

# **ANALISIS DAYA SAING DAN KESIAPAN INDONESIA DALAM RANGKA INTEGRASI ASEAN : STUDI KASUS AUTOMOTIVES, RUBBER BASED, DAN AGRO BASED PRODUCTS**

Oleh:

**Reni K. Arianti<sup>1</sup> & Adrian D. Lubis<sup>2</sup>**

## **Abstract**

*In ASEAN Economic Community-AEC by 2015, Indonesia is predicted still left behind in competitiveness from other ASEAN countries, particularly Singapore, Malaysia and Thailand. Based on the ASEAN Trade Data base, Indonesia has only 2 sector industry which have competitiveness from the 12 priority sector in AEC's blue print. This paper aims, firstly, to analyse the impact of integration among ASEAN countries on the performance of industrial linkages automotives, rubber based, agro based products in Indonesia. Secondly, to determine the impact of liberalization among ASEAN countries on a map of the competitiveness of automotives industry, rubber based, agro based products in Indonesia, thirdly, to know how the readiness the trade facilitation in sectors priority of automotives, rubber based and agro-based products, and finally to determine the policy formulation of the priority sector in the preparation of the implementation of the AEC. The result suggest that almost of 3 industries, Indonesia is with low level IIT and competitiveness (RCAB). Moreover, Indonesia still attracts FDI in order to increase the performance of IIT dan RCAB.*

**Keywords:** *IIT, Revealed Comparative Advantage Bilateral, Liberalisasi*

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

## **PENDAHULUAN**

Liberalisasi perdagangan dunia ditandai dengan semakin cepatnya aliran barang dan jasa antar negara serta semakin berkembangnya sistem inovasi teknologi informasi, perdagangan, reformasi politik, trans-nasionalisasi sistem keuangan dan

investasi. Indonesia mengikuti arus perdagangan bebas internasional dengan menandatangani *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) yang menghasilkan pembentukan *World Trade Organization* (WTO) dan deklarasi *Asia Pasific Economic Cooperation* (APEC) tentang sistem

---

<sup>1</sup> Peneliti pada Pusat Kebijakan Perdagangan Luar Negeri, Kementerian Perdagangan Jl. MI Ridwan Rais No.5 Gdg.Utama Lt. 16 Jakarta Pusat 10110, Email: wongayu\_vanlawang@yahoo.com ; reniarianti@kemendag.go.id

<sup>2</sup> Adrian D. Lubis adalah Peneliti dan Kasubid Akses Pasar pada Pusat Kebijakan Kerjasama Perdagangan Internasional, BP2KP, Kementerian Perdagangan. Korespondensi dapat dialamatkan ke : adrian\_d\_lubis@yahoo.com atau Fax: 021-23528693.

perdagangan bebas dan investasi yang berlaku penuh pada tahun 2010 untuk negara maju dan tahun 2020 untuk negara berkembang. Pada tingkat hubungan regional, ada rencana integrasi ekonomi ASEAN (ASEAN *Economic Community*-AEC) yang merupakan kebijakan ekonomi regional utama untuk meningkatkan akses pasar barang, jasa, investasi, modal dan tenaga kerja antar sesama anggota ASEAN, di mana tujuan akhirnya adalah integrasi ekonomi negara ASEAN, sebagai persiapan menuju satu kesatuan masyarakat ekonomi. Perwujudan AEC yang menurut rancangannya akan dimulai pada tahun 2015 akan menempatkan ASEAN 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*.

Sektor *automotives*, *rubber based products* dan *agro based products* merupakan sektor penggerak utama perekonomian ASEAN. Hal ini ditunjukkan oleh pangsa ekspor otomotif intra-ASEAN dari total ekspor ASEAN selama 2008 sebesar 3,5%; *rubber based products* (3,8%) sedangkan *agro based products* (4,5%) pada tahun

2008<sup>2</sup>. Indonesia memiliki pangsa ekspor di Intra-ASEAN untuk sektor otomotif sebesar 10,7% pada tahun 2008, *rubber based products* (2,7%), sedangkan *agro based products* hanya sebesar 0,5%. Sedangkan ekspor di extra-ASEAN, Indonesia memiliki peran sebesar 13,2% pada tahun 2008 untuk sektor *agro based products*, dan untuk *rubber based products* dan *automotives* masing-masing memiliki pangsa sebesar 4,5%. Berdasarkan data tersebut, terlihat bahwa Indonesia hanya memiliki 2 (dua) sektor andalan dalam produk perdagangan utama ASEAN. Hal tersebut menimbulkan tanda tanya besar terkait kesiapan Indonesia dalam menghadapi integrasi ekonomi ASEAN pada tahun 2015.

Kajian ini akan menjawab empat permasalahan, yaitu: 1) Bagaimana dampak integrasi antara sesama negara ASEAN terhadap kinerja keterkaitan industri *automotives*, *rubber based product*, *agro based* di Indonesia?; 2) Bagaimana dampak liberalisasi antara sesama negara ASEAN terhadap peta daya saing industri *automotives*, *rubber based product*, *agro based* di Indonesia?; 3) Bagaimana kesiapan fasilitas perdagangan untuk sektor prioritas *automotives*, *rubber based product*, dan *agro based*?; dan 4) Bagaimana rumusan kebijakan dari sektor prioritas di atas dalam persiapan pelaksanaan AEC?

---

<sup>2</sup> ASEAN Trade Database, 2009.

## TINJAUAN PUSTAKA

Beberapa konsep yang menjadi fokus sentral di dalam sistem perekonomian perdagangan terbuka dan saling terintegrasi, adalah pemetaan kinerja keterkaitan industri (*Intra-Industry Trade*) dan daya saing. Timbulnya perdagangan intra-industri didasari oleh pertimbangan untuk memperoleh keuntungan dari skala ekonomis dalam produksi suatu produk. Persaingan mendorong masing-masing perusahaan di negara-negara industri untuk memproduksi hanya satu atau paling tidak sedikit macam dan corak dari produk yang sama untuk mempertahankan agar biaya per unit menjadi rendah. Dengan sedikit variasi, maka penggunaan sumberdaya lebih terspesialisasi, sehingga produktivitas meningkat. Negara tersebut kemudian akan mengimpor variasi dan bentuk lain dari negara lainnya. Perdagangan intra-industri akan menguntungkan konsumen karena mempunyai pilihan yang lebih luas untuk produk-produk yang lebih beragam dan tersedia pada harga yang lebih rendah sebagai hasil dari skala ekonomi dalam produksi (Hermanto, 2002).

Berdasarkan Sahin *et al.* (2006) serta Tambunan (2003), daya saing sebuah negara didefinisikan sebagai suatu kemampuan bertahan dalam rangka mendapatkan keunggulan komparatif dalam perdagangan serta investasi. Daya saing merupakan suatu indikator utama yang seringkali

menentukan dapat tidaknya suatu negara bersaing satu sama lain demi menikmati dampak positif dari terbukanya arus perdagangan dan terintegrasinya perekonomian. Salah satu ukuran pemetaan daya saing Indonesia yang digunakan di dalam kajian ini adalah *Revealed Comparative Advantage Bilateral* (RCAB). Seringkali dengan semakin meningkatnya integrasi perdagangan antar negara di lingkup regional tertentu, maka profil ekspor suatu negara dengan negara partnernya memiliki kemiripan. Jika hal ini terjadi, maka daerah tersebut menerapkan *Intra-Industry Trade* (IIT). Nilai ratio IIT yang tinggi menggambarkan keuntungan dari spesialisasi dalam produk yang terdiferensiasi dan negara yang berpartisipasi akan mampu meningkatkan integrasinya dalam memasuki pasar dunia.

