

**PENGARUH VARIABEL EKONOMI DAN NON EKONOMI TERHADAP IMPOR  
INDONESIA DARI ASEAN+6 MELALUI MODA TRANSPORTASI LAUT**  
*The Impact of Economic and Non Economic Variables on Indonesia Import  
from ASEAN+6 Through Sea Transportation Modes*

**Astari Ayuwangi, Widyastutik**

Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen IPB  
Jl. Kamper, Kampus IPB Bogor, Indonesia, widyastutik\_ipb@yahoo.com

Naskah diterima: 19 September 2012

Disetujui diterbitkan: 22 November 2013

**Abstrak**

Selama periode tahun 2007-2011 impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 didominasi oleh impor bahan baku dan bahan penolong. Faktor-faktor yang mempengaruhi dominannya impor Indonesia yang dimaksud, khususnya impor Indonesia yang diangkut melalui moda transportasi laut, merupakan tema utama tulisan ini. Variabel-variabel yang digunakan dalam analisis dengan menggunakan model gravity meliputi variabel ekonomi, yakni GDP per kapita ASEAN+6, GDP per kapita Indonesia, jarak ekonomi, nilai tukar riil, dan variabel non-ekonomi, yakni kualitas pelabuhan, stabilitas politik dan efektivitas pemerintahan Indonesia. Hasil estimasi dengan menggunakan pendekatan gravity model menunjukkan bahwa variabel yang secara signifikan berpengaruh positif pada impor Indonesia adalah GDP per kapita Indonesia dan kualitas pelabuhan Indonesia. Sedangkan variabel jarak ekonomi, nilai tukar riil, stabilitas politik dan efektivitas pemerintahan Indonesia secara signifikan berpengaruh negatif.

**Kata kunci:** Impor, Moda Transportasi, GDP, Kualitas Pelabuhan, Stabilitas Politik

**Abstract**

*During 2007-2011, the Indonesia's imports from the ASEAN+6 countries were dominated by the raw materials. The factors that influence volumes of the Indonesia's imports, especially which transported by sea transport mode, become the main topic of this research. The variables of the gravity model used in this research are economic variables, i.e. per capita GDP of ASEAN+6, Indonesia's per capita GDP, economic distance, and real exchange rate, as well as non-economic variables such as Indonesia's quality of sea port, political stability and government effectiveness. Estimation using the gravity model shows that the variables of Indonesia's per capita GDP and Indonesia's quality of sea ports significantly have positive influence on Indonesia's imports, while the variables of economic distance, real exchange rate, political stability and government effectiveness significantly have negative influence.*

**Keywords:** Import, Transportation Mode, GDP, Quality of Sea Port, Political Stability

**JEL Classification:** F02, F12, F13, F14, F15

## PENDAHULUAN

Memasuki awal abad ke-21, kerjasama antara negara-negara di kawasan ASEAN telah memasuki babak baru, khususnya dalam bidang ekonomi. Integrasi ekonomi diawali dengan terbentuknya ASEAN *Free Trade Area* (AFTA) tahun 1992, ASEAN-China FTA tahun 2004 dan *Comprehensive Economic Partnership in East Asia* (CEPEA) tahun 2007. Kesepakatan CEPEA ini melibatkan negara-negara di kawasan ASEAN, Australia, India, Jepang, Rep. Korea, New Zealand, dan Cina. Mereka tergabung dalam ASEAN+6.

Kesepakatan CEPEA berdampak pada peningkatan volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6. Volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 melalui moda transportasi laut dan moda transportasi udara selama periode tahun 2007-2011 mencapai 45,52% dari total impor Indonesia (BPS, 2012b). Hal yang menarik dalam perdagangan impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 adalah dominasi jasa pengangkutan perdagangan melalui moda transportasi laut. Dominasi jasa angkutan laut juga terjadi pada perdagangan tingkat internasional. Menurut survei UNCTAD (2012), kontribusi moda transportasi laut dalam perdagangan internasional sebesar 77%, transportasi darat

sebesar 16%, perpindahan sebesar 6,7%, dan transportasi udara sebesar 0,3%. Moda transportasi laut memiliki keunggulan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, yaitu biaya per satuan lebih murah, infrastruktur laut, selat, dan samudera telah tersedia, serta volume angkutan yang sangat besar (Panggabean, 2013). Hummels (2007) menunjukkan bahwa volume barang yang diperdagangkan melalui moda transportasi laut terus tumbuh. Berdasarkan data tahun 1975 – 2004, pertumbuhan tersebut mencapai 4,4% per tahun.

Untuk kawasan ASEAN, Indonesia, Malaysia, Filipina, Thailand dan Singapura merupakan 5 negara ASEAN yang kontribusi sektor jasanya terhadap GDP tertinggi (ASEAN Secretariat, 2012). Dengan Kerjasama Ekonomi Regional Komprehensif (*Regional Comprehensive Economic Partnership*) maka ASEAN+6, Cina, Rep. Korea, Jepang, Australia, Selandia Baru, dan India merupakan salah satu pakta perdagangan bebas terbesar di dunia. ASEAN+6 memiliki PDB sekitar 23 triliun dollar AS atau 1/3 PDB dunia dan 3,5 miliar jiwa penduduk yang terlibat dalam pakta perdagangan ini atau separuh dari populasi dunia. Tabel 1 menunjukkan volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 melalui moda transportasi udara.

**Tabel 1. Volume Impor Indonesia dari Negara-Negara ASEAN+6 Melalui Moda Transportasi Udara**

Negara	Volume impor (Ton)				
	2007	2008	2009	2010	2011
Malaysia	2,063	2,675	5,011	13,130	6,995
Filipina	135	923	1,034	643	3,339
Singapura	8,328	60,564	45,383	56,124	54,627
Thailand	39,280	40,143	40,531	84,114	68,374
Australia	2,765	1,580	1,261	12,108	9,216
India	1,662	2,569	3,155	9,263	4,347
Jepang	6,448	13,833	8,688	12,603	17,097
Rep Korea,	1,777	10,095	10,729	13,126	12,148
New Zealand	174	129	126	185	119
Cina	7,631	21,355	19,901	33,568	42,065
Total	70,262	153,866	135,819	234,863	218,363

Sumber: Badan Pusat Statistik (2012a), diolah

Tabel 2 menunjukkan volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 melalui moda transportasi laut mencapai 370 kali lipat volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 melalui moda transportasi udara (BPS, 2012). Hal ini menunjukkan pentingnya moda transportasi laut dalam perdagangan impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6.

