustainable*.