Terdapat banyak kajian yang mencoba untuk mengeksplorasi lebih dalam terkait variabel IIT dan pemetaan daya saing (baik RCA maupun RCAB). Salah satunya adalah kajian yang dilakukan oleh Faustino (2008) yang menganalisis bahwa IIT total, Vertical IIT (VIIT) dan Horizontal IIT (HIIT) memiliki hubungan korelasi yang menyerupai kurva *inverted U* terhadap variabel RCA. Temuan tersebut membantah hipotesa lama yang menyatakan bahwa terdapat hubungan korelasi yang positif antara variabel VIIT dan RCA serta hubungan korelasi yang negatif antara HIIT dan RCA. Sementara itu,

Rachmawati (2008) berusaha melihat ada tidaknya pengaruh pertumbuhan produksi industri mobil (sebagai *proxy* skala ekonomi) terhadap probabilitas perdagangan bilateral intra-industri antara Indonesia dan Thailand. Temuan dari kajian ini adalah, pertama, secara signifikan peningkatan produksi yang terdifferensiasi dari industri mobil mempengaruhi perdagangan intra industri. Kedua, tingkat populasi di negara Thailand dan Indonesia turut mempengaruhi terjadinya perdagangan intra industri antar Indonesia dan Thailand. Kajian ini juga menemukan bahwa AFTA tidak mempengaruhi perdagangan intra industri negara Thailand dan Indonesia.

Selain kedua kajian yang telah disebutkan sebelumnya, terdapat juga beberapa kajian lain yang berfokus kepada evolusi pola perdagangan di beberapa kawasan di dunia. Brulhart dan Thorpe (1999) melihat evolusi pola perdagangan di empat Negara Asia Timur, yakni Korea, Malaysia, Philipina, dan Indonesia selama periode 1970-1994. Mereka menemukan bahwa nilai IIT cenderung statis dan terdapat pertumbuhan yang pasti dari tahun ke tahun selama masa tahapan pembangunan pada keempat sampel negara tersebut, terutama pada sektor manufaktur. Di lain pihak, Vogiatzoglou (2005) juga menemukan bahwa terdapat perbedaan pola dan tren pada HIIT dan VIIT pada industri manufaktur di wilayah NAFTA. HIIT pada wilayah

NAFTA meningkat tiga kali lipat, sedangkan VIIT menurun dengan cepat. Di lain pihak, Total IIT meningkat sedikit untuk Amerika Serikat, dan meningkat signifikan di Canada, tetapi mengalami penurunan di Negara Mexico. Liberalisasi perdagangan dalam NAFTA tampaknya telah mempromosikan spesialisasi intra-industri dan *adjustment*. Peningkatan HIIT dan penurunan VIIT menandakan intra-NAFTA IIT lebih kepada pertukaran barang dengan differensiasi produk dengan kualitas yang sama, daripada pertukaran barang dengan kualitas yang berbeda.

Struktur kajian ini terbagi dalam lima bagian. Bagian pertama adalah pendahuluan yang mencoba menjelaskan latar belakang dari studi ini. Bagian kedua merupakan tinjauan pustaka yang menjadikan dasar dari studi ini, kemudian di bagian ketiga mencoba menjelaskan deskripsi data dan metodologi. Hasil dan pembahasan disajikan di bagian keempat, lalu pada bagian yang terakhir disajikan kesimpulan dan rekomendasi kebijakan.

## **SUMBER DATA DAN METODOLOGI**

Data yang digunakan di dalam kajian ini adalah data primer untuk bagian analisis deskriptif hasil survey serta data sekunder untuk analisis IIT, RCAB serta model ekonometrika. Data primer diperoleh melalui survey dan *focus group discussion* (FGD) dengan pelaku usaha di Riau, Makassar,

Surabaya, Samarinda dan Jabotabek. Data sekunder diperoleh dari publikasi di internet, yakni dari *Commodity and Trade Database* (COMTRADE) dan Sekretariat ASEAN. Data tersebut terdiri dari data nilai perdagangan pada sektor *automotives, rubber based product, agro based products* intra ASEAN (Indonesia, Malaysia, Thailand) selama periode 1995-2010.

Seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, terdapat 3 bagian analisis

utama di dalam kajian ini. Pertama adalah pendekatan RCAB dan IIT. Metode *Revealed Comparative Advantage Bilateral* adalah metode untuk melihat daya saing komoditi suatu negara dengan negara pesaing atau regional tertentu dengan melihat kemampuan suatu negara dalam melakukan penetrasi pasar produk tersebut dengan negara lain atau regional tertentu. Perhitungan lengkapnya disajikan sebagai berikut :

$$RCA_{ic}^t = \frac{1000}{(X_{i..}^t + M_{i..}^t)} * \left[ (X_{ic}^t - M_{ic}^t) - (X_{i..}^t - M_{i..}^t) * \frac{(X_{ic}^t + M_{ic}^t)}{(X_{i..}^t + M_{i..}^t)} \right]$$

dengan

$X_{i..}^t$  = Total seluruh komoditi ekspor negara  $i$  pada tahun  $t$

$M_{i..}^t$  = Total seluruh komoditi impor negara  $i$  pada tahun  $t$

$X_{ic}^t$  = Total ekspor komoditi negara  $i$  ke negara  $c$  pada tahun  $t$

$M_{ic}^t$  = Total impor komoditi negara  $i$  dari negara  $c$  pada tahun  $t$

$t$  = 1996,.....,2008

Nilai daya saing RCAB dari suatu komoditi memiliki tiga kemungkinan, yaitu:

1. Jika nilai RCAB > 1, berarti suatu negara memiliki keunggulan yang lebih baik dibandingkan negara pesaing atau regional tertentu, sehingga komoditi tersebut memiliki daya saing kuat.
2. Jika nilai RCAB = 0, berarti suatu negara memiliki keunggulan yang konstan atau stabil dibandingkan negara pesaing atau regional.

3. Jika nilai RCAB < 1, berarti suatu negara memiliki keunggulan yang kurang baik dibandingkan negara pesaing atau regional tertentu, sehingga komoditi tersebut memiliki daya saing lemah.

Selain RCAB terdapat juga metode Perhitungan IIT yang pertama kali di perkenalkan oleh Bela Balassa (1967). Di lain pihak, Grubel dan Lloyd (1971) mendefinisikan Intra Industri Trade (IIT) sebagai nilai ekspor dalam suatu industri yang disesuaikan dengan impor

dari industri yang sama. Nilai tersebut di ukur dalam:

$$G_i = (X_i + M_i) - |X_i - M_i|$$

dengan  $G_i$  merupakan nilai dari perdagangan intra industri dan  $X_i$  dan  $M_i$  masing-masing adalah nilai ekspor dan impor dari industri  $i$ . Selanjutnya perdagangan inter industri didefinisi-

kan sebagai:

$$S_i = |X_i - M_i|$$

Jika total perdagangan terdiri dari perdagangan inter industri dan intra industri, IIT dengan jelas merupakan nilai dari total trade dikurangi inter industri (*trade overlap*). Sehingga dapat dikatakan indeks *Grubel-Lloyd*:

$$GL_{ij} = \frac{TO_{ij}}{X_{ij} + M_{ij}} \times 100 = \frac{(X_{ij} + M_{ij}) - |X_{ij} - M_{ij}|}{X_{ij} + M_{ij}} \times 100 = \left(1 - \frac{|X_{ij} - M_{ij}|}{X_{ij} + M_{ij}}\right) \times 100$$

Sedangkan rumus IIT menjadi sebagai berikut:

$$IIT_{jk} = 1 - \sum_i \frac{|X_{ijk} - M_{ijk}|}{X_{ijk} + M_{ijk}}$$

IIT sendiri dapat dibagi lagi menjadi dua jenis; IIT Vertikal dan IIT Horizontal, di mana pada IIT Vertikal barang yang diperdagangkan merupakan barang yang terdeferensiasi tapi memiliki tingkat kualitas yang sama. Sedangkan IIT Horizontal memperdagangkan barang dengan tingkat kualitas yang berbeda.