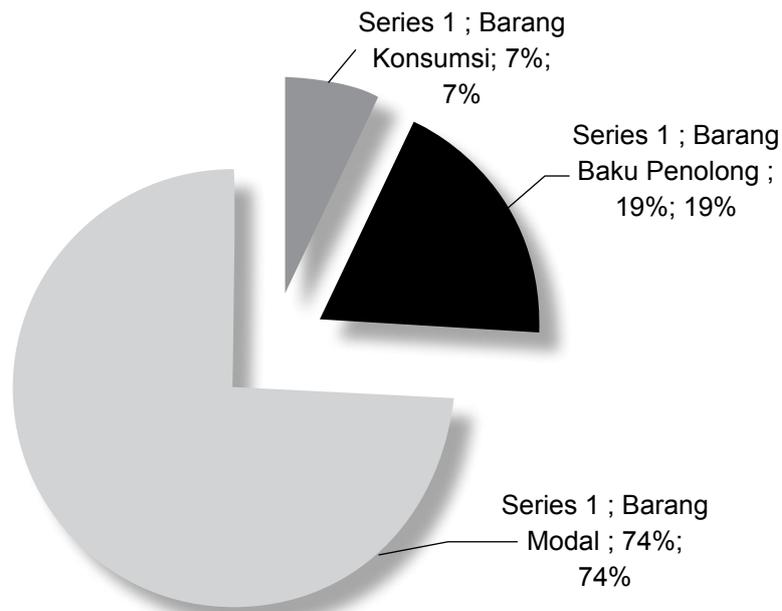
**Tabel 2. Volume Impor Indonesia dari Negara-Negara ASEAN+6 Melalui Moda Transportasi Laut**

Negara	Volume impor (Ribu Ton)				
	2007	2008	2009	2010	2011
Malaysia	9,915	9,564	8,812	11,195	9,810
Filipina	362	341	285	323	315
Singapura	12,063	15,913	14,427	17,635	19,163
Thailand	4,910	4,739	4,200	4,922	7,191
Australia	6,333	5,892	6,836	7,511	8,147
India	2,182	3,013	2,247	3,146	4,897
Jepang	2,366	3,855	2,629	3,964	4,104
Rep. Korea	3,074	4,138	3,496	5,302	9,062
New Zealand	493	623	647	570	537
Cina	9,207	9,873	8,024	10,520	12,105
Total	50,909	57,956	51,607	65,092	75,335,

Sumber: Badan Pusat Statistik (2012a), diolah

Menurut golongan barang SITC 1 digit, kelompok barang utama impor Indonesia dari ASEAN+6 selama periode tahun 2007-2011 adalah mesin dan alat angkutan, bahan kimia dan produknya, barang-barang buatan pabrik serta minyak dan bahan bakar mineral (BPS, 2012b). Barang lain yang

diimpor meliputi bahan baku/penolong untuk keperluan industri, barang-barang modal termasuk barang-barang yang bernilai tinggi seperti otomotif dan elektronik, maupun barang konsumsi. Persentase impor Indonesia menurut golongan barang selengkapnya disajikan pada Gambar 1.



**Gambar 1. Persentase Impor Indonesia Menurut Golongan Barang**

Sumber: Badan Pusat Statistik (2012b), diolah

Bahan baku/penolong yang diimpor Indonesia ini digunakan untuk proses industri dalam negeri dan industri yang berorientasi ekspor. Oleh sebab itu, impor seperti ini penting untuk dilakukan apabila harga bahan baku di dalam negeri mahal. Tingginya harga barang baku/penolong berdampak pada rendahnya daya saing produk yang dihasilkannya, baik pada pasar domestik maupun internasional. Oleh karena itu, analisis mengenai variabel-variabel yang menjadi penentu utama terhadap volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 menjadi penting dan perlu dilakukan.

## TINJAUAN PUSTAKA Kerjasama Perdagangan Jasa

*General Agreement on Trade in Services* (GATS) mulai berlaku pada Januari 1995 sebagai hasil dari perundingan Putaran Uruguay untuk perluasan sistem perdagangan multilateral sektor jasa. GATS memberikan mandat kepada setiap pemerintah negara anggota WTO untuk mengurangi hambatan perdagangan sektor jasa.

Untuk kawasan ASEAN, Negara-negara ASEAN telah menyepakati dan mengesahkan *ASEAN Framework*

*Agreement on Services* (AFAS). Dalam perundingan bidang jasa, AFAS menerapkan prinsip-prinsip sebagaimana yang telah diterapkan dalam *World Trade Organization* (WTO). Untuk menindaklanjuti kesepakatan tersebut, telah dibentuk *Coordinating Committee on Services* (CCS) yang bertugas menyusun modalitas untuk mengelola negosiasi di bidang jasa yang mencakup delapan sektor. Pada dasarnya, kesepakatannya adalah menghilangkan hambatan-hambatan perdagangan, dengan membuka akses pasar (*market access*) dan penerapan perlakuan nasional (*national treatment*) untuk setiap *mode of supply* di atas. Dalam tulisan ini hambatan perdagangan diterjemahkan menjadi variabel-variabel non ekonomi yang meliputi kualitas pelabuhan, stabilitas politik dan efektivitas pemerintahan.

