

**ANALISIS INTRA INDUSTRY TRADE PADA INDUSTRI KENDARAAN
RODA EMPAT INDONESIA TERHADAP PARTNER DAGANG DALAM
ORGANISASI APEC TAHUN 2012-2019**

Harya Kuncara Wiralaga

Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Jakarta
e-mail: harya_kuncara@unj.ac.id

Karuniana Dianta Arfiando Sebayang

Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Jakarta
e-mail: dianta.sebayang@unj.ac.id

Hilyah Aziza

Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Jakarta
e-mail: hilyahaziza04@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis besarnya derajat integrasi perdagangan intra industri beserta pengaruh rata-rata GDP per kapita negara partner, nilai tukar, dan jarak terhadap perdagangan intra industri Indonesia dengan lima negara partner yang tergabung dalam organisasi APEC (China, Japan, Malaysia, Singapore, dan Thailand) pada industri kendaraan roda empat periode 2012-2019. Penelitian ini menggunakan data sekunder, data diperoleh dari *World Bank* dan *UN Comtrade* dengan kode SITC 3781. Metode penelitian ini menggunakan *intra industry trade* (IIT) indeks untuk menghitung derajat integrasi dan *gravity model* dengan metode regresi data panel untuk menganalisis pengaruh rata-rata GDP per kapita negara partner, nilai tukar dan jarak terhadap nilai indeks IIT. Hasil penelitian dari indeks IIT menunjukkan jika integrasi perdagangan intra industri Indonesia dengan kelima negara partner pada industri kendaraan roda empat ini berada pada kategori *mild integration* (integrasi sedang) dengan angka 48,472. Hasil dari regresi data panel menunjukkan jika variabel rata-rata GDP perkapita negara partner dan nilai tukar memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap indeks IIT pada industri kendaraan roda empat. Sedangkan untuk variabel jarak menunjukkan pengaruh negatif dan signifikan terhadap indeks IIT pada industri kendaraan roda empat.

Kata kunci: Perdagangan intra industri, GDP, nilai tukar, jarak, indeks IIT (Grubel-Lloyd Index), regresi data panel.

PENDAHULUAN

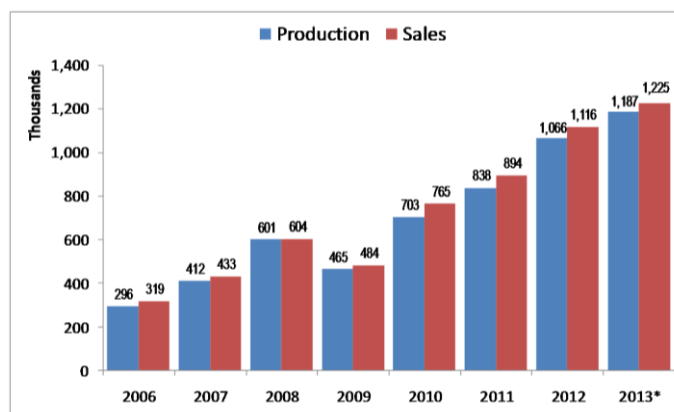
Indonesia merupakan salah satu negara yang kaya akan sumber daya alamnya, berbagai macam komoditi disumbangkan oleh alam mulai dari karet, sawit, gas, kopi, kakao, berbagai macam hasil laut dan lainnya. Semua kekayaan alam Indonesia tidak akan habis dibicarakan, mengingat semua komoditi alam tersebut menjadi salah satu sumber penerimaan negara yang tidak sedikit nominalnya. Namun, jika suatu negara mengandalkan penerimaan atau pendapatannya hanya dari komoditas alam saja, maka yang dikhawatirkan adalah terdapat eksploitasi alam secara berlebihan, maka tentulah hal tersebut akan berdampak pada rusaknya alam sekitar dan terganggunya pertumbuhan ekonomi di negara tersebut.

Berbagai upaya tengah digalakan berbagai pihak untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Menurut Sadono Sukirno (2004) pertumbuhan ekonomi merupakan perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat. Proses peningkatan pertumbuhan ekonomi disuatu negara dapat dilakukan dengan meningkatkan output pada suatu perekonomian, disamping itu salah satu yang dapat mendukung ialah melalui sektor industri dalam negeri.

Di era yang modern kini salah satu industri yang berkembang pesat di Indonesia adalah industri otomotif. Dimana industri otomotif dijadikan pemerintah dalam hal peningkatan pertumbuhan ekonomi, salah satu bentuk upaya pemerintah kini ialah menjadikan industri otomotif sebagai salah satu sektor prioritas dalam ekspor produk manufaktur. Menurut Kementrian Perdagangan Republik Indonesia (kemendag) sektor otomotif menjadi salah satu sektor ekspor utama dan termasuk kedalam 10 komoditas ekspor utama pada tahun 2012-2018. Industri ini diharapkan mampu menyerap tenaga kerja, menghasilkan devisa dari ekspor, meningkatkan nilai tambah bahan baku dalam negeri, serta menyumbang pajak dan cukai. Industri otomotif di Indonesia kini semakin menghasilkan produk yang berdaya saing tinggi dan juga mampu mengikuti selera konsumen dalam kancah internasional, mengingat Indonesia memiliki industri manufaktur mobil yang terbesar kedua di Asia Tenggara dan di ASEAN (setelah Thailand yang menguasai sekitar 50% dari

produksi mobil di ASEAN) membuat banyak perusahaan-perusahaan mobil terkenal di dunia membuka pabrik-pabrik manufaktur mobil di Indonesia.

Hadirnya industri otomotif dalam sektor ekspor utama ini membuktikan bahwa Indonesia tidak hanya mampu dalam hal ekspor komoditas, tetapi juga mampu menjadi salah satu dalam hal ekspor pengolahan manufaktur. Industri manufaktur menjadi sangatlah penting bagi pembangunan disuatu negara, mengingat di era yang semakin modern kini hampir seluruh kegiatan manusia melibatkan mesin. Perkembangan yang terlihat jelas ada pada sektor transportasi, karena kini jarang sekali manusia yang menggunakan kendaraan tanpa mesin untuk kebutuhan mobilitas sehari-hari, contohnya yang tengah berkembang pesat di Indonesia adalah pada kendaraan roda empat atau kerap disebut mobil. Perkembangan industri mobil dapat dilihat pada grafik dibawah ini, dimana pada grafik tersebut menunjukkan adanya trend yang cenderung meningkat pada tiap tahunnya antara produksi dengan penjualan mobil di Indonesia.



Gambar 1.1 Indonesia Car Production and Sales (Asean Automotive Federation)

Seiring berjalannya waktu, teknologi yang semakin canggih dan perbedaan perekonomian, kini mobil menjadi salah satu kendaraan atau alat transportasi yang dibutuhkan masyarakat luas. Berbagai pilihan mobil membuat para konsumen memiliki pilihan yang beraneka. Hal ini menjadi faktor penyebab para produsen mobil berlomba-lomba untuk menghasilkan produk yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan pasar, serta bersaing perihal penawaran harga yang terjangkau oleh pangsa pasar kendaraan roda empat demi kepuasan para konsumen dan peningkatan

pendapatan. Setiap pelaku usaha di tiap kategori bisnis dituntut untuk memiliki kepekaan terhadap setiap perubahan yang terjadi dan menetapkan orientasi kepada kepuasan pelanggan sebagai tujuan utama (Kotler & Keller, 2007). Hal tersebut dibuktikan juga oleh Indonesia, produsen mobil dalam negeri ternyata memiliki keunggulan dalam sektor ini yang dimana dapat dilihat dari data dibawah ini:

Tabel 1.1
Data Penjualan Mobil di ASEAN 2014-2016

No.	Negara	2014	2015	2016
1.	Indonesia	1.208.019	1.013.291	1.061.735
2.	Thailand	881.832	799.632	768.788
3.	Malaysia	664.645	666.674	581.124
4.	Filiphina	234.747	288.609	359.572
5.	Vietnam	133.588	209.267	270.820
6.	Singapura	47.443	78.609	110.455
7.	Brunei Darussalam	18.114	14.406	13.248

Sumber: *ASEAN Automotive Federation*

Unggul dalam hal penjualan mobil menunjukkan Indonesia mampu bersaing dalam industri ini dan mampu menciptakan kekuatan konsumen yang kuat. Hal tersebut salah satunya dikarenakan Indonesia yang juga unggul dalam hal ukuran pasar, dilansir dari [INDONESIA INVESTMENT.com](http://INDONESIA_INVESTMENT.com) - Indonesia merupakan pasar terbesar di Asia Tenggara dan wilayah ASEAN yang menguasai sekitar sepertiga dari total penjualan mobil tahunan di ASEAN, diikuti oleh Thailand pada posisi kedua. Namun, mengingat pernyataan bahwa Indonesia merupakan negara produsen otomotif dengan penjualan tertinggi di ASEAN dan lain-lain, nyatanya tidak membuat hilangnya impor dibidang otomotif itu sendiri. Kendati demikian, faktor pemenuhan kebutuhan pada masyarakat di suatu wilayah inilah yang menjadi masalah, karena produsen yang ada di suatu negara belum tentu dapat memenuhi kebutuhan masyarakat di wilayah tersebut. Bukti bahwa Indonesia masih mengandalkan impor pada industri kendaraan bermotor ini, dapat dilihat pada lampiran 1 dan 2 yang memaparkan besaran impor pada industri tersebut dari berbagai negara.

