

PENGARUH PDB DAN IMPOR TERHADAP SEABORNE TRADE
(Studi Pada Seaborne Trade Jenis General Cargo Containerized Indonesia
Tahun 2001-2013)

Rahmawati
Mochammad Al Musadieg
Supriono
Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya
Malang
rahmawatisab@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to determine the effect of GDP and imports Against General Cargo Contanerized Indonesia. The independent variable in this research is the GDP and Importswith the dependent variable is General Cargo Contanerized Indonesia.Type of this research is an explanatory research with quantitative approach.Focusing searching Indonesia General Cargo Containerized in 2001 up to 2013.Methods of data collection is by documentation of data from the Central Bureau of Statistics (BPS) and World Bank website. Method of data analysis is descriptive analysis and multiple linear regression performed classical assumption previously.F test results showed that GDP and imports were significant effect on the General Cargo Containerized Indonesia. The t-test showed that GDP had positive influence and no significant on the General Cargo Containerized Indonesia andImports have a positive and significant impact on the General Cargo Containerized Indonesia.

Keywords : GDP, Imports, Seaborne Trade, General Cargo Containerized, Container Throughput.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh PDB dan impor Terhadap *General Cargo Contanerized* Indonesia. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah PDB dan Import dengan variable dependen *General Cargo Contanerized* Indonesia. Jenis penelitian ini merupakan penelitian penjelasan dengan pendekatan kuantitatif. Fokus penelitian pada *General Cargo Containerized* Indonesia pada tahun 2001 sampai dengan 2013. Metode pengumpulan data adalah dengan dokumentasi data dari website Badan Pusat Statistik (BPS) dan Bank Dunia. Metode analisis data adalah analisis deskriptif dan regresi linier berganda dengan dilakukan asumsi klasik sebelumnya. Hasil uji F menunjukkan bahwa PDB dan impor berpengaruh signifikan dari *General Cargo Containerized* Indonesia. T-test menunjukkan bahwa PDB memiliki pengaruh positif dan tidak ada yang signifikan dari *General Cargo Containerized* Indonesia dan Impor memiliki dampak positif dan signifikan dari *General Cargo Containerized* Indonesia.

Kata Kunci : PDB, Impor, Seaborne Trade, General Cargo Containerized, Container Throughput.

PENDAHULUAN

Perbedaan sumber daya alam dan kemampuan produksi tiap negara membuat tiap negara saling membutuhkan. Pertukaran barang dan perdagangan internasional terjadi untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Selain komoditas/ spesialisasi produk, yang tidak kalah penting adalah transportasi dan logistik dalam kegiatan ekspor impor. Perubahan komoditas perdagangan yang mencerminkan aktivitas ekonomi suatu negara dan tingkat perekonomian negara memberikan efek beruntun pada seluruh sektor industri. Termasuk di dalamnya sektor transportasi. Transportasi memiliki peran penting dalam distribusi ke konsumen akhir.

Negara-negara maju maupun negara berkembang seperti Indonesia, barang dan jasa yang diproduksi bukan saja oleh perusahaan milik penduduk warga negara Indonesia sendiri, tetapi juga oleh penduduk negara lain. Perusahaan multinasional yang beroperasi di Indonesia membantu menaikkan nilai barang dan jasa yang dihasilkan oleh Indonesia. Perusahaan multinasional tersebut menyediakan modal, teknologi dan tenaga ahli kepada Indonesia yang merupakan tempat perusahaan beroperasi. Operasinya membantu menambah barang dan jasa yang diproduksi di dalam negara, menambah penggunaan tenaga kerja dan pendapatan dan seringkali juga membantu menambah ekspor dan impor. Berdasarkan perannya dalam menambah ekspor dan impor Indonesia inilah peneliti menjadikan PDB sebagai variabel penelitian. Karena ekspor dan impor inilah yang akan memicu permintaan bagi transportasi laut.

Pendapat Adam Smith mengenai efisiensi penggunaan transportasi laut menegaskan alasan mayoritas perdagangan internasional menggunakan kapal sebagai moda transportasi. Mayoritas perdagangan internasional menggunakan kapal. Begitu pula yang terjadi di Indonesia. Hal tersebut dibuktikan dengan data pada tabel 1 dengan total bongkar/muat barang luar negeri di pelabuhan Indonesia menguasai 74.25% dari keseluruhan ekspor impor Indonesia tahun 2014.

