

Pengaruh Kurs, Cadangan Devisa, dan Konsumsi terhadap Ekspor Bersih Alat Transportasi Laut Indonesia

I Gusti Bagus Aditya
I Wayan Sudirman

Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana

ABSTRAK

Indonesia sebagai negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya merupakan perairan, membutuhkan sarana transportasi laut dalam mendukung berjalannya roda perekonomian nasional. Kecenderungan yang terjadi, Indonesia masih tetap mengimpor alat transportasi laut, walaupun ekspor terhadap komoditi terus meningkat dari tahun ke tahun. Penelitian ini bermaksud untuk mengetahui pengaruh kurs dollar Amerika Serikat, cadangan devisa, bongkar-muat barang, dan jumlah penumpang di pelabuhan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia periode 1995-2010 dengan menggunakan teknik analisis *Vector Auto Regression* (VAR). Hasil Penelitian menunjukkan kurs dollar Amerika Serikat, cadangan devisa, bongkar-muat barang, dan jumlah penumpang di pelabuhan berpengaruh secara simultan dan signifikan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia periode 1995-2010, sedangkan hasil uji parsial diperoleh bahwa ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia dipengaruhi oleh variabel ekspor bersih empat(4) triwulan sebelumnya, kurs dollar Amerika Serikat dua(2), empat(4), tujuh(4), dan delapan(8) triwulan sebelumnya; cadangan devisa satu(1), dua(2), dan empat(4) triwulan sebelumnya; dan bongkar-muat barang empat(4) triwulan sebelumnya sedangkan variabel jumlah penumpang di pelabuhan tidak berpengaruh secara signifikan.

Kata kunci : ekspor bersih, kurs, cadangan devisa, bongkar-muat Barang, jumlah penumpang, Uji VAR

ABSTRACT

Indonesia is an archipelagic state which most of its area is water. Therefore, it needs marine transportation to support national economic activity. Though export of marine transportation production is increasing rapidly, Indonesia still importing this commodity. By using *Vector Auto Regression* (VAR), this study aimed to identify the influence of U.S dollar exchange rate, foreign exchange reserves, number of loading/unloading goods, and number of passenger in port to net export of Indonesian marine transportation production in the period of 1995-2010 simultaneously and partially. It is known that U.S dollar exchange rate, foreign exchange reserves, number of loading/unloading goods, and number of passenger in port, simultaneously and significantly, influence the net export of Indonesian marine transportation production on the period of 1995-2010. Meanwhile, partial test shown that the net export of Indonesian marine transportation production influenced by net export variables in four previous quarterly; U.S dollar exchange rate of two, four, seven, and eight previous quarterly; foreign exchange reserves of one, two, and four previous quarterly; and number of loading/unloading goods in the four previous quarterly. Number of passenger in port did not influence the net export partially and significantly.

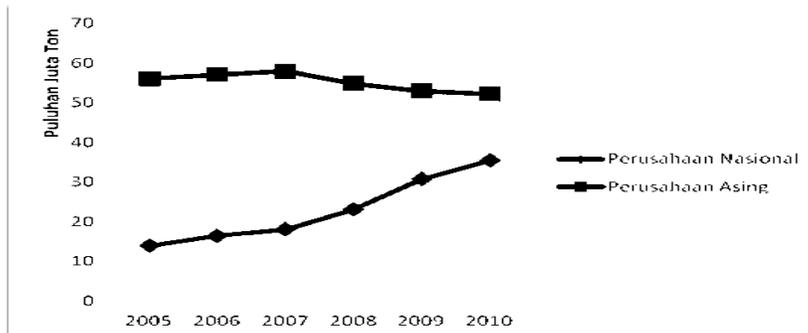
Keywords: net export, exchange rate, foreign exchange reserves, number of loading/unloading goods, number of passenger, VAR test

PENDAHULUAN

Era perdagangan bebas mendorong tiap-tiap negara menggali dan mengembangkan potensi yang dimiliki agar tidak kalah bersaing dengan negara lain. Kesiapan Indonesia dalam bersaing di era perdagangan bebas haruslah didukung oleh alat dan praalat yang memadai, salah satunya adalah alat transportasi. Indonesia merupakan negara kepulauan dan negara maritim yang wilayah perairannya merupakan bagian terbesar atau sekitar dua pertiga dari keseluruhan wilayah Indonesia (Farid et al, 2013). Peran transportasi laut sangat vital karena menjadi faktor

penghubung segala kegiatan perekonomian antar pulau, sekitar 75 persen dari total muatan barang diangkut menggunakan moda transportasi laut, sisanya diangkut melalui transportasi darat dan udara (Adisasmita, 2013:1). Didukung dengan banyaknya potensi kelautan yang dimiliki, namun alat transportasi laut masih belum menjadi industri unggulan di Indonesia.