Berdasarkan data tersebut menunjukkan bahwa nyatanya industri di sektor kendaraan masih perlu mengimpor dari negara-negara lain, yang secara tidak langsung mengartikan bahwa Indonesia masih belum mandiri dalam urusan transportasi dan juga belum bisa memenuhi kebutuhan masyarakat dalam negeri sepenuhnya. Fenomena ekspor impor pada industri otomotif Indonesia dengan negara lain ini sering disebut dengan *Intra-Industry Trade* (IIT). Menurut Salvatore, IIT ialah perdagangan internasional yang melibatkan pertukaran produk-produk dari sektor industri yang sama (Salvatore, 2014). *IIT* terjadi karena barang-barang atau produk yang diperdagangkan terdiferensiasi. Pada sektor otomotif ini IIT dapat terjadi karena perbedaan fitur, model, harga, maupun jarak. Perdagangan ekspor-impor pada sektor otomotif ini termasuk kedalam IIT karena produk otomotif adalah salah satu produk terdiferensiasi atau memiliki spesifikasi tersendiri sebagai keunggulan dalam persaingan pasar.

Dalam upaya berbagai negara untuk mengatasi hal tersebut begitupun untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di negaranya, dewasa ini mereka cenderung membentuk blok-blok perdagangan baik bilateral, multilateral maupun regional. Dalam kecenderungan ini pun perjanjian internasional menjadi semakin penting adanya (Nopirin, 2013). Salah satu blok perdagangan yang Indonesia termasuk didalamnya yaitu *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC), forum kerja sama antar 21 negara Ekonomi di lingkaran Samudera Pasifik ini berdiri sejak tahun 1989. Negara-negara anggota APEC yang terdiri dari Australia, Brunei Darussalam, Canada, Chile, China, Hong Kong-China, Indonesia, Japan, Korea Selatan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Philippines, Peru, Papua Nugini, Russia, Singapore, Chinese Taipei, Thailand, the United States, dan Viet Nam, memiliki maksud mendorong masing-masing negara anggotanya memiliki peningkatan produktifitas, efisiensi, investasi, kualitas SDM dan pemanfaatan SDA dengan ikut bergabung dalam organisasi kerjasama internasional ini (Apridar, 2018).

Berbagai macam bentuk kerjasama yang ada didalam APEC, berkenaan dengan kegiatan perdagangan dibidang otomotif, APEC juga memiliki bentuk kerja sama dibidang tersebut yang dinamakan dengan *The APEC Automotive Dialogue* (AD) atau dapat diartikan sebagai dialog otomotif APEC. AD berfungsi sebagai

forum bagi para anggota pejabat ekonomi APEC dan perwakilan industri untuk bekerja sama dalam pemetaan strategi untuk meningkatkan integrasi dan pengembangan sektor otomotif di kawasan tersebut. Dengan adanya AD ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang luas bagi perdagangan di sektor otomotif, dimana dapat memungkinkan sektor publik dan swasta untuk bekerja sama dalam hal meningkatkan pengembangan kebijakan, untuk mengidentifikasi hambatan pertumbuhan dan untuk mengembangkan mekanisme kerjasama yang efektif bagi perekonomian anggota APEC sehingga dapat mengatasi dan mengurangi hambatan yang ada.

Mengingat akan hal itu, pada kawasan Asia Pasifik perkembangan industri otomotif tidak dapat dipandang sebelah mata, hal ini dikarenakan industri otomotif di Asia Pasifik merupakan salah satu yang paling bergerak dinamis di dunia. Dalam APEC Automotive Dialogue (AD) Ke-22 yang dilaksanakan di Manila pada tahun 2015, dipaparkan bahwa perdagangan pada kendaraan bermotor mencapai 45,75% dari perdagangan dunia di sektor ini, hal tersebut menunjukkan bahwa industri otomotif khususnya kendaraan roda empat memiliki potensi besar yang mana sayang apabila diabaikan kehadirannya.

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah maka peneliti dapat merumuskan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana integrasi perdagangan intra industri Indonesia pada industri kendaraan roda empat terhadap partner dagang yang tergabung dalam organisasi APEC?
2. Bagaimana pengaruh rata-rata GDP per kapita negara partner, nilai tukar, dan jarak terhadap integrasi perdagangan intra industri Indonesia dengan negara partner pada industri kendaraan roda empat?

TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan pada masalah-masalah yang telah peneliti rumuskan, adapun tujuan penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Mengetahui terdapatnya integrasi perdagangan intra industri Indonesia pada industri kendaraan roda empat terhadap partner dagang yang tergabung dalam organisasi APEC
2. Mengetahui terdapatnya pengaruh rata-rata GDP per kapita negara partner, nilai tukar, dan jarak terhadap integrasi perdagangan intra industri Indonesia dengan negara partner pada industri kendaraan roda empat

KAJIAN PUSTAKA

Perdagangan Internasional

Pembahasan mengenai perdagangan internasional telah lama muncul bahkan sampai kini masih hangat pembahasannya. Pada abad ke tujuhbelas dan delapanbelas di Eropa Barat, kaum Merkantilis mulai memunculkan gagasan terkait perdagangan internasional. Kaum merkantilis berpendapat bahwa cara untuk sebuah negara menjadi kaya dan kuat adalah dengan melakukan sebanyak mungkin ekspor dan sedikit mungkin impor (Salvatore, 2014). Ketika neraca perdagangan positif atau dapat dikatakan terjadi surplus perdagangan, tentu hal ini akan lebih menguntungkan negara dikarenakan pemasukan yang masuk akan menjadi lebih banyak, dan hal tersebut menandakan pula bahwa produksi barang dan jasa dari dalam negeri mengalami kenaikan, bahkan dapat dikatakan secara tidak langsung kemakmuran masyarakat di negara tersebut juga akan meningkat.

Menurut Krugman terdapat dua alasan utama negara-negara melakukan perdagangan internasional yaitu:

1. Negara-negara berdagang karena mereka berbeda satu sama lain. Artinya, sebagaimana individu-individu dapat memperoleh keuntungan dari perbedaan-perbedaan mereka melalui suatu pengaturan dimana setiap pihak melakukan sesuatu dengan relative lebih baik.

2. Negara-negara berdagang satu sama lain dengan tujuan mencapai skala ekonomis (*economics of scale*) dalam produksi. Hal ini berarti jika negara hanya menghasilkan sejumlah barang tertentu, maka negara tersebut mampu menghasilkan barang-barang tersebut pada skala yang lebih besar dan karenanya lebih efisien apabila dibandingkan dengan negara tersebut mencoba memproduksi segala jenis barang dan jasa. (Krugman & Obstfeld, 2003)

Faktor lain yang bisa mempengaruhi volume perdagangan internasional yaitu nilai tukar, karena nilai tukar akan merubah harga relatif barang dan jasa yang diperdagangkan (Mankiw, 2007). Nilai mata uang yang stabil menunjukkan jika negara tersebut memiliki kondisi ekonomi negara yang relatif stabil atau baik (Salvatore, 2014). Apabila nilai tukar di negara pengimpor terhadap negara pengekspor mengalami depresiasi, maka hal ini akan menurunkan insentif untuk melakukan impor dikarenakan harga dari produk negara pengimpor tersebut lebih kompetitif. Akan berbeda jika nilai tukar negara pengekspor terhadap negara pengimpor mengalami peningkatan (depresiasi), maka hal ini akan berdampak pada adanya peningkatan ekspor negara pengekspor tersebut ke negara pengimpor (KEMENDAG, 2016).