Tabel 1. Persentase Bongkar Muat Barang Luar Negeri di Pelabuhan Indonesia Tahun 2014 (000 TON)

Ekspor Impor Indonesia	Bongkar Muat Barang Luar Negeri	%
697183.38	517725	74.26

Sumber: Data diolah peneliti dari BPS (2016).

Tabel 2. Perkembangan Ekspor dan Impor Komoditas Industri Indonesia (dalam US\$)

Tahun	2012	2013	2014	2015
Ekspor	116.125. 137.766	113.029. 939.287	117.329. 856.169	106.662. 885.581
Impor	139.734. 142.520	131.400. 677.062	123.826. 398.210	108.906. 172.419

Sumber: Data diolah peneliti dari Kementerian Perindustrian (2016)

Terlebih lagi, minat masyarakat Indonesia pada produk impor serta kompetitifnya harga komoditas impor yang mampu bersaing dengan produk lokal membuat produk impor banyak beredar di Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari perkembangan ekspor Impor komoditas industri Indonesia pada tabel 2. Tabel diatas dapat diketahui bahwa Impor komoditas Industri Indonesia selama tahun 2012-2015 selalu lebih besar daripada ekspor. Dan seperti diketahui bahwa komoditas industri yang berupa barang tekstil, manufaktur, elektronik, makanan dan barang-barang lain yang lebih sering dikirim menggunakan *container*. Hal inilah yang mendasari peneliti lebih tertarik untuk menjadikan impor sebagai variabel penelitian.

Pada bidang transportasi, muatan barang dagangan yang dikirim menggunakan jasa transportasi disebut kargo. Aktivitas perdagangan internasional melakukan pengiriman kargo menggunakan transportasi laut berupa kapal dan menghasilkan perdagangan yang diangkut kapal yaitu *seaborne trade*. *Seaborne Trade* dapat dibedakan menjadi dua, yaitu *bulk cargo* dan *general cargo* (Lun, Lai dan Cheng 2010:4).

KAJIAN PUSTAKA

Bisnis Internasional

Menurut Shenkar dan Luo (2004), Bisnis Internasional mengacu pada aktifitas bisnis yang meliputi transfer sumber daya, barang-barang, jasa, ilmu pengetahuan, keahlian atau informasi diluar batas negara. Sumber daya yang dimaksud dapat berupa bahan mentah, modal dan tenaga kerja. Pihak-pihak yang terlibat dalam aktifitas bisnis internasional meliputi individu, perusahaan, badan pemerintahan dan institusi internasional.

Secara umum terdapat tiga alasan mengapa para pelaku bisnis melakukan kegiatan bisnis internasional menurut Shenkar dan Luo (2014) dalam buku yang berjudul "*International Business*". Tiga alasan tersebut adalah:

a. Motif Pasar

Terdapat dua jenis motif pasar yaitu *offensive* dan *defensive*. Motif *offensive* atau motif menyerang adalah meraih kesempatan-kesempatan yang ada melalui perdagangan atau investasi internasional.

b. Motif Ekonomi

Salah satu motif perusahaan melakukan bisnis internasional adalah untuk meningkatkan peluang bisnis melalui peningkatan pendapatan dan pengurangan biaya.

c. Motif Strategis

Perusahaan dapat mengkapitalisasi sumberdaya atau kemampuan unggulan mereka yang sudah berkembang di domestik. Dengan menyebarkan sumber daya dan kemampuan keluar negeri atau meningkatkan produksi melalui perdagangan internasional, perusahaan dapat menjadi penggerak pertama untuk mendapat target pasar luar negeri sebelum pesaingnya melakukan hal tersebut. Hal ini dapat memberikan keuntungan bagi perusahaan tersebut dalam hal *technological leadership*, imej merek, kesetiaan pelanggan, dan posisi kompetitif.

Perdagangan Internasional

Menurut Puspita (2015), perdagangan internasional adalah kegiatan pertukaran barang atau jasa yang dilakukan oleh dua negara atau lebih yang mempunyai hubungan perdagangan. Menurut arus perdagangannya, perdagangan internasional dibedakan menjadi dua, yaitu ekspor dan impor.

Produk Domestik Bruto (PDB)

Produk Domestik Bruto (PDB) adalah produk nasional yang dihasilkan faktor-faktor produksi dalam negeri (milik warga negara dan orang asing) dalam suatu negara (Sukirno 2012:17). Operasi perusahaan multinasional membantu produksi barang dan jasa dalam negeri. Operasinya juga menambah penggunaan tenaga kerja, pendapatan dan ekspor. PDB dapat digunakan untuk mengetahui keseluruhan tingkat ekonomi negara mengalami pertumbuhan atau tidak, dan kecepatan pertumbuhannya. Selanjutnya mengetahui pertumbuhan ekonomi lebih baik atau buruk dibanding masa lalu, dan prospeknya di masa depan. Serta sektor yang menjadi penggerak ekonomi (Sukirno 2011:33).