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perdagangan intra-industri berdasarkan *country specific variable* ialah: 1) Ukuran dari suatu negara; 2) Perbedaan Pendapatan Perkapita; 3) Jarak Geografis; 4) Perbedaan pada *factor endowment*; dan 5) Hambatan

Perdagangan. Sedangkan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi intensitas perdagangan intra industri menurut *industri-specific variables* ialah: 1) Diferensiasi produk; 2) Skala ekonomi; dan 3) Struktur pasar.

Bagian analisis yang kedua adalah pendekatan melalui analisis panel data. Bagian ini akan menguraikan mengenai hubungan antara FDI dengan IIT maupun dengan RCAB untuk ketiga jenis produk, yaitu sektor otomotif, sektor berbasis karet dan sektor berbasis pertanian. Model persamaan yang digunakan dalam kajian ini untuk menganalisis persamaan perilaku mengenai determinan *Intra-Industry Trade* adalah dengan menggunakan pendekatan model gravity seperti berikut:

$$\text{LnIIT}_{it} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnDGDP}_{\text{partner-home}} + \beta_2 \text{LnFDI}_{it} + \beta_3 \text{LnDistance}_i * \text{GDP}_{\text{partner}} + \varepsilon_{it}$$

dengan

$\text{LnIIT}_{it}$  = Logaritma natural Intra-Industri Trade Bilateral

|                                                     |                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $\text{LnDGD}_{\text{partner-home}}$                | = Selisih Logaritma Natural <i>Gross Domestic Product</i> Per Kapita negara partner dagang dikurangi Indonesia                  |
| $\text{LnFDI}_{it}$                                 | = Logaritma Natural <i>Foreign Direct Investment</i> total negara ASEAN                                                         |
| $\text{LnDistance}_i * \text{GDP}_{\text{partner}}$ | = Logaritma Natural Jarak Ibukota Indonesia dengan Ibukota Negara Partner Dagang dikalikan dengan GDP per Kapita Negara Partner |
| $\varepsilon_{it}$                                  | = Variant Error                                                                                                                 |

Selanjutnya untuk mengidentifikasi kesiapan fasilitas perdagangan dalam menghadapi AEC maka dilakukan analisis secara deskriptif dengan metode pengambilan sample secara *purposive sampling* terutama pada pelaku usaha dan pengambil kebijakan. Kajian akan dilakukan dengan survey (wawancara), kuesioner, dan *focus group discussion* (FGD).

## RUANG LINGKUP

Ruang lingkup kajian ini adalah sektor *automotives, rubber based product, agro based products* di masing-masing negara ASEAN, yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, Philipina, Vietnam dan Thailand. Sektor yang dimaksud adalah klasifikasi *Harmonized System* (HS) 6 *digit* tahun 2004-2008. Periode tersebut merupakan periode terkini terkait dengan ketersediaan data. Terdapat 3 pendekatan utama yang digunakan dalam kajian ini. Pertama, analisis IIT (*Intra-Industry Trade*) dan RCAB (*Revealed Comparative Advantage Bilateral*) untuk melihat

kinerja keterkaitan dan pemetaan daya saing ketiga industri tersebut sebagai dampak dari integrasi dan liberalisasi ekonomi antar negara ASEAN. Kedua, melalui analisa deskriptif dari hasil survey yang dilakukan pada para pelaku sektor riil (pengusaha) baik di dalam negeri maupun luar negeri. Pendekatan ketiga, melalui analisa ekonometrika panel data untuk menguji determinan utama yang mempengaruhi kinerja IIT pada beberapa negara.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Perhitungan IIT dan RCAB

Bagian ini menjelaskan analisis perhitungan IIT dan RCAB pada masing-masing sektor, baik ASEAN maupun dunia. Analisis diawali dari perhitungan IIT dan RCAB untuk sektor otomotif, kemudian dilanjutkan dengan sektor berbasis karet dan diakhiri dengan analisis untuk sektor berbasis pertanian. Tabel 1 dan Tabel 2 di bawah masing-masing memperlihatkan perhitungan IIT dan perhitungan RCAB untuk sektor otomotif.

**Tabel 1. IIT Indonesia untuk Sektor Otomotif dengan Negara-Negara Kawasan ASEAN dan Dunia**

| Tahun | Dunia | Thailand | Malaysia | Singapura | Philipina | Vietnam |
|-------|-------|----------|----------|-----------|-----------|---------|
| 1996  | 0.745 | 0.503    | 0.029    | 0.169     | 0.089     | 0.001   |
| 1997  | 0.176 | 0.147    | 0.043    | 0.013     | 0.035     | 0.006   |
| 1998  | 0.033 | 0.203    | 0.022    | 0.002     | 0.008     | 0.001   |
| 1999  | 0.090 | 0.085    | 0.053    | 0.013     | 0.034     | 0.009   |
| 2000  | 0.466 | 0.460    | 0.056    | 0.182     | 0.060     | 0.018   |
| 2001  | 0.476 | 0.330    | 0.072    | 0.279     | 0.017     | 0.010   |
| 2002  | 0.437 | 0.255    | 0.063    | 0.270     | 0.037     | 0.012   |
| 2003  | 0.407 | 0.238    | 0.110    | 0.286     | 0.079     | 0.020   |
| 2004  | 0.398 | 0.243    | 0.068    | 0.215     | 0.081     | 0.041   |
| 2005  | 0.318 | 0.247    | 0.041    | 0.356     | 0.049     | 0.045   |
| 2006  | 0.244 | 0.326    | 0.049    | 0.265     | 0.016     | 0.013   |
| 2007  | 0.151 | 0.260    | 0.073    | 0.238     | 0.017     | 0.012   |
| 2008  | 0.201 | 0.287    | 0.083    | 0.498     | 0.024     | 0.027   |
| 2009  | 0.198 | 0.257    | 0.092    | 0.378     | 0.016     | 0.078   |
| 2010  | 0.224 | 0.274    | 0.112    | 0.452     | 0.023     | 0.055   |

Sumber : Comtrade, 1995-2010 (diolah)

**Tabel 2. RCAB Indonesia untuk Sektor Otomotif dengan Negara-Negara Kawasan ASEAN dan Dunia**

| Tahun | Dunia  | Thailand | Malaysia | Singapura | Philipina | Vietnam |
|-------|--------|----------|----------|-----------|-----------|---------|
| 1996  | -1.281 | 0.383    | 22.251   | 0.031     | 0.021     | 19.321  |
| 1997  | 3.814  | 6.880    | 13.104   | 4.766     | 2.501     | 8.182   |
| 1998  | 13.434 | 7.193    | 4.690    | 23.827    | 1.400     | 18.241  |
| 1999  | 4.163  | 5.506    | 6.955    | 6.700     | 0.142     | 7.737   |
| 2000  | -0.034 | 2.719    | 16.605   | 0.313     | -0.106    | 8.222   |
| 2001  | -0.528 | 5.862    | 15.456   | -0.232    | 0.673     | 23.101  |
| 2002  | 0.404  | 9.920    | 12.634   | 0.710     | 1.461     | 43.503  |
| 2003  | 0.668  | 18.739   | 6.646    | 2.150     | -0.050    | 36.060  |
| 2004  | 1.424  | 34.126   | 12.511   | 3.557     | 0.052     | 45.836  |
| 2005  | 2.760  | 35.801   | 25.518   | 2.928     | 6.352     | 36.607  |
| 2006  | 2.592  | 7.567    | 19.379   | 4.014     | 7.519     | 73.230  |
| 2007  | 5.102  | 13.627   | 18.240   | 6.845     | 7.118     | 97.276  |
| 2008  | 5.579  | 18.541   | 20.888   | 4.514     | 7.595     | 65.946  |
| 2009  | 2.564  | 11.785   | 9.644    | 6.123     | 3.643     | 17.535  |
| 2010  | 1.565  | 16.532   | 9.558    | 4.168     | 0.836     | 21.549  |

Sumber : Comtrade, 1995-2010 (diolah)



Berdasarkan Tabel 1 terlihat bahwa hasil nilai IIT sektor otomotif Indonesia terhadap pasar otomotif Dunia pada 5 tahun terakhir (2006-2010) sebesar 0,204; artinya bahwa integrasinya sangat lemah (di bawah 25%), hal ini menandakan perdagangan pada pasar otomotif Indonesia masih bersifat seperti perdagangan inter industri. Sedangkan untuk kawasan ASEAN, negara yang mempunyai hubungan integrasi perdagangan paling tinggi dengan Indonesia adalah Singapura (0,366), dan Thailand (0.281).