Disamping itu terdapat beberapa teori yang mendasari negara melakukan perdagangan internasional, yaitu sebagai berikut:

- 1) Keunggulan Absolut

Menurut Adam Smith, perdagangan antara dua negara didasarkan pada keunggulan absolut jika sebuah negara lebih efisien daripada negara lain dalam hal memproduksi sebuah komoditi, namun kurang efisien dibanding dengan negara lain dalam memproduksi komoditi lainnya, maka kedua negara tersebut dapat melakukan spesialisasi dalam memproduksi komoditi lain yang memiliki kerugian absolut (Salvatore, 2014)

- 2) Keunggulan Komparatif

Teori mengenai keunggulan komparatif ini pertama kali dikemukakan oleh David Ricardo dalam bukunya yang diterbitkan pada tahun 1817 yang berjudul *Principles of Political Economy and Taxation*. Menurut hukum

keunggulan komparatif, meskipun sebuah negara kurang efisien dibandingkan negara lain dalam memproduksi dua komoditas, namun masih tetap terdapat dasar untuk melakukan perdagangan yang menguntungkan kedua belah pihak. Negara pertama harus melakukan spesialisasi dalam memproduksi dan mengekspor komoditi yang memiliki keunggulan absolut lebih kecil dan mengimpor komoditi yang memiliki kerugian absolut lebih besar (Salvatore, 2014). Dengan kata lain suatu negara dapat dikatakan memiliki keunggulan komparatif apabila negara tersebut memproduksi barang dengan biaya pengorbanan (*opportunity cost*) yang lebih rendah dari negara lain. Jadi, dalam memproduksi dua jenis barang atau lebih David Ricardo lebih menekankan perihal perbedaan efisiensi relative antar negara yang menjadi latar belakang terjadinya perdagangan internasional.

Integrasi Ekonomi

Terbukanya kemungkinan suatu negara berhubungan dengan negara pada kawasan lain, membuat timbulnya kemungkinan ketergantungan dalam berbagai bidang salah satunya adalah bidang ekonomi. Kerja sama ekonomi di bidang perdagangan internasional, saat ini mengarah kepada pembentukan kerjasama guna mewujudkan integrasi ekonomi dan keuangan secara regional (Sebayang, 2011) . Menurut Tambunan fenomena Integrasi ekonomi ini marak terjadi di dunia semenjak tiga dasawarsa terakhir, seiring pesatnya laju globalisasi dengan munculnya berbagai blok-blok ekonomi di sejumlah wilayah di dunia (Tambunan, 2004). Integrasi ekonomi merupakan kebijakan komersial atau perdagangan yang secara diskriminatif mengurangi atau menghapuskan hambatan-hambatan perdagangan hanya diantara pihak tertentu saja, yakni di antara negara-negara yang memutuskan untuk bersatu membentuk integrasi ekonomi tersebut (Salvatore, 2014). Dengan dihapusnya hambatan-hambatan perdagangan antar negara yang saling bekerja sama, adanya peningkatan perekonomian pun menjadi tujuan bagi negara-negara yang tergabung di dalamnya. Berikut merupakan tahapan-tahapan integrasi ekonomi yang terbagi menjadi enam tahapan menurut Balassa dalam (Winantyo et al., 2008) yaitu:

- 1) Pengaturan Perdagangan Preferensial (*Preferential Trade Arrangerents*) ialah blok perdagangan yang memberikan keistimewaan untuk produk-produk tertentu dari negara tertentu dengan melakukan pengurangan tarif.
- 2) Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Area*) ialah suatu kawasan dimana tarif dan kuota antara negara anggota dihapuskan, namun masing-masing negara tetap menerapkan tariff mereka masing-masing terhadap negara bukan anggota.
- 3) Persekutuan Pabean (*Customs Union*) ialah *Free Trade Area* yang meniadakan hambatan pergerakan komoditi antarnegara anggota dan menerapkan tarif yang sama terhadap negara bukan anggota.
- 4) Pasaran Bersama (*Common Market*) ialah *Custom Union* yang juga meniadakan hambatan-hambatan pada pergerakan faktor-faktor produksi (barang, jasa, aliran modal) diantara negara-negara anggota. Kesamaan harga dari faktor-faktor produksi diharapkan dapat menghasilkan alokasi sumber daya yang efisien.
- 5) Uni Ekonomi (*Economic Union*) ialah *Common Market* dengan tingkat harmonisasi kebijakan ekonomi nasional yang signifikan (termasuk kebijakan struktural).

Integrasi Ekonomi Negara-Negara APEC

ASIA Pacific Economi Cooperation yang biasa disingkat dengan APEC merupakan organisasi kerja sama ekonomi regional di kawasan *Asia-Pacific* yang kini beranggotakan 21 negara didalamnya. Negara-negara yang tergabung didalamnya yaitu, Australia, Brunei Darussalam, Canada, Chile, China, Hong Kong-China, Indonesia, Japan, Korea Selatan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Philippines, Peru, Papua Nugini, Russia, Singapore, Chainese Taipei, Thailand, the United States, dan Viet Nam. Gagasan pertama terbentuknya APEC adalah di Australia dimana forum kerja sama ini diusulkan oleh Perdana Menteri (P.M) Australia dan P.M. Jepang pada tahun 1989. Sejak akhir dasawarsa 1970-an hingga menjelang pertengahan 1990-an, pamor dan signifikansi Palung Pasifik (*Pasific Basin*) dalam hubungan ekonomi politik internasional terus meningkat. Kawasan ini dinilai oleh banyak pengamat sebagai fokus kegiatan dan pembangunan

ekonomi yang paling dinamis di dunia. Selama periode sulit pada tahun 1980-an, ketika hampir semua negara di dunia, termasuk yang paling maju sekalipun, terpuruk dalam serentetan kesulitan dan resesi ekonomi berkepanjangan, Asia Pasifik masih terus mampu mempertahankan kinerjanya yang mengagumkan. Bermula dari Jepang, lantas empat negara kecil Asia Timur, kemudian ASEAN-4 (minus Singapura dan Brunei Darussalam) beranjak dari kondisi keterbelakangan untuk tampil sebagai negara-negara yang terpandang dalam kancah perekonomian global (Kuntjoro-Jakti, 1995)

Pembentukan APEC memiliki tujuan utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan di Asia Pasifik, hal ini dilakukan dengan mendorong dan memfasilitasi perdagangan juga investasi yang lebih bebas dan terbuka di kawasan, serta meningkatkan kerja sama pengembangan kapasitas ekonomi anggota. Pada tahun 1994 dilaksanakan Konferensi Tingkat Tinggi APEC di Bogor, dari konferensi tersebut ditetapkanlah suatu target yang dinamakan “*the Bogor Goals*” yang berisi komitmen sebagai berikut (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019):

“... with the industrialized economies achieving the goal of free and open trade and investment no later than the year 2010 and developing economies no later than the year 2020.” Sehubungan dengan itu untuk mencapai “*the Bogor Goals*” tersebut kerjasama APEC didasarkan pada tiga pilar, yaitu:

- 1) Perdagangan dan Investasi yang Lebih Terbuka
- 2) Fasilitas Perdagangan dan Investasi
- 3) Kerjasama Ekonomi dan Teknik (ECOTECH)

Salah satu upaya APEC untuk meningkatkan integrasi ekonomi regional dan mencapai deklarasi *Bogor Goals* yaitu penciptaan perdagangan dan investasi yang terbuka adalah dengan membentuk FTAAP (Free Trade Area of the Asia-Pacific). FTAAP merupakan suatu kawasan perdagangan bebas Asia Pasifik yang saat ini tengah diupayakan perwujudannya oleh 21 anggota kerjasama ekonomi lintas kawasan Asia Pasifika atau *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC).

Dalam beberapa dekade terakhir, upaya integrasi ekonomi berbagai kawasan melalui pembentukan Free Trade Agreements (FTAs) dan Regional

Trading Agreements (RTAs) menjadi sebuah kecenderungan dalam kancah global. Pesatnya pergerakan barang dan jasa, kebutuhan akses pasar yang lebih cepat dan besar, serta meningkatnya ketergantungan ekonomi antar negara, juga diarahkan untuk me-leverage kekuatan bidang ekonomi dan politik internasional di tengah persaingan global yang semakin kuat. Sehubungan dengan hal tersebut, menurut *APEC Business Advisory Council's* (ABAC), pembentukan FTAAP akan bermanfaat untuk meningkatkan perdagangan, investasi dan kemakmuran ekonomi kawasan.

Intra-Industry Trade

Kebutuhan masyarakat yang kian beragam dari hari ke hari, membuat beraneka macam industri kini bermunculan dan para produsen berlomba-lomba menghasilkan produk demi memenuhi kebutuhan para konsumennya. Ketatnya persaingan antar produsen membuat mereka harus berfikir ulang dalam menghasilkan suatu produk agar laku di pasaran, meskipun terkadang produsen tersebut berada di industri yang sama dan bahkan memiliki segmen pasar yang sama pula dengan produsen lain.