Impor

Impor adalah kegiatan dalam perdagangan dengan mendatangkan barang dari luar negeri kedalam negeri (Ashjar & Amirullah 2002:43). Impor adalah membeli barang dari luar negeri kedalam peredaran Republik Indonesia dan barang

yang dibeli tersebut harus dilaporkan kepada Direktorat Jendral Bea dan Cukai Departemen Keuangan (Hamdani 2012:37). Impor dilakukan untuk menambah pasokan produk dalam negeri untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri, atau tidak tersedia sama sekali di dalam negeri sehingga harus didatangkan dari luar negeri (Lasse 2015:101). Secara umum impor dapat didefinisikan sebagai kegiatan perdagangan dengan mendatangkan barang dari luar negeri untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri.

Seaborne Trade

Stopford (2003:226) mengemukakan pendapatnya mengenai *seaborne trade* (Perdagangan yang diangkut melalui laut) bahwa :

Sea trade is one of the great economic success stories of the last 50 years. Making shipping one of the fastest growing sectors of the post-war economy. Although this trend looks simple, it conceals a trading world seeting with change. Regional trade was constantly on the move. The commodities trade change. Business with a long-commitment to sea transport need to understanding this changes. Liner companies planning new services, shipowners specializing in industrial shipping, shipbuilders planning capacity, and bankers financing fleet expansion all have an interest in understanding why trade changes. Shipping is derived demand, so we must delve into the world economy for the explanation (Stopford 2003:226).

Lun, Lai dan Cheng (2010:8) menentukan bagaimana kargo *seaborne trade* dikirim menggunakan konsep PSD. Lun, Lai dan Cheng (2010:8) mengklasifikasikan jenis kargo ke "*bulk cargo*" dan "*general cargo*".

Containerized

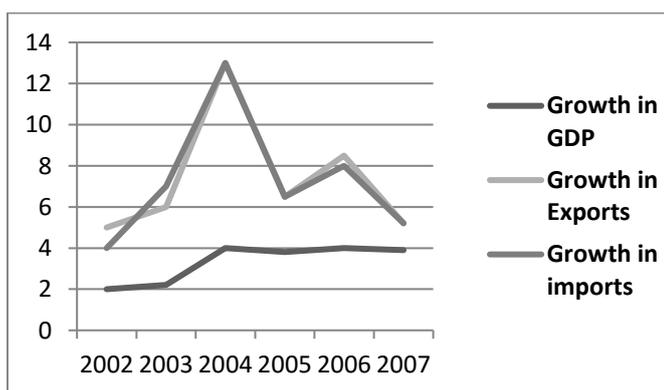
Esmer (2008:247) mengemukakan ada beberapa cara dalam istilah kepelabuhanan yang digunakan untuk mengukur produksi pelabuhan *container* dan operasi terminal *container*, yaitu '*trade*', '*traffic*', '*throughput*' dan '*output*'. Istilah tersebut juga digunakan untuk mengemukakan pengukuran *traffic* dapat menunjukkan berbagai cara kuantitas *container* melewati pelabuhan atau terminal dalam satuan waktu.

Cargo Throughput adalah jumlah total ton dimuat dan dibongkar dipelabuhan dalam satu tahun (World Bank 2015 : 2). *Cargo Throughput* adalah catatan statistik, data dapat dibedakan antara *container* ekspor, impor dan *transshipment* juga termasuk di dalamnya (World Bank 2015). Hutchison Port Holding (HPH) (Hutchison port holding trust Glossary:2015) mendefinisikan

Throughput sebagai sebuah ukuran aktivitas penanganan *container*. Dua kategori utama *throughput* adalah O&D, yang juga sering disebut sebagai impor dan ekspor, dan *transshipment*. Setiap *container* dikirim melalui laut diartikan sebagai *container* ekspor di terminal asal dan *container* impor di terminal tujuan. *Container* yang di transfer dari satu kapal ke kapal lain dalam satu titik perjalanan dinamakan *transshipment*, kegiatan ini menimbulkan *Transshipment Throughput* pada terminal bongkar dan muat. *Port Container Traffic* diukur berdasarkan arus peti kemas dari darat ke moda transportasi laut dan sebaliknya. Diukur dalam *Twenty foot equivalent unit (TEUs)*, ukuran standar *container* (World Bank, diakses 22 Desember 2015).