Sedangkan Tabel 2 menjelaskan bahwa rata-rata tahunan (2006-2010) nilai RCAB Indonesia terhadap Dunia sebesar 3,480 di mana ini menunjukkan bahwa Indonesia masih memiliki daya saing terhadap industri otomotif dunia. Nilai RCAB yang lebih besar dari 1 menunjukkan bahwa industri otomotif Indonesia masih memiliki daya saing terhadap negara pesaingnya. Untuk kawasan ASEAN daya saing industri otomotif Indonesia yang tertinggi berada pada negara Vietnam (55,107), Malaysia (15,541) dan Thailand (13,610). Secara keseluruhan Indonesia masih memiliki daya saing yang tinggi pada industri otomotif terutama terhadap negara-negara dalam kawasan ASEAN. Perlu diperhatikan bahwa untuk kawasan dunia dan Philippina nilai RCAB Indonesia cenderung mengalami penurunan.

Selanjutnya, Tabel 3 dan Tabel 4 masing-masing memperlihatkan per-

hitungan IIT dan perhitungan RCAB untuk sektor berbasis karet, baik untuk kawasan dunia maupun ASEAN. Berdasarkan tabel tersebut dijelaskan hasil nilai IIT Indonesia terhadap pasar dunia pada sektor berbasis karet, adalah sebesar 0.299. Hal itu memperlihatkan bahwa integrasi pasar produk berbasis karet Indonesia terhadap pasar dunia masih sangat lemah (dibawah 40%) dan masih merupakan perdagangan Inter Industri. Sedangkan untuk kawasan ASEAN, negara yang mempunyai hubungan integrasi perdagangan paling tinggi dengan Indonesia adalah Thailand (0.8352), Malaysia (0.559), dan Singapura (0.5088). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perdagangan produk berbasis karet Indonesia terhadap ketiga negara tersebut merupakan perdagangan intra industri, dimana nilai IIT telah mencapai lebih dari 50%.

Tabel 4 menjelaskan nilai rata-rata tahunan RCAB Indonesia terhadap Dunia selama 5 tahun terakhir adalah sebesar 0.396. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia masih memiliki daya saing yang relatif konstan meski kecil terhadap sektor berbasis karet dunia. Untuk kawasan ASEAN, daya saing sektor berbasis karet Indonesia yang tertinggi adalah Vietnam (3.755) dan Singapura (1.559). Sedangkan terhadap Thailand, daya saing sektor berbasis karet Indonesia memiliki daya saing yang lemah.

**Tabel 3. IIT Indonesia untuk Sektor Berbasis Karet Dengan Negara-Negara Kawasan ASEAN dan Dunia**

| Tahun | Dunia | Thailand | Malaysia | Singapura | Philipina | Vietnam |
|-------|-------|----------|----------|-----------|-----------|---------|
| 1996  | 0.317 | 0.706    | 0.509    | 0.342     | 0.008     | 0.071   |
| 1997  | 0.261 | 0.892    | 0.714    | 0.469     | 0.011     | 0.448   |
| 1998  | 0.152 | 0.270    | 0.661    | 0.101     | 0.001     | 0.365   |
| 1999  | 0.233 | 0.523    | 0.587    | 0.403     | 0.008     | 0.099   |
| 2000  | 0.294 | 0.780    | 0.645    | 0.476     | 0.011     | 0.337   |
| 2001  | 0.263 | 0.411    | 0.413    | 0.445     | 0.008     | 0.268   |
| 2002  | 0.241 | 0.317    | 0.240    | 0.466     | 0.005     | 0.128   |
| 2003  | 0.215 | 0.217    | 0.231    | 0.557     | 0.011     | 0.087   |
| 2004  | 0.177 | 0.460    | 0.040    | 0.098     | 0.035     | 0.045   |
| 2005  | 0.233 | 0.583    | 0.153    | 0.365     | 0.030     | 0.098   |
| 2006  | 0.274 | 0.873    | 0.350    | 0.659     | 0.019     | 0.100   |
| 2007  | 0.251 | 0.568    | 0.644    | 0.381     | 0.015     | 0.143   |
| 2008  | 0.331 | 0.985    | 0.567    | 0.581     | 0.029     | 0.223   |
| 2009  | 0.317 | 0.881    | 0.628    | 0.295     | 0.052     | 0.290   |
| 2010  | 0.325 | 0.869    | 0.606    | 0.628     | 0.067     | 0.427   |

Sumber : Comtrade, 1995-2010 (diolah)

**Tabel 4. RCAB Indonesia untuk Sektor Berbasis Karet Dengan Negara-Negara Kawasan ASEAN dan Dunia**

| Tahun | Dunia | Thailand | Malaysia | Singapura | Philipina | Vietnam |
|-------|-------|----------|----------|-----------|-----------|---------|
| 1996  | 0.270 | -0.327   | -3.019   | -0.046    | 0.857     | 1.825   |
| 1997  | 0.302 | -0.160   | -0.194   | -0.107    | 0.749     | -0.028  |
| 1998  | 0.506 | 0.968    | -0.209   | 0.124     | 0.364     | 0.356   |
| 1999  | 0.540 | 0.183    | 0.128    | -0.134    | 0.450     | 3.395   |
| 2000  | 0.574 | 0.003    | 0.275    | -0.171    | 0.320     | 1.507   |
| 2001  | 0.381 | 0.653    | 0.523    | -0.174    | 0.185     | 2.321   |
| 2002  | 0.801 | 0.519    | 0.801    | -0.003    | 0.484     | 7.143   |
| 2003  | 1.071 | 1.136    | 0.691    | 0.157     | 0.806     | 13.324  |
| 2004  | 1.934 | 0.665    | 7.376    | 3.020     | 0.305     | 16.268  |
| 2005  | 1.202 | 0.262    | 2.443    | 1.397     | 0.502     | 6.844   |
| 2006  | 0.525 | -1.027   | 0.610    | 0.242     | 0.397     | 9.096   |
| 2007  | 0.707 | -0.140   | 0.235    | 1.813     | 0.392     | 5.527   |
| 2008  | 0.445 | -1.100   | 0.316    | 1.098     | 0.372     | 3.096   |
| 2009  | 0.241 | -0.721   | -0.067   | 3.335     | 0.047     | 1.264   |
| 2010  | 0.061 | -0.550   | 0.110    | 1.311     | -0.096    | -0.208  |

Sumber : Comtrade, 1995-2010 (diolah)

Selanjutnya, Tabel 5 dan Tabel 6 masing-masing memperlihatkan perhitungan IIT dan perhitungan RCAB untuk sektor berbasis pertanian, baik untuk kawasan Dunia maupun ASEAN, di mana tabel tersebut memperlihatkan bahwa IIT berbasis pertanian Indonesia terhadap pasar Dunia adalah sebesar 0.226. Artinya, integrasi pasar berbasis pertanian di Indonesia terhadap pasar dunia masih sangat lemah (dibawah 30%) dan masih bersifat inter industri. Sedangkan di kawasan ASEAN, negara yang mempunyai hubungan integrasi perdagangan paling tinggi adalah

Thailand (0.7644), sedangkan untuk negara lainnya sangat kecil.

Berdasarkan Tabel 6, nilai RCAB sebesar 17.25 menunjukkan bahwa Indonesia masih memiliki daya saing terhadap sektor berbasis pertanian di dunia. Nilai RCAB yang lebih besar dari angka 1 menunjukkan bahwa sektor berbasis Pertanian negara Indonesia masih memiliki daya saing terhadap negara pesaingnya. Untuk kawasan ASEAN daya saing sektor berbasis Pertanian yang tertinggi ialah Vietnam (110.1), Malaysia (57.81), kemudian diikuti oleh Singapura dan Philipina.