Pada kancah internasional, perdagangan pada industri yang sama dinamakan perdagangan intra-industry. Menurut Salvatore (2014) Intra-industry trade (IIT) adalah perdagangan internasional yang melibatkan pertukaran produk-produk dari sektor industri yang sama. Pada tahun 1980-an negara-negara maju memperdagangkan produk dalam suatu industri yang sama. Kondisi ini juga terjadi pada tahun 1990-an meliputi perdagangan yang dilakukan negara-negara berkembang seperti halnya negara industri baru di kawasan Asia Timur dan beberapa negara ASEAN. Perdagangan tersebut terjadi antar negara yang berspesialisasi dalam produk tertentu dalam industri sejenis. Artinya, beberapa negara tersebut saling mengekspor dan mengimpor produk-produk dari industri yang sama dengan kata lain perdagangan ini adalah perdagangan intra-industri (intra industry trade) (Zamroni, 2003).

Menurut Appleyard & Field (1995) adanya *intra-industry trade* terjadi karena beberapa alasan, yaitu diantaranya:

- a) Diferensiasi produk

- b) Biaya transportasi dan lokasi geografis
- c) Skala ekonomi dinamis
- d) Derajat agregasi produk
- e) Perbedaan distribusi pendapatan dan,
- f) Tingkat perdagangan intra industri

Disamping itu, adanya tarif dan hambatan non tarif di satu negara sebaiknya dihapus saat menjalin hubungan kerjasama perdagangan intra industri. Mengingat terdapatnya keuntungan akibat hubungan kerjasama tersebut dan jalannya kerjasama pun akan berjalan dengan lancar apabila hambatan-hambatan dalam perdagangan antar negara yang terlibat dihilangkan. Perdagangan intra industri akan berjalan dan menghasilkan keuntungan apabila (Salvatore, 2014):

- a) Negara-negara yang berdagang sedikit banyak memiliki kesamaan faktor produksi sehingga kadar perdagangan antar-industri (perdagangan berdasarkan keunggulan komparatif) diantara mereka akan berkurang, dan digantikan oleh perdagangan intra industri.
- b) Skala ekonomis dan diferensiasi produk menjadi penting, sehingga keuntungan dari skala yang membesar dan semakin banyaknya pilihan terhitung besar.

Intra-Industry Trade (IIT) dapat diukur dalam angka indeks. Tingkat integrasi perdagangan intra-industri antar negara dapat diukur dengan indeks Grubel-Llyod yang diperkenalkan oleh Herb Grubel dan Peter Llyod. Pada tahun 1967 Grubel dan Llyod melakukan perhitungan indeks perdagangan intra-industri di sepuluh negara maju (Amerika Serikat, Belanda, Belgia, Jepang, Jerman, Perancis, Inggris, Italia, Kanada, dan Spanyol) yang terintegrasi dalam suatu organisasi kerjasama ekonomi OECD (Organization of Economic Cooperation and Development) (Salvatore, 2014).

Ekspor dan Impor

Pada alur perdagangan internasional kita sering mendengar kegiatan ekspor maupun impor barang maupun jasa dengan berbagai maksud dan tujuan. Ekspor merupakan suatu kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku (Suryana, 2004). Menurut Todaro (2007) ekspor adalah kegiatan perdagangan internasional yang memberikan

rangsangan guna menambah permintaan dalam negeri yang menyebabkan tumbuhnya industri-industri pabrik besar, bersama dengan struktur politik yang tidak stabil dan lembaga sosial yang fleksibel.

Peningkatan ekspor disuatu negara begitu penting mengingat perekonomian suatu negara akan semakin makmur apabila mampu memaksimalkan surplus perdagangan, hal ini terdapat dalam konsep Merkantilisme (Rahardja & Manurung, 2014). Surplus perdagangan terjadi ketika neraca perdagangan disuatu negara positif, atau dengan kata lain nilai ekspor lebih tinggi dari nilai impor.

Meski begitu adanya impor tak kalah penting, mengingat dengan adanya impor kita dapat memenuhi kebutuhan masyarakat meskipun industri dalam negeri tidak mampu memenuhinya atau memproduksinya. Impor merupakan suatu kegiatan memasukkan barang ke wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku (Suryana, 2004). Secara umum, ekspor memiliki hubungan yang bergerak sejajar dengan pendapatan disuatu negara. Apabila pendapatan bertambah secara otomatis akan meningkatkan jumlah impor. Sebaliknya, jika pendapatan berkurang akan menurunkan jumlah impor. Namun hal ini tidak sama terjadi pada ekspor, dimana apabila pendapatan naik, maka harga cenderung naik dan dengan begitu biaya produksi barang ekspor cenderung naik dan hal tersebut secara sepiantas akan membuat kemungkinan volume ekspor kita turun (Amalia, 2007).

PDB (Pendapatan Domestik Bruto) Per Kapita

Salah satu cara untuk mengetahui gambaran besar tentang keadaan makmur tidaknya masyarakat disuatu negara adalah dengan melihat besarnya PDB perkapita negara tersebut. PDB perkapita adalah perhitungan nilai PDB dibagi jumlah penduduk (Rahardja & Manurung, 2014). Menurut Pracoyo & Pracoyo (2005) angka PDB perkapita ini sering menjadi tolak ukur kemakmuran suatu negara, semakin tinggi PDB per kapita yang dicapai oleh suatu negara maka kemakmuran masyarakat di negara tersebut semakin baik.

Dalam menyusun kategori tingkat kemakmuran suatu negara, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) juga menggunakan angka PDB per kapita. Pada batas-batas tertentu angka PDB per kapita dapat mencerminkan tingkat produktivitas suatu

negara. Dimana jika produktivitas negara tinggi, hal tersebut dapat meningkatkan potensi suatu negara untuk melakukan ekspor bahkan pada produk-produk yang terdiferensiasi, sehingga dapat berpengaruh pada perdagangan intra industri yang semakin meningkat. Dengan meningkatnya produktivitas maka pendapatan di suatu negara semakin tinggi dan kekuatan perekonomiannya pun juga akan semakin membaik.

Umemoto (2005) mengatakan bahwa pendapatan per kapita merupakan *standard of living* suatu negara artinya barang dan jasa yang diperjual belikan atau di konsumsi oleh masyarakat akan menunjukkan taraf hidup masyarakat dan secara positif diasosiasikan dengan perdagangan intra industri. Ketika tingkat pendapatan per kapita semakin tinggi, taraf hidup yang semakin membaik dan daya beli yang juga semakin meningkat, maka semakin tinggi pula permintaan terhadap keragaman barang, dimana hal tersebut dapat mendorong tingginya intensitas perdagangan intra industri antar negara. Seperti yang telah dibuktikan dalam penelitian Retnowati (2007) yang mendapati kesimpulan bahwa pendapatan per kapita berpengaruh signifikan terhadap perdagangan intra industri.

Gravity Model

Analisis Gravity Model pertama kali dikemukakan oleh Jan Tinberger pada tahun 1962. Masyarakat luas kerap kali mendengar perihal teori model gravitasi Newton yang membahas jarak massa pada suatu objek, hal ini berkaitan dengan Gravity Model yang digunakan pada bidang ekonomi. Gravity Model pada ekonomi memang diadaptasi dari Gravity Model yang diperkenalkan oleh tokoh terkenal Sir Isaac Newton, model ini biasa digunakan pada ekonomi internasional untuk menganalisa arus perdagangan bilateral berdasarkan ukuran ekonomi jarak antara dua negara.

Pada Gravity Model ditunjukkan jika ukuran ekonomi relatif yang ditentukan oleh PDB saat ini mampu mendorong negara untuk memiliki hubungan dagang satu sama lain, sementara jarak yang lebih jauh mampu menurunkan daya tarik dimana hal ini menyangkut biaya perdagangan. Menurut Leamer dan Levinsohn (dalam De Benedictis & Taglioni, 2011) mengatakan bahwa kemampuan persamaan gravitasi model untuk memperkirakan aliran perdagangan

bilateral dengan tepat menjadikannya salah satu hubungan empiris yang paling stabil di bidang ekonomi. Terdapat tiga kelompok variabel yang menentukan aliran perdagangan bilateral pada gravity model, diantaranya:

- Variabel-variabel yang mewakili total permintaan potensial negara pengimpor
- Variabel-variabel yang mewakili total penawaran potensial negara pengekspor
- Dan variabel-variabel pendukung atau penghambat aliran perdagangan antara negara pengekspor dan negara pengimpor.