Gambar 1. Produksi Alat Transportasi Laut di Indonesia



Sumber: Departemen Perhubungan, 2013

Produksi alat transportasi laut Indonesia oleh perusahaan nasional semakin meningkat dalam beberapa tahun terakhir, sementara produksi alat transportasi laut oleh perusahaan asing di Indonesia terus mengalami penurunan. Berkembangnya industri untuk memproduksi alat transportasi laut mendorong terjadinya kegiatan ekspor untuk beberapa jenis kapal, disamping tetap melakukan impor dikarenakan kemampuan produksi yang belum mampu memenuhi kebutuhan nasional dalam waktu yang singkat.

Kegiatan ekspor dan impor tentu tidak lepas dari peran kurs mata uang. Peran kurs dalam transaksi perdagangan menentukan besaran nilai ekspor (Dolati et al, 2012). Hal ini dikarenakan setiap negara memiliki satuan mata uang yang berbeda-beda sehingga diperlukan suatu standar pembayaran yang mengatur nilai dari satuan mata uang yang ditransaksikan.

Setiap negara memiliki mata uang asing dalam bentuk cadangan devisa yang dapat digunakan untuk melakukan pembayaran dalam transaksi perdagangan internasional. Menurut Sultan (2011), pembiayaan menjadi faktor penting dalam menunjang kegiatan perdagangan internasional dan cadangan devisa menjadi satu-satunya alat tukar di pasar global yang bertindak sebagai kendala bagi negara berkembang untuk melakukan transaksi.

Perdagangan internasional merupakan suatu akibat dari adanya interaksi antara permintaan dan penawaran yang bersaing. Permintaan dan penawaran serta merupakan suatu interaksi dari kemungkinan produksi dan preferensi konsumen, suatu negara akan mengekspor komoditas yang dihasilkan lebih murah dan mengimpor komoditas yang dihasilkan lebih mahal dalam penggunaan sumber daya (Lindert dan Kindleberger, 1995). Preferensi konsumen merefleksikan tingkat konsumsi suatu barang dan jasa. Konsumsi alat transportasi laut menurut Adisasmita (2013:151) adalah melalui jenis muatan yang diangkut oleh alat transportasi laut, yaitu barang dan orang sehingga konsumsi alat transportasi laut Indonesia apabila dilihat dari aspek barang dapat dicerminkan melalui kegiatan bongkar-muat barang dan dari aspek orang melalui jumlah penumpang di pelabuhan Indonesia.

Berdasarkan uraian sebelumnya, penelitian ini akan menguji pengaruh variabel yang meliputi (1) kurs mata uang asing, yang dalam hal ini adalah dollar Amerika Serikat; (2) cadangan devisa; dan konsumsi alat transportasi yang ditinjau melalui variabel (3) bongkar-muat

barang; serta (4) jumlah penumpang di pelabuhan terhadap variabel ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia.

METODE PENELITIAN

Lokasi, Jenis dan Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini dilakukan di Indonesia, alasan pemilihan lokasi tersebut dikarenakan potensi geografis Indonesia yang meliputi wilayah kepulauan, wilayah perairan, serta jumlah penduduk yang tinggi sehingga industri alat transportasi laut seharusnya dapat berkembang dengan pesat. Berdasarkan jenis data menurut sumbernya, sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari *United Nation Commodity Trade (COMTRADE) statistical database*, Publikasi Bank Indonesia, Badan Pusat Statistik, Departemen Perhubungan, serta literatur-literatur lain yang tercantum dalam daftar pustaka.

Definisi Operasional Variabel

Variabel yang diuji dalam penelitian ini meliputi : ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia yaitu selisih keseluruhan ekspor dan impor alat transportasi laut Indonesia yang meliputi : kapal, perahu, dan kapal pesiar dalam satuan dollar Amerika Serikat (ton), kurs dollar Amerika Serikat yaitu besaran nilai tukar mata uang rupiah terhadap dollar Amerika Serikat yang menggunakan kurs tengah dan dinyatakan dengan satuan Rp/US\$, cadangan devisa yaitu besaran jumlah valuta asing yang dimiliki oleh Indonesia melalui lembaga keuangan nasional dan dinyatakan dalam satuan juta US\$, bongkar-muat barang yaitu proses pengangkutan barang maupun proses penurunan barang di pelabuhan dan dinyatakan dalam satuan ribu ton, dan jumlah penumpang di pelabuhan yaitu banyaknya penumpang yang menaiki alat transportasi laut di pelabuhan dan dinyatakan dalam satuan orang.