Secara umum, tindakan-tindakan yang dilakukan dalam rangka pengurangan hambatan perdagangan di bidang jasa antara lain (Mikiz, 2009) :

1. Menghilangkan hambatan perdagangan jasa, yang sampai tahun 2010 meliputi 4 (empat) sektor jasa prioritas, yaitu transportasi udara, e-ASEAN, kesehatan, dan pariwisata.
2. Melaksanakan pengurangan hambatan untuk sub-sub sektor tambahan lainnya yang disepakati pada putaran perundingan berikutnya diadakan 1 kali dalam 2 tahun, secara bertahap sampai tahun 2015 telah meliputi semua sektor jasa yang ada.
3. Menjadwalkan paket-paket komitmen dengan parameter-parameter sebagai berikut :

- a. Untuk moda 1 dan 2 (perdagangan antar batas dan konsumsi di luar negeri), tidak ada pembatasan, kecuali jika ada alasan-alasan yang dapat diterima (seperti keselamatan publik) seluruh negara anggota sesuai perjanjian secara kasus per kasus.
- b. Mengizinkan partisipasi modal asing (FEP) dalam hal ini ASEAN, dengan batasan sebagai berikut :
  - 1) Tidak kurang dari 51% tahun 2008 (AFAS paket 7) dan 70% tahun 2010 (AFAS paket 8) untuk 4 sektor jasa prioritas
  - 2) Tidak kurang dari 49% tahun 2008 (AFAS paket 7), 51% tahun 2010 (AFAS paket \*) dan 70% tahun 2013 untuk jasa logistik
  - 3) Tidak kurang 49% tahun 2008 (AFAS paket 7), 51% tahun 2010 (AFAS paket 8), dan 70% tahun 2015 untuk sektor jasa lainnya.
  - 4) Secara progresif menghilangkan pembatasan pada akses pasar untuk moda 3 (kehadiran komersial) pada tahun 2015.
  - 5) Menyepakati dan mengimplementasikan beberapa nota saling mengakui (*Mutual Recognition Arrangement*) yaitu MRA untuk jasa arsitektur, jasa akuntansi, kualifikasi survei, praktisi medis pada tahun 2008, dan praktisi gigi tahun 2009.

Dalam rangka pengurangan hambatan di sektor jasa, bentuk paket komitmen AFAS pada setiap putaran perundingan (Mikiz, 2009), sebagai berikut:

1. Putaran 1 berlangsung dari tahun 1996–1998, menyepakati komitmen AFAS paket 1 dan paket 2
2. Putaran II berlangsung dari tahun 1999–2001 menyepakati komitmen AFAS paket 3
3. Komitmen AFAS paket 4 disepakati pada putaran III yang berlangsung dari tahun 2002 – 2004
4. Pada putaran IV pada tahun 2005 – 2007 disepakati 2 paket sekaligus yaitu komitmen AFAS paket 5 dan paket 6.
5. Pada putaran V yang berlangsung dari tahun 2007 – 2009, disepakati komitmen AFAS paket 7. Protokol untuk mengimplementasikan paket 7<sup>th</sup> Package of AFAS *Commitment* telah ditandatangani pada KTT ASEAN ke-14, tanggal 26 Februari 2009 di Cha-am, Thailand.

### Penelitian Terdahulu

Pendekatan *gravity model* digunakan untuk menganalisis perdagangan bilateral suatu negara dengan negara lain. *Analisis gravity model* (O'Chalagan dan Uprasen, 2012) menjelaskan aliran perdagangan bilateral oleh mitra dagang pada *Gross National Product* (GNP) dan jarak geografis antar negara. GDP per kapita negara pengekspor maupun pengimpor umumnya berpengaruh positif pada permintaan impor suatu negara. Menurut Fitzsimons, Hogan dan Neary (1999), meningkatnya GDP per kapita negara pengekspor akan meningkatkan kemampuan produksi negara tersebut, sedangkan meningkatnya GDP per kapita negara pengimpor akan meningkatkan konsumsi negara tersebut, sehingga dengan demikian permintaan untuk impor pun mengalami

peningkatan. Areethamsirikul (2006) juga menggunakan parameter ekonomi GDP dan GDP per kapita untuk meneliti perdagangan intra-ASEAN .

Jarak berpengaruh pada biaya transportasi dalam perdagangan. Jarak yang digunakan dalam penelitian ini merupakan jarak ekonomi. Variabel jarak ekonomi digunakan oleh beberapa peneliti antara lain Alejandro et al. (2010) yang memasukkan “*a remoteness variables*” untuk mengontrol efek “*relative distance*”, Anderson dan Wincoop (2004) dan Zahidi (2012). Penggunaan jarak ekonomi dalam rumusan model cukup beralasan mengingat jarak geografis antar negara tidak berubah atau konstan. Kondisi ini tidak dapat digunakan dalam melihat faktor jarak terhadap aliran perdagangan, baik ekspor maupun impor jika hanya menggunakan jarak geografis saja, akan tetapi dapat dilihat dari *share* GDP yang menunjukkan pertumbuhan ekonomi negara (Li dan Zau, 2008).

Walsh (2006) menggunakan *gravity model* untuk menganalisis perdagangan sektor jasa yang meliputi *total service imports, travel service, transport services, government service, dan commercial services* di negara-negara OECD. Penelitiannya menunjukkan variabel GDP per kapita negara pengekspor dan pengimpor serta bahasa adalah variabel yang paling berpengaruh dalam perdagangan impor antar negara. Jarak tidak berpengaruh signifikan terhadap aliran perdagangan.

Variabel lain yang berpengaruh terhadap perdagangan adalah nilai tukar. Menurut Mankiw (2000), nilai tukar riil dapat menunjukkan harga relatif barang di kedua negara. Jika nilai tukar negara pengekspor terhadap negara pengimpor

mengalami peningkatan (depresiasi), maka ekspor negara pengekspor tersebut ke negara pengimpor akan meningkat. Jika nilai tukar negara pengimpor terhadap negara pengekspor mengalami depresiasi, maka akan menurunkan insentif untuk melakukan impor karena harga produk negara pengimpor tersebut lebih kompetitif.

Kualitas pelabuhan merupakan salah satu faktor penting yang menentukan kelancaran pengangkutan barang dan jasa yang akan diperdagangkan. Menurut Wilson, Mann dan Otsuki (2003) perbaikan kualitas pelabuhan secara signifikan berpengaruh positif terhadap perdagangan, baik ekspor maupun impor.