HIPOTESIS

Untuk menjawab pertanyaan sementara pada penelitian ini maka dirumuskanlah hipotesis penelitian, meski begitu penelitian ini masih harus diuji secara empiris. Berdasarkan teori-teori yang ada dan juga penelitian terdahulu sebagaimana telah dijabarkan diatas, adapun hipotesis pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Diduga rata-rata PDB per kapita dua negara berpengaruh positif terhadap integrasi perdagangan intra industri pada industri kendaraan roda empat Indonesia terhadap negara-negara APEC
- 2) Diduga nilai tukar dua negara berpengaruh positif terhadap integrasi perdagangan intra industri pada industri kendaraan roda empat Indonesia terhadap negara-negara APEC
- 3) Diduga perbedaan jarak dua negara dua negara berpengaruh negatif terhadap integrasi perdagangan intra industri pada industri kendaraan roda empat Indonesia terhadap negara-negara APEC

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini, waktu yang dipergunakan yakni dimulai dari tahun 2012 hingga tahun 2019. Disamping itu, negara-negara yang menjadi partner dagang Indonesia dengan negara yang tergabung dalam organisasi APEC (*Asia-Pacific Economic Cooperation*) akan menjadi objek penelitian, namun dari 21 anggota APEC nantinya hanya 5 (lima) negara partner yang akan peneliti lakukan penelitian lebih lanjut. Kelima negara partner tersebut adalah China, Japan, Malaysia,

Singapore, dan Thailand, kelima negara tersebut dipilih karena memenuhi kriteria dalam penelitian ini yakni negara-negara tersebut memiliki hubungan IIT dengan Indonesia atau melakukan ekspor dan impor dengan Indonesia pada sektor yang sama, dimana dalam penelitian ini yaitu pada industri kendaraan roda empat.

Penelitian ini menggunakan beberapa metode penelitian, dikarenakan penulisan ini memiliki beberapa masalah maka metode yang dipilih adalah intra-industry trade (IIT), gravity model, dan regresi data panel. Untuk menganalisis kinerja integrasi *intra-industry trade* pada industri kendaraan roda empat Indonesia terhadap negara partner yang tergabung dalam organisasi APEC, maka digunakanlah index intra-industry trade. Sedangkan untuk menganalisis variabel-variabel yang diduga mempengaruhi nilai index intra-industry pada industri kendaraan roda empat maka digunakanlah pendekatan *Gravity model* dengan metode regresi data panel.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Analisis Intra-Industry Trade Indonesia dan Negara APEC

Sementara itu, berdasarkan data pada tabel 4.1 menunjukkan bahwa Indonesia banyak mengimpor kendaraan roda empat dari negara-negara partner, apabila dilihat dari nilai rata-ratanya maka negara tertinggi yaitu dari negara Thailand yang senilai 661.432.144 USD dan yang kedua dari negara Japan senilai 455.719.904 USD. Sedangkan, jika dilihat dari negara yang paling sedikit impor ke Indonesia ada pada negara China senilai 1.960.534 USD dan yang kedua terkecil yaitu dari negara Singapore senilai 7.929.990,9 USD. Apabila dilihat dari besaran nilai impor tiap tahunnya pada tabel menunjukkan angka yang sangat fluktuatif, namun begitu trend yang menurun dapat dilihat dari beberapa tahun awal.

Tabel 4.2 Impor Kendaraan Bermotor SITC 3781 (US\$)

Negara Partner/Tahun	China	Japan	Malaysia	Singapore	Thailand
2012	4.286.212	796.977.480	65.276.316	12.685.191	1.507.521.175
2013	2.935.099	560.340.091	71.269.213	19.474.457	1.112.968.880
2014	414.183	380.643.465	26.207.076	11.884.180	719.972.455
2015	546.059	445.118.549	24.720.051	7.088.405	452.004.293
2016	582.609	290.390.632	18.628.203	1.062.269	634.272.001
2017	1.686.699	366.984.549	12.984.725	2.915.034	338.345.798
2018	3.557.918	411.788.165	47.520.361	4.007.727	208.486.044
2019	1.675.493	393.516.299	52.858.986	4.322.664	317.886.502
Rata-Rata	1.960.534	455.719.904	39.933.116,4	7.929.990,9	661.432.144

Tabel 4.3 Ekspor Kendaraan Bermotor SITC 3781 (US\$)

Negara Partner/Tahun	China	Japan	Malaysia	Singapore	Thailand
2012	134.110	156.913.767	145.983.095	2.930.193	47.5254.166
2013	415.740	137.965.516	83.136.994	1.852.230	391.344.489
2014	170.256	128.370.284	60.329.932	3.337.728	344.004.121
2015	1.167.514	116.934.032	54.234.379	4.432.076	122.744.535
2016	45.584	115.824.265	93.389.616	5.888.546	174.255.035
2017	1.040.181	134.860.026	83.473.803	12.209.903	176.918.549
2018	439.101	143.783.211	65.883.251	16.583.769	226.248.442
2019	65.699	118.856.691	23.093.322	21.166.815	502.263.706
Rata-Rata	434.773,13	131.688.474	76.190.549	8.550.157,5	301.629.130

Sumber: UN Comtrade

Sama halnya dengan impor, berdasarkan data nilai rata-rata ekspor Indonesia ke negara-negara partner pada tabel 4.2 menunjukkan negara Thailand dan Japan berada pada posisi tertinggi sebagai negara tujuan ekspor dengan nilai 301.629.130 USD dari Thailand dan 131.688.474 USD dari Japan. Berdasarkan data ekspor tersebut juga menunjukkan selama tahun 2012 sampai 2019 Indonesia telah mengekspor kendaraan roda empat secara kontinu. Selama jangka waktu delapan tahun tersebut, volume ekspor kendaraan roda empat ke

negara partner mengalami fluktuasi, namun demikian mayoritas pasar trennya condong mengalami peningkatan terlebih pada negara Thailand.

Selebihnya, untuk mengetahui secara lebih terperinci terkait integrasi komoditas kendaraan roda empat yang diklasifikasikan pada SITC 3 dengan kode 781 maka berikut ini penjabaran dari perdagangan antara Indonesia dengan beberapa mitra dagang:

a) Indeks IIT Indonesia- China

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dilakukan menunjukkan bahwa Indeks IIT untuk keseluruhan industri kendaraan roda empat ada dikisaran dari yang terendah 6,068 pada tahun 2012 yaitu dengan kategori *weak integration* (integrasi lemah) hingga yang tertinggi mencapai indeks 76,291 yaitu di kategori *strong integration* (integrasi kuat) ditahun 2017.

Sedangkan apabila melihat dari rata-rata indeks IIT Indonesia dengan China dari tahun 2012 hingga 2019 yaitu bernilai 34,15 yang mana angka tersebut berada didalam kategori *mild integration* (integrasi sedang). Selama delapan tahun tersebut indeks IIT menunjukkan perdagangan intra industry antara Indonesia dengan China mengalami fluktuasi dan juga memperlihatkan adanya kecenderungan penurunan indeks IIT dalam beberapa tahun terakhir yang mana jika dilihat dari nilai ekspor impor menunjukkan tiga tahun terakhir tersebut bahwa impor Indonesia lebih banyak ketimbang ekspornya.

b) Indeks IIT Indonesia- Japan

Berdasarkan hasil perhitungan indeks IIT menunjukkan jika indeks IIT antara Indonesia dengan Japan secara keseluruhan berada dikisaran dari yang terendah senilai 32,9 pada tahun 2012 dimana angka tersebut berada dalam kategori *mild integration* (integrasi sedang), hingga yang tertinggi senilai 57,026 pada tahun 2016 dimana angka tersebut berada dalam kategori *moderately strong integration* (integrasi agak kuat).

Disamping itu, jika melihat dari hasil rata-rata indeks IIT Indonesia dengan Japan dari tahun 2015 sampai 2019 senilai 46,67 yang mana angka tersebut ada dalam kategori *mild integration* (integrasi sedang). Namun begitu selama

delapan tahun tersebut meski indeks IIT menunjukkan fluktuasi, tetapi jika dibandingkan dengan negara yang lain grafik indeks IIT Indonesia dengan jepan secara kontinu terlihat cukup stabil meski cenderung meningkat diawal dan menurun diakhir.

c) Indeks IIT Indonesia- Malaysia

Berdasarkan hasil perhitungan indeks IIT tersebut diperoleh bahwa integrasi IIT antara Indonesia dengan Malaysia bersada pada kisaran terendah yaitu diangka 26,92 yang mana ada dalam kategori mild integration (integrasi sedang) dan yang tertinggi yaitu diangka 92,314 yang mana berada dalam kategori strong integration (integrasi kuat).