Teknik Analisis Data

Analisis data menggunakan serangkaian tahapan pengujian dengan menggunakan *vector autoregression (VAR)*. *Vector Auto Regression (VAR)* digunakan dalam proyeksi data yang bersifat runtut waktu (*time series data*). Pada dasarnya proses analisis dengan menggunakan VAR dapat digabungkan dengan model persamaan simultan, oleh karena dalam Analisis VAR seluruh variabel endogen diperhitungkan dalam model. Perbedaan analisis VAR dengan persamaan simultan, bahwa dalam analisis VAR setiap variabel diterangkan oleh variabel itu sendiri di masa lampau, serta variabel endogen lain di masa lalu. Salah satu keunggulan lainnya bahwa dalam analisis VAR tidak terdapat variabel eksogen

Penelitian ini menggunakan analisis dengan spesifikasi model VAR sebagai berikut :

$$EKBER_t = \alpha_{10} + \alpha_{11}EKBER_{t-1} + \alpha_{12}KURS_{t-1} + \alpha_{13}CADEV_{t-1} + \alpha_{14}BOAT_{t-1} + \alpha_{15}JUPE_{t-1} + \epsilon_t \dots (1)$$

$$KURS_t = \alpha_{20} + \alpha_{21}EKBER_{t-1} + \alpha_{22}KURS_{t-1} + \alpha_{23}CADEV_{t-1} + \alpha_{24}BOAT_{t-1} + \alpha_{25}JUPE_{t-1} + \epsilon_t \dots (2)$$

$$CADEV_t = \alpha_{30} + \alpha_{31}EKBER_{t-1} + \alpha_{32}KURS_{t-1} + \alpha_{33}CADEV_{t-1} + \alpha_{34}BOAT_{t-1} + \alpha_{35}JUPE_{t-1} + \epsilon_t \dots (3)$$

$$BOAT_t = \alpha_{40} + \alpha_{41}EKBER_{t-1} + \alpha_{42}KURS_{t-1} + \alpha_{43}CADEV_{t-1} + \alpha_{44}BOAT_{t-1} + \alpha_{45}JUPE_{t-1} + \epsilon_t \dots (4)$$

$$JUPE_t = \alpha_{50} + \alpha_{51}EKBER_{t-1} + \alpha_{52}KURS_{t-1} + \alpha_{53}CADEV_{t-1} + \alpha_{54}BOAT_{t-1} + \alpha_{55}JUPE_{t-1} + \epsilon_t \dots (5)$$

Keterangan:

EKBER = Ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia

KURS = Kurs dollar Amerika Serikat terhadap rupiah

CADEV = Cadangan Devisa Indonesia

BOAT = Bongkar-muat barang di pelabuhan Indonesia

JUPE = Jumlah penumpang di pelabuhan Indonesia

α = Konstanta

ϵ_t = Error Term

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum

Alat transportasi laut adalah salah satu dari tiga jenis alat transportasi yang tersedia selain darat dan udara. Alat transportasi ini digunakan sebagai sarana penghubung wilayah yang dibatasi oleh perairan. Indonesia sebagai negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya terdiri atas perairan membutuhkan alat transportasi sebagai sarana penghubung antar wilayahnya. Kecenderungan yang terjadi Indonesia lebih banyak melakukan impor dibanding ekspor yang tercermin dari nilai ekspor bersih yang negatif. Berdasarkan data yang diperoleh dari *Uncomtrade* tahun 1995-2010 rata-rata ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia per tahun adalah -176.477 ton atau dengan rata-rata perkembangan pertahunnya sebesar 3077,91 persen.

Kurs merupakan salah satu variabel makro yang berpengaruh terhadap ekspor bersih. Pergerakan kurs dollar Amerika Serikat terhadap rupiah sangat fluktuatif. Rata-rata perkembangan kurs rupiah terhadap dollar Amerika Serikat pertahunnya adalah sebesar Rp. 8.257,13/1US\$ atau dengan perkembangan 14,59 persen pertahunnya.

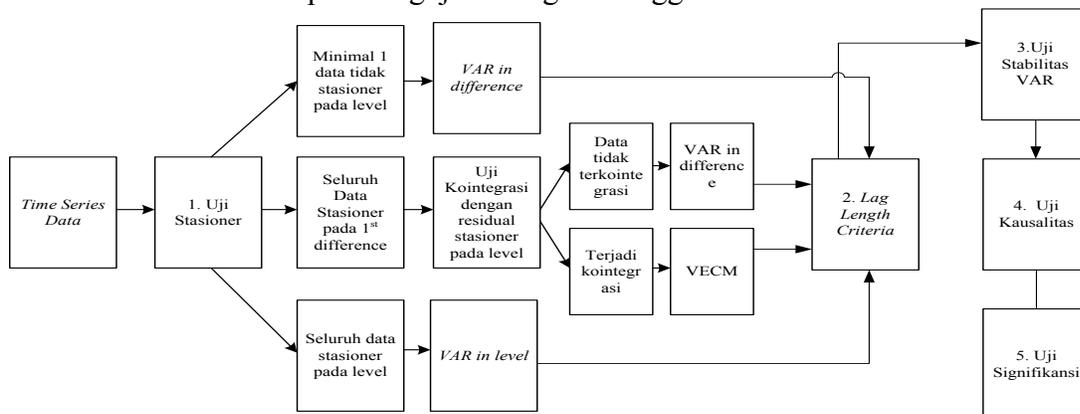
Selain kurs, cadangan devisa juga turut berpengaruh terhadap ekspor bersih alat transportasi laut. Pergerakan cadangan devisa Indonesia cenderung meningkat dari periode 1995-2010. Peningkatan tertinggi terjadi pada tahun 2010 dengan 45.54 persen. Rata-rata nilai cadangan devisa Indonesia per tahunnya sebesar US\$ 38.445.69 juta pertahunnya atau dengan peningkatan sebesar 14,30 persen pertahunnya.