Pengaruh PDB terhadap *Seaborne Trade*

Al Musadieq (2010:40) menyatakan ukuran perekonomian biasanya diukur melalui PNB (Produk Nasional Bruto), alternatif lain adalah PDB (Produk Domestik Bruto). Secara umum, terdapat hubungan positif antara pertumbuhan *output* dunia. Gambar 2 menunjukkan hubungan antara pertumbuhan dalam PDB dan volume perdagangan dari tahun 2002 hingga 2007. Gambar mengindikasikan hubungan positif antara pertumbuhan pada *seaborne trade* dan pertumbuhan *output* dunia. Menurunnya pertumbuhan *output* dunia pasti menurunkan ekspor dan impor. Di sisi lain, naiknya pertumbuhan *output* dunia memicu permintaan ekspor dan impor (Lun, Lai dan Cheng 2010:9).



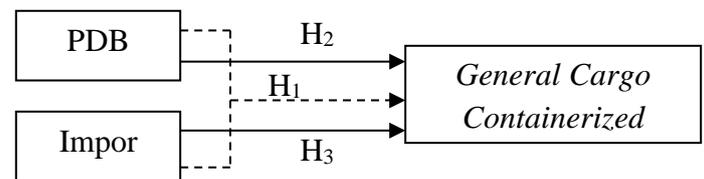
Gambar 1. Growth Rate of World Output and World Trade

Sumber : UNCTAD 2008 dalam Lun, Lai dan Cheng (2010:9)

Pada Gambar tersebut, dapat diketahui bahwa setiap kenaikan PDB seperti pada tahun 2003, 2004 dan 2006 memicu kenaikan pada *container* dari

ekspor dan impor. Begitupun sebaliknya pada penurunan PDB tahun 2005 dan 2007 jumlah *container* dari ekspor dan impor juga memiliki kecenderungan menurun.

Model Hipotesis



Gambar 2. Model Hipotesis

Sumber : Ilustrasi Peneliti (2016)

Keterangan :

- > = Pengaruh Simultan
- > = Pengaruh parsial

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu menjelaskan pengaruh variabel X terhadap variabel Y, maka jenis penelitian ini adalah penelitian penjelasan. Pendekatan yang digunakan adalah kuantitatif. Metode kuantitatif digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat statistik, dengan tujuan menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono 2012:8). Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang datanya berbentuk angka (Siregar 2014:15).

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Badan Pusat Statistik (BPS) melalui website resmi www.bps.go.id, Bank Indonesia (BI) www.bi.go.id dan World Bank melalui website resmi data.worldbank.org. Pemilihan website BPS, Bank Indonesia dan *World Bank* sebagai lokasi penelitian ini karena website tersebut menyediakan data resmi yang lengkap dan akurat yang dibutuhkan dalam penelitian. Penggunaan sumber data yang resmi berguna dalam keabsahan data serta di akui oleh pemerintah dan lembaga yang terkait.

Variabel

Penelitian ini terdiri dari variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas adalah variabel yang memengaruhi variabel lain (Siregar 2014:18). Variabel bebas dalam penelitian ini adalah PDB (X_1) dan Impor (X_2). Variabel terikat adalah

variabel yang dipengaruhi variabel lain (Siregar 2014:19). Variabel terikat dalam penelitian ini adalah *General Cargo Containerized Indonesia* (Y).

Populasi dan Sampel

Menurut Bungin dalam Siregar (2014:56) populasi adalah keseluruhan dari objek penelitian. Secara umum populasi dapat didefinisikan sebagai keseluruhan objek penelitian yang memiliki kualitas dan kuantitas yang ditetapkan untuk diteliti. Populasi adalah seluruh data PDB, Impor dan *Container Port Traffic* Indonesia. Sampelnya adalah data PDB, Impor dan *Container Port Traffic* Indonesia tahun 2001 hingga 2013.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dokumentasi. Data merupakan laporan statistik BPS dan *World Bank*. Data diperoleh dari sumber sekunder yang berupa pengumpulan data dari dokumen. Dokumen bersumber dari data yang dikeluarkan dan dipublikasikan oleh Badan Pusat Statistik.

Teknik Analisis Data

a. Pengujian Asumsi Klasik

Pengujian asumsi klasik perlu dilakukan untuk memenuhi asumsi analisis regresi linier berganda. Pengujian asumsi klasik pada penelitian ini adalah uji normalitas, uji heterokedastisitas, uji multikolinearitas, dan uji autokorelasi.

b. Analisis Regresi Linier Berganda

Ghozali (2011:7) menjelaskan “regresi berganda (multiple regression) adalah metode statistik untuk menguji pengaruh lebih dari satu variabel bebas terhadap satu atau lebih variabel terikat”.

c. Pengujian Hipotesis

Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) adalah pengukuran kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen.