Sedangkan apabila melihat dari hasil rata-rata indeks IIT Indonesia dengan Malaysia dari tahun 2012 hingga 2019 maka didapatkan hasil senilai 60,26 yang mana angka tersebut berada dalam kategori moderately strong integration (integrasi agak kuat). Sayangnya dari pergerakan pada grafik dibawah ini menunjukkan bahwa integrasi IIT Indoensia dengan Malaysia tidak stabil atau mengalami fluktuasi, yang mana hal tersebut diakibatkan oleh arus dagang impor atau ekspor negara yang timpang atau tidak sama besar.

d) Indeks IIT Indonesia- Singapore

Berdasarkan hasil hitung didapati bahwa nilai integrasi IIT Indonesia dengan Singapore berada di kisaran dari terendah yaitu 17,37 yang mana angka tersebut berada pada kategori weak integration (integrasi lemah) dan yang tertinggi berada di angka 76,94 dimana angka tersebut ada pada kategori strong integration (integrasi kuat).

Disamping itu, jika melihat dari hasil rata-rata indeks IIT Indonesia dengan Singapore dari tahun 2012 hingga 2019 menunjukkan nilai sebesar 39,71 yang mana angka tersebut berada di kategori mild integration (integrasi sedang). Sama halnya dengan negara lain, integrasi IIT Indonesia dengan Singapore juga mengalami fluktuasi dan terlihat tiga tahun terakhir trendnya cenderung menurun.

e) Indeks IIT Indonesia- Thailand

Berdasarkan hasil hitung tersebut didapati bahwa integrasi IIT Indonesia dengan Thailand dari tahun 2012 sampai 2019 berada dikisaran terendah yaitu 42,71 yang mana angka tersebut ada dalam kategori mild integration (integrasi sedang) dan tertinggi sekaligus juga paling tinggi dari negara lain dalam penelitian ini yaitu senilai 95,91 yang mana angka tersebut berada pada kategori strong integration (integrasi kuat).

Selain itu, apabila melihat dari hasil rata-rata indeks IIT Indonesia dengan Thailand menunjukkan hasil senilai 61,57 yang mana angka tersebut berada dalam kategori moderately strong integration (integrasi agak kuat), meski begitu nilai rata-rata Indonesia dengan Thailand inilah yang paling besar dibandingkan dengan negara partner lain dalam penelitian ini.

2. Hasil Analisis Gravity Model Industri Kendaraan Roda Empat: Regresi Data Panel

a) Uji Spesifikasi Model

Analisis pada penelitian ini peneliti menggunakan gravity model, yang mana pada analisis gravity model tersebut menggunakan regresi data panel. Peneliti menggunakan aplikasi Eviews 11 untuk membantu mendapatkan hasil uji.

1) Uji Chow

Berdasarkan hasil uji chow yang telah dilakukan dapat dilihat pada tabel 4.3 dibawah ini, menunjukkan nilai probabilitas chi-square senilai 0.2035. Nilai tersebut menunjukkan angka yang lebih besar dari 0,05, hal tersebut berarti H_0 diterima sedangkan H_1 ditolak. Maka, dari hasil uji ini didapati kesimpulan bahwa model *Common Effect* lebih baik dari *Fixed Effect Model*.

Tabel 4.3 Hasil Uji Chow

Effect Test	Statistic	d.f	Prob.
Cross-section F	1.281178	(4,32)	0.2979
Cross-section Chi-square	5.941877	4	0.2035

2) Uji Langrange Multiplier

Berdasarkan hasil uji LM yang dapat dilihat pada tabel 4.5 dibawah ini, didapati bahwa nilai Breusch-Pagan sebesar 0.2873. Hasil uji tersebut menunjukkan angka yang lebih dari p value 0,05, yang berarti H_0 diterima sedangkan H_1 ditolak. Jadi, dengan ini dapat disimpulkan bahwa model *common effect* adalah model terbaik yang terpilih dalam penelitian ini.

Tabel 4.6 Hasil Uji Langrange Multiplier

Lagrange Multiplier Tests for Random Effects

Null hypotheses: No effects

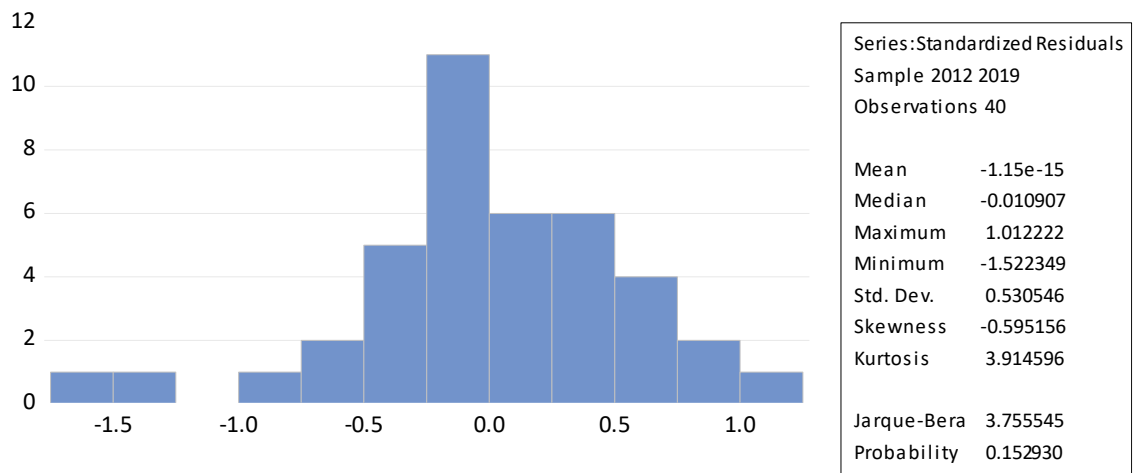
Alternative hypotheses: Two-sided (Breusch-Pagan) and one-sided
(all others) alternatives

	Test Hypothesis		
	Cross-section	Time	Both
Breusch-Pagan	1.132319 (0.2873)	0.001948 (0.9648)	1.134267 (0.2869)

b) Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Berdasarkan hasil uji normalitas dibawah ini, pada gambar 4.1 tampak hasil uji yang menunjukkan bahwa nilai probabilitas Jarque-Bera senilai 0,152930 yang mana angka tersebut berarti lebih besar dari tingkat alpha (5%). Oleh karena hasil menunjukkan nilai probabilitas lebih dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.



Gambar 4.10 Hasil Uji Normalitas

2) Uji Multikolinearitas

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas dibawah ini, pada tabel 4.7 menunjukkan jika tidak ada angka korelasi antar variabel yang lebih dari nilai 0,8. Maka dari hasil yang diperoleh nilai korelasi antar variabel independen kurang dari 0,8, jadi dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas.

Tabel 4.7 Hasil Uji Multikolinearitas

	X1	X2	X3
X1	1.000000	-0.047315	0.671035
X2	-0.047315	1.000000	0.505630
X3	0.671035	0.505630	1.000000

3) Uji Heteroskedastisitas

Hasil uji dapat dilihat dari tabel dibawah ini, pada tabel 4.8 menunjukkan nilai probabilitas dari masing-masing variabel melebihi 0,05. Jadi, berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa data tidak terjadi masalah heteroskedastisitas.

Tabel 4.8 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.001667	0.014732	0.113146	0.9105
X1	-0.001511	0.002116	-0.714103	0.4798
X2	-0.001590	0.001120	-1.419962	0.1642
X3	0.001847	0.002003	0.921901	0.3627

4) Uji Autokorelasi

Berdasarkan hasil uji untuk model regresi didapatkan nilai Durbin-watson stat sebesar 1.796330, jumlah independent (k) sebesar 3, jumlah observasi (n) sebesar 40. Selanjutnya, berdasarkan tabel Durbin-Watson didapatkan nilai dL sebesar 1,3384 dan dU sebesar 1,6589. Jadi, berdasarkan hasil uji autokorelasi nilai DW sebesar 1.796330 berada dalam rentang $dU \leq DW \leq 4-dU$ yaitu diantara 1,6589 dan 2,3411. Oleh karenanya berdasarkan uji autokorelasi dapat disimpulkan bahwa model *no autocorrelation* (tidak ada autokorelasi).

3. Evaluasi Model

Berdasarkan hasil uji yang telah dilakukan untuk memutuskan model terbaik yang akan dipakai pada penelitian ini, maka didapatkan hasil bahwa *model common effect* adalah model terbaik yang akan dipakai dalam penelitian ini. Adapun hasil regresi data panel dari model *common effect* dapat dilihat pada tabel 4.9 dibawah ini:

Tabel 4.9 Regresi Data Panel Model *Common Effect*

Variabel	Coefficient	Prob.
C	5.299542	0.0000
X1	0.383028	0.0174
X2	0.247353	0.0044
X3	-0.443794	0.0043
Effect Specification		
R-squared	0.230044	
Adjusted R-squared	0.165881	
F-statistic	3.585301	
Prob(F-statistic)	0.022935	

1) Uji Signifikansi Simultan (Uji F)

Uji F ini dilihat berdasarkan nilai Prob(F-statistic), berdasarkan output regresi dari tabel diatas diketahui nilai Prob(F-statistic) sebesar 0.022935 dimana angka tersebut lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat dikatakan signifikan pada tingkat keyakinan 95% ($\alpha = 5\%$), yang berarti variabel X1 (GDP percapita), X2 (Nilai Tukar), dan X3 (Jarak) secara Bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap variabel Y.