Konsumsi juga turut berpengaruh secara signifikan terhadap ekspor bersih. Konsumsi alat transportasi laut Indonesia dapat dilihat pada bongkar-muat barang dan jumlah penumpang di pelabuhan. Kondisi bongkar-muat barang di pelabuhan Indonesia pada periode 1995-2010 sangat fluktuatif. Rata-rata nilai bongkar-muat barang pertahunnya sebesar 532.203,56 ribu ton atau dengan pertumbuhan sebesar 1.25 persen pertahun, sedangkan untuk jumlah penumpang terlihat bahwa rata-rata peningkatan total penumpang selama periode 1995-2010 meningkat sebesar 1.28 persen atau sebesar 32.350 ribu orang pertahunnya.

Tahapan Pengujian VAR

Pengujian awal dilakukan dengan menggunakan uji akar unit dengan metode uji *Augmented Dickey-Fuller* (ADF) dalam program *views6.0*.

Gambar 3. Tahapan Pengujian dengan menggunakan VAR



Setelah itu berturut-turut dilakukan uji *lag length criteria*, uji kausalitas, uji signifikansi, dan uji stabilitas VAR. Fokus penelitian ini adalah untuk mencari pengaruh variabel kurs dollar Amerika Serikat, cadangan devisa, bongkar-muat barang di pelabuhan, dan jumlah penumpang di pelabuhan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia yang hasilnya terlihat pada pengujian signifikansi, sehingga pengujian hanya dilakukan sampai uji signifikansi saja dan tidak dilanjutkan untuk pengujian *impulse response* dan *variance decomposition*.

1. Uji Stasioner

Tabel 1. Hasil Uji Stasioner

Variabel	Pengujian Unit Root Pada Level		Pengujian Unit Root Pada 1 st difference		Pengujian Unit Root Pada 2 nd difference	
	Nilai Prob	Stasioner	Nilai Prob	Stasioner	Nilai Prob	Stasioner
EKBER	0,6001	tidak	0,0023	ya	-	-
KURS	0,6171	tidak	0,0000	ya	-	-
CADEV	0,9111	tidak	0,7085	tidak	0,000	ya
BOAT	0,7257	tidak	0,0094	ya	-	-
JUPE	0,7872	tidak	0,0397	ya	-	-

Keterangan:

EKBER = Ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia

KURS = Kurs dollar Amerika Serikat terhadap rupiah

CADEV = Cadangan Devisa Indonesia

BOAT = Bongkar-muat barang di pelabuhan Indonesia

JUPE = Jumlah penumpang di pelabuhan Indonesia

Berdasarkan hasil uji stasioner pada gambar 4, didapat bahwa data stasioner pada *first difference* sebanyak 4 variabel, dan sisanya stasioner pada *second difference*. Hal ini berarti pengujian dilakukan pada persamaan VAR *in difference* dan tidak dilakukan uji kointegrasi.

2. Identifikasi Panjang Lag (*Lag Length Criteria*)

Pengidentifikasian panjang lag sebelum dilakukannya uji kointegrasi sangat penting, hal ini dikarenakan uji kointegrasi sangat peka terhadap panjang lag sehingga penentuan lag yang optimal menjadi salah satu prosedur penting dalam pembentukan sebuah model (Enders, 2004)

Tabel 2. Hasil Identifikasi Panjang Lag

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	-2863.229	NA	9.40e+39	106.2307	106.4149	106.3017
1	-2760.901	181.9179	5.39e+38	103.3667	104.4717*	103.7928
2	-2730.546	48.34196	4.53e+38	103.1684	105.1942	103.9497
3	-2703.490	38.07851	4.46e+38	103.0922	106.0389	104.2286
4	-2634.288	84.58026	9.84e+37	101.4551	105.3226	102.9467
5	-2591.286	44.59469	6.28e+37	100.7884	105.5767	102.6350
6	-2571.261	17.05868	1.08e+38	100.9726	106.6818	103.1744
7	-2539.470	21.19402	1.51e+38	100.7211	107.3511	103.2780
8	-2438.096	48.80992*	2.36e+37*	97.89243*	105.4432	100.8045*

Tabel 2 menunjukkan hasil identifikasi panjang lag dengan menggunakan *lag length criteria* pada program *evIEWS 6.0*. Lag optimum berada pada lag delapan(8), ditunjukkan dengan banyaknya tanda bintang(*) pada lag tersebut.