**Tabel 5. IIT Indonesia untuk Sektor Berbasis Pertanian Dengan Negara-Negara Kawasan ASEAN dan Dunia**

| Tahun | Dunia | Thailand | Malaysia | Singapura | Philipina | Vietnam |
|-------|-------|----------|----------|-----------|-----------|---------|
| 1996  | 0.629 | 0.834    | 0.476    | 0.360     | 0.836     | 0.809   |
| 1997  | 0.525 | 0.391    | 0.369    | 0.254     | 0.011     | 0.298   |
| 1998  | 0.344 | 0.398    | 0.063    | 0.167     | 0.181     | 0.019   |
| 1999  | 0.423 | 0.937    | 0.156    | 0.105     | 0.003     | 0.076   |
| 2000  | 0.519 | 0.635    | 0.325    | 0.122     | 0.002     | 0.913   |
| 2001  | 0.468 | 0.084    | 0.613    | 0.198     | 0.024     | 0.191   |
| 2002  | 0.436 | 0.358    | 0.252    | 0.129     | 0.013     | 0.027   |
| 2003  | 0.479 | 0.588    | 0.085    | 0.036     | 0.280     | 0.027   |
| 2004  | 0.307 | 0.081    | 0.019    | 0.040     | 0.002     | 0.020   |
| 2005  | 0.223 | 0.595    | 0.033    | 0.032     | 0.002     | 0.000   |
| 2006  | 0.259 | 0.964    | 0.038    | 0.026     | 0.001     | 0.000   |
| 2007  | 0.227 | 0.690    | 0.042    | 0.046     | 0.003     | 0.001   |
| 2008  | 0.179 | 0.823    | 0.042    | 0.025     | 0.018     | 0.026   |
| 2009  | 0.187 | 0.858    | 0.058    | 0.007     | 0.002     | 0.006   |
| 2010  | 0.278 | 0.487    | 0.092    | 0.009     | 0.001     | 0.001   |

Sumber : Comtrade, 1995-2010 (diolah)

**Tabel 6. RCAB Indonesia untuk Sektor Berbasis Pertanian  
Dengan Negara-Negara Kawasan ASEAN dan Dunia**

| Tahun | Dunia  | Thailand | Malaysia | Singapura | Philippina | Vietnam |
|-------|--------|----------|----------|-----------|------------|---------|
| 1996  | -6.484 | -1.163   | 12.587   | -0.273    | -27.015    | -24.794 |
| 1997  | -5.444 | 0.216    | 20.863   | -0.173    | 0.835      | 1.313   |
| 1998  | 0.050  | 18.458   | 39.217   | 0.150     | -1.453     | 22.559  |
| 1999  | -0.190 | -0.090   | 48.249   | 0.531     | 1.330      | 20.030  |
| 2000  | -3.104 | -0.949   | 24.994   | 1.393     | 1.013      | -3.160  |
| 2001  | -4.012 | -24.691  | 3.719    | -0.363    | 0.250      | 50.588  |
| 2002  | 3.506  | -5.136   | 23.521   | 4.762     | 1.371      | 82.765  |
| 2003  | 0.210  | -3.101   | 25.026   | 10.465    | -2.865     | 89.394  |
| 2004  | 19.173 | -28.702  | 56.590   | 23.669    | 2.611      | 160.255 |
| 2005  | 24.965 | 1.143    | 60.123   | 28.464    | 4.592      | 90.859  |
| 2006  | 15.377 | -13.127  | 70.100   | 32.500    | 4.035      | 115.334 |
| 2007  | 19.014 | -8.680   | 48.695   | 56.293    | 3.561      | 156.857 |
| 2008  | 26.729 | -7.686   | 62.518   | 42.338    | 2.133      | 103.889 |
| 2009  | 20.562 | -13.815  | 59.276   | 67.392    | 1.785      | 92.212  |
| 2010  | 4.559  | 0.155    | 48.451   | 44.259    | 0.427      | 82.209  |

Sumber : Comtrade, 1995-2010 (diolah)

Indonesia tidak memiliki daya saing terhadap pasar berbasis Pertanian terutama dengan Thailand sedangkan dengan Philippina daya saing produk berbasis pertanian Indonesia cenderung kecil dan menurun.

### **Analisis Model Ekonometrika**

Kajian ini menggunakan model regresi (data panel) *gravity* untuk menganalisis hubungan determinan dari IIT, sehingga perlu dilakukan beberapa tahap pengujian yaitu pengujian pemilihan model dan pengujian pelanggaran asumsi dasar.

Pada tahapan pengujian pemilihan model, kajian ini berusaha menentukan model yang tepat dengan ketersediaan

data yang ada dan karakteristik data tersebut. Sebagian besar hasil pengujian persamaan menyatakan bahwa model *Random Effect* yang cocok untuk merepresentasikan karakteristik dari data tersebut.

Penggunaan model data panel tidak terlepas dari permasalahan pelanggaran asumsi dasar, maka dalam model dilakukan 3 pengujian, yaitu uji multikolinieritas dengan *pair wise pearson correlation matrix*, pengujian autokorelasi data panel dengan menggunakan pengujian *Wool-dridge*, sedangkan untuk pengujian *heteroskedastis* data panel kajian ini menggunakan pengujian *Wald test*. Setelah melalui pengujian-pengujian

tersebut, akhirnya kajian ini memilih untuk menggunakan model data panel *Generalised Least Square* (GLS) sebagai model final. Model GLS dapat mengatasi permasalahan pelanggaran asumsi *Autokorelasi* dan *Heteroskedastis*, dan model ini sangat dekat dengan model data panel *Random Effect*.

Berdasarkan Tabel 7, hasil estimasi menunjukkan hanya terdapat satu dari tiga variabel yang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap IIT, yaitu selisih GDP per kapita negara partner dengan negara Indonesia. Sedangkan variabel yang tidak signifikan adalah *Foreign Direct Investment* (FDI) dan variabel Jarak. Hal ini berarti determinan *Intra Industry Trade* pada

Industri Otomotif, variabel FDI dan jarak tidak mempengaruhi perubahan penambahan nilai IIT secara signifikan tapi lebih dipengaruhi oleh variabel selisih GDP per kapita negara partner dan jarak antar negara.

Sedangkan berdasarkan Tabel 8, dapat dilihat bahwa semua variabel memiliki pengaruh yang signifikan terhadap IIT. Ketiga variabel yang signifikan tersebut adalah selisih *Gross Domestic Product* (GDP) per kapita, *Foreign Direct Investment* (FDI) dan Jarak. Seluruh variabel sesuai dengan yang diharapkan. Hubungan GDP dan jarak yang berkebalikan menunjukan tanda yang sesuai dengan teori gravity. Peningkatan selisih GDP

**Tabel 7. Analisis Model IIT untuk Sektor Industri Automotif**

|                                                     |   |           |                  |       |        |                      |
|-----------------------------------------------------|---|-----------|------------------|-------|--------|----------------------|
| . xtglslniit diff_lngdp lnfdi lndistancesgdppartner |   |           |                  |       |        |                      |
| Cross-sectional time-series FGLS regression         |   |           |                  |       |        |                      |
| Coefficients: generalized least squares             |   |           |                  |       |        |                      |
| Panels: homoskedastic                               |   |           |                  |       |        |                      |
| Correlation: no autocorrelation                     |   |           |                  |       |        |                      |
| Estimated covariances                               | = | 1         | Number of obs    | =     | 70     |                      |
| Estimated autocorrelations                          | = | 0         | Number of groups | =     | 5      |                      |
| Estimated coefficients                              | = | 4         | Time periods     | =     | 14     |                      |
| Log likelihood                                      | = | -117.0625 | Wald chi2(3)     | =     | 17.94  |                      |
|                                                     |   |           | Prob > chi2      | =     | 0.0005 |                      |
| -----                                               |   |           |                  |       |        |                      |
| lniit                                               |   | Coef.     | Std. Err.        | z     | P> z   | [95% Conf. Interval] |
| -----                                               |   |           |                  |       |        |                      |
| diff_lngdp                                          |   | .5040469  | .206887          | 2.44  | 0.015  | .0985559 .909538     |
| lnfdi                                               |   | .049266   | .1055212         | 0.47  | 0.641  | -.1575517 .2560837   |
| lndistance~r                                        |   | -7.70e-07 | 3.82e-06         | -0.20 | 0.840  | -8.25e-06 6.71e-06   |
| _cons                                               |   | -3.593542 | .7123671         | -5.04 | 0.000  | -4.989756 -2.197328  |
| -----                                               |   |           |                  |       |        |                      |