Menurut Barro (1991) dalam Grindle (2007), ketidakstabilan politik dapat menurunkan investasi-investasi produktif, sehingga akan berdampak pula pada penurunan produksi. Situasi politik yang stabil akan menciptakan iklim ekonomi yang kondusif, dan situasi seperti ini merangsang pertumbuhan ekonomi, terbukanya akses untuk melakukan aktivitas-aktivitas yang produktif, sehingga produksi dapat ditingkatkan (Tarmidi, 2009). Meningkatnya produksi ini lebih lanjut dapat berimplikasi terhadap turunnya impor dan meningkatnya ekspor suatu negara.

Variabel efektivitas pemerintahan berhubungan erat dengan tata kelola

pemerintahan yang baik dan efektif (*good governance*). Menurut Brunetti, Kinsuko dan Weder (1997), efektivitas dan kredibilitas pemerintah berkontribusi positif terhadap perekonomian, terciptanya iklim yang kondusif untuk meningkatkan produksi, mengurangi impor, dan meningkatkan ekspor.

## METODE PENELITIAN

### Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan adalah metode kuantitatif. Analisis regresi data panel dengan *gravity model* digunakan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi volume impor Indonesia melalui moda transportasi laut dari ASEAN+6. Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan bantuan *software Microsoft Office Excel* dan *E-Views 6*.

Dalam ukuran ekonomi, model standar *gravity* menduga perdagangan berdasarkan jarak antar negara dan interaksi antar negara. Dalam tulisan ini digunakan *gravity model* yang dimodifikasi, dimana *volume impor* negara *i* (Indonesia) dari negara *j* (ASEAN+6) diterangkan oleh GDP per kapita riil baik negara pengekspor maupun pengimpor, jarak ekonomi, nilai tukar riil, kualitas pelabuhan, stabilitas politik, dan efektivitas pemerintahan negara pengimpor. Persamaan *gravity model* dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$M_{ijt} = \alpha_0 + \beta_1 \text{GDPPC}_{jt} + \beta_2 \text{GDPPCIND}_{it} + \beta_3 \text{JREK}_{ijt} + \beta_4 \text{XRATE}_{ijt} + \beta_5 \text{QOPIND}_{it} + \beta_6 \text{POLSTABIND}_{it} + \beta_7 \text{GOVEFFIND}_{it} + \epsilon_{ijt}$$

dimana:

$\alpha_0$  = intersep

$\beta_1 - \beta_7$  = koefisien variabel-variabel independen

$M_{ijt}$  = volume impor Indonesia dari ASEAN+6 melalui moda transportasi laut (kg)

$\text{GDPPC}_{jt}$  = GDP per kapita riil negara-negara ASEAN+6 (USD)

GDPPCIND<sub>it</sub> = GDP per kapita riil Indonesia (USD)

QOPIND<sub>it</sub> = kualitas pelabuhan Indonesia

JREK<sub>ijt</sub> = jarak ekonomi Indonesia dengan ASEAN+6

POLSTABIND<sub>it</sub> = stabilitas politik Indonesia

XRATE<sub>ijt</sub> = nilai tukar riil Indonesia terhadap ASEAN+6 (Rp/Local Currency Unit)

GOVEFFIND<sub>it</sub> = efektivitas pemerintahan Indonesia

$\epsilon_{ijt}$  = error

## Data

Data yang digunakan adalah data sekunder, yakni data panel yang berasal dari beberapa sumber. Data panel menggabungkan antara *time series* 2007-2011 serta *cross section* negara-

negara ASEAN+6, terdiri dari Malaysia, Filipina, Singapura, Thailand, Australia, India, Jepang, Republik Korea, New Zealand, dan Cina. Data dan sumber data dapat dilihat pada Tabel 3.

**Tabel 3. Jenis dan Sumber Data Dalam Penelitian**

Data	Sumber
Impor	Badan Pusat Statistik
GDP per kapita riil	World Bank
Jarak	CEPII
Nilai tukar, Kualitas Pelabuhan, Stabilitas Politik dan Efektivitas pemerintahan	World Bank

Beberapa variabel yang merupakan hasil kalkulasi dari beberapa data adalah sebagai berikut:

### 1. Jarak Ekonomi (JREK)

Penggunaan jarak ekonomi menurut Li, Song dan Zau (2008) dibentuk dari persamaan berikut:

$$JREK_{ij} = \text{jarak geografis} * \frac{GDP_j}{total\ GDP_j}$$

### 2. Nilai Tukar Riil (XRATE)

Nilai tukar yang dapat menunjukkan harga relatif barang di kedua negara yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$XRATE = NER * \text{rasio tingkat harga}$$

Variabel kualitas pelabuhan, stabilitas politik dan efektivitas

pemerintahan merupakan indeks yang diperoleh dari *World Governance Indicator* (World Bank). Kualitas pelabuhan mencakup pengembangan pergudangan, transportasi, pengiriman, penyediaan utilitas dasar, infrastruktur teknologi informasi, dan pengaturan badan-badan administratif terkait dan sistem. Indeks tersebut memiliki skor 1-7, dimana skor 1: berarti infrastruktur pelabuhan sangat buruk, sedangkan skor 7: berarti infrastruktur pelabuhan sangat efisien sesuai dengan standar internasional.

Stabilitas politik menyangkut hal yang berhubungan dengan penyalahgunaan jabatan politik, pengaturan partai politik, bahkan mencakup masalah terorisme. Suatu negara yang memiliki masalah terkait terorisme maka stabilitas

keamanan dalam negerinya terganggu. Hal ini menurunkan insentif untuk investasi, produksi, dan selanjutnya ekspor dan impor. Dampak lanjutannya adalah penurunan ekspor. Ukuran stabilitas politik memiliki skor antara 0-100, dimana nol merupakan skor terendah (stabilitas politik lemah) dan 100 merupakan skor tertinggi (stabilitas politik kuat).

Efektivitas pemerintahan berkaitan erat dengan *good governance*, yakni menyangkut kepercayaan publik terhadap kompetensi pemerintah dalam mengelola pemerintahan, efisiensi birokrasi, pembuatan kebijakan, dan

kebebasan terhadap tekanan politik. Ukuran efektivitas pemerintahan memiliki skor 0-100, dimana nol merupakan skor terendah (efektivitas pemerintahan lemah) dan 100 merupakan skor tertinggi (efektivitas pemerintahan kuat).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### *Gross Domestic Product (GDP)*

Berdasarkan Tabel 3 selama periode tahun 2007-2011, GDP negara-negara ASEAN+6 menunjukkan *trend* yang meningkat. Jepang merupakan negara yang memiliki GDP terbesar sedangkan New Zealand merupakan negara yang memiliki GDP terendah.