3. Uji Kausalitas

Uji kausalitas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antar variabel endogen sehingga dapat diperlakukan sebagai variabel eksogen. Uji kausalitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *granger's causality*. Kekuatan prediksi dari informasi yang telah didapatkan

baik yang berasal dari teori maupun penelitian sebelumnya dapat menunjukkan adanya hubungan kausalitas antar variabel dalam jangka waktu yang lama.

Berasarkan Tabel 3 Output Uji Kausalitas dengan menggunakan *Granger Casuality tes*, hasil yang diperoleh adalah terdapat hubungan kausalitas dua arah antara variabel cadangan devisa dengan bongkar-muat barang dengan nilai prob masing- masing sebesar 0,0011 dan 0,0003 dimana nilai tersebut $< 0,005$, hubungan dua arah tersebut berarti pergerakan nilai cadangan devisa juga turut berpengaruh terhadap pergerakan jumlah bongkar-muat barang atau sebaliknya. Selain itu terdapat hubungan kausalitas searah variabel ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia yang mempengaruhi bongkar-muat barang dengan nilai prob $< 0,05$ yaitu sebesar 0,0009 yang berarti pergerakan nilai ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia berpengaruh terhadap pergerakan jumlah bongkar-muat barang

Tabel 3. Output Uji Kausalitas

Pairwise Granger Causality Tests
 Date: 03/26/14 Time: 06:04
 Sample: 1995Q1 2010Q4
 Lags: 8

Null Hypothesis:	Obs	F-Statistic	Prob.	Kausalitas
DDCADEV does not Granger Cause DBOAT	54	4.24424	0.0011	Ya
DBOAT does not Granger Cause DDCADEV		5.00557	0.0003	Ya
DEKBER does not Granger Cause DBOAT	55	4.32144	0.0009	Ya
DBOAT does not Granger Cause DEKBER		1.38984	0.2323	Tidak
DJUPE does not Granger Cause DBOAT	55	0.24437	0.9793	Tidak
DBOAT does not Granger Cause DJUPE		0.32423	0.9516	Tidak
DKURS does not Granger Cause DBOAT	55	0.12704	0.9977	Tidak
DBOAT does not Granger Cause DKURS		0.39236	0.9179	Tidak
DEKBER does not Granger Cause DDCADEV	54	1.29758	0.2749	Tidak
DDCADEV does not Granger Cause DEKBER		0.91270	0.5168	Tidak
DJUPE does not Granger Cause DDCADEV	54	0.24541	0.9790	Tidak
DDCADEV does not Granger Cause DJUPE		1.00084	0.4519	Tidak
DKURS does not Granger Cause DDCADEV	54	0.09356	0.9992	Tidak
DDCADEV does not Granger Cause DKURS		0.11881	0.9982	Tidak
DJUPE does not Granger Cause DEKBER	55	0.16180	0.9946	Tidak
DEKBER does not Granger Cause DJUPE		1.40359	0.2265	Tidak
DKURS does not Granger Cause DEKBER	55	0.12486	0.9978	Tidak
DEKBER does not Granger Cause DKURS		0.66022	0.7225	Tidak
DKURS does not Granger Cause DJUPE	55	0.88794	0.5357	Tidak
DJUPE does not Granger Cause DKURS		6.78009	2.E-05	Tidak

4. Uji Stabilitas VAR

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah model VAR sudah stabil atau tidak, apabila nilai modulus $< 1,00$ berarti model VAR telah stabil, dan apabila nilai modulus $> 1,00$ model VAR belum stabil. Berdasarkan Tabel 4, nilai modulus $< 1,00$ hal ini berarti Model VAR telah stabil dengan tidak adanya akar di luar lingkaran satuan

Tabel 4 Hasil Uji Stabilitas VAR
Roots of Characteristic Polynomial

Root	Modulus
0.763504	0.763504
0.519340 - 0.385490i	0.646774
0.519340 + 0.385490i	0.646774
0.409424 - 0.348904i	0.537924
0.409424 + 0.348904i	0.537924
-0.262398 - 0.467893i	0.536448
-0.262398 + 0.467893i	0.536448
-0.465807	0.465807
-0.254297	0.254297
-0.088279	0.088279