Uji Simultan (Uji F)

Uji simultan dengan uji F digunakan untuk menguji adanya pengaruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat.

Uji Parsial (Uji t)

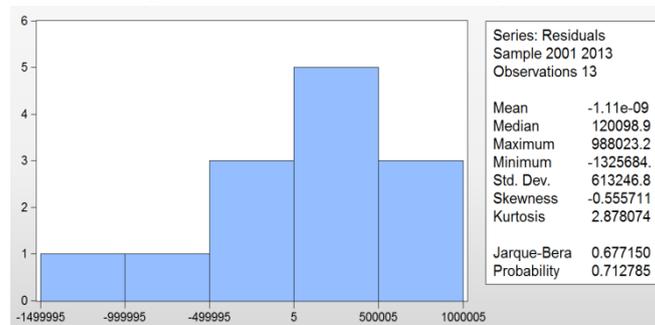
Uji t berfungsi untuk menguji adanya pengaruh secara parsial atau individual antara variabel bebas terhadap variabel terikat.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Pengujian Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Penelitian ini menggunakan analisis statistik dengan melihat koefisien Jarque–Bera dan Probabilitasnya.



Gambar 3. Hasil Uji Normalitas

Sumber : Data diolah peneliti (2016)

Berdasarkan hasil uji normalitas diatas diketahui bahwa koefisien Jarque-Bera $0.677 < 2$ dan nilai Probabilitas $0.712 > \alpha$ (0,05). Hal ini berarti H_a ditolak, H_0 diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.

b. Uji Heterokedastisitas

Heteroskedasticity Test: Glejser

F-statistic	0.673603	Prob. F(2,10)	0.5316
Obs*R-squared	1.543436	Prob. Chi-Square(2)	0.4622
Scaled explained SS	1.041546	Prob. Chi-Square(2)	0.5941

Test Equation:

Dependent Variable: ARESID

Method: Least Squares

Date: 04/29/16 Time: 11:21

Sample: 2001 2013

Included observations: 13

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-406529.8	1060340.	-0.383396	0.7095
X1	5.096445	7.142462	0.713542	0.4918
X2	-2.012782	5.257984	-0.382805	0.7099

R-squared	0.118726	Mean dependent var	486292.1
Adjusted R-squared	-0.057529	S.D. dependent var	346244.2
S.E. of regression	356064.4	Akaike info criterion	28.60279
Sum squared resid	1.27E+12	Schwarz criterion	28.73316
Log likelihood	-182.9181	Hannan-Quinn criter.	28.57599
F-statistic	0.673603	Durbin-Watson stat	2.515578
Prob(F-statistic)	0.531564		

Gambar 4. Hasil Uji Heterokedastisitas

Sumber : Data diolah peneliti (2016)

Uji Heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu ke pengamatan yang lain (Gozali 2013: 139). Model regresi yang baik tidak terjadi heterokedastisitas (Gozali 2013 : 139). Penelitian ini menggunakan Uji Glesjer untuk mendeteksi ada tidaknya heterokedastisitas

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas diketahui nilai Prob X_1 dan Prob X_2 . Nilai Prob X_1 adalah $0.4918 > \alpha (0,05)$ berarti H_a ditolak, H_0 diterima, maka tidak ada heteroskedastisitas. Nilai prob X_2 adalah $0.7099 > \alpha (0,05)$ berarti H_a ditolak, H_0 diterima, maka tidak ada heteroskedastisitas. Kesimpulan dari kedua analisis tersebut adalah dalam model regresi tidak terdapat heteroskedastisitas.

c. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas, yaitu PDB (X_1) dan Impor (X_2). Uji multikolinieritas pada penelitian ini dilihat dari nilai *Variance Inflation Factor* (VIF).