Sumber : Olahan Model

**Tabel 8 . Analisis Model IIT untuk Sektor Industri Berbasis Karet**

```
. xtglsl lniiit diff_lngdp lnfdi lndistancesgdppartner
```

Cross-sectional time-series FGLS regression

Coefficients: generalized least squares  
Panels: homoskedastic  
Correlation: no autocorrelation

|                            |   |           |                  |   |        |
|----------------------------|---|-----------|------------------|---|--------|
| Estimated covariances      | = | 1         | Number of obs    | = | 70     |
| Estimated autocorrelations | = | 0         | Number of groups | = | 5      |
| Estimated coefficients     | = | 4         | Time periods     | = | 14     |
|                            |   |           | Wald chi2(3)     | = | 31.10  |
| Log likelihood             | = | -117.0843 | Prob > chi2      | = | 0.0000 |

| lniiit       | Coef.     | Std. Err. | z     | P> z  | [95% Conf. Interval] |           |
|--------------|-----------|-----------|-------|-------|----------------------|-----------|
| diff_lngdp   | .5568812  | .2069513  | 2.69  | 0.007 | .151264              | .9624983  |
| lnfdi        | .4014708  | .105554   | 3.80  | 0.000 | .1945888             | .6083528  |
| lndistance~r | -3.92e-06 | 3.82e-06  | -1.03 | 0.305 | -.0000114            | 3.56e-06  |
| _cons        | -4.794353 | .7125886  | -6.73 | 0.000 | -6.191002            | -3.397705 |

Sumber : Olahan Model

per kapita (negara partner dikurangi Indonesia) akan meningkatkan integrasi perdagangan pada industri berbasis karet, sedangkan peningkatan jarak akan mengurangi tingkat integrasi perdagangan pada industri berbasis karet. Begitu juga yang terjadi pada FDI, peningkatan pada variabel ini akan meningkatkan tingkat integrasi pada pasar industri berbasis karet.

Berdasarkan Tabel 9, terlihat hasil persamaan menunjukkan bahwa semua variabel memiliki pengaruh yang signifikan terhadap IIT. Ketiga variabel yang signifikan tersebut adalah selisih GDP per kapita, FDI

dan Jarak. Seluruh variabel sesuai dengan yang diharapkan. Hubungan GDP dan jarak yang berkebalikan menunjukkan tanda yang sesuai dengan teori *gravity*. Peningkatan selisih GDP per kapita (negara partner dikurangi Indonesia) akan meningkatkan integrasi perdagangan pada Industri berbasis pertanian, sedangkan peningkatan jarak akan mengurangi tingkat integrasi perdagangan pada Industri berbasis pertanian. Begitu juga yang terjadi pada FDI, peningkatan pada variabel ini akan meningkatkan tingkat integrasi pada pasar Industri berbasis pertanian.

**Tabel 9. Analisis Model IIT untuk Sektor Industri Berbasis Pertanian**

|                                                        |   |           |                    |       |        |                      |
|--------------------------------------------------------|---|-----------|--------------------|-------|--------|----------------------|
| . xtgls lniit diff_lngdp lnfdi lndistance sgdp partner |   |           |                    |       |        |                      |
| Cross-sectional time-series FGLS regression            |   |           |                    |       |        |                      |
| Coefficients: generalized least squares                |   |           |                    |       |        |                      |
| Panels: homoskedastic                                  |   |           |                    |       |        |                      |
| Correlation: no autocorrelation                        |   |           |                    |       |        |                      |
| Estimated covariances                                  | = | 1         | Number of obs      | =     | 68     |                      |
| Estimated autocorrelations                             | = | 0         | Number of groups   | =     | 5      |                      |
| Estimated coefficients                                 | = | 4         | Obs per group: min | =     | 12     |                      |
|                                                        |   |           | avg                | =     | 13.6   |                      |
|                                                        |   |           | max                | =     | 14     |                      |
|                                                        |   |           | Wald chi2(3)       | =     | 19.20  |                      |
| Log likelihood                                         | = | -131.9509 | Prob > chi2        | =     | 0.0002 |                      |
| -----                                                  |   |           |                    |       |        |                      |
| lniit                                                  |   | Coef.     | Std. Err.          | z     | P> z   | [95% Conf. Interval] |
| -----                                                  |   |           |                    |       |        |                      |
| diff_lngdp                                             |   | .9522333  | .27743             | 3.43  | 0.001  | .4084805 1.495986    |
| lnfdi                                                  |   | .399558   | .1511128           | 2.64  | 0.008  | .1033823 .6957337    |
| lndistance~r                                           |   | -.0000169 | 5.02e-06           | -3.37 | 0.001  | -.0000268 -7.09e-06  |
| _cons                                                  |   | -5.325633 | 1.001601           | -5.32 | 0.000  | -7.288734 -3.362532  |
| -----                                                  |   |           |                    |       |        |                      |

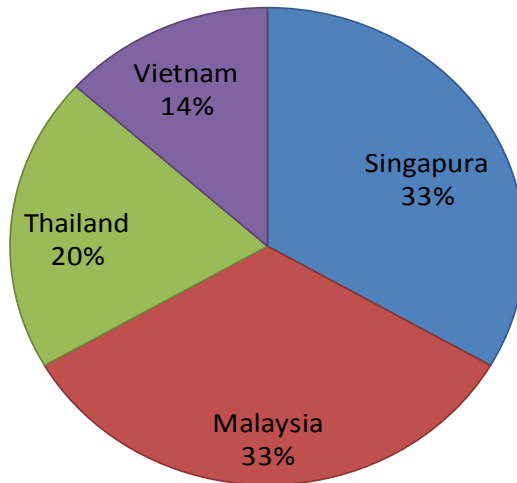
Sumber : Olahan Model

## Hasil Survey

Dalam bagian ini disajikan analisis berdasarkan survei lapangan dan FGD yang dilakukan terhadap para pelaku usaha, pertengahan tahun 2010 dengan jumlah responden sebanyak 110 responden. Para responden utamanya adalah para pengusaha di bidang industri *automotives*, *rubber based product*, dan *agro based*. Berdasarkan hasil survei tersebut nampak bahwa sebagian besar masyarakat di Asia Tenggara masih bergerak di bidang sektor pertanian (*agro-based industries*). Data tersebut

juga diperkuat dengan temuan produk-produk tujuan ekspor Indonesia yang tidak mengalami persebaran dengan sempurna karena masih terkonsentrasi hanya pada empat negara saja. Seperti misalnya produk otomotif, produk berbahan karet, dan pertanian yang sebagian besar pasarnya berada di Singapura dan Malaysia dimana pangsa masing-masing (33%), Thailand (20%) dan Vietnam (14%), yang menjadikan struktur perdagangan di kawasan menjadi tidak seimbang (Grafik 1).