5. Uji Signifikansi dengan Pertimbangan Lag Length Criteria

Untuk mengetahui signifikansi suatu variabel maka perlu dibandingkan nilai *t-statistic parsial* yang ditunjukkan dalam kurung siku [] dengan nilai t tabel. Nilai t tabel pada penelitian ini adalah $(0.05, 64-5) = 1,671$. Adapun rumusan hipotesis yang digunakan adalah sebagai berikut:

H_0 : variabel terikat tidak secara signifikan dipengaruhi oleh variabel bebas

H_1 : variabel terikat secara signifikan dipengaruhi oleh variabel bebas

Wilayah Tolak H_0 apabila nilai *t-statistic parsial* $> + 1,671$ atau $< -1,671$

Berdasarkan hasil olah data, maka dapat diringkas variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia seperti tampak pada tabel 5.

Tabel 5. Hasil Uji Signifikansi Terhadap EKBER

VARIABEL	Koefisien	<i>t-Statistic</i>	
EKBER(-4)	-1,462	-4,489	
KURS(-2)	-8,038	2,751	
KURS(-4)	-8,406	-2,249	
KURS(-7)	-5,574	-5,690	<i>R-Squared</i> :
KURS(-8)	-4,001	-4,001	0,946340
CADEV(-1)	9,091	1,850	<i>F-Statistic</i>
CADEV(-2)	11,621	2,167	:5,731690
CADEV(-3)	16,415	2,495	
CADEV(-4)	-14,273	-2,325	
BOAT(-4)	-4,875	-4,303	

$$\begin{aligned} \text{EKBER} = & -1,462 \text{ EKBER } (-4) - 8,038 \text{ KURS } (-2) - 8,406 \text{ KURS } (-4) - 5,574 \text{ KURS } (-7) \\ & - 4,001 \text{ KURS } (-8) + 9,091 \text{ CADEV}(-1) + 11,621 \text{ CADEV}(-2) + 16,415 \\ & \text{CADEV}(-3) - 14,273 \text{ CADEV}(-4) - 4,875 \text{ BOAT}(-4) \end{aligned}$$

Keterangan :

EKBER (-4) = Ekspor Bersih Alat Transportasi Laut Indonesia empat(4) triwulan sebelumnya

KURS (-2) = Kurs dollar Amerika Serikat dua(2) triwulan sebelumnya

KURS (-4) = Kurs dollar Amerika Serikat empat(4) triwulan sebelumnya

KURS (-7) = Kurs dollar Amerika Serikat tujuh(7) triwulan sebelumnya

KURS (-8) = Kurs dollar Amerika Serikat delapan(8) triwulan sebelumnya

CADEV (-1) = Cadangan Devisa Indonesia satu(1) triwulan sebelumnya

CADEV (-2) = Cadangan Devisa Indonesia dua(2) triwulan sebelumnya

CADEV (-3) = Cadangan Devisa Indonesia tiga(3) triwulan sebelumnya

CADEV (-4) = Cadangan Devisa Indonesia empat(4) triwulan sebelumnya

BOAT (-4) = Bongkar-muat barang di pelabuhan empat(4) triwulan sebelumnya

Interpretasi :

1. *R-squared* bernilai 0,9463 atau 94,63 persen. Hal ini berarti 94,63 persen model ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia dipengaruhi oleh ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia, kurs dollar Amerika Serikat, cadangan devisa, bongkar-muat barang, dan jumlah penumpang di pelabuhan, sisanya 5,37 persen dipengaruhi oleh variabel lain diluar model
2. Oleh karena $F_{hitung} = 5,73 > F_{tabel} = 2,53$, Ini berarti ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia, kurs dollar Amerika Serikat, cadangan devisa, bongkar-muat barang, dan jumlah penumpang di pelabuhan berpengaruh signifikan secara simultan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia tahun 1995-2010.
3. Ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia empat (4) triwulan sebelumnya berpengaruh negatif terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia pada saat tertentu. Hal ini berarti apabila ekspor bersih alat transportasi laut empat (4) triwulan sebelumnya meningkat sebesar satu ton, maka ekspor bersih pada saat tertentu akan menurun sebesar 1,462 ton. Pengaruh negatif tersebut dikarenakan alat transportasi laut memiliki masa layak pakai lebih dari satu tahun, sehingga untuk mengimpor kembali diperlukan waktu yang tidak sebentar oleh suatu negara (menunggu alat transportasi laut untuk tidak layak pakai) dan menyebabkan penurunan nilai ekspor bersih di tahun berikutnya.
4. Kurs dollar Amerika Serikat dua (2), empat (4), tujuh (7), dan delapan (8) triwulan sebelumnya berpengaruh negatif terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia. Hal ini berarti apabila kurs dollar Amerika Serikat dua (2), empat (4), tujuh (7), dan delapan (8) triwulan sebelumnya meningkat satu rupiah maka ekspor bersih alat transportasi laut pada saat tertentu masing-masing akan menurun sebesar 8,038; 8,406; 5,574; dan 4,001 ton. Waktu dua (2), empat (4), tujuh (7) dan delapan (8) triwulan sebelumnya berpengaruh dikarenakan dalam perjanjian perdagangan internasional terdapat persetujuan mengenai apakah kurs yang akan dipakai adalah saat barang sampai kepada pembeli atau saat pembayaran dilakukan sehingga kurs beberapa triwulan sebelumnya turut mempengaruhi ekspor bersih alat transportasi laut pada saat ini. Pengaruh negatif tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Nguohou (2013) dan Krisna (2013) dalam penelitiannya bahwa kurs rupiah terhadap dollar Amerika Serikat berpengaruh negatif dan signifikan terhadap ekspor. Nilai suatu mata uang