**Tabel 3. Gross Domestic Product Negara-negara ASEAN+6, 2007-2011 (Juta USD)**

Negara	2007	2008	2009	2010	2011
Indonesia	432,217	510,245	539,580	708,027	846,832
Malaysia	193,551	230,988	202,252	246,821	287,937
Filipina	149,360	173,603	168,334	199,589	224,754
Singapura	168,434	166,792	175,935	213,155	239,700
Thailand	246,977	272,578	263,711	318,908	345,672
Australia	850,326	1,052,818	921,972	1,139,201	1,379,382
India	1,238,700	1,224,095	1,361,057	1,684,315	1,847,977
Jepang	4,356,329	4,849,208	5,035,142	5,488,416	5,867,154
Korea,Rep.	1,049,236	931,402	834,060	1,014,890	1,116,247
New Zealand	134,015	130,677	117,376	141,548	159,706
Cina	3,494,056	4,521,827	4,991,256	5,930,529	7,318,499

Sumber: World Bank (2012), diolah

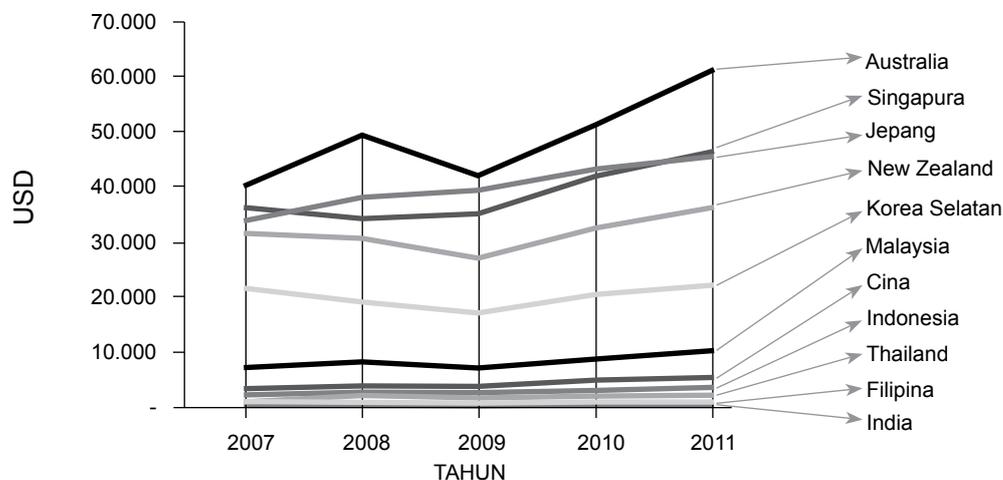
Pada tahun 2008 dan 2009 terjadi penurunan GDP di beberapa negara ASEAN+6. Penurunan GDP tersebut merupakan dampak dari krisis finansial global yang berawal dari Amerika Serikat dengan terjadinya kasus subprime mortgage. Krisis tersebut memberi tekanan kepada perekonomian dunia, termasuk juga kawasan ASEAN.

### **GDP per Kapita**

Dari sisi GDP per kapita terdapat kesenjangan diantara negara-negara ASEAN+6. GDP per kapita tertinggi terjadi di Australia yang pada tahun 2011 mencapai USD 60,979 atau lebih dari 40 kali lipat pendapatan per kapita India yang hanya USD 1,488. Singapura dan Jepang merupakan negara dengan GDP

per kapita tertinggi kedua dan ketiga dengan nilai pada tahun yang sama sebesar USD 46,241 dan USD 45,902.

GDP per kapita masing-masing negara ASEAN+6 selengkapnya disajikan pada Gambar 2.



**Gambar 2. GDP Per Kapita Negara-negara ASEAN+6, 2007-2011**

Sumber: *World Bank* (2012), diolah

### Perkembangan Kualitas Pelabuhan ASEAN+6

Berdasarkan Tabel 4, rata-rata kualitas pelabuhan terbaik dimiliki oleh Singapura dengan nilai 6,79, diikuti

Malaysia dengan skor 5,65, dan New Zealand dengan skor 5,43. Di antara negara-negara ASEAN+6 nilai rata-rata kualitas pelabuhan terendah dimiliki oleh Filipina, yakni sebesar 2.95.

**Tabel 4. Kualitas Pelabuhan Negara-negara ASEAN+6, 2007-2011**

Negara	2007	2008	2009	2010	2011	Mean
Indonesia	2,66	3,04	3,40	3,62	3,60	3,27
Malaysia	5,72	5,71	5,52	5,58	5,70	5,65
Filipina	2,82	3,16	3,00	2,76	3,00	2,95
Singapura	6,83	6,78	6,78	6,76	6,80	6,79
Thailand	4,65	4,42	4,69	5,03	4,70	4,70
Australia	5,05	4,77	4,65	4,86	5,10	4,89
India	3,49	3,33	3,47	3,86	3,90	3,61
Jepang	5,55	5,22	5,17	5,15	5,20	5,26
Rep Korea	5,51	5,18	5,10	5,46	5,50	5,35
New Zealand	5,43	5,35	5,47	5,42	5,50	5,43
Cina	3,98	4,32	4,28	4,32	4,50	4,28

Sumber: *World Bank* (2012), diolah

### Perkembangan Stabilitas Politik ASEAN+6

Singapura merupakan negara yang memiliki rata-rata skor stabilitas politik tertinggi di antara negara-negara

ASEAN+6 lainnya, yakni sebesar 91,6, disusul New Zealand dengan rata-rata skor sebesar 91,4. Stabilitas politik negara-negara ASEAN+6 selengkapnya disajikan pada Tabel 5.