**Grafik 1. Struktur Perdagangan Indonesia di Asia Tenggara**



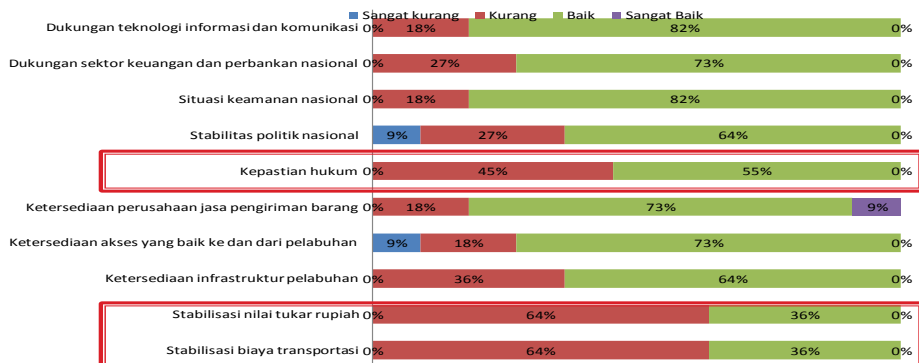
Sumber: Hasil Survey & FGD Litbang Perdagangan, 2010

### Kesiapan Fasilitas Perdagangan

Menurut persepsi para pelaku usaha bahwa mereka menilai Indonesia secara umum memiliki kesiapan fasilitas usaha yang relatif baik. Fasilitas-fasilitas tersebut meliputi dukungan teknologi informasi dan komunikasi, dukungan sektor keuangan dan perbankan nasional, serta situasi

keamanan nasional. Semua kesiapan fasilitas tersebut dinilai baik oleh para responden dengan rincian urutan masing-masing sebesar 82%, 73% dan 82%. Ini adalah pertanda yang positif. Demikian halnya dengan ketersediaan jasa pengiriman barang, stabilitas politik lokal, ketersediaan akses ke pelabuhan, serta infrastruktur pelabuhan.

**Grafik 2. Persepsi Kesiapan Fasilitas Perdagangan**



Sumber: Hasil Survey & FGD Litbang Perdagangan, 2010



Tiga hal yang perlu mendapatkan perhatian oleh Pemerintah dalam meningkatkan fasilitas perdagangan adalah pertama stabilitas nilai tukar yang dinilai oleh sebanyak 64% responden sebagai kurang kondusif; dan hal kedua adalah stabilisasi biaya transportasi serta kepastian hukum. Dengan besaran responden masing-masing sebesar 64% dan 45% mereka menyatakan bahwa stabilitasi biaya transportasi dan kepastian hukum masih kurang. Hal ini terjadi karena para pelaku usaha secara umum pun masih mengalami buruknya infrastruktur dan listrik, serta tidak pastinya peraturan hukum yang diterapkan pemerintah. Bahkan, untuk infrastruktur pelabuhan seringkali dalam melakukan ekspor ke negara tujuan mereka harus melewati Surabaya, bukan di Makassar.<sup>3</sup> Hal ini merupakan suatu kerugian bagi pelaku usaha. Dengan demikian, tiga hal inilah yang harus dibenahi oleh pemerintah dalam hal kesiapan fasilitas perdagangan.

### **Peluang dan Ancaman**

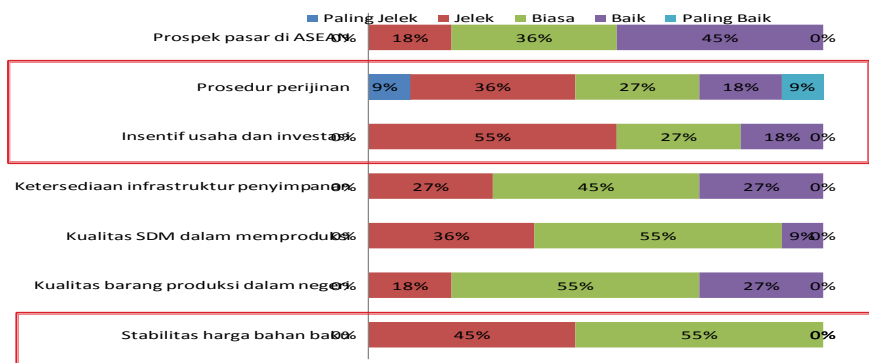
Dari sisi peluang dan ancaman, berdasarkan survei dan FGD yang dilakukan kepada para pelaku usaha pertengahan tahun 2010 ini menyiratkan optimisme yang besar terhadap prospek pasar ASEAN. Responden mengatakan

bahwa AEC masih menjadi generator ekonomi Indonesia di masa datang, dimana hal ini disebabkan oleh prospek pasar ASEAN, ketersediaan infrastruktur (storage) penyimpanan dan kualitas barang produksi dalam negeri, kualitas SDM dalam memproduksi barang, serta kualitas barang produksi dalam negeri. Namun ada beberapa hal yang perlu diperbaiki yaitu buruknya **insentif usaha dan investasi**. Sebanyak 55% responden menyatakan insentif usaha dan investasi adalah buruk. Ini berarti pemerintah dapat dikatakan gagal dalam menciptakan iklim investasi yang pro-pasar, mendukung kebutuhan pasar dan para pelaku usaha. Padahal yang dibutuhkan oleh para pelaku pasar adalah insentif usaha antara lain insentif pajak, kemudahan memperoleh kredit dan prosedur perijinan yang jelas. Dalam hal perolehan **prosedur perijinan** pun 36% responden menilai jelek. Dari dua indikator ini terlihat bahwa masih banyak kelemahan dari sisi pemerintah. Oleh karena itu apabila ingin meningkatkan daya saing, produksi yang berkualitas dan usaha yang maju, pemerintah harus mampu menyediakan aturan-aturan usaha yang jelas dan insentif lainnya. Selain itu penjaminan **stabilitas harga bahan baku** bagi para responden merupakan faktor penting untuk terus diperbaiki (Grafik 3).

---

<sup>3</sup> Hasil Survey & FGD Litbang Perdagangan 2010

**Grafik 3. Peluang dan Ancaman**



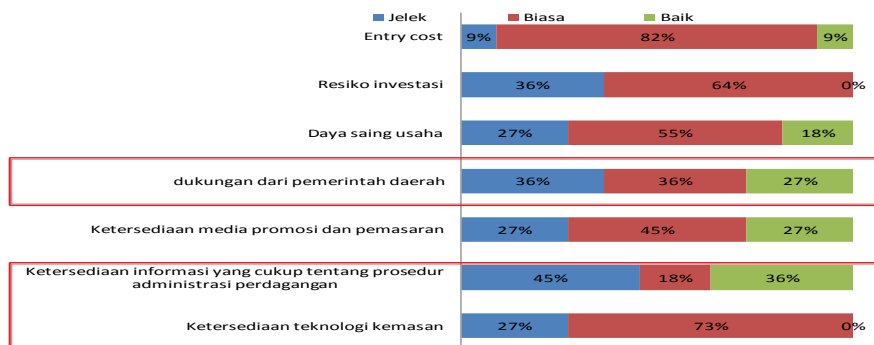
Sumber : Hasil Survey & FGD Litbang Perdagangan, 2010

### Kekuatan dan Kekurangan

Grafik 4 di bawah ini menyajikan jawaban responden atas kekuatan dan kekurangan yang dimiliki Indonesia dalam menghadapi pasar ASEAN. Dalam memanfaatkan AEC sebagai generator ekonomi Indonesia ada beberapa hal yang mendukung yaitu bea masuk (*entry cost*), resiko investasi, daya saing usaha serta ketersediaan media promosi dan pemasaran. Responden yang menyatakan bahwa bea masuk adalah biasa saja sebanyak

82%. Ini merupakan sinyal positif karena berarti para pelaku usaha tidak menganggap bea masuk (*entry cost*) sebagai suatu hambatan. Dengan kata lain, bea masuk yang biasa saja, atau bisa dikatakan rendah, merupakan salah satu kekuatan kita. Hal ini harus dipertahankan. Demikian halnya dengan resiko investasi yang mereka tanggap sebagai hal yang biasa oleh sebanyak 64%. Ini juga memberikan sinyal positif bagi pemerintah.