yang terdepresiasi menyebabkan harga barang-barang ekspor lebih murah di pasar internasional sehingga meningkatkan penjualan.

5. Cadangan devisa satu (1), dua (2), dan tiga (3) triwulan sebelumnya berpengaruh positif terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia, sedangkan cadangan devisa empat (4) triwulan sebelumnya berpengaruh negatif. Hal ini berarti apabila cadangan devisa satu(1), dua (2), dan tiga (3) triwulan sebelumnya meningkat sebesar satu dollar, maka ekspor bersih akan meningkat masing-masing sebesar 9,091; 11,621; dan 16,415 ton, namun jika cadangan devisa empat(4) triwulan sebelumnya meningkat sebesar satu dollar, maka ekspor bersih akan menurun sebesar 14,273 ton. Cadangan devisa negara pada triwulan satu (1),dua (2) dan tiga (3) merupakan pendapatan negara yang belum dianggarkan dalam belanja negara karena penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dilakukan setahun sebelumnya dan berlaku dari 1 januari - 31 desember 2013 sehingga cadangan devisa memiliki pengaruh positif terhadap ekspor, hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Juniantara(2012) yang mengatakan bahwa peningkatan nilai ekspor juga diikuti dengan meningkatnya jumlah cadangan devisa. Lain halnya dengan cadangan devisa pada triwulan keempat yang lalu, dimana cadangan devisa pada tahun lalu diperhitungkan dalam penyusunan APBN sehingga memiliki pengaruh positif terhadap impor. Cadangan devisa berpengaruh positif terhadap impor berarti berpengaruh negatif terhadap ekspor bersih, hal ini dikarenakan impor merupakan aspek pengurang dalam ekspor bersih. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Arnesi (2011), Sultan (2011), dan Dwipayana (2014) dalam penelitiannya bahwa cadangan devisa berpengaruh positif dan signifikan terhadap impor.
6. Bongkar-muat barang di pelabuhan empat(4) triwulan sebelumnya berpengaruh negatif terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia. Hal ini berarti apabila bongkar muat barang empat(4) triwulan yang lalu meningkat sebesar 1 ton, maka ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia pada saat tertentu akan menurun sebesar 0,218 ton, Bongkar-muat barang merefleksikan konsumsi dalam maupun luar negeri. Semakin tinggi arus barang di suatu negara akan meningkatkan kebutuhan alat transportasi laut dunia, karena transaksi yang dilakukan tidak hanya didalam negeri tetapi juga keluar negeri. Hal tersebut yang menyebabkan bongkar-muat barang berpengaruh positif terhadap impor atau negatif terhadap ekspor bersih. Indrayani (2014) mengatakan hal yang serupa dalam penelitiannya, dimana konsumsi berpengaruh secara positif terhadap impor.
7. Hal yang bertolak belakang terjadi pada jumlah penumpang di pelabuhan yang tidak berpengaruh signifikan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia. Jumlah penumpang di pelabuhan tidak cukup untuk merefleksikan konsumsi alat transportasi laut terlebih terhadap ekspor bersihnya, dimana cakupan bongkar-muat barang lebih luas hingga ke luar negeri. Jumlah penumpang di pelabuhan tidak mewakili keberangkatan seseorang ke luar negeri atau sebaliknya, keberangkatan ke luar negeri lebih didominasi alat transportasi udara dibanding laut.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil pengolahan data dan pengujian secara simultan pada taraf nyata (α) = 5 % menunjukkan bahwa kurs dollar Amerika Serikat, cadangan devisa, bongkar-muat barang, dan jumlah penumpang di pelabuhan berpengaruh signifikan secara simultan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia periode 1995-2010. Besarnya pengaruh keempat variabel ditunjukkan dengan $R^2 = 0,9463$ yang berarti bahwa ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia dipengaruhi oleh kurs dollar Amerika Serikat, cadangan devisa, bongkar-muat barang, dan jumlah penumpang di pelabuhan sebesar 94,63 persen dan sisanya sebesar 5,37 persen dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model.
2. Berdasarkan pengamatan secara parsial diperoleh bahwa ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia empat (4) triwulan sebelumnya; kurs dollar Amerika Serikat dua (2), empat (4), tujuh (7), dan delapan (8) triwulan sebelumnya; cadangan devisa satu (1), dua (2), tiga (3), dan empat (4) triwulan sebelumnya dan bongkar-muat barang empat (4) triwulan sebelumnya berpengaruh secara signifikan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia. Hal yang bertolak belakang terjadi, dimana jumlah penumpang di pelabuhan tidak berpengaruh signifikan terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia. Hal tersebut dikarenakan jumlah penumpang di pelabuhan tidak mewakili konsumsi luar negeri berbeda halnya dengan bongkar-muat barang yang cakupannya lebih luas. Keberangkatan keluar negeri didominasi oleh transportasi udara bukan laut.