**Tabel 5. Stabilitas Politik Negara-negara ASEAN+6, 2007-2011**

Negara	2007	2008	2009	2010	2011	Mean
Indonesia	13	16	21	20	21	18.2
Malaysia	49	47	43	52	52	48.6
Filipina	8	9	7	8	9	8.2
Singapura	92	96	90	90	90	91.6
Thailand	15	12	12	12	17	13.6
Australia	80	80	73	74	74	76.2
India	13	14	10	11	13	12.2
Jepang	80	74	82	77	79	78.4
Rep. Korea	60	55	51	50	55	54.2
New Zealand	94	90	85	91	97	91.4
Cina	27	28	27	24	25	26.2

Sumber: *Worldwide Governance Indicators* (2012), diolah

**Perkembangan  
Pemerintahan ASEAN+6**

Berdasarkan Tabel 6, rata-rata efektivitas pemerintahan tertinggi di negara-negara ASEAN+6 dimiliki oleh

**Efektivitas**

Singapura dengan skor rata-rata 99,8 persen, disusul New Zealand sebesar 96, Australia sebesar 95,6. Sedangkan, rata-rata efektivitas pemerintahan terendah dimiliki oleh Indonesia, yakni sebesar 46,6.

**Tabel 6. Efektivitas Pemerintahan Negara-negara ASEAN+6, 2007-2011**

Negara	2007	2008	2009	2010	2011	Mean
Indonesia	13	16	21	20	21	18.2
Malaysia	49	47	43	52	52	48.6
Filipina	8	9	7	8	9	8.2
Singapura	92	96	90	90	90	91.6
Thailand	15	12	12	12	17	13.6
Australia	80	80	73	74	74	76.2
India	13	14	10	11	13	12.2
Jepang	80	74	82	77	79	78.4
Rep. Korea	60	55	51	50	55	54.2
New Zealand	94	90	85	91	97	91.4
Cina	27	28	27	24	25	26.2

Sumber: *Worldwide Governance Indicators* (2012), diolah

**Pengaruh Variabel Ekonomi dan Non  
Ekonomi terhadap Impor Indonesia  
Melalui Moda Transportasi Laut**

Berdasarkan hasil pengujian model uji *Chow*, metode yang terbaik adalah *Fixed Effect Model* (FEM) dengan *General Least Square* (GLS) *weighted*

dengan *cross section weight* dan *white cross section*. Hasil uji normalitas menunjukkan nilai probabilitas sebesar 0,146024, (lebih besar dari taraf nyata 5%) sehingga *residual error* (*error term*) dapat dikatakan terdistribusi normal. Dalam uji kriteria

statistik pelanggaran multikolinearitas, model ini pun disimpulkan tidak mengalami pelanggaran tersebut. Hal ini disebabkan nilai *R-squared* lebih tinggi dari nilai korelasi parsial antar variabel. Sedangkan, untuk masalah heteroskedastisitas, hasil estimasi menunjukkan nilai *sum squared resid weighted* sebesar  $2.24E+19$  lebih kecil dari *sum squared resid unweighted* yang nilainya sebesar  $3.05E+19$ , sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi masalah heteroskedastisitas. Nilai statistik *Durbin-Watson* dari hasil pengolahan data adalah sebesar 1,869176. Hal ini berarti bahwa nilai statistik *Durbin-Watson* tersebut mendekati nilai 2,00 yang berada pada area non-autokorelasi. Hal tersebut mengindikasikan tidak terjadi masalah autokorelasi. Berdasarkan hal-hal tersebut dapat dikatakan hasil estimasi model bersifat *BLUE* (Tabel 7).

Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi volume impor Indonesia dari ASEAN+6, estimasi dilakukan terhadap lima puluh unit observasi (data bilateral Indonesia ke 10 negara selama 5 tahun). Hasil estimasi memiliki nilai koefisien determinasi (*R-squared*) sebesar

0,9822. Hal ini menunjukkan bahwa sebesar 98,22% keragaman volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 melalui moda transportasi laut dapat dijelaskan oleh model, sedangkan sisanya 1,78% dijelaskan oleh faktor-faktor lain di luar model. Nilai probabilitas (*F-statistic*) adalah 0,000000, dimana nilai tersebut lebih kecil dari taraf nyata 5%. Hal ini menunjukkan pada tingkat kepercayaan 95%, variabel GDP per kapita riil negara-negara ASEAN+6, GDP per kapita riil Indonesia, jarak ekonomi, nilai tukar riil, kualitas pelabuhan, stabilitas politik, dan efektivitas pemerintahan Indonesia secara bersama-sama signifikan mempengaruhi volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6. Hasil uji-t menunjukkan variabel GDP per kapita riil Indonesia, jarak ekonomi, nilai tukar riil, kualitas pelabuhan Indonesia, stabilitas politik dan efektivitas pemerintahan Indonesia secara parsial signifikan mempengaruhi volume impor Indonesia dengan tingkat taraf nyata 5%. Variabel GDP per kapita riil negara-negara ASEAN+6 tidak signifikan mempengaruhi volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6.

**Tabel 7. Hasil Estimasi Data Panel dengan Pendekatan FEM**

Variabel	Koefisien	Elastisitas	t-statistik	Prob.
GDPPC	230391.2	0.53	0.876492	0.3871
GDPPCIND	26467080	4.83	20.48284	0.0000**
JREK	-2448863	-0.34	-8.316954	0.0000**
XRATE	-1012171	-0.53	-3.441512	0.0016**
QOPIND	9.93E+08	0.54	9.333500	0.0000**
POLSTABIND	-3.60E+08	-1.09	-16.65959	0.0000**
GOVEFFIND	-4.10E+08	-3.17	-18.83566	0.0000**
C	1.38E+09		0.406206	0.6872
<i>Cross-Section Effects</i>				
Malaysia				3.67E+09
Filipina				-6.48E+09
Singapura				6.99E+09
Thailand				-2.08E+09
Australia				8.03E+09
India				-2.41E+09
Japan				-1.09E+10
Korea, Rep.				-4.08E+09
New Zealand				4.41E+08
Cina				6.85E+09
		<i>R-squared</i>		0.982200
		<i>Adjusted R-squared</i>		0.973569
		<i>Prob (F-statistic)</i>		0.000000
		<i>Durbin-Watson stat</i>		1.869176
		<i>Sum squared resid weighted</i>		2.24E+19
		<i>Sum squared resid unweighted</i>		3.05E+19
		<i>Prob Jarque-Bera</i>		0.146024

Keterangan: \*\*signifikan pada taraf nyata 5%

Variabel GDP per kapita riil negara-negara ASEAN+6 dalam hasil estimasi ditemukan tidak signifikannya pengaruh negara-negara ASEAN+6 tersebut terhadap volume impor Indonesia. Hal ini disebabkan faktor penentu yang berpengaruh sangat kuat terhadap impor Indonesia adalah GDP per kapita Indonesia sendiri sebagai negara pengimpor. Menurut Fitzsimons et al. (1999), peningkatan GDP per kapita negara pengimpor akan meningkatkan konsumsi negara tersebut sehingga permintaan untuk impor pun mengalami peningkatan.