Tabel 3. Hasil Uji Multikolinieritas

Variance Inflation Factors

Date: 04/29/16 Time: 11:19

Sample 2001 2013

Included observations: 13

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	4.00E+12	115.2860	NA
X1	181.5894	247.5681	9.751375
X2	98.40864	36.04517	9.751375

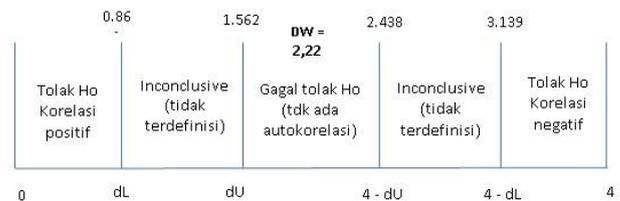
Sumber : Data diolah peneliti (2016)

Berdasarkan hasil uji multikolinieritas didapati nilai VIF yang cukup tinggi, yaitu 9.75 pada PDB dan Impor. Namun nilai $9.75 < 10$ hal ini berarti H_a ditolak, H_0 diterima. Sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat multikolinieritas.

d. Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi perlu dilakukan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antar observasi. Penelitian ini menggunakan Uji Durbin – Watson untuk mengetahui ada tidaknya autokorelasi.

Berdasarkan hasil regresi diatas didapati nilai Durbin-Watson 2,22. Nilai ini kemudian ditampilkan pada tabel diatas maka diketahui bahwa nilai DW terletak di daerah gagal tolak. Hal ini berarti tidak ada autokorelasi.



Gambar 5. Hasil Uji Autokorelasi

Sumber : Data diolah peneliti (2016)

Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Dependent Variable: Y
Method: Least Squares
Date: 04/29/16 Time: 11:13
Sample: 2001 2013
Included observations: 13

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2329103.	2000518.	1.164250	0.2713
X1	7.556221	13.47551	0.560737	0.5873
X2	29.31666	9.920113	2.955275	0.0144

R-squared	0.922389	Mean dependent var	6763690.
Adjusted R-squared	0.906867	S.D. dependent var	2201273.
S.E. of regression	671778.2	Akaike info criterion	29.87242
Sum squared resid	4.51E+12	Schwarz criterion	30.00279
Log likelihood	-191.1707	Hannan-Quinn criter.	29.84562
F-statistic	59.42393	Durbin-Watson stat	2.221048
Prob(F-statistic)	0.000003		

Gambar 6. Hasil Regresi Linier Berganda

Sumber : Data diolah peneliti (2016)

a. Konstanta

Konstanta yang di tunjukkan dalam persamaan di atas adalah $\alpha = 2329103$ yang berarti jika variabel independen PDB (X_1) dan Impor (X_2) dianggap konstan, maka rata-rata *General Cargo Containerized* Indonesia (Y) berjumlah 2329103.

b. Koefisien Variabel X_1 (PDB)

Koefisien variabel PDB pada persamaan adalah sebesar 7,556221. Koefisien ini menunjukkan bahwa PDB mempunyai hubungan positif terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia (Y). Ketika PDB mengalami peningkatan senilai 1000 Juta US\$ maka *General Cargo Containerized* Indonesia (Y) akan meningkat sebesar 7556,221 TEU dengan asumsi variabel Impor dianggap konstan. Berlaku pula sebaliknya, apabila PDB mengalami penurunan 1000 Juta US\$ maka akan menyebabkan penurunan *General Cargo Containerized* Indonesia (Y) sebesar 7556,221 TEU.

c. Koefisien Variabel X_2 (IMPOR)

Koefisien variabel Impor pada persamaan adalah sebesar 29,31666. Koefien ini menunjukkan bahwa Impor mempunyai hubungan positif terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia (Y). Ketika Impor

mengalami peningkatan senilai 1000 Juta US\$ maka *General Cargo Containerized Indonesia* (Y) akan meningkat sebesar 29316,66 TEU dengan asumsi variabel PDB dianggap konstan. Berlaku pula sebaliknya, apabila Impor mengalami penurunan 1000 Juta US\$ maka akan menyebabkan penurunan *General Cargo Containerized Indonesia* (Y) sebesar 29,31666 TEU.

Hasil Pengujian Hipotesis

a. Koefisien Determinasi (R^2)

Nilai *R-squared* atau nilai R^2 pada tabel 1 didapatkan hasil sebesar 0.922389 yang artinya bahwa 92.2% variabel terikat yaitu *General Cargo Containerized Indonesia* (Y) dipengaruhi oleh variabel bebasnya, yaitu PDB (X_1) dan Impor (X_2). Sisanya adalah 7.8% dipengaruhi oleh variabel-variabel lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

b. Uji Simultan (Uji F)

Berdasarkan hasil Uji Simultan atau Uji F yang ditunjukkan pada gambar X, dapat dilihat prob (F Statistic) $0.000003 < \alpha (0,05)$ maka model analisis regresi adalah signifikan. Hal ini berarti maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Kesimpulan yang didapat adalah variabel terikat *General Cargo Containerized Indonesia* (Y) secara signifikan dipengaruhi oleh variabel bebas PDB (X_1) dan Impor (X_2).