2) Koefisien Determinasi (R-squared)

Berdasarkan hasil penelitian yang dapat dilihat pada tabel 4.9, maka diperoleh nilai Adjusted R-squared sebesar 0.166 (17%) dimana hal itu mengandung arti bahwa variasi Y dapat dijelaskan oleh variabel X1, X2, dan X3 sebesar 17%, sedangkan sisanya sebesar 83% dijelaskan oleh variabel lain diluar model.

3) Uji Statistik t (Uji Signifikansi Parsial)

Berdasarkan hasil output yang dapat dilihat pada tabel 4.9 diatas, adapun hipotesis yang diambil dari tiap-tiap variabel independen akan dijabarkan sebagai berikut:

a. Pengaruh GDP percapita terhadap Perdagangan Intra Industri

Diperoleh hasil yang menunjukkan nilai probabilitas t-statistic variabel GDP percapita sebesar 0.0174 yang mana angka tersebut lebih kecil dari 0,05, maka dapat disimpulkan jika H_1 diterima.

b. Pengaruh Nilai Tukar terhadap Perdagangan Intra Industri

Diperoleh hasil yang menunjukkan nilai probabilitas t-statistic variabel nilai tukar sebesar 0.0044 yang mana angka tersebut lebih kecil dari 0,05, oleh karena itu dapat disimpulkan jika H_1 diterima.

c. Pengaruh Jarak terhadap Perdagangan Intra Industri

Diperoleh hasil yang menunjukkan nilai probabilitas t-statistic variabel jarak sebesar 0.0043 yang mana angka tersebut lebih kecil dari 0,05, oleh karena itu maka dapat disimpulkan jika H_1 diterima.

B. Pembahasan

1) GDP negara partner terhadap indeks IIT industri kendaraan roda empat

Merujuk pada hasil penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara variabel GDP per kapita negara partner terhadap indeks IIT industri kendaraan roda empat pada partner dagang dalam organisasi APEC pada periode 2012 hingga 2019. Hasil tersebut menunjukkan penelitian ini sesuai dengan hipotesis sebelumnya yang menyatakan bahwa GDP per kapita

negara partner akan berdampak positif bagi IIT pada industri kendaraan roda empat.

Hasil menunjukkan nilai koefisien GDP per kapita sebesar 0.383028, hal itu menunjukkan pengaruh dari variabel ini adalah positif dengan kata lain apabila GDP per kapita negara partner terjadi peningkatan sebesar 1%, maka akan mendorong peningkatan pertumbuhan indeks IIT industri kendaraan roda empat sebesar 0.383%. Hasil estimasi ini sama dengan beberapa penelitian sebelumnya seperti dalam penelitian Kurniawan & Setyari (2018) dan penelitian Astriana & Rahman (2015), pada penelitian tersebut juga menunjukkan hubungan positif dan signifikan pada variabel GDP per kapita terhadap perdagangan intra industri. Hal ini diduga karena PDB perkapita yang dapat menggambarkan kondisi kemakmuran atau taraf hidup masyarakat pada suatu negara, dimana apabila masyarakat semakin makmur maka permintaan akan barang yang terdiferensiasi pun relatif akan ikut meningkat dan hal itu juga akan memacu peningkatan produksi barang sesuai permintaan pasar.

2) Nilai tukar negara partner terhadap IIT industri kendaraan roda empat

Merujuk pada hasil penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara variabel nilai tukar terhadap indeks IIT industri kendaraan roda empat pada partner dagang dalam organisasi APEC pada periode 2012 hingga 2019. Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan jika penelitian ini sesuai dengan hipotesis sebelumnya yang mana menyatakan jika nilai tukar akan berdampak positif terhadap IIT pada industri kendaraan roda empat.

Hasil menunjukkan jika nilai koefisien nilai tukar sebesar 0.247353, hal ini menunjukkan pengaruh dari variabel ini adalah positif. Sama halnya dengan beberapa penelitian sebelumnya, seperti pada penelitian Setyawati (2018) dan Aprilianda (2007) yang menyatakan jika perubahan kenaikan nilai tukar akan serta mendorong kenaikan perdagangan intra industri, *ceteris paribus*. Hal tersebut diduga karena nilai mata uang sebuah negara dapat menunjukkan kondisi ekonomi di negara tersebut, yang mana jika nilai

tukar mata uang stabil maka kondisi perekonomiannya pun relatif stabil atau baik dan hal tersebut berpengaruh terhadap IIT di negara tersebut.

- 3) Jarak Indonesia dengan negara partner terhadap IIT industri kendaraan roda empat

Merujuk pada hasil penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang negatif dan signifikan antara variabel jarak Indonesia dengan negara partner terhadap indeks IIT industri kendaraan roda empat pada partner dagang dalam organisasi APEC di periode 2012 hingga 2019. Hasil tersebut menunjukkan jika penelitian ini sesuai dengan hipotesis sebelumnya yang menyatakan bahwa jarak antar negara akan berdampak negatif bagi IIT pada industri kendaraan roda empat.

Hasil penelitian ini menunjukkan nilai koefisien variabel jarak sebesar -0.443794, yang mana hal itu menunjukkan pengaruh dari variabel ini adalah negatif. Hasil tersebut didukung oleh beberapa penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Sawyer et al. (2010) dan Setyawati (2018), pada penelitiannya mereka juga menunjukkan jika jarak berpengaruh negatif dan signifikan terhadap integrasi IIT dengan kata lain berbanding terbalik. Hal ini diduga berkaitan dengan biaya transportasi, dimana jarak akan menjadi pertimbangan sebuah negara melakukan perdagangan karena semakin besar jarak maka biaya transportasi pun akan semakin meningkat.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Hasilnya menunjukkan nilai rata-rata indeks IIT selama periode 2012-2019 paling tinggi terdapat pada negara Thailand dengan rata-rata indeks IIT sebesar 61,57 yang mana angka tersebut berada dalam kategori *moderately strong integration* (integrasi agak kuat). Sedangkan negara yang memiliki nilai rata-rata indeks IIT dengan Indonesia terdapat pada negara China dengan nilai rata-rata IIT sebesar 34,15 yang mana angka tersebut berada didalam kategori *mild integration* (integrasi sedang). Sementara itu, jika melihat hasil rata-rata indeks IIT dari kelima negara partner dari periode 2012 sampai 2019 maka diperoleh

nilai sebesar 48,472, dimana angka tersebut ada dalam kategori mild integration (integrasi sedang).

2. Selain itu penelitian ini juga menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi indeks IIT tersebut, hal itu dilakukan dengan menggunakan regresi data panel. Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan sebagai berikut:
 - a. Rata-rata GDP per kapita negara partner berpengaruh positif dan signifikan terhadap indeks IIT Indonesia dengan negara partner, yang mana hal ini terlihat berdasarkan hasil nilai dari koefisien sebesar 0.383028 dengan probabilitas sebesar 0.0174.
 - b. Nilai tukar memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap indeks IIT Indonesia dengan negara partner, yang mana hal itu terlihat berdasarkan hasil nilai dari koefisien sebesar 0.247353 dan dengan probabilitas yang sebesar 0.0044.
 - c. Dan terakhir yaitu jarak yang berpengaruh negatif dan signifikan terhadap indeks IIT Indonesia dengan negara partner, dimana hal ini terlihat berdasarkan hasil nilai dari koefisien yang sebesar -0.443794 dan dengan probabilitas sebesar 0.0043

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, maka peneliti mencoba mengajukan beberapa saran yang diantaranya sebagai berikut:

1. Perlunya perhatian lebih dari pemerintah.
2. Sekiranya apabila ingin meningkatkan skala integrasi IIT di Indonesia maka pemerintah perlu memperhatikan secara intensif dan lebih serius terhadap tiga komponen atau variabel dalam penelitian ini untuk tujuan mengembangkan industri ini agar dapat menjadi komoditas andalan Indonesia dimasa mendatang.
3. Diperlukannya peranan dari perusahaan-perusahaan di industri ini perihal pengoptimalan peningkatan keterampilan tenaga kerja,

DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, L. (2007). *Ekonomi Internasional* (Edisi 1). Graha Ilmu.
- Appleyard, D. R., & Field, A. (1995). *International Economics: Trade Theory and Policy* (edition 2). Irwin.
- Apridar. (2018). *Ekonomi Internasional; Sejarah, Teori, Konsep dan Permasalahan dalam Aplikasinya* (Edisi 2). Expert.
- Aprilianda, W. D. (2007). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Intra-Industry Trade index (IIT) Pada Sektor Elektronik Intra ASEAN-5*. Institut Pertanian Bogor.
- Ariefianto, M. D. (2012). *Ekonometrika Esensi dan Aplikasi dengan Menggunakan Eviews*. Erlangga.
- Astriana, & Rahman, A. (2015). Analysis Of Indonesian Intra-Industry Trade With China (Years 2000-2014). *Jurnal Administrasi Negara*, 20(1)(April), 22–31.
- Baroroh, U. (2015). Perdagangan Intra-Industri Asean-5 terhadap India dan Korea Selatan. *Signifikan: Jurnal Ilmu Ekonomi*.
<https://doi.org/10.15408/sjie.v4i1.2292>
- Caraka, R. E., & Yasin, H. (2017). *Spatial Data Panel* (Cetakan 1). Wade Group.
- Case, K. E., & Fair, R. C. (2007). *Prinsip-Prinsip Ekonomi* (D. Barnadi & H. W. Hardani (eds.); Edisi 8). Erlangga.
- De Benedictis, L., & Taglioni, D. (2011). The Gravity Model in International Trade. In *The Trade Impact of European Union Preferential Policies*.
https://doi.org/10.1007/978-3-642-16564-1_4
- Ekananda, M. (2014). *Ekonomi Internasional* (N. I. Sallama (ed.)). Erlangga.
- Gaikindo. (2015). *The 22 nd APEC Automotive Dialogue*.
- Gujarati, D. (2003). *Ekonometrika Dasar* (S. Zain (ed.)). Erlangga.
- Gujarati, D. N. (2013). *Ekonometrika Dasar Buku 2*. In *New York : The McGraw-Hill Companies, Inc.*
- Halwani, R. H. (2002). *Ekonomi Internasional dan Globalisasi Ekonomi*. Ghalia Indonesia.
- Helpman, E., & Krugman, P. R. (1985). *Market Structure and Foreign Trade: Increasing Return, Imperfect Competition, and the International Economy*. MA: MIT Press.
- Hill, H. (1996). *The Indonesian Economy Since 1966: Southeast Asia Emerging Giant*. Cambridge University Press.

- Inayah, I., Oktaviani, R., & Daryanto, H. K. (2016). The Analysis of Export Determinant of Indonesian Pepper in the International Market. *International Journal of Science and Research (IJSR)*.
- Indonesia Investments. (2017). *Industri Manufaktur Otomotif Indonesia*. Indonesia Investments. <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/industri-sektor/otomotif/item6047?>
- Ito, K., & Umemoto, M. (2004). Intra-Industry Trade in the ASEAN Region : The Case of the Automotive Industry Intra-Industry Trade in the ASEAN Region : The Case of the Automotive Industry. *ASEAN Working Paper Series*.
- KEMENDAG. (2016). *Analisis Peningkatan Perdagangan Intra ASEAN dalam Rangka Peningkatan Ekspor Indonesia Pusat Kebijakan Kerjasama Perdagangan Internasional Badan Pengkajian dan Pengembangan Perdagangan Kementerian Perdagangan*.
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2019). *Kerja Sama Regional Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)*. https://kemlu.go.id/portal/id/read/164/halaman_list_lainnya/asia-pacific-economic-cooperation-apec
- Kotler, P., & Keller. (2007). *Manajemen Pemasaran Jilid I* (Kedua bela). PT Indeks.
- Krugman, P. R., & Obstfeld, M. (2003). *International Economics: Theory and Policy* (Sixth Edit). Pearson Education.
- Kuntjoro-Jakti, H. U. (1995). *Ekonomi-Politik Internasional di Asia-Pasifik* (H. Munandar (ed.); Pertama). Erlangga.
- Kurniawan, I. P., & Setyari, N. P. W. (2018). Determinan intra-industry trade komoditi kosmetik Indonesia dengan mitra dagang negara ASEAN-5. *E-Jurnal EP Unud*.
- Mankiw, N. G. (2007). *Makro Ekonomi*. Erlangga.
- Manurung, J. J., Manurung, A. H., & Saragih, F. D. (2005). *Ekonometrika Teori dan Aplikasi* (R. L. Toruan (ed.)). PT Elex Media Komputindo.
- Muhammad, I. (2018). *Analisis Intra-Industry Trade Ekonomi Kreatif Sub Sektor Fashion dan Kriya Indonesia terhadap Partner Dagang di Kawasan Asean*. Universitas Islam Negeri.
- Nizar, M. A., & Wibowo, H. (2007). The Analysis of Indonesia's Trade Pattern with Some Asia Countries: Intra-Industry Trade (IIR) Approach. *Economic Policy*. <https://doi.org/10.1227/01.NEU.0000349921.14519.2A>
- Nopirin. (2013). *Ekonomi Internasional Edisi 3* (3rd ed.). BPFE.
- Oktaviani, R., Widyastutik, N., & Novianti, T. (2016). Integrasi Perdagangan dan

- Dinamika Ekspor Indonesia ke Timur Tengah (Studi Kasus: Turki, Tunisia, dan Maroko). *Jurnal Agro Ekonomi*.
<https://doi.org/10.21082/jae.v26n2.2008.167-189>
- Pangestu, M., Atje, R., & Mulyadi, J. (1996). *Transformasi Industri Indonesia Dalam Era Perdagangan Bebas*. Centre for Strategic and International Studies (CSIS).
- Pracoyo, T. K., & Pracoyo, A. (2005). *Aspek Dasar Ekonomi Makro di Indonesia* (S. Ubha (ed.)). PT Grasindo.
- Rahardja, P., & Manurung, M. (2014). *Pengantar Ilmu Ekonomi (Mikroekonomi dan Makroekonomi)*. Lembaga Penerbit UI.
- Retnowati, J. D. (2007). *Analisis Faktor-Faktor Determinan Perdagangan Intra-Industri Komoditas Information and Communication Technology (ICT) Antar Negara-Negara Asean-5*. INSTITUT PERTANIAN BOGOR.
- Sadono, S. (2004). *Macroeconomic Introduction Theory* (Third Edit). PT Raja Grafindo Persada.
- Salvatore, D. (2014). *Ekonomi Internasional Edisi 9 Buku 1* (Edisi 9). salemba empat.
- Sawyer, W. C., Sprinkle, R. L., & Tochkov, K. (2010). Patterns and determinants of intra-industry trade in Asia. *Journal of Asian Economics*.
<https://doi.org/10.1016/j.asieco.2010.04.001>
- Sebayang, K. D. A. (2011). Dampak Integrasi Ekonomi Asean Terhadap Perdagangan Indonesia pada Sektor Kendaraan Roda Empat. *Econosains Jurnal Online Ekonomi Dan Pendidikan*.
<https://doi.org/10.21009/econosains.0092.03>
- Setyawati, E. (2018). *Analisis Faktor-faktor Pengaruh Perdagangan Intra Industri (Intra Industry Trade) Indonesia dengan Beberapa Mitra Dagang di Kawasan Asia Tahun 2001 – 2017*. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Subanti, S., & Hakim, A. R. (2014). *Ekonometri* (Cetakan Pe). Graha Ilmu.
- Sugiyono. (2017). Penelitian Kuantitatif. *Pemaparan Metode Penelitian Kuantitatif*.
- Suryana, A. (2004). *Kiat Sukses Ekspor Impor* (Rusmanto (ed.); Suryana, A). PROGRES.
- Tambunan, T. T. H. (2004). *Globalisasi dan Perdagangan Internasional*. Ghalia Indonesia.
- Todaro, M. . (2007). *Ekonomi Pembangunan*. Erlangga.
- Umemoto, M. (2005). *Developemnt of Intra-Industry Trade between Korea and Japan: The Case of Automobile Parts Industry*. *CITS Working Paper Series*

No. 2004-03.

Wahyuningsih, D. (2011). Analisis Perdagangan Intra Industri Sektor Manufaktur: Studi Kasus Asean-5. *Media Trend*.

Winantyo, R., Arifin, S., Djaafara, R. A., & Budiman, A. S. (2008). *Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015: memperkuat sinergi ASEAN di tengah kompetisi global*. Elex Media Komputindo.

Zamroni. (2003). The Intra-Industry Trade of the ASEAN and ANZCERTA Countries in Agricultural Product. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan (JEP)*, Volume XI, 1–13.