Variabel GDP per kapita riil Indonesia dalam hasil estimasi secara signifikan berpengaruh positif dan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,0000. Dengan meningkatnya GDP per kapita riil Indonesia sebesar 1%, peningkatan tersebut akan memperbesar volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 sebesar 4,83%, ceteris paribus. GDP per kapita riil menunjukkan kemampuan agregat suatu negara. Oleh sebab itu, semakin besar pendapatan agregat suatu negara, maka semakin tinggi kemampuan untuk mengimpor.

Variabel jarak ekonomi signifikan berpengaruh negatif dan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,0000. Hal ini menunjukkan bahwa variabel jarak ekonomi berpengaruh nyata terhadap volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6. Peningkatan jarak ekonomi sebesar 1% akan menurunkan volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 sebesar 0,34%, ceteris paribus. Hal ini berarti bahwa semakin jauh jarak ekonomi, maka perdagangan akan membutuhkan biaya yang lebih besar. Jarak ekonomi berhubungan erat dengan biaya transportasi. Biaya transportasi akan menyebabkan penurunan volume perdagangan, baik ekspor maupun impor (Salvatore, 1997).

Variabel nilai tukar riil (Rp/mata uang negara-negara ASEAN+6) signifikan berpengaruh negatif terhadap volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 dan menunjukkan nilai probabilitas sebesar 0,0016. Hal ini menunjukkan bahwa variabel nilai tukar riil berpengaruh nyata terhadap volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6. Meningkatnya nilai tukar riil sebesar 1% akan menurunkan volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 sebesar 0,53%, ceteris paribus. Adanya depresiasi rupiah terhadap mata uang negara-negara ASEAN+6 membuat harga domestik lebih kompetitif dibandingkan dengan harga barang impor di pasar nasional sehingga akan menurunkan insentif untuk melakukan impor.

Variabel kualitas pelabuhan Indonesia dalam hasil estimasi memiliki pengaruh positif dan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,0000. Meningkatnya kualitas pelabuhan

Indonesia sebesar 1% akan meningkatkan volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 sebesar 0,54%, ceteris paribus. Wilson, Mann dan Otsuki (2005) menjadikan variabel kualitas pelabuhan sebagai proksi dari efisiensi pelabuhan yang berhubungan dengan infrastruktur sehingga memungkinkan penanganan volume perdagangan yang lebih besar. Kualitas pelabuhan yang digunakan dalam penelitian ini menurut *World Governance Indicator* yang dipublikasikan *World Bank* mencakup pengembangan pergudangan, transportasi, pengiriman dan infrastruktur teknologi informasi, penyediaan utilitas dasar seperti air dan listrik, serta badan-badan administratif terkait dan sistem. Menurut Wilson, Mann dan Otsuki (2003), peningkatan kualitas pelabuhan secara signifikan berpengaruh positif terhadap perdagangan, baik ekspor maupun impor.

Variabel stabilitas politik Indonesia memiliki pengaruh negatif terhadap volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6. Situasi politik yang stabil akan menciptakan iklim ekonomi yang kondusif dan aman yang merangsang pertumbuhan dan menyediakan akses untuk kesempatan berusaha bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas-aktivitas yang produktif (Tarmidi, 2009). Untuk kasus di Indonesia, pemberantasan kasus penyalahgunaan jabatan politik, pengaturan lembaga dan partai politik, bahkan penanganan masalah terorisme berdampak pada kestabilan politik sehingga menciptakan iklim kondusif dan memberikan insentif untuk memproduksi barang dan jasa. Impor dengan demikian akan berkurang. Hal ini menjelaskan

hubungan negative antara stabilitas politik Indonesia terhadap volume impor Indonesia. Efektivitas pemerintahan Indonesia memiliki pengaruh negatif dan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,0000. Dengan meningkatnya efektivitas pemerintahan Indonesia sebesar 1% akan menurunkan volume impor Indonesia dari negara-negara ASEAN+6 sebesar 3,17%, ceteris paribus.

Tata kelola pemerintah yang baik dan efektif seringkali disebut *good governance*. Dimensi-dimensi dari *good governance* sangat luas, bukan hanya terbatas pada pemberantasan korupsi, melainkan menyangkut juga kepercayaan publik terhadap kompetensi pemerintah dalam mengelola pemerintahan, efisiensi birokrasi, pembuatan kebijakan, pencapaian stabilitas keamanan, penegakan hukum, serta pengelolaan sumber daya ekonomi secara efektif, transparan, dan akuntabel. Menurut Brunetti, Kinsuko dan Weder (1997) pengelolaan pemerintahan yang efektif dan berkompetensi dapat mendorong perekonomian secara optimal sebagai imbas dari terciptanya iklim yang kondusif bagi investasi-investasi produktif. Peningkatan produksi suatu negara dapat mengurangi impor dan meningkatkan ekspor.

Dari hasil estimasi *cross section effects* pada Tabel 7, efek individu pada data *cross section* dengan nilai paling tinggi adalah Australia, berarti volume impor Indonesia dari Australia memiliki rata-rata perubahan yang paling tinggi sebesar 8.03E+09, disusul Singapura, Cina, dan Malaysia. Sesuai teori permintaan, salah satu faktor yang mempengaruhi impor yang tidak diobservasi dalam tulisan ini adalah selera.