c. Uji Parsial (Uji t)

Berdasarkan Tabel 1 hasil uji parsial diperoleh hasil sebagai berikut:

- 1) Variabel PDB mempunyai nilai prob sebesar 0.5873. Nilai probabilitas tersebut lebih besar dari taraf α yang di syaratkan, yaitu $0.5873 > 0.05$. Dapat disimpulkan bahwa variabel PDB (X_1) secara parsial tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap *General Cargo Containerized Indonesia* (Y).
- 2) Variabel Impor mempunyai nilai prob sebesar 0.0144. Nilai probabilitas tersebut lebih kecil dari taraf α yang di syaratkan, yaitu $0.0144 < 0.05$. Dapat disimpulkan bahwa variabel Impor (X_2) secara parsial mempunyai pengaruh signifikan terhadap *General Cargo Containerized Indonesia* (Y).

Interpretasi Hasil Penelitian

a. Hasil Pengujian Hipotesis 1

Hasil pengujian hipotesis 1 merupakan hasil perhitungan dari Uji F dan hasil nilai koefisien determinasi (R^2). Berdasarkan pada hasil Uji F diperoleh nilai 0,000003 lebih kecil daripada nilai α yang digunakan yaitu 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a diterima. Nilai R^2 hasil sebesar 0.922389 yang artinya bahwa 92.2 % variabel terikat yaitu *General Cargo Containerized Indonesia* dipengaruhi oleh variabel bebasnya, yaitu PDB (X_1) dan Impor (X_2). Berdasarkan hasil statistik tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel bebas PDB (X_1) dan Impor (X_2) berpengaruh secara simultan terhadap *General Cargo Containerized Indonesia* dengan besaran R^2 92.2%. Sedangkan 7.8% sisanya dijelaskan oleh variabel lain diluar penelitian ini.

b. Hasil Pengujian Hipotesis 2

Berdasarkan hasil statistik, diketahui bahwa PDB secara parsial mempunyai pengaruh positif dan tidak signifikan terhadap *General Cargo Containerized Indonesia*. Hal ini ditunjukkan oleh koefisien PDB sebesar 7.556221 dan Prob 0.5873. Nilai koefisien tersebut menunjukkan bahwa apabila PDB mengalami kenaikan sebesar 1000 Juta US\$ maka *General Cargo Containerized Indonesia* mengalami kenaikan sebesar 7556,221 TEU. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan tinjauan teoritis Lun, Lai dan Chen (2010:7) yang menyatakan bahwa Pertumbuhan ekonomi menghasilkan perdagangan internasional, dimana pada gilirannya menciptakan permintaan untuk transportasi laut. Koefisien positif mengartikan bahwa Pertumbuhan ekonomi di Indonesia menghasilkan perdagangan internasional, termasuk impor. Namun tidak signifikan, hal ini dikarenakan PDB Indonesia banyak disumbang dari aktivitas domestik, bukan hanya impor.

c. Hasil Pengujian Hipotesis 3

Berdasarkan hasil statistik, diketahui bahwa Impor secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap *General Cargo Containerized Indonesia*. Hal ini ditunjukkan oleh koefisien Impor sebesar 29.31666 dan Prob 0.0144. Nilai koefisien tersebut menunjukkan bahwa apabila Impor mengalami kenaikan sebesar 1000 Juta US\$ maka *General Cargo Containerized Indonesia* mengalami kenaikan sebesar 29316,66 TEU. Hasil Penelitian ini sesuai

dengan tinjauan teoritis Lun, Lai dan Cheng (2010:52) bahwa volume perdagangan internasional adalah faktor penting yang mempengaruhi permintaan untuk layanan pengiriman *container*. Teori ini terbukti di Indonesia, volume impor memberikan pengaruh signifikan karena impor Indonesia banyak pada barang-barang manufaktur, garmen dan barang-barang yang berjenis kargo umum lainnya yang biasanya dikirim dengan *Container*.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