Saran

Berdasarkan hasil analisis dan simpulan di atas dapat disarankan hendaknya pemerintah maupun Bank Indonesia selaku otoritas moneter Indonesia memperhatikan kondisi transaksi sektor riil yang sedang berjalan. Kebijakan yang dapat dilakukan oleh Bank Indonesia seperti pembelian surat-surat berharga melalui operasi pasar terbuka dan penurunan tingkat diskonto, dapat dilakukan terkait dengan pengaruh negatif kurs terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia. Di sisi lain pemerintah dapat melakukan kebijakan politik proteksi yang meliputi: penurunan bea ekspor, peningkatan bea impor, maupun subsidi yang terkait dengan pengaruh cadangan devisa terhadap ekspor bersih alat transportasi laut Indonesia. Penerapan kebijakan tersebut tentu harus melalui kajian lebih lanjut mengenai dampak yang akan ditimbulkan pada komoditas perdagangan lainnya serta kondisi perekonomian Indonesia pada umumnya.

REFERENSI

Adisasmita, Rahardjo. 2013. *Pembangunan Ekonomi Maritim*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Arnesi, Made Sukma. 2011. *Analisis Pengaruh Kurs Dollar Amerika Serikat dan Cadangan Devisa Serta Produk Domestik Bruto (PDB) Terhadap Nilai Impor Minyak Bumi Indonesia Periode 1994-2010*. Denpasar: Skripsi Jurusan Ilmu Ekonomi FE Unud.

Dolatti, Mahnaz et al. 2011. The Effect of Real Exchange Rate Instability on Non-Petroleum Exports in Iran. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 2(7), Pp: 6955-6961.

- Dwipayana, I Kadek Agus.2014. Pengaruh Harga Beras Dunia, Cadangan Devisa, dan Jumlah Penduduk terhadap Impor Beras Indonesia Periode1997-2012.Denpasar : Skripsi Jurusan Ilmu Ekonomi FE Unud.
- Enders, Walter. 2004. *Applied Econometric Time Series 2nd Edition*. New York: John Wiley and Sons, Inc.
- Farid, R.M., Ahmad and Bagus Pribadi, Septana and Sukawi, Sukawi. 2013. *Museum Armada TNI-Angkatan Laut Surabaya*.Undergraduate thesis, Universitas Diponegoro.
- Indrayani, Ni Kadek Ayu. 2014. Pengaruh Konsumsi, Produksi , Kurs Dollar Amerika Serikat, dan Produk Domestik Bruto Pertanian terhadap Impor Bawang Putih Indonesia Tahun 2002-2011. Denpasar: Skripsi Jurusan Ilmu Ekonomi FE Unud.
- Jumini.2008. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Bawang Putih Impor di Indonesia*.Bogor : IPB.
- Juniantara, I Putu Kusuma. 2012. *Pengaruh Ekspor, Impor dan Kurs Terhadap Cadangan Devisa Nasional Periode 1999-2010*. Denpasar: E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Unud.
- Krisna A, I Kadek., dan Wita K, I Wayan. 2013. Analisis Tingkat Daya Saing dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Ekspor Kayu Olahan Indonesia ke Negara Amerika Serikat.*E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Unud*, 2(6), pp: 277-313.
- Nguohou,Ibrahim., and Makolle, Alex Audrin. 2013. Analyzing the Determinants of Export Trade in Cameroon(1970-2008). *Mediterranean Journal of Social Sciences*. 4(1), pp: 599-606.
- Peter, H. Lindert and Charles P. Kindleberger.1995. *Ekonomi Internasional edisi kedelapan*. Jakarta: Erlangga.
- Sultan, Zafar Ahmad. 2011. Foreign Exchange Reserve and India's Import Demand: A Cointegration and Vector Error Correction Analysis. *International Journal of Business and Management*, 6(7), pp: 69-76.