## KESIMPULAN DAN REKOMENDASI KEBIJAKAN

Berdasarkan hasil estimasi, variabel GDP per kapita riil Indonesia dan kualitas pelabuhan Indonesia secara signifikan berpengaruh positif terhadap volume impor Indonesia. Sementara, jarak ekonomi, nilai tukar riil, stabilitas politik dan efektivitas pemerintahan Indonesia secara signifikan berpengaruh negatif terhadap volume impor Indonesia. Sedangkan variabel GDP per kapita riil negara-negara ASEAN+6 ditemukan tidak signifikan mempengaruhi volume impor Indonesia dari negara-negara tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian, beberapa hal yang dapat disarankan yaitu rata-rata indeks kualitas pelabuhan Indonesia masih tergolong rendah di bawah Singapura, Malaysia, bahkan Thailand. Implikasinya, Indonesia perlu meningkatkan dan memperbaiki kualitas pelabuhannya, mencakup pengembangan pergudangan, transportasi, pengiriman, penyediaan utilitas dasar, infrastruktur teknologi informasi, dan badan-badan administratif terkait dan sistem. Bila tidak, hal-hal tersebut akan mempengaruhi waktu pelayanan yang pada akhirnya mempengaruhi biaya impor. Insentif pemerintah kepada swasta diperlukan juga agar swasta ikut berperan lebih aktif. Salah satu bentuk insentif tersebut, sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menegaskan penghapusan monopoli sektor negara atas pelabuhan dan membuka peluang untuk partisipasi baru sektor swasta. Insentif tersebut bermaksud menumbuhkan persaingan yang sehat, turunnya biaya jasa, dan meningkatkan pelayanan pelabuhan.

Tindakan hukum berkaitan penyalahgunaan jabatan politik, pengaturan lembaga dan partai politik, bahkan penanganan masalah terorisme, merupakan faktor-faktor yang menjamin kestabilan politik di Indonesia. Situasi politik yang stabil dan penyediaan akses untuk melakukan aktivitas-aktivitas yang produktif, akan mendorong meningkatnya produksi dan dengan demikian impor dapat dikurangi.

Indonesia perlu meningkatkan efektivitas pelayanan birokrasi. Birokrasi yang efisien menjamin kelancaran arus barang ekspor dan impor. Selama ini pengurusan pergerakan barang dan dokumen di pelabuhan berbasis transaksi, akibat dari belum adanya pelayanan jasa logistik yang terpadu antara badan pengatur pelabuhan, perusahaan pelabuhan, pengguna jasa pelabuhan, karantina, dan kepabeanan. Dampaknya, sistem administrasi berbelit-belit.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alejandro, L, *et al.* (2010). Are Estimation Techniques Neutral to Estimate Gravity Equation? An Application to The Impact of EMU on Third Countries Exports. Washington D.C.: U.S. International Trade Commission.
- Anderson J.E, E.V Wincoop. (2004). Trade Cost. *Journal of Economic Literature*. American Economic Association. 42: 691-751.
- Areethamsirikul, S. (2006). The Impact of ASEAN Enlargement Intra-ASEAN Trade: Gravity Mode Approach. *The Indonesian Quarterly*. 34(2): 176-192.
- Badan Pusat Statistik (BPS). (2012a). *Statistik Indonesia*. Jakarta (ID): BPS.
- Badan Pusat Statistik (BPS). (2012b). *Buletin Statistik Perdagangan Luar Negeri Impor*, Berbagai Edisi. Jakarta (ID): BPS.
- Brunetti A, G. Kinsuko, B. Weder. (1997). Institutional Obstacle to Doing Business: Region by Region Result from a Worldwide Survey of the Private Sector. *Working Paper* No. 1759.
- O'Chalagan, B. A., and U. Uprasen, (2012). A Qualitative Analysis of the Impact of the Fifth Enlargement on ASEAN. *ASEAN Economic Bulletin*, Volume 29, No.1 pp 46-64
- Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales (CEPII). (2012). Diunduh tanggal 2 Mei 2013 dari [<http://cepii.fr/>]
- Fitzsimons, E., V. Hogan, and P. Neary. (1999). Explaining the Volume of North-South Trade in Ireland: A Gravity Model Approach. *Economic and Social Review*. 30(4): 381-401.
- Grindle, M.S. (2007). Good Enough Governance Revisited. *Development Policy Review*. 25(5): 553-574.
- Hummels, D. (2007). Transportation Cost and International Trade in The Second Era of Globalization. *Journal of Economics Perspective*. 21: 131-154.
- Li, K., L. Song, and X. Zhau. (2008). *Component Trade and China's Global Economics Integration*. United Kingdom: United Nations University.
- Mankiw, N.G. (2000). Teori Makroekonomi. Edisi ke-5. Jakarta (ID): Erlangga. Terjemahan dari *Principles of Macroeconomics* oleh Imam N.
- Mikiz, M. 2009. Liberalizing Trade in Services in ASEAN. UN ESCAP.
- Panggabean, G. (2013). *Ekonomi Biaya Tinggi pada Sektor Logistik di Pelabuhan Belawan Medan*. Jakarta: KPPU.
- Salvatore, D. (1997). *Ekonomi Internasional*. Jakarta (ID): Erlangga. Terjemahan dari *International Economics* oleh Haris M.
- Tarmidi, D. (2009). *Aspek Politik dan Pemerintahan dalam Pemulihan*

- Ekonomi Indonesia*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2012). *Review of Maritime Transport 20*. UNCTAD: Geneva.
- Walsh, K. (2006). *Trade in Service: Does Gravity Hold? A Gravity Model Approach to Estimating Barriers to Services Trade*. Dublin: Dublin City University.
- Wilson, J.S., C. Mann, and T. Otsuki. (2003). Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact. *The World Bank Review*. 17: 367-389.
- Wilson, J.S., C. Mann, and T. Otsuki. (2005). Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective. *The World Economy*. 28: 841-871.
- World Bank. (2012). World Development Indicators [Internet]. Diunduh tanggal 10 Mei 2013 dari [<http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>]
- Worldwide Governance Indicators (WGI). (2012). Diunduh tanggal 8 Mei 2013 dari [<http://www.wgi.org>].
- Zahidi, A. (2012). Dampak Trade Facilitation terhadap Arus Perdagangan di Kawasan ASEAN+3. Bogor: IPB.