**Grafik 4. Kekuatan dan Kekurangan**



Sumber : Hasil Survey & FGD Litbang Perdagangan, 2010

Namun demikian, dalam upaya untuk meningkatkan kinerja perdagangan masih perlu dilakukan perbaikan di bidang ketersediaan teknologi kemasan, ketersediaan informasi yang cukup tentang prosedur administrasi perdagangan, serta dukungan dari pemerintah daerah. Sebanyak 36% responden menyatakan peran pemerintah daerah biasa saja bahkan ada yang mengatakan perannya buruk sebanyak 36%. Walaupun sebanyak 27% responden mendukung bahwa pemerintah daerah telah berbuat dengan baik. Hasil ini sebenarnya bisa dibandingkan dengan pendapat responden tentang ketersediaan informasi yang cukup tentang prosedur administrasi perdagangan. Hampir setengah responden, yakni sebanyak 45% menyatakan bahwa ketersediaan informasi tidak mencukupi atau dengan kata lain, relatif buruk. Dua hasil ini menggambarkan bahwa masih perlu peningkatan peran pemerintah daerah dalam membantu dunia usaha. Hal ini bisa dimulai dengan penyediaan informasi yang cukup.

Responden menyatakan bahwa pemerintah sebenarnya telah memiliki cetak biru (*blueprint*) pengembangan produk pertanian. Namun, cetak biru tersebut tidak dilaksanakan.<sup>4</sup> Selain itu, kurangnya koordinasi antar dinas-dinas terkait perlu diperbaiki pula. Mereka juga mengatakan yang diperlukan

adalah konsistensinya kebijakan yang dikeluarkan antara pemerintah pusat, provinsi dan pemerintah daerah sehingga tidak terjadi tumpang tindih kebijakan yang dikeluarkan. Disinilah peran penting dari pemerintah daerah dalam peningkatan kuantitas maupun kualitas produk.

## KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa :

1. Untuk Sektor otomotif, berdasarkan hasil IIT di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa Indonesia memiliki tingkat integrasi yang sedang untuk pasar otomotif pada negara Thailand, Singapura dan pasar dunia, artinya liberalisasi meningkatkan keterkaitan industri otomotif Indonesia dengan ketiga negara tersebut lebih baik jika dibandingkan ke Malaysia, Philipina dan Vietnam. Sedangkan pada hasil RCAB, dapat dilihat bahwa Indonesia memiliki daya saing untuk produk-produk industri otomotif hampir di seluruh negara kawasan ASEAN terutama dengan Thailand dan Singapura dan dunia, walaupun untuk Malaysia daya saing cenderung mengalami penurunan. Artinya Liberalisasi meningkatkan daya saing industri

---

4 Hasil Survey & FGD Litbang Perdagangan 2010

otomotif Indonesia dengan negara ASEAN.

2. Untuk industri berbahan baku karet, berdasarkan hasil IIT di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pasar industri berbasis karet Indonesia memiliki tingkat integrasi yang relatif tinggi diseluruh negara kawasan ASEAN, artinya liberalisasi dapat meningkatkan keterkaitan industri karet Indonesia keseluruhan negara ASEAN. Sedangkan pada hasil RCAB, menunjukkan bahwa liberalisasi meningkatkan daya saing industri karet Indonesia dengan negara ASEAN terutama dengan Malaysia dan Singapura.
3. Untuk sektor industri *agro based*, berdasarkan hasil IIT di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pasar industri berbasis pertanian Indonesia memiliki tingkat integrasi yang relatif kecil pada pasar dunia. Sedangkan pada pasar industri berbasis pertanian negara Thailand tingkat integrasi pasarnya sangat tinggi, sedangkan pada negara sisanya di kawasan ASEAN tingkat integrasinya sangat rendah. Hal ini mengindikasikan bahwa Liberalisasi tidak meningkatkan keterkaitan industri berbasis produk pertanian Indonesia baik ke dunia maupun keseluruhan negara ASEAN. Sedangkan berdasarkan hasil RCAB, Indonesia memiliki daya saing pada pada pasar dunia,

Vietnam, Malaysia dan Singapura. Sedangkan pada Thailand, Indonesia tidak memiliki daya saing, sedangkan pada Philippina daya saing Indonesia cenderung melemah. Hal ini menunjukkan bahwa liberalisasi yang terjadi dapat meningkatkan daya saing industri berbasis pertanian Indonesia dengan negara ASEAN terutama dengan Malaysia, Singapura dan Vietnam . Dengan tingkat integrasi pasar yang tinggi dan nilai RCAB yang rendah untuk pasar industri berbasis pertanian menandakan bahwa Indonesia masih sangat bergantung terhadap impor produk industri berbasis pertanian dari Thailand.

4. Berdasarkan hasil analisis model ekonometrika dapat ditarik kesimpulan bahwa FDI mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap IIT pada model yang menjelaskan determinan IIT untuk sektor industri berbasis karet dan pertanian, namun hal itu tidak terjadi untuk sektor industri otomotif. Kemudian yang berikutnya adalah, FDI mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap RCAB pada model yang menjelaskan determinan IIT untuk sektor industri otomotif, sektor industri berbasis karet dan berbasis pertanian.

Temuan-temuan tersebut pada gilirannya menuntut negara Indonesia untuk meningkatkan tingkat FDI

demi memacu perbaikan performa keterkaitan industri serta daya saingnya dalam menyambut pelaksanaan AEC. Beberapa hal yang layak untuk dilakukan sebagai solusi implementatif dalam menyambut pelaksanaan AEC yang harus dilakukan oleh Pemerintah yaitu pengamanan pasar produk dalam negeri, penguatan daya saing global dan penguatan ekspor, yang bisa dilaksanakan melalui:

- Peningkatan fasilitas perdagangan khususnya transparansi prosedur perdagangan.
- Perbaikan prosedur perijinan dan stabilisasi harga bahan baku untuk meningkatkan peluang Indonesia bersaing di pasar Internasional.
- Perbaikan di bidang ketersediaan teknologi kemasan.
- serta peningkatan dukungan dari pemerintah daerah dalam membantu dunia usaha, bisa dimulai dengan penyediaan informasi yang cukup.

## DAFTAR PUSTAKA

ASEAN Secretariat. (2009). *ASEAN Merchandise Trade Statistics Database*. [www.aseansec.org](http://www.aseansec.org)

Balassa, B. (1967). *Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage*. The Manchester School of Economic and Social Studies, 33, 99-123.

Brulhart, Marius. dan Thorpe, Michael. (1999). East-Asian Export Growth,

Intra-Industry Trade and Adjustmen. *Asia Pacific Journal of Economics and Business*, 3(2): 34-47.

Faustino, Horacio. (2008). *Intra-Industry Trade and Revealed Comparative Advantage: An Inverted-U Relationship*. School of Economics and Management, Technical University of Lisbon, Working Paper Series.

Grubel, H. and P. Lloyd, (1971). *The Empirical Measurement of Intra-Industry Trade*. The *Economic Record* 47, pp.494-517

Rachmawati. (2008). Dampak Skala Ekonomi Terhadap Perdagangan Intra-Industri Antara Indonesia dan Thailand: Kajian Kasus Industri Mobil Tahun 1995-2007

Tambunan, Tulus T.H, (2003). Perkembangan Sektor Pertanian di Indonesia, Beberapa Isu Penting. Ghalia Indonesia, Jakarta.

Sahin, S.O., Ulengin, F., Ulusoy, G., Aktas, E., Kabak, O., Topcu, I.Y. (2006). *A New Perspective in Competitiveness on Nations*. Department of Industrial Engineering, Dogus University Istanbul. Turkey

Vogiatzoglou. (2005). *Varieties or Qualities? Horizontal and Vertical Intra-industry Trade within the NAFTA Trade Bloc*.

World Integrated Trade Solution (WITS). (2010). UNCOMTRADE Database.