- a. PDB dan Impor memiliki pengaruh simultan yang signifikan terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia. Hasil penelitian ini sesuai dengan tinjauan teoritis bahwa PDB dan Impor berpengaruh terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia. Hal ini dikarenakan aktivitas ekonomi yang tercermin dengan pertumbuhan ekonomi berupa PDB menciptakan permintaan transportasi laut melalui impor dari komoditas yang bervariasi.
- b. PDB tidak memiliki pengaruh yang signifikan dan berhubungan positif terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia. Hasil Penelitian ini sesuai dengan tinjauan teoritis Lun, Lai dan Cheng (2010:52) bahwa volume perdagangan internasional adalah faktor penting yang mempengaruhi permintaan untuk layanan pengiriman *container*. Koefisien positif mengartikan bahwa PDB Indonesia memiliki kecenderungan menghasilkan perdagangan internasional, termasuk impor. Namun tidak signifikan, hal ini dikarenakan PDB Indonesia kecenderungan banyak disumbang dari aktivitas domestik, bukan hanya impor.
- c. Impor memiliki pengaruh yang signifikan dan positif terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia. Hasil Penelitian ini sesuai dengan tinjauan teoritis Lun, Lai dan Cheng (2010:52) bahwa volume perdagangan internasional adalah faktor penting yang mempengaruhi permintaan untuk layanan pengiriman *container*. Teori ini terbukti di Indonesia, volume impor memberikan pengaruh signifikan karena impor Indonesia banyak pada barang-barang manufaktur, garmen dan barang-barang lain yang berjenis kargo umum lain yang biasanya dikirim dengan *Container*.

Saran

- a. Bagi pelaku kepelabuhanan seperti operator terminal peti kemas dan bank diharapkan memperhatikan berbagai informasi mengenai perubahan nilai PDB dan Impor mengingat bahwa kedua variabel tersebut secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia. Dengan mengetahui informasi mengenai perkembangan kedua variabel tersebut, operator terminal petikemas dan bank dapat mengantisipasi kerugian mengingat bongkar muat *container* adalah pendapatan utama terminal petikemas dan merupakan perputaran arus finansial perbankan melalui pembayaran perdagangan internasional.
- b. Bagi perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa angkut kargo maupun penyedia *container* diharapkan memperhatikan berbagai informasi mengenai perubahan Impor mengingat bahwa kedua variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia. Dengan mengetahui informasi mengenai perkembangan Impor perusahaan dapat memprediksi permintaan akan layanan pengiriman *container*.
- c. Bagi peneliti selanjutnya yang ingin membahas penelitian serupa, diharapkan tidak menggunakan variabel PDB. Hal ini karena hasil penelitian menunjukkan PDB tidak memiliki pengaruh parsial yang signifikan terhadap *General Cargo Containerized* Indonesia.

Keterbatasan Penelitian

- a. Jumlah Data Penelitian
Data yang digunakan pada penelitian ini adalah tahun 2001 hingga 2013. Hal ini karena data *Container Port Traffic* hanya tersedia hingga tahun 2013.
- b. Minimnya Referensi Terkait Penelitian
Sulitnya menemukan kajian teoritis dan empiris yang mengaitkan antara ekonomi dan sektor transportasi laut. Khususnya kaitan PDB dan impor terhadap *seaborne trade* jenis *general cargo containerized*. Sehingga pada penelitian ini hanya terdapat beberapa tinjauan teoritis dan empiris yang mengaitkan langsung PDB dan impor terhadap *general cargo containerized*.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashjar, Djauhari dan Amirullah. 2002. *Teori dan Praktek Ekspor Impor*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Esmer, Soner. 2008. Performance Measurements of ContainerTerminal Operations. *Journal of The Institute of Social Science*,10 (1) : 238 255
- Gozali, Imam. 2013. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Hamdani. 2012. *Ekspor Impor Tingkat Dasar Level I (Satu)*. Jakarta : BUSHINDO
- Lasse, D A., Carter dan Klaim. 2015. *Manajemen Bisnis Transportasi Laut*, Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- Lun, Y.H.V. Lai, K.H. & Cheng, T. C. E. *Shipping and Logistics Management*.2010. London : Springer
- Musadieg, Mochammad Al. 2010. *Buku Ajar Bisnis Internasional*. Malang: Universitas Brawijaya
- Shenkar, O. and Luo, Y. 2004. *International Bussines*. California: SAGE Publications, Inc.
- Siregar, Syofian. 2014. *Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif*. Jakarta : Bumi Aksara
- Stopford, Martin. 2003. *Maritime Economics*. Taylor & Francis e-Library
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sukirno, Sadono. 2011. *Makroekonomi Teori Pengantar*. Jakarta : Rajawali Press
- World Bank. 2015. "Core Port and Transport Logisctic Measures :Definition, priorities, and source of data", diakses tanggal 9 November 2015 dari <http://www.worldbank.org/transport/transp ortresults/coremeasures/cm-ports.pdf>